

Kymco K-XCT 300i ABS

PREGI ● Consumi e Frenata

DIFETTI ● Ergonomia pilota migliorabile

Prezzo 4.850 €

PROVA SCOOTER

# SPORTIVO A TUTTO TONDO

Sportivo a ruote basse dal motore godibilissimo, brillante e moderato consumatore, il più recente dei "300" di Casa Kymco è disponibile anche con l'Abs, al prezzo di 4.850 euro. E a 3.900 euro c'è anche il 125. Un po' rigide le sospensioni in città

**di Maurizio Tanca**  
Foto Thomas Bressari



**L**o scorso anno, in occasione del lancio internazionale dei nuovi Xciting 400 e K-XCT 300 dal piglio sportiveggiante, entrambi i veicoli in prova erano privi dell'Abs, che tuttavia sarebbe arrivato all'inizio di quest'anno. Come infatti è avvenuto. Un must importante, il sistema di antibloccaggio, che ha comportato aumenti di prezzo decisamente abbordabili che, nota curiosa, hanno seguito pari pari le cilindrata dei due modelli: ovvero 400 euro per l'Xciting, e 300 per il K-XCT, il protagonista di questa prova, la cui quotazione è dunque lievitata a quota 4.850 euro. La versione senza Abs del K-XCT può però usufruire dell'operazione "Rottama & Rinnova", grazie alla quale, rottamando un vecchio scooter, è possibile acquistarlo al prezzo di 4.100 euro. Per tutto il mese di ottobre 2014, inoltre, è in essere anche la campagna di finanziamento

"Tutto a zero pensieri". Per ulteriori informazioni generali sul veicolo, vi consigliamo la consultazione del [seguente link](#).

### K-XCT 300i ABS: com'è fatto

L'ultimo arrivato dei numerosi Kymco con motore da 300 cc (nominali o virtuali che siano) è conseguente alla crescente domanda, da parte degli utenti, di scooter di stampo sportiveggiante, sia stilisticamente che dinamicamente. Senza tuttavia perdere le irrinunciabili caratteristiche polivalenti tipiche dei commuter cittadini, adatti però anche a percorrenze di una certa portata. Il K-XCT doveva dunque apparire più sportivo e dinamico dell'apprezzato Downtown, ritenuto turistico nonostante il caratterino abbastanza pepato del suo motore. Sicché il telaio è stato rinforzato e compattato in termini di interesse, per guadagnare agilità e precisione di guida. E, anche se con qualche mese di ritardo, è

migliorata anche la sicurezza attiva con l'arrivo dell'Abs, le cui prestazioni, come vedremo, sono decisamente soddisfacenti. Quanto al motore - il medesimo del Downtown - nel corso del tempo è stato piacevolmente addolcito nella primissima parte di erogazione, acquisendo tuttavia una progressione e prestazioni ancor più gratificanti, abbinata a consumi tutt'altro che criticabili. Pur mantenendo uno spunto più che soddisfacente.

### Lo stile

Il centro stile di Kymco - che collabora da tempo con alcuni studi di design italiani - ha studiato per il nuovo leader della gamma "300" una linea molto filante, compatta e pure originale, evidentemente improntata sulla massima resa aerodinamica: basta osservare le forme della carenatura anteriore, dove musetto e fianchi (che inglobano gli indicatori direzionali) non fanno corpo unico, ma appaiono separati. Un'arguta

soluzione abbastanza affine a quella introdotta da tempo sulla Yamaha R6, e che dovrebbe essere finalizzata a frangere i flussi d'aria per ridurre l'impatto frontale, ed evitare turbolenze che potrebbero influire sulla stabilità del lo scooter alle alte velocità. Da notare anche che sui fianchi del tunnel sono state ricavate due feritoie che deviano all'esterno il calore che arriva dal radiatore (sistemato dietro la ruota anteriore). Quanto al riparo dall'aria, ad esaltare ulteriormente il più volte citato concetto di sportività non poteva certo mancare un bel plexiglas scuro a mezza altezza, anch'esso studiato in modo da garantire a chi guida un impatto perlomeno soddisfacente, come suggeriscono i due "cornetti funzionali" sul bordo superiore. I fianchi della carenatura sono abbastanza estesi nella parte bassa, ed accennatamente sagomati internamente, ma non sufficientemente larghi per poter appoggiare i piedi negli incavi. Le pedane per il passeggero, invece,





sono estraibili. Noto anche l'impianto illuminante, completamente nuovo e molto ben inglobato nel musetto: i due fari indipendenti puntano su potenti lampade alogene H7 per anabbagliante e abbagliante, con brillanti "tubi di luce" a LED ricavati sui bordi esterni, con funzione di luci diurne/di posizione. Non meno sfavillante il codino posteriore a punta, sormontato dagli eleganti maniglioni per il passeggero e con una mitragliata di LED rossi al centro.

### I comandi

Sul manubrio, dotato di sempre ben accette leve regolabili, specchietti sufficientemente efficaci e contrappesi alle estremità, figurano blocchetti elettrici di stampo tradizionale. Il sinistro naturalmente include il deviatore abbagliante/anabbagliante, il pulsante di lampeggio anteriore, il deviatore per le "frecce" ed il pulsante del

clacson. Il destro invece è saggiamente dotato dei deviatori per lo spegnimento rapido del motore in casi di emergenza e, anteriormente, per l'inserimento simultaneo delle quattro "frecce", o "hazard" che di si voglia. Oltre al pulsante di avviamento (effettuabile solamente tirando la leva del freno posteriore), inoltre, troviamo ancora il deviatore a slitta per accendere le luci e commutarle da posizione ad anabbagliante: una scelta dovuta senz'altro al fatto che l'obbligo delle luci accese non è obbligatorio ovunque nel mondo; ma che, perlomeno qui in Italia, crea sistematicamente numerosi "fuorigiuristi involontari" vittime della loro distrazione, piuttosto che automobilisti parzialmente convertiti alla causa motociclistica che spessissimo ignorano, totalmente o quasi (tipo usando solo le luci di posizione, quasi sempre praticamente invisibili) le regole del codice stradale relative all'argomento. Ricordiamo

ancora una volta, dunque, che fin da 2002 il nostro Codice Della Strada obbliga motociclisti e scooteristi a tenere le luci anabbaglianti sempre accese, per ovvi motivi di sicurezza passiva.

### Il cruscotto

Disposta a foggia di boomerang, la strumentazione completamente digitale ospita, al centro, il contagiri a barre e cifre con fondo scala a 10.000, affiancato dal tachimetro a segmenti sormontato dai vari contachilometri, uno totale e tre parziali: trip A e B, e Service, quest'ultimo indicante il chilometraggio percorso dopo l'ultimo azzeramento del contachilometri di servizio (dopo l'ultimo tagliando effettuato, per esempio). A fianco spiccano l'indicatore di livello della benzina, l'orologio ed il termometro del liquido di raffreddamento. Tutte le funzioni variabili - compresa la possibilità di scegliere tra km e miglia -

vengono gestite da due pulsantini di gomma sistemati all'estrema sinistra, sopra i quali troviamo quattro spie: controllo funzionalità dell'iniezione, "oil service" (indica il cambio d'olio secondo i tagliandi programmati), abbagliante e indicatore direzionale. All'estremità opposta invece le spie sono cinque: indicatore direzionale destro, pressione olio, riserva carburante, carica della batteria ed eventuale malfunzionamento dell'Abs: nel qual caso, l'impianto frenante naturalmente rimarrebbe perfettamente funzionante.

### I particolari pratici

Passiamo al retro scudo, che sulla destra alloggia il blocchetto di avviamento, tradizionalmente dotato di serratura con sportellino a scatto attivabile schiacciando un pulsantino giallo, e sbloccabile con l'apposito attrezzino inglobato



nel corpo della chiave: quest'ultima ha la testa snodabile, per evitare malaugurate rotture (anche della rotula....) nel caso capitasse di urtarla col ginocchio destro. Oltre alla serratura del tappo del serbatoio, occultato da uno sportellino a scatto al centro del tunnel, la chiave di avviamento sblocca anche quella della sella, sia col motore acceso (premendola e ruotandola in senso antiorario), sia spento, con o senza il manubrio bloccato. Al centro del retro scudo è sistemato il classico gancio estraibile per appendervi borse o qualunque altra cosa che non pesi più di 3 kg. A sinistra invece è stato ricavato un utile cassetto abbastanza profondo, con portata di 1,5 kg e sigillato da un inconsueto e spesso coperchio basculante a scatto: in fondo al vano c'è la presa di corrente a 12 Volt (con tappo in gomma in caso di inutilizzo) consigliata dal costruttore solamente per ricaricare il cellulare. Sempre a

sinistra, nell'incavo del retro scudo, compare un coperchietto avvitato, tolto il quale è possibile accedere al contenitore del liquido refrigerante. Notevole la struttura della sella, che una volta sollevata viene sostenuta da una coppia di pistoncini cortissimi appaiati infulcrati nella cerniera anteriore, in modo da non disturbare quando si sistemano oggetti nel vano sottostante, piuttosto che nel vuotarlo. Da notare, inoltre, che la sella è bloccata posteriormente da due serrature simultanee, il che chiaramente la rende più stabile e più al sicuro da tentativi di effrazione. Lo spazio sottosella può tranquillamente ospitare un casco integrale e altri piccoli oggetti, per un massimo di 10 kg; all'estremità anteriore sono piazzati due ganci per appendere i caschi, il coperchio che cela la batteria (fissato da una vite) e un lungo tappo in gomma che nasconde i numeri del telaio; posteriormente invece brilla e

una luce di cortesia a LED. Ci sono anche alcuni attrezzi, ma senza un apposito contenitore fisso per contenerli.

### Il motore

Svelato nel 2009 e inaugurato sul Downtown 300i con la sigla SK60, nel corso degli anni il monocilindrico G5 è stato costantemente ottimizzato nella fluidità di erogazione e di trasmissione, arrivando oggi all'attuale livello, decisamente apprezzabile. Stiamo chiaramente parlando di un motore nel realizzare il quale progettisti della Casa di Taiwan si dedicarono alacremente alla riduzione degli attriti tra i componenti interni in movimento, in particolare a livello di distribuzione (gli usuali bilancieri a strisciamento vennero sostituiti da elementi che lavoravano sulle camme con interposizione di cuscinetti a sfere ad alta velocità, con un guadagno tra il 20 ed il 30%

a seconda della cilindrata: 125 e 300) e di pistone, ove il rivestimento al nitruro di cromo applicato ai segmenti fruttò un ulteriore guadagno del 12% in termini di scorrevolezza. Il che, come previsto, si tradusse in una notevole riduzione dei consumi (e, di conseguenza, delle emissioni nocive): la Casa taiwanese dichiara infatti percorrenze di oltre 30 km/litro. Siglato SK60B, il G5 che equipaggia il K-XCT (sigla articolata che sta per Kompact Xciting) ha un rapporto alesaggio/corsa di 72,7x72 mm, che porta ad una cubatura di 299 cc, testata a 4 valvole ad alto rendimento volumetrico, raffreddamento a liquido e alimentazione a iniezione elettronica a ciclo chiuso con sonda Lambda. La potenza dichiarata è di 27,8 cv (20,4 kW) a 7.750 giri, con un picco massimo di coppia di 2,84 kgm (28,97 Nm) a 6.500 giri. Valori peraltro non perfettamente coincidenti con quelli del Downtown, la cui scheda tecnica



dichiara due cavalli in più (29,8/21,9 kW) a parità di giri, con 2,95 kgm (30,1 Nm) a quota 6.250. Da notare che questo motore G5 equipaggia anche la versione 2015 del "ruote alte" GTi.

### La ciclistica

Si basa su un robusto telaio tradizionale in tubi tondi di acciaio, costituito da due culle sovrapposte. Rispetto all'omologo "scheletro" del Downtown, qui l'interasse è di sensibilmente più corto: 1.450 mm contro 1.553, proprio per acquisire una maggior maneggevolezza. Anche il K-XCT vanta inoltre una nuova forcella con steli da 37 mm di diametro, sempre a perno trainato e con escursione di 110 mm. La coppia di ammortizzatori posteriori, regolabili su 5 scatti di precarico, hanno invece un'escursione di 93 mm anziché 100. Identico l'impianto frenante, composto da

una coppia di dischi da 260 (a margherita) e 240 mm di diametro, rispettivamente davanti e dietro. E, naturalmente, assistiti dall'efficace ABS a due canali realizzato da Bosch.

### Prestazioni e peso

Quanto alle prestazioni effettive rilevate strumentalmente, calcolando la media dei passaggi nei due sensi la punta massima velocistica raggiunta dal K-XCT è stata di 141 km/h (circa 155 indicati) a 9.600 giri circa. A 130 km/h effettivi il tachimetro ne indica invece 143, a 90 effettivi ne corrispondono 99, e a 50 invece 55. Alla voce consumi, la percorrenza media della prova è stata di circa 23 km/l. Esaminando i differenti contesti, il consumo medio cittadino rilevato è stato di 20 km/l, saliti a 30 sul nostro percorso extraurbano tipo. In autostrada, invece, il

consumo medio nei due sensi, alla velocità costante di 130 km/h effettivi, è risultato di 21 km/l. Il K-XCT300, infine, pesa 187 kg col serbatoio da 11 litri pieno; quindi 179 kg a serbatoio vuoto (176,4 dichiarati dal costruttore, contro i 179 del Downtown).

### In sella

Sono due le cose che colpiscono immediatamente una volta partiti col K-XCT, dopo il fatto di poter poggiare facilmente i piedi a terra: la prima riguarda il generosissimo angolo di sterzata, che consente inversioni di marcia in spazi davvero ridotti e, naturalmente, facilita alla grande lo sgusciare nel traffico; la seconda invece è la grande sensibilità dello sterzo che sulle prime, sicuramente per via dell'agile profilo delle Maxxis iPro, potrà far sentire i meno esperti poco padroni del mezzo, anche per via del manubrio

abbastanza compatto. Una volta abituatisi all'agilità di questo scooter, tuttavia, la sensazione sparirà per lasciar spazio al piacere di guidarlo così disarmante facilità, con un più che onesto aiuto da parte delle gomme. Va però sottolineato che viaggiare in coppia sul K-XCT richiede un po' di sacrificio da parte di chi guida, specie se di statura dalla media in su: il passeggero siede piuttosto comodo, ovviamente rialzato rispetto al pilota, che però è impossibilitato ad arretrare fino al rialzo della sella che dovrebbe fungere da supposto lombare. Il che fa sì che guidando ci si trovi spesso con i gomiti poggiati sulle cosce di chi siede dietro, e con le ginocchia a filo di retroscudo, se non pressate contro di esso: anzi, col ginocchio destro spostato lateralmente per non interferire con la chiave di avviamento, come già accennato. Prima o poi, comunque, anche senza "zavorra" a bordo ci si ritrova sistematicamente



a guidare tutto in avanti e con le braccia un po' contratte, perché la sella, pur discretamente spaziosa e non scivolosa, è più cedevole verso la punta: un problema abbastanza noioso e, oltretutto, piuttosto comune, specie in ambito scooteristico. Possibile che non si riesca a fare di meglio? Apprezzato corresponsabile della piacevolezza di guida del K-XCT è ovviamente il motore, dal carattere davvero gradevole. Il monocilindrico Kymco ha uno spunto pronto e piacevolmente brillante, senza ritardi o fastidiosi on-off, cui segue un'erogazione corposa che porta in breve tempo a velocità di assoluto rispetto per uno scooter di questa categoria. A 100 e 130 orari indicati si viaggia letteralmente sul velluto, mentre non mancano alcune vibrazioni sulla pedana, in accelerazione e decelerazione. Il K-XCT300i gode di una buona ciclistica, che sul

liscio consente di guidarlo anche da sportivotto, divertendosi sul misto e filando a tutto gas sui bei curvoni autostradali senza batter ciglio, con o senza passeggero a bordo. Complici le sospensioni, come già detto piuttosto toniche, e, a nostro avviso, l'aerodinamica ben riuscita, in condizioni ottimali. Chiaro che capitando nella scia di qualche mezzo pesante in autostrada un pegno bisognerà pur pagarla...Purtroppo non abbiamo provato il K-XCTcol parabrezza opzionale, né ovviamente col bauletto montato: quindi non sappiamo dirvi se, e in che modo, la dinamica ne venga influenzata. Uno scooter divertente insomma, questo Kymco che invita a piegare su rotonde e tornanti, e che vive il caos la città con notevole disinvoltura. Chiaramente le sospensioni sul brutto faranno saltellare un po', specie gli ammortizzatori, abbastanza "secchi" nella prima fase di

escursione. Ma francamente abbiamo provato di peggio: sul pavè regolare di problemi grossi non ne saltano fuori, anche non muovendosi a passo d'uomo; quello in pessimo stato invece basta affrontarlo con moderazione, e le sospensioni faranno il loro "gommosetto" lavoro senza tamponare noiosamente a fondo corsa. Ottimo l'impianto frenante, specie davanti: è potente e molto ben gestibile, e per sentir intervenire l'ABS bisogna proprio cercare la frenatona da panico; come sempre, invece, l'ABS posteriore entra in azione prima, in particolare – superfluo sottolinearlo - a maggior ragione senza passeggero a bordo. Anche per il disco posteriore, comunque, la gestione della leva è decisamente lodevole: particolare, a mio modo di vedere, che aiuta parecchio la gestione del mezzo non solo su curve e tornanti stretti, e comunque in ogni situazione





d'uso, in particolare su asfalto sporco o bagnato. Chiudiamo tornando a sottolineare che anche con il K-XCT, una volta montati parabrezza alto e bauletto, le nostre brave gitarelle di qualche centinaio di chilometri, tragitti autostradali inclusi, sono certamente fattibili: con 11 litri di carburante (la riserva non è nota, ma ipotizziamola di un paio di litri), viaggiando senza grande fretta i 200 km sono a portata di mano. E in 200 km si può anche aver voglia di sgranchirsi un po' le gambe. Magari il pilota, se di taglia importante, più che il passeggero. **M**



SCHEDA TECNICA

**Kymco K-Xct 300i ABS 4.850 euro**

- Tempi:** 4
- Cilindri:** 1
- Cilindrata:** 298,9 cc
- Disposizione cilindri:** Orizzontale
- Raffreddamento:** a liquido
- Avviamento:** E
- Potenza:** 27,8 cv (20,4 kW) / 7750 giri
- Coppia:** 28,97 Nm / 6500 giri
- Marce:** AV
- Freni:** D-D
- Misure freni:** 260-240 mm
- Misure cerchi (ant./post.):** 14" / 13"
- Normativa antinquinamento:** Euro 3
- Peso:** 176,4 kg
- Lunghezza:** 2120 mm
- Larghezza:** 785 mm
- Capacità serbatoio:** 11 l
- Segmento:** Scooter Ruote alte

ABIGLIAMENTO

- Casco:** Caberg Riviera V2
- Giubbino:** Ixon Dune Up
- Guanti:** Ixon RS Scud HP
- Scarpe:** Stylmartin Sunset