

EXCLUSIVITE MONDIALE !

Après la 1100 et la 750 GT, voilà la 550 GT, une petite cylindrée aux aptitudes routières qui vient étoffer la gamme tourisme chez Kawasaki.

C'est, a priori, un pari osé de la part de Kawasaki de réaliser une version GT à partir d'un modèle sportif, et qui plus est en moyenne cylindrée. La clientèle tourisme pourrait en effet penser qu'avec un modèle de base très orienté, il doit être difficile de l'adapter au grand tourisme sans quelques concessions. Mais Kawasaki a prouvé avec la 750 GT que la mutation pouvait s'avérer être une réussite.

Reste qu'une 550 ne possède pas le coffre d'une 750 et bien que la GT diffère sensiblement de la GPZ, elle garde la même base mécanique. Une équation qui ne manque pas d'intérêt ; en effet, les moyennes cylindrées ont-elles leur mot à dire en grand tourisme et le font-elles au détriment des grosses ?

PRISE DE CONT

arrière à la place duquel on trouve un tambour simple came de 180 mm, plus compatible avec la transmission par cardan. Le cadre est redessiné dans sa partie arrière et la géométrie de l'avant est légèrement modifiée (chasse et angle de la colonne de direction). Mais ce qui frappe le plus est la présence de deux amortisseurs à air, alors que sur la GPZ on trouvait un système Unitrak. Retour en arrière ?

Dans un certain sens oui puisqu'on ne bénéficie plus de l'amortissement progressif ; mais il faut savoir que l'adaptation du système Unitrak à la transmission acatène ne va pas sans poser quelques problèmes d'encombrement à cause des biellettes. De ce côté là le Pro-link marque des points. Mais on a affaire néanmoins à des combinés

dées : système de freinage avant, tableau de bord, radiateur d'huile... sans compter la finition et l'équipement très complet sur les Kawasaki : retour automatique des clignotants, sécurités diverses (démarreur, béquille latérale), allumage électronique, guidons alu, phare à iode, deux ampoules de feu arrière, etc. C'est bien vu tout ça et la 550 GT ne donne manifestement pas dans la rusticité.

Le moteur quant à lui reste très similaire. Seuls quelques réglages ont suffi à lui donner une courbe de couple plus avantageuse en modifiant le calage de la distribution et les réglages internes de carburation. Les pots d'échappement sont également plus courts et de diamètre inférieur. Ces modifications font passer la puissance de 61 à

Une ligne un peu lourde et une transmission par cardan pourraient faire croire que cette moto n'a pas de possibilités sportives, pourtant le caractère brillant de son moteur, sa tenue de route et son freinage lui en donnent toutes les qualités.



La GT 550 a suivi le même processus que la 750, à savoir : on prend une GPZ, on lui greffe un cardan, on sacrifie quelques chevaux au bénéfice de la plage de régime et on lui flanque un dessin bâtarde ; stratagème qui a pour but avoué de faire oublier les origines de la GT, car cela pourrait lui causer du tort auprès des esprits rigides.

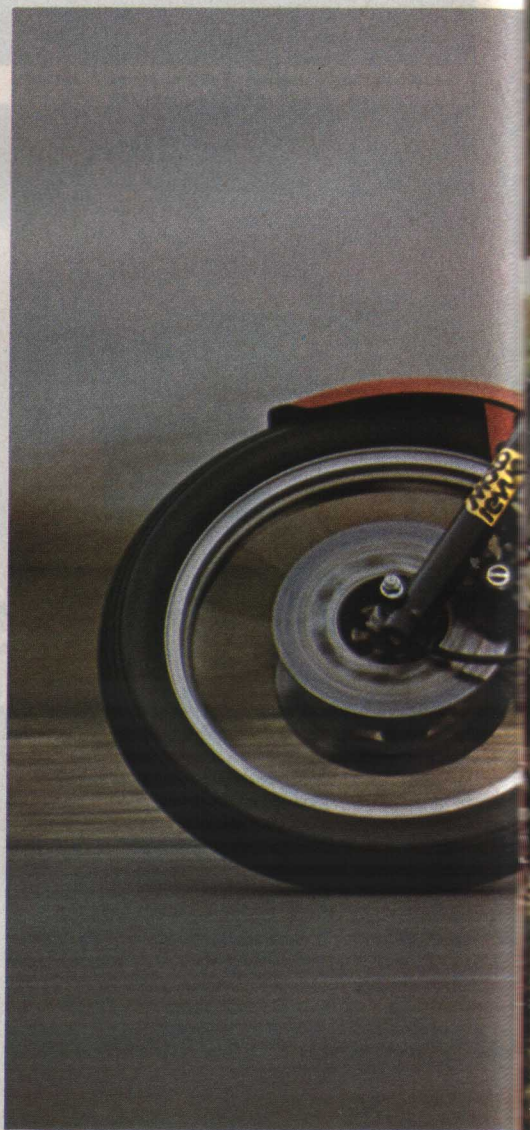
Elle adopte le look GT, la panoplie pourrait-on ajouter : un réservoir aux formes carrées, une selle originale, des caches latéraux qui cassent la ligne, un porte-bagages, un garde-boue arrière enveloppant, des soufflets de fourche... Tout cela concourt à lui donner un aspect massif et robuste qui précède sa réputation ; subtils les Japonais !

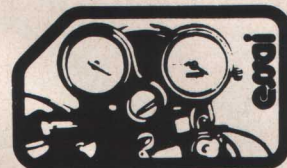
Ce qui change

En détaillant la 550 GT, on s'aperçoit que le tête de fourche a disparu, tout comme le simple disque

sophistiqués, puisque outre un réglage de l'hydraulique, on a la possibilité de « gonfler » ces amortisseurs au moyen d'une valve unique, afin de peaufiner les réglages en fonction de l'état de la route ou de la charge. Valve qui ne se situe plus sous la selle mais sur le corps de l'amortisseur gauche ; voilà qui est beaucoup plus logique. La valve de la fourche à air s'est déplacée elle aussi en un endroit plus accessible, preuve que le constructeur ne fait pas la sourde oreille aux critiques émisées. Même l'ouverture de selle a fait l'objet de petites modifications qui facilitent une opération qui reste fastidieuse comme sur toutes les Kawasaki. Pour en terminer avec les suspensions, sachez que les débattements diminuent puisqu'ils passent de 180 à 160 mm pour la fourche (bizarre) et de 140 à 105 mm pour l'arrière, ce qui reste une bonne valeur.

Quant au reste, les bonnes solutions sont gar-





FACT KAWASAKI 550 GT

Le 4 cylindres économique

58 ch, une perte minime qui laisse augurer d'honorables performances pour une 550 à vocation routière.

Elle succède à la CX Honda

La 550 GT ne possède pas une ligne harmonieuse, mais bizarrement les appréciations recueillies restent posi-

tives. Peut-être est-ce dû aux nouveaux coloris qui retiennent mieux l'attention par rapport à la 750.

Ce rouge, en effet, se remarque et l'esthétique passe ainsi au second plan. Un critère qui n'empêche d'ailleurs pas une machine de faire carrière ; la CX 500 Honda qui n'était pas une réussite de ce côté-là, loin s'en faut, a connu pourtant un beau succès. On peut faire un parallèle intéressant entre la CX et la 550 GT qui s'adressent à la même clientèle. Des machines sans grosse personnalité au départ mais qui peuvent conquérir un public « raisonnable » et réfléchi. Le moteur de la 550 GT n'est certes pas refroidi par eau mais elle offre en retour des solutions aguichantes. Le cardan et le porte-bagages, c'est déjà bien, mais ça ne doit pas faire oublier la docilité et la souplesse exceptionnelles de ce 4-cylindres.

Un bicylindre possède en théorie plus de couple,



LA MOTO INDIALE
 750 cc, voilà la 550 GT, une petite cylindrée aux aptitudes routières qui
 trouve tout son charme chez Kawasaki.

mais les dernières réalisations ont plutôt démenti ce principe (course à la puissance oblige), avec des moteurs assez pointus, n'ayant qu'une plage d'utilisation somme toute relative. Dans ces conditions, un 4-cylindres en ligne, fût-il de conception classique, a encore son mot à dire.

Une machine obéissante

Pratiquement identique au GPZ, ce moteur a les inconvénients de ses avantages. Très souple, puissant, ne distillant aucune vibration (monté sur silent-blocs), bien élevé en somme, il s'accommoderait néanmoins avec bonheur d'un petit supplément de punch à bas régimes. Il se fait prier en effet au-dessous de 6 000 tours et sa bonne volonté et sa docilité ne suffisent pas à le rendre très causant à ces régimes. La mécanique n'est pas en cause — une réussite — mais plutôt la cylindrée qui n'autorise pas, vous vous en doutez, des reprises musclées. Mais ces impressions sont à tempérer dans la mesure où la machine n'avait effectué que peu de kilomètres (500 pour tout vous dire). Une fois libéré, le moteur devrait se révéler très agréable. Même chose pour la boîte de vitesses qui, en rodage, souffre d'une sélection paresseuse. Il ressort en tout cas que facilité et confort d'utilisation sont les points forts de ce moteur. Un caractère que sauront apprécier ceux qui préfèrent la docilité à la brutalité, je pense à la gent féminine en particulier.

La prise en mains de la 550 GT s'effectue sans problèmes. La position de conduite, il faut le souligner, est très bien étudiée, les commandes sont douces et idéalement disposées ; la 550 GT se manie donc dès les premiers tours de roue avec aisance et décontraction. Pas un poids lourd, au contraire, et c'est là que se situe tout l'intérêt de pouvoir profiter de réelles performances sans avoir à supporter les difficultés qu'occasionnent les manœuvres avec une grosse cylindrée. Agile en ville, facile à balancer, la 550 GT se révèle surtout sur la route où confort, silence et tenue de cap permettent d'adopter une allure rapide en toute tranquillité. D'autant plus que cette machine routière ne dédaigne pas être brusquée à l'occasion, c'est là qu'elle se démarque de la concurrence. Son comportement est très sûr : moins précise qu'une GPZ bien sûr, mais tout à fait à la hauteur des performances. Elle reste efficace sur un terrain qui n'est pas le sien, bien aidée par des pneus très accrocheurs sur le sec. La garde au sol est bien un peu juste en usage sportif mais vu qu'on n'en espérait pas tant pour une GT au chapitre tenue de route, le bilan global est enthousiasmant. Autre aspect positif : il est très difficile de constater des réactions malsaines de la part du cardan vu qu'elle n'existent pas ! La transmission se fait totalement oublier (il n'y a qu'en ouvrant brutalement à bas régimes qu'on perçoit qu'il équipe la machine) ; pour quelqu'un qui roule beaucoup, ce serait aberrant de s'en priver vu le degré de perfection et de fiabilité qu'atteint désormais ce mécanisme. Les amortisseurs encaissent bien les inégalités mais ça reste un poil au-dessous de l'Unitrak, quant à la fourche elle s'avère trop souple même avec une pression de 1,2 kg (0,9 kg conseillé par le constructeur), ce qui fait que l'accord avant-arrière n'est pas idéal. Malgré tout, la 550 GT est confortable et permet d'envisager de longs parcours dans d'excellentes conditions.

Sécurité, santé, sobriété

Question sécurité, les freins sont là pour répondre en toutes circonstances. Très puissant, le double disque avant est progressif et agréable à l'emploi ; il permet des distances d'arrêt record. Le freinage de la 550 GT est tout bonnement extraordinaire. Même sous la pluie, il devance la concurrence



Du noir, du noir, encore du noir, elle n'est pas très gaie. Le charme discret de la bourgeoisie.

avec des plaquettes métal qui séchent instantanément les disques. Le tambour arrière est très moyen mais dans l'ensemble les freins sont impressionnants d'efficacité.

Les performances restent secondaires pour les utilisateurs de ce type de machine mais celles de la 550 GT sont à même de les contenter. 170 km/h assis et 180 couché, voilà des vitesses honorables qui permettront de croiser à 150 à un régime raisonnable, ce qui est un gage de longévité pour la mécanique. Quant aux accélérations, on peut

tabler sur 13" aux 400 m D.A., ce qui est excellent pour la cylindrée. Dernier point à mettre à son actif : la consommation. Après plusieurs vérifications, nous sommes retombés sur le même chiffre : 4,6 l aux cent. Une consommation relevée en rodage et donc sans dépasser 7 000 tr/mn, mais qui doit être très proche de ce qu'on peut consommer en usage normal. En conduite rapide, il sera donc rare de dépasser 6 l, ce qui représente un avantage indéniable dans ce domaine. La 550 est exceptionnellement sobre et avec 21,5 l de conte-

Fiche technique

Kawasaki 550 GT

Moteur

Type et nombre de cylindres : 4 cylindres en ligne face à la route
Cycle : 4 temps
Distribution : double ACT
Refroidissement : par air
Alésage : 58 mm
Course : 52,4 mm
Cylindrée : 553 cm³
Taux de compression : 10 à 1
Puissance : 58 ch
Régime : 9 000 tr/mn
Couple maximal : 4,8 m/kg
Régime de couple maximal : 7 500 tr/mn
Allumage : batterie bobines transistorisé
Source d'énergie : alternateur 12 V - 190 W
Batterie : 12 V - 12 Ah
Lubrification : par carter humide
Carburateurs : 4 Teikei K 26 V à dépression
Diamètre de passage des gaz : 26 mm
Démarrage : démarreur électrique

Transmissions

Type : embrayage multidisque en bain d'huile
Transmission primaire : par chaîne Hyvo
Rapport de démultiplication primaire : 2.935 à 1 (27/23 x 65/26)
Transmission secondaire : par cardan
Rapport de démultiplication secondaire : 2.522 à 1
Rapports internes de boîte : 6

Rapport	Pourcentage
1 ^e 2.571	33,1 %
2 ^e 1.777	47,9 %
3 ^e 1.380	61,7 %
4 ^e 1.125	75,6 %
5 ^e 0,961	88,5 %
6 ^e 0,851	100 %

Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire
Angle de la colonne de direction : 28 °
Chasse : 107 mm
Suspension avant : fourche télescopique à air
Débattement : 160 mm
Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques à air
Débattement : 105 mm
Réglage de dureté : 4

Freins

Avant : double disque, piste perforée à commande hydraulique
Diamètre : 260 mm
Arrière : tambour
Diamètre : 180 mm - 180 x 40

Roues

Jantes : en alliage à branches
Pneu avant : 100/90 - 19
Pneu arrière : 120/90 - 18

Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 230 mm
Largeur hors tout : 755 mm
Hauteur hors tout : 1 100 mm
Hauteur de selle : 800 mm
Empattement : 1 475 mm
Garde au sol : 155 mm
Poids à sec : 200 kg

Capacités

Réservoir d'essence : 21,5 litres
Réserve : 3 litres
Carter moteur : 3 litres

Prix : 21 544 F clés en mains

La Kawasaki 550 GT face à la concurrence

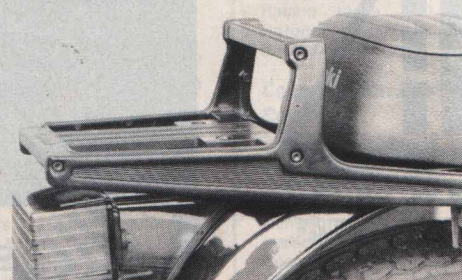
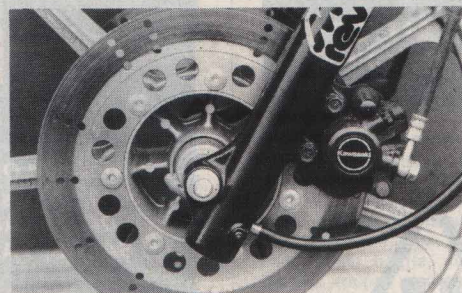
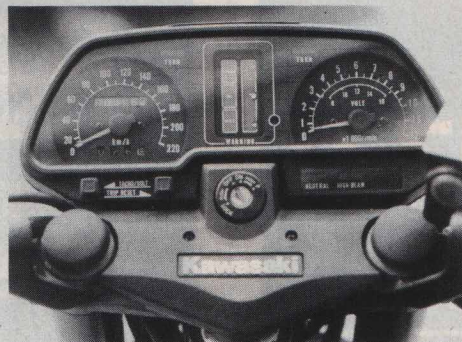
Modèle	Cylindrée	Cycle	Cylindres	Puissance	Couple/régime	Poids à sec	Transmission secondaire	Maxi assis	Maxi couché 400 m D.A.	Meilleur temps sur le routier	Consommation moyenne	Prix clé en main
Kawasaki 550 GT	553	4	4	58 ch à 9500 tr/mn	4,9 mkg à 8500 tr/mn	200	cardan	170	180	13"	5,5	21 544 F
Yamaha XZ 550	552	4	2	64 ch à 9500 tr/mn	5,1 mkg à 8500 tr/mn	169	cardan	175	189	13"	6,2	
Honda VT 500	491	4	2	54 ch à 9000 tr/mn	4,2 mkg à 7000 tr/mn	179	cardan	—	180	—	—	20 382 F
Honda CX 650	673	4	2	64 ch à 8000 tr/mn	6,2 mkg à 6500 tr/mn	210	cardan	—	—	—	—	23 567 F
Yamaha XJ 650	653	4	4	73 ch à 9000 tr/mn	6 mkg à 7500 tr/mn	206	cardan	180	190	13"	7	
Kawasaki Z 650 F	652	4	4	69 ch à 9000 tr/mn	5,7 mkg à 8000 tr/mn	209	chaîne	180	190	12"7	6	22 475 F
Kawasaki Z 750 L	738	4	4	75 ch à 8500 tr/mn	6,8 mkg à 7000 tr/mn	211	chaîne	193	201	12"4	6	21 485 F

nance autorise environ 400 km d'autonomie. Elle n'aura pas volé le terme G.T. !

Conclusion

Ceux qui n'attachent qu'une importance minime à l'esthétique et qui sauront pardonner cette relative mollesse à bas régimes auront le sentiment de réaliser un bon investissement. Docile, agréable, confortable, rapide et sûre, la 550 GT ne manque pas d'atouts. Elle permettra en outre de faire d'impor-

tantes économies par rapport à une grosse cylindrée. En revanche, un carénage lui fait défaut (disponible en option) et sa petite cylindrée peut être un handicap avec passager et bagages ; on peut donc avancer qu'en utilisation solo elle peut supplanter avec brio une 750. Un faible contingent sera importé en France, Kawasaki ne voulant pas risquer un échec commercial (la 750 n'a pas obtenu le succès escompté) et les 550 GT seront vendues au prix de 21 544 F, ce qui la situe en bonne position par rapport au reste du marché.



Ensemble compteur-compte-tours identique aux GPZ, donnant un maximum d'informations : béquille latérale non repliée, niveau d'huile, charge de batterie, contenance du réservoir ; tout cela grâce à des cristaux liquides. Compteur et compte-tours électriques ; ce dernier se transforme en voltmètre par simple pression, il y a même une remise à zéro automatique du journalier.

Le double disque avant : 260 mm seulement mais une splendide efficacité, même sous une pluie battante. Les étriers sont à plaquettes tout métal.

Le porte-bagage est en alliage, fort bien réalisé et fait office également de barre de maintien pour le passager. Sous la selle on trouve une trousse à outils dans laquelle est inclus un testeur de pression pour les suspensions.

Les amortisseurs à assistance pneumatique : une seule valve que vous distinguez au premier plan grâce à un répartiteur qui court sous la selle. De plus ces combinés sont réglables en hydraulique grâce à une molette à 4 positions située sous l'écrou d'ancrage supérieur.