

SPARDOSE

MOTOWELL ELENOR 50 4T Wer einen Retro-Roller sucht, stößt häufig an finanzielle Grenzen. Eine klassische Optik mit Rundscheinwerfer und flachem Trittbrett gibt es aber schon knapp über 1.000 Euro – inklusive vier Jahre Garantie.

Eine Fünfinger Vespa Primavera, das vor allem bei Jugendlichen beliebteste Modell unter den Retro-Rollern, reißt bei Eltern, Oma und Opa ein fast 3.000 Euro großes Loch in die Geldbörse, wenn sie ihrem Kind oder ihrem Enkel eine Freude machen wollen. Ein Kymco Like ist mit knapp unter 2.000 Euro schon deutlich günstiger. Aber es geht noch preiswerter. Der ungarische Hersteller Motowell bietet seinen Fünfinger Elenor für gerade einmal 1.099 Euro an. Dazu muss man nicht einmal zum Baumarkt oder zum Kaffeeröster, Motowell bietet seine Roller hierzulande über ein seriöses Händlernetz an, das sowohl für Garantiefälle wie auch die regelmäßige Wartung zuständig ist.

Natürlich sollte man einen Elenor nicht mit einer modernen Vespa vergleichen, aber zumindest die optische Verwandtschaft fällt schon auf. Schließlich besitzt der Elenor all jene Merkmale, die

einen Retro-Scooter heute auszeichnen: flaches Trittbrett, schwülstiger Kotflügel über dem Vorderrad, angedeutete Seitenbacken hinten, flache Sitzbank sowie in die Lenkerverkleidung integrierter Rundscheinwerfer. Selbst die schmale Frontverkleidung mit ihren Luftschlitzen erinnert an Smallframe-Scooter klassischer Bauart. Dass alle Verkleidungsteile aus Kunststoff sind und nicht aus Blech kann man sich eigentlich denken.

Einmal leichtfüßig auf dem Elenor Platz genommen, überrascht das großzügige Platzangebot. Selbst Fahrer über 1,85 Meter überzeugt die Bewegungsfreiheit für die Füße und das Raumangebot für die Knie, die keine Berührungspunkte mit den Lenkerenden ausstehen müssen. Bei der Ausstattung des in China produzierten Rollers sollte man seine Ansprüche dagegen herunterschrauben. Hier gibt es trotz LED-Blinkern eher Hausmannskost wie die einfach gestalteten Armaturen



Zündschloss mit Wegfahrsperre und ein zweckmäßiges analoges Cockpit gehören zur Grundausstattung des Retro-Fuffis.



Flaches Trittbrett und viel Platz zwischen Sitzbank und Frontverkleidung erfreut auch Großgewachsene.







TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: Einzylinder, Viertakt
Gassteuerung: zwei Ventile, ohc
Gemischaufbereitung: Vergaser, \varnothing 16 mm
Hubraum: 49,3 cm³
Bohrung x Hub: 40,0 x 39,2
Kühlung: Luft
Leistung: 3,0 PS (2,2 kW) bei 7.500/min
Max. Drehmoment: 2,8 Nm bei 6.500/min
Abgasreinigung: U-Kat (Euro 2)
Kraftübertragung: stufenlos variables CVT-Automatikgetriebe, Fliehkraft-Trockenkupplung, Riemen-Sekundärtrieb

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: Telegabel, \varnothing 31 mm
Federung hinten: Triebsatzschwinge, ein Federbein, nicht einstellbar
Federweg vorn: k. A.
Federweg hinten: k. A.
Bremse vorn: eine Scheibe, \varnothing 190 mm
Bremse hinten: Trommel, \varnothing 110 mm
Bereifung vorn: 3,50-10 (Duro)
Bereifung hinten: 3,50-10 (Duro)
Räder: Sechszehnspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 1.700/1.040/645 mm
Radstand: 1.270 mm
Sitzhöhe: 760 mm
Tankinhalt: 4,9 l
Leergewicht/Zuladung: 98 kg / k. A.
Farben: Braun, Weiß, Türkis

SERVICE

Wartungsintervall: nach 500, dann alle 2.000 km
Garantie: vier Jahre

LISTENPREIS

1.099 Euro zzgl. NK

oder das komplett analoge Cockpit mit den notwendigen Anzeigen für Geschwindigkeit, Tankinhalt und Kilometer.

Soviel Platz der Fahrer hat, so eingeschränkt geht es unter der einteiligen Sitzbank zu. Ins Staufach passt selbst ein normaler Jethelm nicht, nur eine Reiterkappe. Limitiert ist zudem das Spritangebot. Ein Aufkleber neben dem Tankverschluss macht darauf aufmerksam, dass der knapp fünf Liter fassende Tank nur mit Super 95 bis 98 Oktan betankt werden darf, E10-Sprit bleibt für den verbauten Viertaktmotor tabu.

Der Antrieb entpuppt sich als recht agil. Die drei PS, die der luftgekühlte Einzylinder entwickelt, reichen völlig aus, den Elenor flott auf das erlaubte Maximum von 45 km/h zu bringen. Über den Austausch der CDI kann der Motor auf Mofa-Niveau gedrosselt werden, dann läuft er nur noch 25 km/h. Das dürfte vor allem die weibliche Kundschaft erfreuen, die nach einem günstigen Einstiegsroller Ausschau hält. Mit seinen 98 kg ist der Elenor zudem ein Leichtgewicht, das sich spielerisch manövrieren lässt. Das Aufbocken ist außerdem ein Kinderspiel.

Die Zehn-Zoll-Bereifung vorn und hinten unterstützt die Wendigkeit, wodurch man sich leichtfüßig im Stau zwischen den Autos durchmogeln kann. Die kompakte Bauweise mit einer Breite von gerade einmal 65 Zentimetern unterstützt das Umfahren des in der Rushhour stehenden Verkehrs. Und sollte einmal eine plötzliche Bremsung notwendig werden, dann kann man sich auf die Wirkung der Kombination aus Scheibenbremse vorn und Trommel hinten durchaus verlassen. Der Roller wird durchaus effektiv abgebremst, auch wenn die genaue Dosierung ohne fühlbaren Druckpunkt etwas schwer fällt. Aber schließlich der Elenor kein Supersportler, sondern eher ein Cruiser. Entsprechend agieren auch die Federelemente, die für einen angenehmen Fahrkomfort sorgen, bei Kopfsteinpflaster allerdings an ihre Grenzen stoßen.

Motowell offeriert mit dem Elenor einen schicken und praktischen Alltagsroller für die kurzen Wege, dessen Verarbeitung sich durchaus sehen lassen kann und der einen wertigen Eindruck hinterlässt. Das gegenüber einer Vespa eingesparte Geld kommt in die Spardose. **NM**



Wer ein Topcase anbringen möchte muss bohren.



Die Trommelbremse arbeitet durchaus effektiv.



Ins Staufach passt leider nicht einmal ein Jethelm.



Scheibenbremse und schöne Alufelgen vorn.

PLUS

- ordentliche Verarbeitung
- sehr handlich
- kultivierter Antrieb
- gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

MINUS

- Staufach zu klein
- kein E10-Sprit tankbar
- kein Gepäckträger