



Tekst **Jacek Gradomski**

Zdjęcia **Sławomir Kamiński**

BIAŁE SZALEŃSTWO

Co może robić zimą spragniony jazdy motocyklista? Należy mieć w dyspozycji niewielkie enduro, trochę terenu pokrytego sybkim śniegiem i zabawa gotowa.

Rieju MRT 50 i Rieju Marathon Pro 125

►► Zima nastąpiła i trzyma, w redakcji nastąpił okres oczekiwania na wiosnę i tęsknota za jazdą. Motor-Land, importer motocykli i motorowerów terenowych Rieju chyba wyczuł potrzebę i przekazał nam do zimowego testu dwie terenówki, doskonale nadające się do poprawiania humorów. Nie są to co prawda motocykle nadające się do startu w Dakarze lub sześciodniówce, jednak ich

możliwości dla początkujących endurowców lub chcących poszaleć w terenie powinny być wystarczające.

Oba są nowymi modelami, które znalazły się w ofercie Rieju na rok bieżący. Mniejszy, napędzany zmodernizowanym, dwusuwowym silnikiem Minarelli NG (nowej generacji) o pojemności skokowej 50 ccm to model MRT50. Drugim jest motocykl o nazwie Mara-



thon Pro 125, do którego napędu służy również jednostka napędowa rodem z Włoch, z tym że o czterosuwowym cyklu pracy.

Homologowana pięćdziesiątka ma założoną blokadę mocy i prędkości, aby spełnić wymogi prawa o ruchu drogowym, dotyczące motorowerów. Nie ukrywam, że w przypadku ośmiokonnej jednostki napędowej kastracja trzech czwartych mocy może dać tylko negatywny efekt. Przecież biorąc pod uwagę, że w całej UE motorowery mają ograniczenie prędkości maksymalnej, wystarczyłoby produkować silniki o mocy dwukrotnie niższej i wówczas oddychałoby pełną piersią, a raczej pełnym układem wydechowym. Natomiast obecnie mając wydech z kryzą, oddychają, jakby miały pętlę na szyi. Ponadto jeśli takie Rieju zostaje przeznaczone do sportu, to cylinder z przyległościami i tak zostaje zmieniony na zestaw kilkunastokonny. My mieliśmy szczęście. Importer przygotował nam pełną, ośmiokonną wersję MRT50.

Jest ładna. Zastosowano pewne zmiany stylistyczne i techniczne w stosunku do starszych modeli. Piękny czerwony lakier położono na elementach plastikowych o nowych, agresywnych liniach. Nowoczesny kształt błotnika przedniego i mocarna, wzmocniona rama kołyskowa, to pierwsze co rzuca się w oczy. Zawieszenie przednie to tradycyjny widelec teleskopowy o średnicy lag 36 mm. Z tyłu mamy jeden element resorująco-tłumiący. Jak przystało na motocykl terenowy, metalowe podnóżki i dźwignia zmiany biegów są składane. Silnik nie posiada rozrusznika. Mamy do dyspozycji jedynie tradycyjny kopniak. Siła potrzebna do przekroczenia wałem podczas rozruchu nie jest duża, można zapalić go

nawet ręką, więc nie ma o co drzeć szat. A jazdę dzięki temu jest lżejsza. Przyszły pogromca bezdroży i trasy dakarowej siedząc na wąskiej kanapie za szeroką kierownicą ma przed sobą wielofunkcyjny wyświetlacz. Dowie się z niego, jak szybko jedzie, jaką prędkość maksymalną osiągnął, jaki jest przebieg całkowity i dzienny. Jest czytelny, zaś do jego obsługi wystarcza jeden przycisk. Niestety, po zgaszeniu silnika wszystkie dane poza licznikami przebiegów resetują się. Parametr najbardziej medialny, którym można pochwalić się przed kolegami, czyli prędkość maksymalna pozostaje w pamięci, dopóki silnik pracuje.

Rieju Marathon Pro 125. Niby taki sam, bo gabaryty podobne, ale to tylko pozory. Po pierwsze, trzy literki na końcu, czyli Pro oznaczają, że mamy do czynienia z wersją z górnej półki. Zawieszenie przednie to Marzocchi o średnicy 40 mm, z tyłu mamy Gas Monoshock system PRS, tarcze hamulcowe Wave o średnicy z przodu 300 mm, zaś z tyłu 200 mm. Przedni, dwutłoczkowy zacisk hamulcowy jest zamocowany radialnie.

To jeszcze nie wszystko. Do napędu motocykla zastosowano silnik marki Minarelli. Jest to jednostka czterosuwowa, czterozaworowa, chłodzona cieczą, generująca równo 15 KM - limit dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A1. Uważni obserwatorzy zapewne zauważą, że podobny silnik ma Yamaha YZF-R125. Wzmocniona rama, elementy nadwozia są bliźniaczo podobne, więc można co najwyżej stwierdzić, że jest równie dobrze i starannie zrobiony oraz jeszcze bardziej bojowo wygląda. Zawdzięcza to widocznemu solidnemu zawieszeniu i poważnie wyglądającemu silnikowi.

DANE TECHNICZNE

RIEJU

MRT 50 / MARATHON PRO 125

SILNIK

Typ:	dwusuwowy/ czterosuwowy, chłodzony cieczą
Układ:	jednocylindrowy
Średnica tłoka x skok:	40,3 mm x 39 mm / 52,0 mm x 58,6 mm
Pojemność skokowa:	49 cm ³ / 124,4 cm ³
Moc maksymalna:	6 kW (8 KM) przy 7500 obr/min / 11kW (15 KM) przy 9000 obr/min
Moment obrotowy:	15,6 Nm przy 5500 obr/min / b.d.
Zasilanie:	gaźnik Dell'Orto PHBN 16 ; KEIHIN CVEK 30
Rozruch:	nożny / nożny/elektryczny
Przeniesienie napędu:	sześciobiegowa skrzynia przekładniowa, przełożenie końcowe łańcuch.

PODWOZIE

Rama:	stalowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe śr. 36mm / upside-down śr. 40 mm
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony, jeden element resorująco-tłumiący
Hamulec przedni:	tarczowy śr. tarczy 220 mm / 300 mm
Hamulec tylny:	tarczowy śr. tarczy 180 mm / 200 mm
Opony przód/tył:	80/90-21 / 110/80-18 / 90/90-21 / 120/80-18

WYMIARY I MASY

Długość:	2150 mm
Szerokość:	800 mm
Wysokość:	1200 mm
Masa pojazdu:	92,6 / 107,6 kg
Zbiornik paliwa:	6,4 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna w teście:	licznikowe 76 km/h / 110 km/h
Średnie zużycie paliwa:	3,9 / 4,0 l/100km

CENA:

Import:	b.d. MOTOR-LAND ul. Wał Miedzeszyński 262 04-792 Warszawa tel.: 22 872 18 18, www.motor-land.pl
---------	---

Na dworze mroźno. Kopny śnieg na łączkach i pagórkach, a na jezdni breja lub w najlepszym przypadku rozpuszczony śnieg z solą. Najwyższy czas wyjechać, bo dzień jeszcze krótki. Procedura uruchamiania MRT jest bardzo tradycyjna. Należy otworzyć kranik paliwa, następnie nacisnąć palcem dźwignię ssania, a stopą kickstarter. Mała pięćdziesiątka zazwyczaj zapala za pierwszym razem. Raczej rzadko trzeba jeszcze raz użyć kopniaka. Należy teraz kilka chwil potrzymać wciśnięte ssanie, aby kompletnie zimny silnik popracował trochę na bogatszej mieszance i puścić dźwignię. W Rieju tak już jest, że dźwignia ssania sama powraca do pierwotnej pozycji i to nie jest wadą, a zaletą. Nie zachodzi obawa jazdy z włączonym ssaniem i późniejsze zalanie silnika. Teraz niech sobie trochę popracuje na wolnych obrotach, łapiąc temperaturę. W przypadku Marathonu procedura jest podobna, z tą różnicą, że jest rozrusznik elektryczny, więc nie trzeba używać kickstartera, a ssanie nie chowa się samoczynnie. Muszę zwrócić uwagę na jedną rzecz, która może skończyć się bólem łydki. Obie terenówki mają boczne nóżki z tych, co

same się składają. Zasiadając za kierownicą, prostujemy motocykl do pionu i wówczas wspomniana nóżka entuzjastycznie mknie do góry. Jeżeli lewa noga motocyklisty znajduje się blisko pojazdu za lewym podnóżkiem, to istnieje olbrzymie prawdopodobieństwo bolesnego spotkania końcówki nóżki motocykla z łydką motocyklisty. Lewą stopę należy postawić do przodu lub na podnóżku i problem znika. Po prostu należy uważać.

Redaktorzy już się ciepło ubrali, silniki nagrzane, więc jazda. Pięćdziesiątka, aby była dynamiczna, musi być trzymana w górnym zakresie obrotów. Inaczej mamy przyspieszenia na poziomie dawnego Komara lub motorynki. Co prawda schodząc do zakresu obrotów wspomnianych pojazdów, można powoli otwierając gaz przyspieszyć i silnik bez zająknięcia wygrzebuje się z niekorzystnego dla niego zakresu obrotów. Jadąc powoli i nie kręcąc silnika mamy trochę niższe spalanie, jednak dynamika jest do kitu i radość z jazdy żadna. Jazda przez miasto MRT 50 daje wiele radości, szczególnie, że pojazd jest dynamiczny jak na motorowerowy silniczek, jest wąski,

Lekkie enduro bardzo dobrze sobie radzą w kopnym śniegu



wszędzie się mieści, a jedyną barierą jest szerokość kierownicy. Natomiast w przypadku jazdy większym Rieju, czyli Marathonem, to w zasadzie inna bajka. Chociaż nowoczesny silnik Minarelli 4T 125 również bardzo lubi wysokie obroty, to w ruchu miejskim nie zachodzi potrzeba ciągłego trzymania otwartego gazu na maksa. To, że obroty momentu mak-





symalnego przypadają w górnym zakresie o niczym nie świadczy. Silnik w codziennym użytkowaniu wykazał się dużą elastycznością i brakiem potrzeby ciągłego mielenia biegami. Prowadzenie Mrathona po mokrych ulicach jest dziecinnie proste. Jedzie jak po sznurku, nie serwuje kierującemu żadnych przykrych niespodzianek. Biegi wchodzą wspaniale, opo-

ny trzymają jak „deszczówki” rodem z wyścigów. Rieju przyspiesza równo i żwawo, stając się jednym z najszybszych pojazdów. Wówczas oczywiście trzeba gaz odkręcać do końca. Prędkość maksymalną, którą udało się osiągnąć, to 110 km/h. Jadąc spokojnie, nie wykorzystując możliwości silnikowych na 100 %, ma się wrażenie, że będąc już na ostatnim bie-

gu, nie da się osiągnąć wysokiej prędkości. Tu jednak kończy się pean o elastyczności małego silnika czterosuwowego i należy pamiętać, że wraz ze wzrostem prędkości opory wszelkie opory wzrastają wielokrotnie. Aby je skutecznie pokonać, trzeba stosować zasadę, że im wyższy bieg, tym wyżej kręcimy silnik. O hamulcach chyba nie trzeba zbyt wiele roz-

pisywać, wystarczy spojrzeć na ich wygląd i średnicę tarcz. Są aż nadto wystarczające!

Ja tu o jeździe w mieście, a miało być białe szaleństwo. Oczywiście nie chodzi o kolonijny twarożek na śniadanie lub jazdę na nartach. Jedziemy ekipą naszymi testówkami w teren okryty, grubą jak na niziny, warstwą śniegu. Wreszcie motocykle będą użytkowane zgodnie z ich przeznaczeniem. To jest to, o czym marzą i do czego służą. Jazda w pełnym uślizgu w kopnym śniegu po łące jest fascynująca. Po dwóch przejazdach tworzy się śnieżna banda pozwalająca na bardzo szybkie pokonywanie zakrętów. Koła obute w terenowe opony nie przejawiają chęci do zbytniego zakopywania się, więc szybko można przemieszczać się w terenie. Niewielkie podjazdy również nie są przeszkodą nie do pokonania. Umiarkowana waga obydwu jednoślądów ułatwia jazdę i panowanie nad nimi. Jedynym kłopotem była jazda po oblodzonych drózkach pokrytych cienką warstwą śniegu. Poza tym zabawa, będąca w zasadzie zimowym treningiem w terenie była świetna. Pióropusze śniegu za tylnym kołem jadącego motocyklisty wyglądały malowniczo.

Podczas jazd okazało się, że oba pojazdy nadają się zarówno dla początkujących, jak i dla bardziej zaawansowanych. Pięćdziesiątka będąca trochę lżejsza była łatwiejsza do opanowania i wymagała mniejszej kondycji. Natomiast trzeba było mieć ciągle nawinięte obroty, gdyż przy niskich nie starczało mocy i momentu obrotowego, aby wprowadzić motocykl w boczny uślizg. Marathon nie wymagał pełnego otwarcia przepustnicy, zbierał się wspaniale, a mar-

kowe zawieszenie wyśmienicie wybierało wszelkie nierówności. No i jeszcze ten dźwięk wydobywający się z wydechu o tonacji silnika co najmniej dwukrotnie większego. Jak widać, aby móc się najeździć motocyklem w porze roku podobno nie do tego stworzonej, nie trzeba wcale daleko jechać. Co ciekawe, również do tego typu jazd nie są konieczne ciepłe ciuchy motocyklowe. Wysiłek fizyczny wystarczająco rozgrzewa podczas jazdy.





Oba motocykle wykazały, że aby poczuć się jak na rajdzie enduro wcale nie trzeba kupować wielokonnego potwora z wielkim silnikiem. Takim małuchem można również mieć wiele frajdy. Ponadto tego typu motocykle doskonale nadają się do nauki wyczynowej jazdy w terenie. Przyszły zawodnik nie musi walczyć z masą dużej maszyny, ani zmagać się z nadmiarem trudnej do opanowania mocy silnika. Może spokojnie uczyć się prawi-

dłowej techniki jazdy. Zarówno MRT 50, jak i Marathon Pro 125 doskonale nadają się również do codziennej jazdy. Spalanie paliwa obu jest porównywalne. Małą pięćdziesiątką, aby mogła pędzić tak szybko, przecież trzeba nakarmić. Czterosuwowa 125 ze względu na wysokie osiągi była jeżdżona dynamicznie, w terenie przy niskich temperaturach, więc wynik spalania należy traktować jako spalanie maksymalne. ◀◀

