

*Im Sonnenlicht kommen die optischen Reize des Retrosa II so richtig zur Geltung. Dann blitzt und blinkt es von allen Chromteilen, dass es einen fast blendet.*

**MOTOWELL  
RETROSA III 25**

Mit dem neuen Retro-Leichtkraftroller bringt der ungarische Hersteller einen kompaktes Alltagsgefährt zum verlockenden Preis. Mit dem Vorgänger hat er nichts mehr gemein.

**ALLES ROSA**



V.o.n.u.: Bei nur 112 Kilo Lebendgewicht fällt der 125er fast von alleine in die Kurve. Die Wendigkeit ist ein großes Plus, genauso wie das hübsche Hinterteil und das schlicht gehaltene Cockpit.

Das der ungarische Hersteller Motowell eigentlich auf 50-Kubik-Automatikroller spezialisiert ist, sein Geschäftsfeld aber zukünftig in der Leichtkraftroller-Klasse erweitern möchte, hatten wir bereits in der letzten Motoretta (Nr. 5/2017) mit dem ersten Fahrbericht des nagelneuen Allrounders Mexon 125 unterstrichen. Das nächste Ziel der Magyaren in dieser Klasse: bei den populären Retro-Rollern mitmischen. Das Modell Retrosa gab es bereits als Fuffi, als Neuerscheinung trägt es jetzt den Namen Retrosa II 125. Mit dem Vorgänger hat der neue Roller nichts mehr gemein. Auffällig ist die voluminöse Kunststoffverkleidung, die dem Roller einen leicht pausbäckigen Look verleiht - vor allem im Frontbereich.

Für die retrospektive Note sorgen der große Kotflügel über dem 12-Zoll-Vorderrad, die an Vespa-Modelle erinnernde Lenkerverkleidung mit dem mittig integrierten H4-Rundscheinwerfer, das flache Trittbrett und die verschiedenen

Chromteile wie z.B. die runden Rückspiegel oder die Zierleisten an der Front und den hinteren Backen.

Als Zugeständnis an das moderne Geschmacksempfinden besitzt der Retrosa in die Verkleidung integrierte LED-Blinker vorne und hinten sowie ein großzügig bemessenes, chromverziertes Rücklicht, ebenfalls mit LED-Technik. Lobenswert ist die Tatsache, dass die Designer bei der Gestaltung des Cockpits eine gelungene Mischung aus klassisch mit analoger Geschwindigkeitsanzeige und modern in Form eines kleinen Digitaldisplays für Tankinhalt und Kilometerzähler gefunden haben.

So fühlt sich der Fahrer beim Aufsitzen auf dem kompakten 125er entsprechend eingestimmt, zumal auch die gefälligen Armaturen problemlos zu bedienen sind. Das Platzangebot ist selbst für einen 1,85 Meter großen Fahrer akzeptabel. Die Füße ruhen sicher auf dem gummierten Trittbrett, während die Beine dank Aussparungen in der



Frontverkleidung ausreichend Platz haben. Das hohe Trittbrett schränkt allerdings die Bewegungsfreiheit für die Knie etwas ein. Die Sitzposition auf der leicht gestuften, einteiligen Sitzbank orientiert sich nahe am Lenker, was eine direkte Einflussnahme auf das Lenkverhalten des Retrosa mit sich bringt. Der Ungar

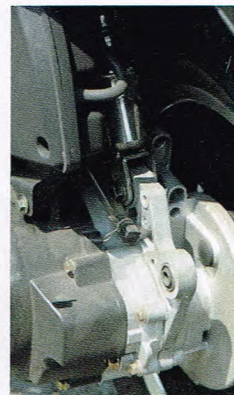
überzeugt durch eine große Handlichkeit, die es auch einer zarten Weiblichkeit ermöglicht, die 112 Kilogramm Gewicht behände durch den Verkehr zu lavieren. Die Zwölf-Zoll-Räder bilden dabei einen guten Kompromiss zwischen Wendigkeit und Stabilität. Allerdings übertreiben die hinteren Fe-

derbeine den Komfort etwas und lassen das Heck beim Durchfahren von Bodenwellen leicht nachwippen. Die Telegabel verrichtet dagegen ihren Dienst den Fahrleistungen entsprechend ordentlich und hält das Fahrzeug auf Spur.

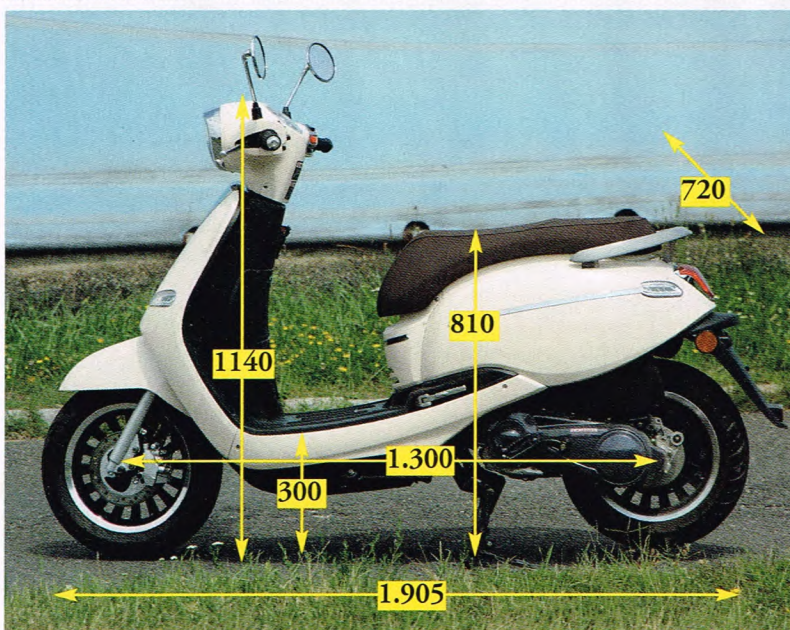
Für einen 125er-Roller mit 7,2 PS sprintet der Retrosa überraschend spontan vom Fleck weg los. Die Leistung des nach Euro 4 homologierten Einzylinder-Viertakters reichen für den innerstädtischen Bereich aus. Wer damit über Land unterwegs sein will, sollte sich mit dem Mitschwimmen im Verkehr zufrieden geben. Ab 70 km/h geht dem Aggregat doch etwas die Puste aus. Keine Probleme mit derartigen Tempi hat die Kombi-Bremsanlage mit Scheibenbremse vorn und hinten. Es braucht allerdings etwas Handkraft, um eine spürbare Wirkung zu erzielen.

Die größte Verlockung neben dem gelungenen Retro-Look dürfte der Preis von 1.999 Euro sein. So betrachtet ist doch alles im Rosa Bereich.

**Norbert Meiszies**



Für die hintere Dämpfung sind die Triebsatzschwingen und zwei einstellbare Federbeine zuständig (oben). Das funktioniert nicht immer optimal. Statt ABS setzt Motowell bei den 125ern auf eine Kombi-Bremse, die ordentlich arbeitet, aber Handkraft benötigt (unten links). Im Handschuhfach gibt es einen USB-Anschluss zum Aufladen des Handys.



## TECHNISCHE DATEN MOTOWELL RETROSA II 125

### MOTOR

**Bauart:** Einzylinder, Viertakt  
**Gassteuerung:** zwei Ventile, ohc  
**Gemischbildung:** Einspritzung,  $\varnothing$  26 mm  
**Hubraum:** 124,5 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub:** 52,4 x 57,8 mm  
**Verdichtung:** 9,2 : 1  
**Kühlung:** Luft  
**Leistung:** 7,2 PS (5,4 kW) bei 7.500/min  
**Max. Drehmoment:** 7,5 Nm bei 6000/min  
**Abgasreinigung:** G-Kat (Euro 4)  
**Kraftübertragung:** stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Trockenkupplung, Riemen-Sekundärtrieb

**Bremse hinten:** eine Scheibe,  $\varnothing$  190 mm, Zweikolben-Festsattel  
**Bereifung vorn:** 110/70-12  
**Bereifung hinten:** 120/70-12  
**Räder:** Mehrspeichen-Leichtmetallguss

### ABMESSUNGEN

**Länge/Höhe/Breite:** 1.905/1.140/720 mm  
**Radstand:** 1.300 mm  
**Sitzhöhe:** 810 mm  
**Tankinhalt:** 5 l  
**Gewicht/Zuladung:** 112 kg / 160 kg  
**Farben:** Beige

### SERVICE

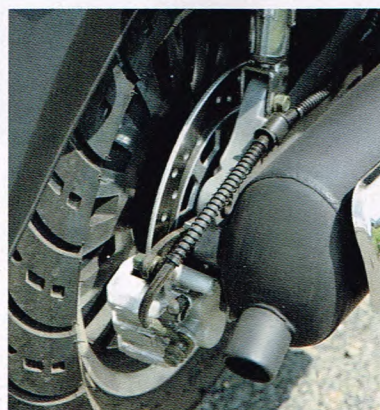
**Wartungsintervalle:** alle 4.000 km  
**Garantie:** zwei Jahre

### LISTENPREIS

1.999 Euro zzgl. NK

### FAHRWERK

**Rahmenbauart:** Stahlrohrrahmen  
**Federung vorn:** Teleskopgabel,  $\varnothing$  31 mm  
**Federung hinten:** Triebsatzschwingen mit zwei Federbeinen, Vorspannung fünffach einstellbar  
**Federweg vorn:** k.A.  
**Federweg hinten:** k.A.  
**Bremse vorn:** eine Scheibe,  $\varnothing$  220 mm, Zweikolben-Festsattel, CBS



Der Retrosa II besitzt sehr kompakte Baumaße, dennoch fühlt man sich selbst als größerer Fahrer dank ausreichend Platz für die Beine nicht eingeklemmt.

## PLUS

- gutes Handling
- hübsche Retro-Optik
- erfreuliche Wendigkeit
- gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

## MINUS

- unterdämpfte Federung hinten
- wenig Wind- und Wetterschutz