

Eigentlich ist Kymco im trendigen 300er Segment mit Xciting und People S bereits präsent. Da verwundert es, dass die Taiwaner mit dem neuen Downtown 300i einen weiteren Vertreter ins Rennen schicken – der zudem sehr nah am bisherigen Aushängeschild Xciting angesiedelt scheint. Genauer betrachtet weist das Downtown-Konzept jedoch eine stärkere City-Fokussierung mit weniger ausladenden Dimensionen auf. Und weil der Downtown speziell auf den europäischen Geschmack zugeschnitten sein sollte, entstammt die Optik der Feder eines italienischen Design-Gurus. Der größte Unterschied zeigt sich jedoch im neuen Antrieb: Der flüssigkeitsgekühlte Downtown-Single ist mit

299 Kubik ein echter 300er, während Xciting und People S aus gerade mal 270 cm³ schöpfen können. Für diese Hubraumaufstockung wählten die taiwanischen Motoreningenieure nicht das einfache Aufbohren, vielmehr verlängerten sie den Hub des Kolbens und bescheren dem Einzylinder nun ein fast quadratisches Bohrungs-Hub-Verhältnis von 72,7 zu 70,0 mm. Für ordentliche Füllung bei höheren Drehzahlen werkeln im neuen Zylinderkopf nun vier statt zwei Ventile.

Im Fahrbetrieb zählt sich das durch einen energischen Antritt aus, mit dem der Kymco den übrigen Verkehr beim Ampelstart locker abhängt. Subjektiv fällt das Spurtspektakel



BIG BIKE



GANZ FRISCH KOMMT DER EIGENS FÜR DEN EURO-RAUM ENTWICKELTE **KYMCO DOWNTOWN 300i** AUF DEN HIESIGEN MARKT GEROLLERT. DAFÜR BEKAM DER TOURENSPORTLER NICHT NUR ITALIENISCHES DESIGN, SONDERN AUCH EINE RUNDUM NEUE KRAFTQUELLE VERPASST

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart:	Einzyylinder, Viertakt
Gassteuerung:	vier Ventile, ohc
Gemischaufbereitung:	Einspritzung, \varnothing 35 mm
Hubraum:	299 cm ³
Bohrung x Hub:	72,7 x 72,0 mm
Kühlung:	Flüssigkeit
Leistung:	32,7 PS (24 kW) bei 8000/min
Max. Drehmoment:	18,5 Nm bei 6500/min
Abgasreinigung:	G-Kat (Euro 3)
Kraftübertragung:	stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Kupplung

FAHRWERK

Rahmenbauart:	Stahlrohrrahmen
Federung vorn:	Telegabel, \varnothing 37 mm
Federung hinten:	Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, fünffach einstellbar
Federwege vorn/hinten:	110 / 100 mm
Bremse vorn/hinten:	je eine Scheibe, \varnothing 260/240 mm
Bereifung vorn/hinten:	120/80-14 / 150/70-13
Räder:	Fünfspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite:	2205/1390/815 mm
Radstand:	1553 mm
Sitzhöhe:	775 mm
Tankinhalt:	12,0 l
Leergewicht/Zuladung:	188 / 165 kg
Farben:	Weißmetalllic, Graumetallic

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit:	130 km/h
Verbrauch:	3,9 l/100 km
Reichweite:	307 km

PREISE

Listenpreis:	4795 Euro
---------------------	-----------

+ PLUS

- ausgezeichnete Fahrstabilität
- Bremshebel einstellbar
- reichhaltige Ausstattung

- MINUS

- rauher Motorlauf
- beengter Fußraum

aber nicht ganz so eindrucksvoll wie beispielsweise bei der Vespa GTS Super aus, was am satten Hüftspeck von 188 Kilo liegen dürfte. Zwischensprints meistert der Asiate hingegen souverän: Der Einspritzsingle hängt gut am Gas und aus dem Rollen genügt ein herzhafter Zupfer am Gasgriff, schon rennt der 300er lustig voran.

Mit der Maximalgeschwindigkeit von 130 km/h ist man mehr als gut gerüstet für den alltäglichen Gebrauch wie für vergnügliche Überlandtrips. Diese entpuppen sich übrigens als ziemlich lang anhaltender Spaß, genau gesagt 307 Kilometer lang, bevor eine Tankpause fällig wird. Der Einspritzer geht nämlich sehr verantwortungsbewusst mit den kostbaren Ressourcen um und verfeuert lediglich 3,9 Liter Sprit auf 100 Kilometer. Den äußerst manierlichen Trinksitten steht ein bei Kymco schon traditionell grobkörniger Motorlauf entgegen, im Leerlauf stärker und daher schon mal lästig.

Eine weitere Kymco-Tradition ist das unbeirrbar Fahrverhalten. Glücklicherweise machen die gemäßigte Geometrie und die kleineren Rädern den Downtown folgsamer als den störrischen Xciting. Das ändert nichts an der grundlegenden stabilitätsorientierten Fahrwerksauslegung mit sehr straffen Federelementen, dank derer sich der Downtown praktisch nie aus der Ruhe bringen lässt. Sehr neutral und präzise biegt der 300er in die Kurve, einmal in Schräglage stört

nichts und niemand die Kurvenfahrt. Lenkbefehle verlangen trotz des langen Radstands nur geringen Kraftaufwand, und bei Langsamfahrt erfreut der große Lenkeinschlag, mit dem sich der Kymco gut manövrieren lässt. Ein Wiesel wie Aprilias Sportcity 300 ist der Downtown deswegen noch lange nicht, sein Metier liegt nicht in der engen Altstadt sondern in der eng gebauten Vorstadt.

Hier, auf diesem makellosen Geläuf, genügt der Fahrkomfort allen Ansprüchen. Auf Kopfsteinpflaster und nachlässig geflicktem Asphalt hingegen macht die sehr straffe Dämpfung den Roller unnachgiebig, bisweilen hoppelt er über die Unebenheiten hinweg. Andererseits erlaubt dies richtig sportliches Bremsen. Bei heftigem Zug am Bremsanker beißt der hintere Doppelkolben vehement zu, auch vorn stoppt die Wave-Bremsscheibe sehr effektiv, wenngleich nicht mit ähnlich gutem Druckpunkt.

Hinterm Lenker herrschen großzügige Verhältnisse. Dem Fahrer bietet der tiefe Sitz guten Halt im unteren Rücken, selbst wenn die Bewegungsfreiheit dadurch etwas eingeschränkt wird. Die große Front bietet einen tadellosen Wind- und Wetterschutz, der auch den Passagieren zugute kommt. Hinten sind übrigens O-beinige Cowboys im Vorteil, denen die bauchige Verkleidung beim Ablegen der Stiefel auf dem schmalen Trittbrett nicht im Wege ist. Doch nur so wird es möglich, Platz für einen Inte-



Viele durchdachte Downtown-Details: Hinterm wegklappbaren Kymco-Signet erreicht man die Zentralbefestigung der Frontscheibe, der Induktionskranz im Vorderrad ist Impulsgeber für den Tachoantrieb, der Tankdeckel ist abschließbar ausgeführt und die Federbeine fünffach einstellbar. Das überfrachtete Multifunktionschloss und ein prall gefülltes Cockpit sind Kymco-üblich



Gut liegt er zur Hand,
der Downtown, der
nicht nur von der Seite
richtig nach Maxi
aussieht



gral- sowie Jethelm im zerklüfteten Staufach zu schaffen.

Dabei sind Ausstattung und praxistaugliche Details die absoluten Stärken des Kymco, seien es der gut zugängliche Ölpeilstab, die leichte Verstellung der Federbeinbasis oder Revisionsöffnungen unter der Sitzbank für Bowdenzüge zu deren Öffnung und Sicherun-

gen. Beleuchtete Tacho- und Drehzahlmessernadeln sind dagegen eher ein Gimmick. Das „Met-in“-Lämpchen zum Beispiel, welches ein offenes Sitzbankschloss signalisieren soll, leuchtet zu oft fälschlicherweise auf. Eine Seltenheit in dieser Klasse sind die verstellbaren Bremshebel, das überfrachtete Multifunktionsschloss

und ein nicht abschließbares Handschuhfach sind dagegen nur Durchschnitt.

Als agiler Allrounder mit Tourenneigung und vollwertigem Antrieb stellt der Downtown eine prima Ergänzung für die 300er Klasse dar - 4795 Euro machen aber auch klar, dass die Zeit der taiwanischen Schnäppchenpreise vorbei ist. **T. Kozik**

