

KYMCO MYROAD 700I

PREGI ● Estetica, comfort e prestazioni

DIFETTI ● Consumi e sella migliorabile anteriormente

PREZZO € 7.999



PROVA MAXISCOOTER

Lampo taiwanese

di Maurizio Tanca | Il Costruttore di Kaohsiung ha dimostrato un gran coraggio, dando il via al progetto MyRoad. Comodo, potente e veloce, ha anche gli ammortizzatori servoassistiti di serie. E costa 1 euro... meno di 8.000



K YMCO MYROAD 700I. LA NOSTRA PROVA

La gestazione è stata lunga, prima che Kymco decidesse di avviare le catene di montaggio del più ambizioso e prestigioso dei suoi maxiscooter, ovvero il poderoso MyRoad 700i. Se ricordate, già all'Eicma milanese di sette anni fa la dinamica azienda taiwanese presentò orgogliosamente il suo nuovo, potente motore bicilindrico da 700 cc pieni, con 59 cavalli dichiarati all'attivo. Da quel momento, gli impallinati del "di tutto, di più" iniziarono ovviamente ad attendere l'avvento di quello che sarebbe stato lo scooter più grosso e prestante mai prodotto, e che effettivamente apparve esattamente un anno prima del lancio del Gilera GP800. Tuttavia trascorse un altro paio d'anni prima di vedere il primo super Kymco, al Tokio Motor Show e ancora all'Eicma del 2007. Dopodiché, di nuovo il silenzio. In azienda probabilmente sorsero comprensibili dubbi sul fatto di costruire e commercializzare un mezzo di tale livello, quando si sentiva già forte odore di crisi un po' ovunque. E in ogni caso, uno scooter al super-top di gamma e così tecnologico – si parlò fin da subito di sospensioni a controllo elettronico – non poteva certo costare tanto meno di un T-Max, di

un Burgman 650 o di un Silver Wing, né dello stesso Gilerone, che nel frattempo era già stato commercializzato, seppur con numeri poco eclatanti. Ma ecco che all'inizio dell'anno scorso Kymco Italia fece provare alla stampa specializzata un esemplare di preserie del MyRoad, naturalmente il più possibile affinato e adeguato al mercato europeo, per raccogliere commenti e impressioni eventualmente utili all'industrializzazione finale. Dopodiché se ne annunciò finalmente la commercializzazione per l'autunno successivo - con Abs e sospensioni posteriori elettro-attuate di serie, nelle colorazioni argento metal, bianco ice e nero - al prezzo di 7.999 euro e con garanzia di tre anni. Una quotazione effettivamente competitiva rispetto ai concorrenti sopra citati, ai quali peraltro ora vanno ad aggiungersi anche i due "gemelli diversi" BMW ed il nuovo Aprilia SRV 850, quest'ultimo oggi anch'esso disponibile non solo con l'ABS, ma anche con il controllo di trazione.

STILE ED EQUIPAGGIAMENTO

Lo stile del MyRoad, un classico per questa categoria da guida a gambe allungate, è stato studiato aerodinamicamente per evitare

a chi sta in sella flussi d'aria eccessivamente fastidiosi, sebbene il parabrezza – bello e ben proporzionato – non sia regolabile in altezza. Elegante, ben dotato e piuttosto curato nei dettagli e nelle rifiniture, il più prestante dei maxi a ruote basse orientali spicca per il suo inconfondibile frontale dominato da un potente tritico di fari alogeni piazzati a triangolo, con l'inferiore affiancato dalle lucine di posizione; la coppia superiore invece si occupa di garantire un poderoso fascio di profondità, e ai suoi lati sono incorporati gli indicatori direzionali multi-led. Ma un trionfo di sfavillanti lucine led domina letteralmente anche l'ampio codone, sovrastato dal gruppo portapacchi e maniglioni in lega leggera. Bello anche lo scarico a sezione ovale. La strumentazione di bordo verte su un cruscotto quasi identico a quello del fratellino Downtown 300: quindi con tachimetro (che qui però ospita anche il termometro per il liquido refrigerante) e contagiri analogici con lancette retroilluminate, separati da un display a cristalli liquidi discretamente completo: orario, indicatore di livello benzina, chilometraggio totale e due parziali e indicatore di settaggio degli ammortizzatori. Dato il lignaggio del mezzo, un indicatore di consumo istantaneo e medio con calcolo del chilometraggio residuo in riserva sarebbe stato certamente ben accetto. Una finestrella a sinistra del tachimetro ingloba le piccole icone luminose che segnalano la riserva, la pressione e l'intervallo di sostituzione dell'olio, ed eventuali malfunzionamenti dell'ABS. Nella finestrella gemella di destra compare invece la spia della batteria. I comandi elettrici al manubrio sono tradizionali e ed ergonomicamente soddisfacenti, mentre

Ha un ruggito rauco e grintoso che **mi ricorda** un po' (non sobbalzate sulla sedia, dai...) **quello** da macho **delle MV Agusta**



le leve dei freni sono regolabili, ma già nella posizione più vicina alla manopola per qualcuno potranno risultare comunque troppo distanti. Discretamente ampi ed efficienti i retrovisori cromati. Esaminando il retro-scudo, al centro troviamo il blocchetto multifunzione con protezione meccanica tipo Suzuki (che se ricordo bene lo ha praticamente inventato con il primo Burgman, nel 1998): il sistema keyless con trasponder, presente sul veicolo esposto in fiera, e presumibilmente anche su quelli destinati all'estero, è stato dunque abbandonato, probabilmente per motivi di

costi. La classica chiave di avviamento, quindi, comanda anche la serratura della sella e l'apertura a scatto del tappo di rifornimento, comodamente sistemato in alto, sulla destra del retro-scudo stesso. Una volta estratta, la chiave stessa è sagomata in modo da far scattare una ghigliottina che blocca l'accesso alla fessura del blocchetto. Appena sotto il quale troviamo un comodo gancio porta borse fisso. A destra, più in basso, troviamo invece la leva sollevando la quale si inserisce il freno posteriore di stazionamento; l'operazione di sblocco richiede però un discreto sforzo. Da notare anche la leva piatta perfettamente inglobata a sinistra del blocchetto di accensione: tirandola con l'indice, si aprono a scatto le belle pedane del passeggero, ben inglobate nella carrozzeria. Ancora più a sinistra figura un cassetto con coperchio a scatto (senza serratura), che sul pavé più tenace a volte si apre da solo. Sotto al faraonico sellone, dotato di supporto lombare (purtroppo non regolabile) per il pilota, e di un piccolo cassetto portaoggetti in punta, l'opulento MyRoad offre un vano di notevole capienza, visto che può ospitare tranquillamente due caschi integrali a magari anche un paio di tute impermeabili: il ripostiglio, rivestito



internamente in tessuto sintetico, ha però il bordo leggermente più stretto posteriormente, quindi sistemare il casco lì dietro è più laborioso. Naturalmente nel sottosella non mancano la sempre benvenuta presa a 12 Volt né la lucina di cortesia, che però è posizionata in basso, quindi la sua utilità viene vanificata quando il vano è pieno. Un appunto alla serratura della sella, sovente un po' ostica da sbloccare sul mezzo da noi provato.

IL MOTORE

Bicilindrico parallelo, naturalmente con ciclo a 4 tempi, il motore SAAD-KKE5 del MyRoad non ha i cilindri perfettamente orizzontali, bensì inclinati all'insù di 20°, con un rapporto alesaggio/corsa - 76,9x75,3 mm - che porta ad una cubatura effettiva praticamente "piena": 699,5 cc. Il rapporto di compressione è di 10,5:1, e le otto valvole a disposizione sono governate da una coppia di alberi in testa azionati da una catena laterale a sinistra. L'albero motore, monolitico e con bielle scomponibili che lavorano su bronzine, è fasato a 360°: quindi i due pistoni scorrono paralleli, ma controbilanciati da un apposito albero ausiliario, necessario per

ridurre il più possibile il tasso di vibrazioni. Il raffreddamento è logicamente a liquido, mentre la lubrificazione è forzata, con scambiatore di calore per il raffreddamento dell'olio sistemato anteriormente al basamento, sotto ai cilindri, e con relativo filtro a lato. L'alimentazione è ad iniezione elettronica, dotata di due corpi farfallati da 36 mm di diametro, mentre la trasmissione è affidata ad un variatore continuo collegato alla frizione centrifuga tramite una classica cinghia trapezoidale, e finale a ingranaggi. Il bicilindrico taiwanese è accreditato di 58,8 cv (43,23 kW) a



7.250 giri, con una coppia massima di 6,4 kgm (62,7 Nm) a 6.000.

LA CICLISTICA

Il bicilindrico Kymco è solidamente ingabbiato in un robusto telaio a doppia culla chiusa in tubi di acciaio rinforzato da piastre stampate. E davanti vanta una forcella tele idraulica con steli da 41 mm con tanto di doppia piastra, ed escursione di 108 mm. Una forcella tipo moto, dunque, che per la prima volta venne adottata da Yamaha già sul primo TMax, seguita da Suzuki (Burgman 650) e

pure dalla Malaguti per lo Spydermax 500 monocilindrico. Ma anche dalla stessa Kymco, già sugli Xciting 250, 300 e 500 e poi sul più recente Downtown. E oggi è stata adottata anche dalla SYM, sul Maxsym 400 e (finalmente) dalla Honda, sulla meticciosa Integra 700. Come già detto, in Kymco non si sono fermati alla forcella motociclistica, ma hanno anche dotato i due ammortizzatori posteriori - regolabili manualmente in precarico molla su 5 posizioni, con 96 mm di escursione - del sistema MCS (MyRoad Control System) di regolazione elettronica delle rispettive idrauliche: tramite un pulsantino vicino a quello d'avviamento, il pilota può comodamente scegliere a rotazione, anche in movimento, la taratura posteriore preferita tra le tre disponibili, ovvero S come "soft", morbido, M come "Middle" e H come "hard", rigido. Tarature che, come vedremo, andrebbero però senz'altro ritoccate. Le ruote, 3,00x15" davanti e 3,50x14" dietro, sono equipaggiate con radiali Maxxis da 120/70 e 160/60. Quanto ai freni, abbiamo due dischi anteriori da 280 mm e posteriore da 240 (con pinza separata per il freno meccanico di stazionamento), dotati di pinze flottanti a due

pistoncini paralleli, ed ABS Bosch a doppio canale con sistema di autodiagnosi dei vari componenti elettronici ed idraulici.

I NUMERI DEL MYROAD

Il serbatoio tiene 15,2 litri, il piano sella è a 780 mm da terra, ed il peso a secco, pure dichiarato, è di 281 kg che col pieno di benzina diventerebbero circa 292: siamo a livello di un'Harley, praticamente, il che regala al maxi-Kymco un senz'altro poco ambito record di categoria. Per il corpulento capo-flotta taiwanese, il costruttore dichiara una velocità massima di 170 km/h, che alla prova dei fatti sono diventati 173 effettivi nella media dei passaggi. Quanto ai consumi, la media rilevata nel corso di una settimana lungo il nostro abituale percorso casa-ufficio e ritorno (una sessantina di chilometri al giorno di strade urbane ed extraurbane decisamente popolate) si è stabilizzata sui 15 km/litro, mentre in passeggiata ad andatura "moderatamente svelta", ma senza eccedere con l'acceleratore - o meglio, cercando di non superare i 4.000 giri - si possono anche sfiorare i 18 km/litro; idem in autostrada, viaggiando costantemente sui 140 orari indicati.

MYROAD ON THE ROAD

Diciamo che il primo approccio con il muscolosissimo Kymco potrebbe certamente lasciare un po' perplesso chi non è abituato a muoversi con scooter di questa stazza. È successo anche a noi, e del resto tre quintali sono tanti, te ne accorgi nelle manovre a spinta (guai a rimanere a secco!) e per qualcuno anche quando c'è da issarlo sul cavalletto centrale, cosa che, tuttavia, con un minimo di malizia alla fine diventa agevole. Detto questo, mi ci è voluto solo qualche centinaio di metri per prendere confidenza con il poderoso Kymco 700,





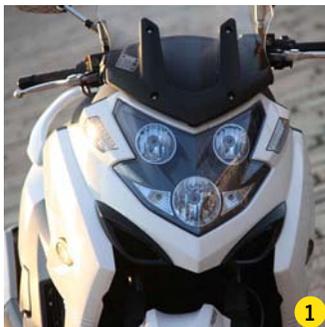
che certamente non è catalogabile come mingherlino, ma nemmeno è così ingombrante da soffrire in colonna; e non è neppure goffo nei movimenti, se non nelle manovre a bassissima velocità: tant'è che, grazie anche al suo sterzo generoso, in breve ci si muove nel traffico con buona disinvoltura, più o meno come con un qualsiasi altro maxiscooter. Quanto alla postura, si siede comodamente a busto eretto e abbastanza vicini al manubrio, con gambe e braccia in posizione naturale, su una sella larga ma non troppo alta, che però avrebbe bisogno di un rialzo in punta per poter mantenere la posizione anziché scivolare in avanti, specie in frenata. Molto apprezzabile la possibilità di spostare i piedi a piacimento su una pedana che, essendo solo moderatamente svasata al centro (per poter poggiare un po' meglio i piedi a terra), in effetti è sfruttabile per tutta la sua lunghezza. Il che aiuta molto nei lunghi viaggi in autostrada, per esempio, ma anche nella guida spigliata: gli amanti dell'argomento troveranno infatti comodo poter usare anche le gambe per indirizzare il mezzo sui percorsi tortuosi, come spesso si usa fare in moto.

Il passeggero sta seduto più in alto, ma certamente non se la passa affatto male, anche a livello di protezione dall'aria, che personalmente ho trovato globalmente più che accettabile. E se non si è lamentata la mia "zavorra" abituale (che mi segue da quasi trent'anni e non lesina certo critiche anche severe quando non si sente a suo agio) posso dire che il MyRoad supera bene anche l'esame passeggero, a maggior ragione disponendo di un comodo bauletto come appoggio. Vediamo il motore. Il Kymco KKE-5 non è certo un esempio di

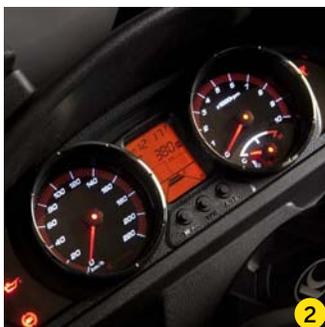
silenziosità meccanica, e si fa sentire con un ruggito rauco e grintoso che mi ricorda un po' (non sobbalzate sulla sedia, dai...) quello da macho delle MV Agusta... Il MyRoad, insomma, si esprime con un vocione cupo che dai e dai diventa perfino coinvolgente, a corollario di prestazioni decisamente gratificanti, pur se accompagnate da qualche vibrazione sulla pedana. Lo spunto da fermo paga naturalmente pegno alla stazza del mezzo, quindi c'è bisogno di dar tanto gas per schizzare via di fretta (e il consumo ovviamente ne risente), ma non è che partendo normalmente l'accelerazione sia propriamente morta, tutt'altro... Il grosso bicilindrico regala dunque buone soddisfazioni, con una progressione che inizia a farsi decisamente vigorosa quando la lancetta del contagiri valica quota 4.000 per poi schizzare in avanti con una rapidità esaltante, che porta molto in fretta ben oltre i limiti autostradali consentiti. Questo elegante maxi GT automatico non ha sicuramente alcun problema a macinare tappe di centinaia di chilometri in autostrada (autonomia media circa 220 km, prima della riserva). Ma, una volta prese le sue misure e imparato a conoscerne carattere e reazioni - nello specifico compensando la sua tendenza ad allargare un po' nelle svolte strette: del resto la lunghezza è quella che è... - è veramente







1



2



3

1 Frontale dominato da un potente tritico di fari alogeni piazzati a triangolo.

2 La strumentazione di bordo verte su un cruscotto quasi identico a quello del fratellino Downtown 300.

3 Sotto al faraonico sellone l'opulento MyRoad offre un vano di notevole capienza.



divertente usarlo anche sul misto, dove sfodera doti di piegatore ben superiori alle aspettative. E anche nei frequenti cambi di direzione tipo Valtrebbia non serve chissà che impegno per condurlo ad andatura allegra, con l'appoggio di gomme che definirei più che oneste. Quanto alla guida sul veloce, il MyRoad fila dritto come un fuso anche al massimo, curvoni compresi, magari innescando qualche pendolamento di avantreno nel caso si chiuda il gas in curva, per poi recuperare riaccelerando. E qui subentra il discorso sospensioni. La forcella ha una buona scorrevolezza, ma purtroppo soffre parecchio il pavé spesso severo del centro cittadino rimbalzando fastidiosamente, se non marciando lentamente. Quanto agli ammortizzatori, diciamo che la taratura minimale non fa certo onore alla definizione Soft, mentre la Hard è davvero troppo rigida, anche viaggiando in coppia. La soluzione ottimale, per quanto mi riguarda, sarebbe disporre di una taratura di base

veramente soffice per muoversi in città e sullo sconnesso, promuovere l'attuale Soft a Middle, per la guida normale da passeggiata e, ovviamente, denominare Hard l'attuale Middle, con la quale divertirsi a guidare sui bei percorsi lisci e curvilinei, anche veloci. I freni, dal canto loro, hanno una potenza decelerante effettivamente notevole, e anche provando la classica staccatona alla Joe Bar lo scooter non si scompone più di tanto, fermo restando che l'Abs, come quasi sempre accade, posteriormente si fa sentire molto prima e più frequentemente che davanti, specialmente in caso di rapido trasferimento di carico sulla ruota anteriore. E quindi anche, e soprattutto, in discesa. Resta il fatto che la prima parte di corsa delle leve in effetti non sortisce granché, quindi bisogna imparare lavorare d'anticipo - cosa che, giocoforza, con l'abitudine vien presto naturale - e usare tanta forza per ottenere il meglio. **M**

↑ Brava KYMCO
Fortunatamente la Kymco propone in tutti le taglie i suoi scooter, dando la possibilità a chi cerca un mezzo di determinate caratteristiche, di poter scegliere con una valida alternativa in più ad un prezzo sempre conveniente.

lucacacaca - 13/07/2012

» Leggi e partecipa ai commenti **»**



SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindrata: 699,5 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Marce: AV
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2230 mm
Larghezza: 830 mm
Altezza: 780 mm
Segmento: Scooter Ruote basse

KYMCO
Myroad 700i
€ 7.999

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848

da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199
Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo
Edoardo Licciardello

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.