

Fahrbericht Kymco Xciting 500 iR evo ABS: Rollern bis der Arzt kommt!

Von Ingo Koecher - In den Großstädten europäischer Nachbarn gehören sie seit Langem zum Straßenbild. Und oft sind sie es, die ein pünktliches Erreichen eines Termins überhaupt erst möglich machen. Sie sind schnell, sie sind wendig, und am Ende der Fahrt entfällt die nervenzehrende Parkplatzsuche. Es sind die Roller, für manche der Einstieg in die Welt der **Zweiräder**, für andere eine praktische Alternative zum Auto in urbanen Ballungsgebieten. Mit dem Kymco Xciting 500 iR evo ABS hatten wir uns einen Vertreter der Gilde kommen lassen. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass es sich bei dem Roller des taiwanesischen Herstellers um einen 500-Kubikzentimeter-Großroller mit 28 kW/38 PS handelt, der einen **Motorradführerschein** erforderlich macht.



[Seite 2: Cockpit & Ausstattung; Auftritt; Fazit; Bewertung](#)

[Seite 3: Datenblatt und Preis](#)

Fahrbetrieb

Bereits mit dem Start des Einzylinder-Viertakters zeigt der Kymco Xciting 500 iR evo ABS, dass er kein Racer-Feeling, sondern eher Limousinencharakter bietet. Dieser erste Eindruck sollte sich schon nach wenigen Kilometern bestätigen. Der 28 kW/38 PS leistende flüssigkeitsgekühlte Direkteinspritzer überzeugt mit Kraft und hoher Laufkultur. Dem Fahrer wird nichts Absonderliches abverlangt. Gas geben, Bremsen, Lenken – mehr nicht. Sollte es dennoch einmal nötig werden, den Rettungsanker etwas entschlossener einsetzen zu müssen, ist auch das kein Problem. Der Kymco Xciting 500 iR evo verfügt serienmäßig über das Antiblockiersystem ABS an beiden Rädern. Von dessen Zuverlässigkeit und guter Abstimmung haben wir uns überzeugt.

Ansehnlich ist das Gewicht des Rollers. Es schlägt fahrbereit mit 230 Kilogramm zu Buche. Probleme schafft dies, dank des tiefen Schwerpunktes, jedoch in keiner Fahrsituation. Der Kymco Xciting 500 iR evo lässt sich in allen Lebenslagen leicht und ohne Schwierigkeiten

bewegen. Selbst wenn rückwärts manövriert werden muss, ist das bei der Sitzhöhe von 805 Millimeter auch von kleineren Fahrern oder Fahrerinnen mühelos zu bewältigen.

Für entspanntes Vorankommen sorgt das stufenlose Automatikgetriebe Variomatik. In Kombination mit dem 28 kW/38 PS leistenden Einzylinder bewegt sich der Kymco Xciting 500 iR evo im mittleren Drehzahlbereich. Bei Bedarf liefert das Aggregat jedoch auch hier ausreichend Vorschub, aus dem Cruisen



heraus in einen Sprintabschnitt zu wechseln. Dabei lässt sich der Kymco Xciting 500 iR evo nicht nur im städtischen Raum einsetzen. Der Großroller verfügt durchaus über Langstreckenqualitäten, wobei sich selbst Autobahnetappen stressfrei bewältigen lassen. Von Herstellerseite liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 147 km/h. Wir ließen unseren Testkandidaten kurzzeitig bei 140 km/h kreisen, bevor wir uns für eine Reisegeschwindigkeit von etwa 120 km/h

entschieden. Innerhalb des Bereichs offenbart sich der Großroller sogar als kleiner Kilometerfresser. Vollverkleidung und Kanzelscheibe helfen, Wind und Wetter vom Fahrer fernzuhalten.

Dennoch liegt die eigentliche Lebenswelt des Kymco Xciting im städtischen Umfeld, wo er in Sachen Ausstattung und Fahreigenschaften punkten konnte. Einzig der Federkomfort konnte uns nicht ganz überzeugen. Während erwartungsgemäß große Unebenheiten und Vertiefungen von der hydraulischen Teleskopgabel vorne und der hydraulisch gedämpften Einarm-Tribschwinge hinten perfekt abgefedert werden, sind es die kurzen Schläge, die wir etwas unangenehm in Erinnerung behalten. Lässt sich das Schlagloch hingegen nicht umfahren, kann das Einnehmen einer exakt aufrechten Sitzposition den Impuls abfedern helfen.

Wenn sich der Kymco Xciting 500 iR evo auch recht sportiv präsentiert, ist dennoch etwas Vorsicht geboten. Denn er ist eben doch ein Roller und bietet nicht die Bodenfreiheit eines Motorrads. Davon konnten wir uns bei einer etwas forscheren Kurvenfahrt überzeugen. Beim Durchfahren setzten wir kurzzeitig auf. Es war jedoch nicht ganz auszumachen, ob es der Hauptständer oder der Auspuff war, der Kontakt zum Boden herstellte.



Hinsichtlich des Verbrauchs bewegte sich unser Testkandidat im moderaten Bereich von 5,6 l/100 km. Laut Kymco soll der Verbrauch des Xciting 500 bei 4,5 bis 5,2 l/100 km liegen. Auch wenn wir diesen Bereich während des Tests nicht ganz erreichen konnten, dürfte sich der von uns ermittelte Durchschnittsverbrauch sicherlich noch etwas nach unten korrigieren lassen. Dabei spielt die Fahrweise jedes Einzelnen natürlich die entscheidende Rolle.

[Seite 2: Cockpit & Ausstattung; Auftritt; Fazit; Bewertung](#)

[Seite 3: Datenblatt und Preis](#)



[Seite 3: Datenblatt und Preis](#)
[Zurück auf Seite 1: Fahrbetrieb](#)

Cockpit & Ausstattung

Übersichtlich und klar strukturiert präsentiert sich der Arbeitsplatz. In Aluminiumoptik gerahmte Rundinstrumente liefern links Informationen über Drehzahl, mittig Geschwindigkeit und rechts den verbleibenden Kraftstoff sowie die Motortemperatur. Flankiert werden die analogen Anzeigen von Displays mit Systemanzeigen wie Zündung, Kontrollleuchten für Öl und Handbremse.

Buchstäblich zur Schaltzentrale avanciert das Zündschloss. Neben dem Starten des Kymco Xciting 500 iR evo lässt sich damit der Tankdeckel öffnen sowie die aufklappbare Sitzbank entriegeln. Im dort befindlichen Stauraum findet etwa ein Helm Platz. Zudem steht ein



12-Volt-Anschluss zum Aufladen des Handys zur Verfügung. Als ideal erwies sich die Verkleidung des Kymco Xciting 500 iR evo, die Wind und Wetter vom Fahrer fernhält.

Auftritt

Der Auftritt des Großrollers insgesamt ist dynamisch. Dafür sorgen die markante Front, eine gedrungene Silhouette sowie die mit ihrer Dimension motorradähnlich anmutende Abgasanlage. LED-Licht vorn und hinten, die Scheibenbremsen mit ihren ins Auge fallenden roten Bremssätteln an beiden Rädern runden den sportlichen Gesamteindruck ab. Die Sitzbank ist angenehm bemessen und macht auch längere Strecken nicht zur Tortour. Das dem Sozios zur Verfügung stehende

Platzangebot ist angemessen.

Fazit

Mit dem Xciting 500 iR evo ABS bietet Kymco einen Großroller, der in Sachen Fahreigenschaften und Komfort Allüren hin zum vollwertigen Tourer entwickelt. Zudem lässt sich der Großroller Dank kraftvoller Motorisierung und hoher Laufruhe entspannt bewegen. Trotz seines Leergewichts von 230 Kilogramm bleibt er leicht im Handling und lässt sich auch für weniger geübte Fahrer schnell beherrschbar.

Das zeitgemäße Design des Kymco Xciting 500 iR evo ABS verdeutlicht die Cruiser-Qualitäten und verhilft dem Großroller zu einem dynamischen Auftritt. Preislich positioniert Kymco seinen Großroller im unteren Bereich des 500er Segments. Dabei fährt der Xciting 500 iR evo bereits mit LED-Licht und ABS vor.

Unser Testkandidat hinterließ bei uns einen positiven Eindruck. Der Kymco Xciting 500 iR evo ABS ist leicht in der Handhabung und bestens motorisiert. Dabei lässt sich der Großroller selbst jenseits der Stadtgrenze ohne dem Komfort verlustig zu gehen, einsetzen. Ja - und Spaß macht er zudem ...



[Seite 3: Datenblatt und Preis](#)

[Zurück auf Seite 1: Fahrbetrieb](#)

Bewertung - Kymco Xciting 500 iR evo ABS	
Auftritt	1,9
Cockpit	1,9
Fahrbetrieb	1,9
Verbrauch	2,5
Kosten pro Jahr*	
Anschaffungspreis Testfahrzeug	6.195,00 Euro
Kraftstoffkosten**	776,16 Euro
Steuern	36,65 Euro
Wertverlust	1.239,00 Euro
Gesamtkosten pro Jahr:	2.051,81 Euro
Testergebnis/Gesamtpredikat:	2,1
<small>*Kosten pro Jahr setzen sich zusammen aus Kraftstoffkosten, Kfz-Steuer (bei Ganzjahreszulassung), errechnetem Wertverlust (20 Prozent p. a. -- Wertverlust herstellerabhängig)</small>	
<small>**Kraftstoffkosten bei 1,54 Euro/Liter E-10 Superbenzin und einer jährlichen Laufleistung von 9.000 Kilometern</small>	

[Seite 3: Datenblatt und Preis](#)

[Zurück auf Seite 1: Fahrbetrieb](#)



[Zurück auf Seite 1: Fahrbetrieb](#)

[Zurück auf Seite 2: Cockpit & Ausstattung; Auftritt; Fazit; Bewertung](#)

Datenblatt - Kymco Xciting 500 iR evo ABS	
Länge/Breite/Höhe:	2.255mm/1.450 mm/1.450 mm
Sitzhöhe:	805 mm
Gewicht (ohne Kraftstoff)	230 kg
Tankinhalt:	12,8 Liter
Motor:	flüssigkeitsgekühlter 1-Zylinder-Viertakt mit Einspritzung
Hubraum:	498 ccm
Leistung:	28,2 kW/ 38 PS bei 7.000 Umdrehungen pro Minute
Höchstgeschwindigkeit:	147 km/h
Testverbrauch:	5,6 l/100 km im Mittel (E10-Superbenzin)
Kupplung:	Fliehkraft
Getriebe:	stufenlose Variomatik
Radaufhängung	
Federung vorn:	hydraulische Teleskopgabel
Federung hinten:	hydraulisch gedämpfte Einarm-Triebsatzschwinge, zwei Federbeine mit verstellbarer Federvorspannung
Bremsen	
vorn:	zwei Scheiben (280 mm Durchmesser) mit ABS

hinten:	eine Scheibe (240 mm Durchmesser) mit ABS
Räder	
vorn:	120/70-15
hinten:	150/70-14
Preis:	6.195 Euro (inkl. 19 Prozent MwSt.)

[Zurück auf Seite 1: Fahrbetrieb](#)

[Zurück auf Seite 2: Cockpit & Ausstattung; Auftritt; Fazit; Bewertung](#)

auto.de/ingo koecher | fotos: auto.de