

MILDE PAPRIKA

MOTOWELL GRAND MEXON 125i Der ungarische Rollerhersteller mit Programmschwerpunkt im Fünfziger-Bereich wagt mit dem GT-Scooter einen neuen Anlauf bei den Leichtkraftrollern.

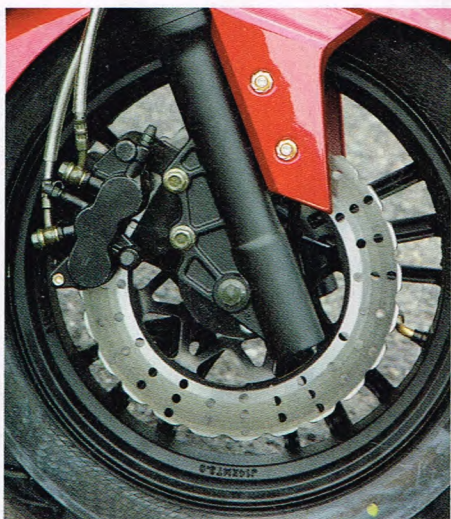




Vor vier Jahren startete Motowell mit dem Mexon einen ersten Versuch im 125er-Bereich, dem nicht allzu viel Erfolg beschieden war. Der Nachfolger heißt Grand Mexon und unterscheidet sich grundsätzlich vom Erstlingswerk, das als klassischer Großradler antrat: Der Grand Mexon mimt den großstädtischen GT-Scooter mit einer ansprechenden Kunststoffhülle, reichlichem Platzangebot und tourentauglichen Attributen. Dazu kommen modernen Beigaben wie die LED-Technik bei Blinkern, Stand- und Bremslicht sowie der Rückleuchte, auch die LCD-Vollausstattung des Cockpits zählt dazu.

Wie bei GT-Rollern üblich bietet der Grand Mexon ein geräumiges Sitzplatzarrangement, das den Fahrer mit entspannten Kniewinkeln aufrecht in leicht erreichbarer Höhe von 760 mm platziert. Der Griff an den niedrigen

*Gemütliches Cruisen:
Unter der sportlichen Hülle
herrschen beim Motowell
alltagstaugliche Tugenden.*



Drei Kolben im Vorderrad für die Verbundbremse.

Lenker gelingt mühelos, eine kleine Lehne bietet dem unteren Rücken Halt. Vergleichsweise breit fallen der Mittelunnel und entsprechend schmal die Trittbretter aus, doch die Füße lassen sich auch vorn gegen den Bug oder weiter hinten aufsetzen – hier halten es selbst lange Lulatsche länger aus, ohne zu verspannen. Was unisono für das hintere Plätzchen gilt, das mit stabilen Halterelings viel Vertrauen schafft.

Gegen den Alltagsstress arbeitet der luftgekühlte Einzylinder, dessen Motto „Probier's mal mit Gemütlichkeit“ heißt. Das ist bei der Leistungsausbeute von nur wenig mehr als 8 PS zu erwarten. Sanft setzt sich der ungarische Chinese in Bewegung, untermalt von einer dezenten

Geräuschkulisse, und bietet eine sogar von Zweirad-Anfängern jederzeit bestens kontrollierbare Beschleunigung. Nach einer längeren Beschleunigungsphase signalisiert der Tacho eine Geschwindigkeit von rund 83 km/h, gefühlt geht noch ein wenig mehr.

Gegenüber der von uns gefahrenen Vorserie sollten leichtere Variomatikrollen bei den Verkaufsfahrzeugen für einen kräftigeren Antritt sorgen. Ungeachtet dessen sind die guten Manieren wie hohe Laufruhe, gleichförmige Leistungsentwicklung und sanftes Ansprechverhalten nicht zu verachtende Pluspunkte, ebenso wie ein vermutlich zurückhaltender Umgang mit Sprit – nach fast 80 Kilometern Fahrt hatte sich noch kein Balken der großen



Zwei LCD-Instrumente bieten die Infos gut dar.



Am Heck leuchten nur LEDs, sonst nichts.



Feststellbremse gegen unbeabsichtigtes Wegrollen.



Geräumig: Hinter dem moderat gekröpften Lenker findet der Motowell-Treiber reichlich Platz und Bewegungsfreiheit mit lässigen Kniewinkeln vor.

MOTOWELL Die ungarische Rollermarke mit chinesischem Lieferanten unterhält in Budapest seine Zentrale mit einem Lager, in dem jeder einzelne Roller durchgecheckt wird.

Angefangen hatte alles mit dem Import gebrauchter Japan-Bikes: Anfang der Neunziger Jahre holten die Gebrüder Babó die Gebrauchtfahrzeuge nach Ungarn, möbelten sie auf und hatten keine Probleme, sie in großer Zahl unters Volk zu streuen. Daraus entwickelten sich alsbald Kontakte nach Asien und in 1996 gründeten die Babó-Brothers ein eigenes Handelsunternehmen, das in China Roller einkauft und in Europa unter dem Label Motowell verkauft. Die Ungarn vertreiben ihre Rollerpalette mit Schwerpunkt auf den Fuffis nicht nur im Heimatland – dort dominieren sie den Markt – sondern in ganz Zentraleuropa wie Deutschland, Österreich über Polen, Tschechien, Slowakei, Mazedonien und Serbien bis Rumänien, demnächst wird es



Firmenchef Babó legt selbst regelmäßig Hand an.

Motowell-Scooter auch in Dänemark geben.

Firmenchef Babó ist sich seiner besonderen Situation an der Schnittstelle „zwischen dem Qualitätsanspruch Mitteleuropas und dem Fertigungsdruck in China“ bewusst. Deshalb kommen die Roller – im letzten Jahr waren es immerhin 9000 Stück – nur teilmontiert in Containern aus China, damit bei der Endmontage in Ungarn gleich eine umfangreiche Kontrolle stattfinden kann – inklusive einer kurzen Testfahrt jedes einzelnen Modells um die Hallen herum. Dabei fallen gröbere Probleme sofort auf, die Fahrzeuge kommen gar nicht erst in den Handel. Kleinigkeiten können sofort ausgemerzt werden.

Boss Babó nimmt sich mindestens einmal im Jahr die Zeit, an jeder Station seines Unternehmens die alltäglichen Handgriffe selbst zu übernehmen. Dabei lassen sich Verbesserungs- und Optimierungspotenziale am besten erkennen, meint er. Dabei arbeitet die Belegschaft von rund 20 Mitarbeitern nicht nach dem Fließbandprinzip sondern in Manufakturweise: Ein Arbeiter ist für sämtliche notwendigen Arbeitsschritte vom Auspacken des Rollers aus dem Karton über den Zusammenbau bis zum Verpacken in das Versandgestell zuständig.



Auf einer speziellen Bühne werden „Problemfälle“ gesondert nachgearbeitet.



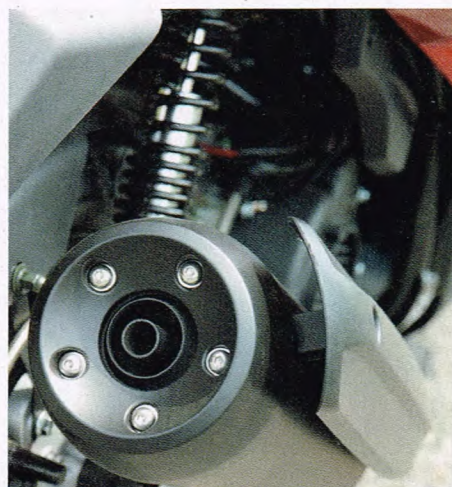
Firmengelände im Budapester Industriegürtel.

Tankanzeige im Cockpit verabschiedet. Zudem bunkert das Spritfass des Motowell mit 14 Litern auch deutlich mehr als bei 125ern üblich, außerdem neigen Tankuhren bisweilen zu langer Bewegungslosigkeit, bevor sie schlagartig abfallen. Reichweiten von deutlich über 330 Kilometern sollten drin sein.

Mit der gebotenen Fahrdynamik hat das konventionelle Fahrwerk aus Stahlrohrrahmen mit Telegabel und Triebatzschwinge mit zwei Federbeinen kein Problem. Zumal der Grand Mexon mit 130 fahrfertigen Kilogramm ein leicht beherrschbares Gewicht aufbietet. Das macht zusammen mit dem Reifenmix aus 14-Zoll-Vorderrad und 13 Zoll hinten

das Fahren mühelos, ohne dass der 125er überhandlich oder gar nervös agiert – dafür sorgt schon sein geradeauslauforientierter Radstand von 1560 Millimetern. Ohne viel Kraftaufwand mäandriert der Grand Mexon ausgewogen und nachvollziehbar durch die Stadt. Auf der letzten Rille mag er aber nicht ums Eck biegen: Linksherum kündigt der aufsetzende Ausleger des Hauptständers früh die Schräglagengrenze an, und die Feder-elemente leiten bei forcierter Fahrweise den Fahrbahnzustand ungefiltert weiter. Der Fahrkomfort ist unter normalen Betriebsbedingungen jedoch untadelig.

Für diesen Einsatzzweck ist auch die Integralbremse, bestehend aus je einer



Der Schalldämpfer macht seinem Namen Ehre.

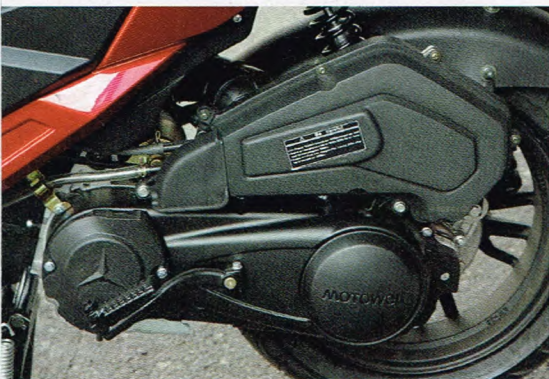
Wave-Scheibenbremse vorn und hinten, ausgelegt. Bei Betätigung der hinteren Bremse bremsst das Vorderrad über eine am mittleren Kolben mit beaufschlagte Dreikolbenzange mit. An beiden Bremshebeln gezogen, stoppt der Grand Mexon sehr ordentlich; ausschließlich vorn gebremst, verlangt die Schwimmsattelzange nach einer sehr bestimmenden Hand für gute Verzögerungen.

Obwohl der Vorbau nicht so hoch und breit wie bei einem Tourer ausfällt, ergibt sich dahinter ein guter Windschutz, der die Beine mit einschließt. Am Helm kommt eine laminare Strömung an, die ein wenig Lärm verursacht, aber nicht mit Turbulenzen nervt. Zu den weiteren Tourentugenden gehört die gute Mitnahmekapazität unter der vom Multifunktions Schloss bedienbaren Sitzbank, ergänzt um zwei Handschuhfächer im Bug. Diese werden wie die Klappe überm Tankdeckel vom Zündschlüssel bedient und beherbergen eine Bordsteckdose, die Fixierung per Scharnier wirkt indes nicht sonderlich vertrauenerweckend. Eine gute Sache ist die Feststellbremse. Ein Hebel am linken

Lenkerende zieht eine zusätzliche Trommelbremse im Hinterrad an und verhindert unbeabsichtigtes Wegrollen – manchmal genügt schon ein kräftiger Windstoß, um das Fahrzeug zu entlasten. Dann könnte der federbelastete Seitenständer einklappen und der Roller umkippen. Wer dieses Wagnis umgehen möchte, stellt den Grand Mexon ohnehin auf dem ebenfalls serienmäßigen Hauptständer ab. Zum weiteren Ausstattungsumfang gehören digitale LCD-Anzeigen mit Tacho, Tankuhr und Drehzahlmesser im linken und Motortemperatur, Spannung, Trip, Kilometeranzeige und Uhrzeit im rechten Rundinstrument. Bei Helligkeit ist aber nur die Geschwindigkeit gut ablesbar. Einen Gepäckträger gibt's im Zubehör.

Dass der Motowell Grand Mexon für knapp 2.500 Euro keine Highend-Qualität bieten kann, versteht sich von selbst. Doch der 125er-Ungar mit chinesischen Wurzeln ist ein anspruchsloser, unkomplizierter Allrounder, der neben der Cityeignung eine gewisse Tourentauglichkeit mitbringt.

Thilo Kozik



Alltagsmuli: Braver Viertakter für Ausgeglichenen.



Schließ-Fach: Jede Menge Deckel mit Schloss.



Schick in Schale: Mit seiner sportlichen Ausstrahlung kann der Grand Mexon durchaus überzeugen.



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: Einzylinder, Viertakt
Kühlung: Fahrtwind
Gassteuerung: zwei Ventile, ohc
Gemischaubereitung: Einspritzung, \varnothing 26 mm
Hubraum: 124 cm³
Bohrung x Hub: 52,4 x 57,8 mm
Verdichtung: 9,2:1
Leistung: 8,4 PS (6,2 kW) bei 8.000/min
Max. Drehmoment: 8,6 Nm bei 6000/min
Abgasreinigung: G-Kat (Euro 4)
Kraftübertragung: stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Trockenkupplung, Riemen-Sekundärtrieb

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohr-Brückenrahmen
Federung vorn: Teleskopgabel, \varnothing 33 mm
Federung hinten: Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung fünffach einstellbar
Federweg vorn: k.A.
Federweg hinten: k.A.
Bremse vorn: eine Scheibe, \varnothing 260 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, CBS
Bremse hinten: eine Scheibe, \varnothing 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, CBS, Trommel-Feststellbremse
Bereifung vorn: 120/80-14
Bereifung hinten: 130/60-13
Räder: Fünf-Dreifachspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 2.150/1.325/785 mm
Radstand: 1.560 mm
Sitzhöhe: k.A. mm
Tankinhalt: 14,0 l
Gewicht/Zuladung: 130 kg / 170 kg
Farben: Rot, Weiß

SERVICE

Wartungsintervall: 1.000, dann alle 4.000 km
Garantie: zwei Jahre

LISTENPREIS

2.499 Euro zzgl. NK

PLUS

- günstiger Preis
- angenehme Ergonomie
- gehobene Ausstattung
- guter Windschutz
- komplette LED-Beleuchtung

MINUS

- schlappe Motorisierung
- unsensible Heckfederung