

Kurztest Kymco K-XCT 300i: Sprintfreudig

Von Jens Riedel

Die Zahl der Roller bei Kymco grenzt schon an Unüberschaubarkeit. 32 Modelle sind es mittlerweile, die der taiwanesischer Hersteller in Deutschland auflistet. Jüngster Neuzugang ist der K-XCT, den es neben der 125er-Version auch als Kraftroller mit 300 Kubikzentimetern Hubraum gibt.

Auf den ersten Blick fallen die sehr tief reichende und langgezogene Front sowie der sportliche Seitenschnitt der Verkleidung auf. Sie bietet ordentlichen Wind- und Wetterschutz, insbesondere auch im Beinbereich. Das Cockpit ist gefällig gestaltet. Neben der digitalen Geschwindigkeitsanzeige und dem (überflüssigen) Drehzahlmesser finden sich auf einen Blick der Tankinhalt, die Kühlmitteltemperatur, Uhrzeit und die gefahrenen Kilometer. Links und rechts liegen insgesamt neun halbkreisförmig angeordnete Kontrollleuchten. Die beiden Handbremshebel sind vierfach einstellbar.

Kymco-typisch ist das funktionell etwas überfrachtet wirkende Zündschloss, das sich aber einfacher bedienen lässt als es aussieht. Links ist ein kleines Handschuhfach mit 12-Volt-Anschluss für das Smartphone untergebracht. Das beleuchtete Helmloch unter der üppigen Sitzbank ist zwar schön breit, bot aber zumindest in unserem Fall keineswegs den versprochenen Platz für die Unterbringung eines Integralhelms.

Der Mitteltunnel mit dem darunter liegenden Tank ist sehr breit. Das hat vor allem einen recht schmalen Fußraum zur Folge, der dem Fahrer die Position der Beine fast schon aufzwingt. Unbequem wird es deshalb aber nicht, zumal der Sitz recht breit gepolstert ist. Im Stand sorgt dies allerdings wegen der Schrittbogenlänge auch für eine gewisse Breitbeinigkeit, die bei vielen Menschen nicht für vollen Bodenkontakt sorgt. Die mächtigen Haltgeriffe hinten freuen nicht nur den Sozius, sondern leisten auch beim Gepäcktransport gute Dienste. Bestnoten verdienen auch die lautstarke Hupe und das angenehme Klicken des Blinkers, das auch noch oberhalb von 70 km/h recht gut hörbar ist und den Blick auf die Kontrollleuchte größtenteils überflüssig macht.

Die größte Stärke des K-XCT 300i ist sein Motor. Er spricht spontan an und erweist sich

mit seinen 20 kW / 28 PS bis über die 100-km/h-Marke hinaus als sehr sprintfreudig. Erst kurz vor Erreichen der Höchstgeschwindigkeit geht ihm etwas die Puste aus. Das spritzige Ein-Zylinder-Triebwerk gibt sich zudem recht laufruhig und der ganze Roller schön schräglagenfreudig. Dank des kurzen Radstandes ist der Kymco sehr wendig, Richtungswechsel lassen sich förmlich aus der Hüfte heraus einleiten. Lediglich die relativ straffe Dämpfung und das fehlende allerletzte Quäntchen Präzision bei der Vorderradführung trüben die Fahrfreude ein wenig, aber nicht nachhaltig. Dafür glänzen die Bremsen mit sehr gutem Druckpunkt, wenngleich auch nicht mit ABS.

4899 Euro ruft Kymco für den neuen und vierten (!) 300er im Programm auf. Zum 20-jährigen Bestehen in Deutschland gibt es vorübergehend 500 Euro Nachlass. ([ampnet/jri](#))

Daten Kymco K-XCT 300i

Motor: 1-Zylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, 299 ccm

Leistung: 20 kW / 28 PS bei 7750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

Getriebe: stufenlose Variomatik

Tankinhalt: 11 Liter

Sitzhöhe: 800 mm

Leergewicht / Zuladung: 184 kg (fahrbereit) / 344 kg

Reifen: 120/70-14 (vorne), 150/70-13 (hinten)

Preis: 4899 Euro

Bilder zum Artikel



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.



Kymco K-XCT 300i.
