

TERENOWA SZOSÓWKA

Rieju Tango! 50



Tekst
Jacek Gradomski

Zdjęcia
Sławomir Kamiński

Chociaż Rieju Tango! 50 wygląda jak trialówka, to po ulicach prowadzi się jak motocykl szosowy.

Motorowery hiszpańskiego koncernu Rieju znany jako trwałe pojazdy małowitrazowe przypominające swoim wyglądem motocykle enduro, supermoto lub supersporty. Model Tango nawiązuje do motocykli używanych w rajdach obserwowanych, czyli w trialu. Tym sposobem mamy już komplet podstawowych dyscyplin sportów motocyklowych zawartych w ofercie Rieju. Tango! będący w kręgu naszych zainteresowań, stanowi luksusową wersję pojazdu Tango. Elitarność tanga z dwiema literkami „o” na końcu polega na zastosowaniu osprzętu z wyższej półki. Znaczący motocykli terenowych zapewne dostrzegł duże po-

dobieństwo Rieju do motocykla Yamaha Tricker 250. Co ciekawe, w ofercie Rieju występuje również model Tango 250 i 125 ccm. Pojazd, który mamy do dyspozycji, został wyposażony w motorowerowy silnik firmy Minarelli o pojemności skokowej 50 ccm. W ofercie polskiego importera obie wersje Tanga występują jedynie z takimi silnikami.

Chociaż Tango! swoim kształtem przypomina trialówkę z lat osiemdziesiątych, takim pojazdem nie jest. Uwagę zwracają bardzo grube opony z kostkowym, uniwersalnym bieżnikiem, zaś triale miały większej średnicy koła, ale trochę cieńsze opony. Siedzenie jest dwuosobowe, dosyć wąskie jak na pojazd

przeznaczony do jazd terenowych przystało. Skok zawieszki jest większy niż w zwykłej szosówce, natomiast mniejszy niż w enduro. Przednie zawieszenie zastosowane w bogatszej wersji to Paioli o średnicy lag teleskopów 37 mm. Również w „naszym” droższym motorowerze mamy przedni hamulec jak w dużym motocyklu. Średnica przedniej tarczy hamulcowej wynosi 260 mm, zaś współpracujący z nią zacisk hamulcowy został zamocowany promieniowo (radialnie). Co ciekawe, kąt pochylecia przedniego widelca jest bliższy motocyklowi szosowemu niż terenowemu. Rama i zawieszenia motoroweru sprawiają wrażenie bardzo solidnej konstrukcji. W końcu mu-



szą wytrzymać trudy jazdy terenowej i dziurawe asfalty naszych ulic. Podnóżki kierowcy oraz dźwignia zmiany biegów są składane jak w motocyklach terenowych. Dzięki temu nie ulegną skrzywieniu lub urwaniu podczas ewentualnej wywrotki, jakich podczas jazdy ekstremalnej nie brakuje. Dźwignia hamulca przedniego i sprzęgła są krótkie jak w typowym motocyklu trialowym lub rowerze typu BMX. Jak już jesteśmy przy kierownicy, warto spojrzeć na zamocowany do górnej półki zawieszania wielofunkcyjny wyświetlacz z zestawem kontrolki i stacyjką. Na nim można odczytać prędkość pojazdu, obroty silnika, przebieg całkowity i dzienny. Jest też stoper. Kontrolki są doskonale widoczne nawet w dzień słoneczny, zaś nocą nie oślepiają kierującego. W motorowerze Tangoo na próżno szukać schowka, jedynie pod kanapą obok zbiorniczka na olej do dozownika jest mała rylenka na zestaw narzędzi.

Tak się przyjęło, że silnik nazywany jest sercem pojazdu. Pika ono sobie bardzo szybko w rytmie dwusuwowym, produkując całe osiem koni mechanicznych (w wersji pozbawionej blokady mocy). Silniczek Minarelli ma

chłodzenie cieczą, więc temperatura pracy jest stabilna i stała, zaś zużycie paliwa stosunkowo niewielkie przy wysokich osiągnięciach. Oczywiście 8 KM to nie jest dużo, niektóre motorowery miały taką moc 35 lat temu. Jednak osiągały ją przy dużo wyższych obrotach, zaś trwałość silników była dużo mniejsza. Silnik jest zespolony z sześcioprzekładniową, ciasno zestopniowaną skrzynią biegów. Ta jednostka napędowa ze względu na trwałość i solidność wykonania jest stosowana do napędu wielu sportowych motorowerów renomowanych marek.

Dostrzegłem jednak kilka elementów, co do których mam pewne zastrzeżenia. Pierwszym są zastosowane kierunkowskazy. Nie chodzi o wygląd, ale materiał, z którego je wykonano. Zrobiono je niestety w całości z plastiku, co w przypadku wywrotki spowoduje, że przynajmniej tylny kierunkowskaz opuści motorower, łamiąc się u nasady. Wystarczyło zastosować kierunkowskazy na gumowej elastycznej nóżce i by było po problemie. Drugim denerwującym elementem jest samoczynnie składająca się boczna nóżka. Nie lubię tego rozwiązania wymuszającego stawianie poja-

zdu na płaskiej nawierzchni lub lekko pod górkę, bo inaczej się stoczy i wywróci.

Prezentowane TANGO! nie jest wyposażone w rozrusznik elektryczny. Rozruch następuje w sposób tradycyjny za pomocą kickstartera, czyli popularnego kopniaka. Naciskam dźwignię ssania i ją przytrzymuję, gdyż jej konstrukcja jest taka, że po puszczeniu sama

➤ Droższa wersja wyposażona jest w większą tarczę hamulcową (260 mm), a zacisk hamulcowy montowany jest w niej radialnie



powraca do pozycji „ssanie wyłączone”. Naciskam energicznie na dźwignię kickstartera i... silniczek zapala od pierwszego kopnięcia. Ponieważ jest chłodzony cieczą, wypada chwilę poczekać, aż trochę się nagrzej. Mam więc czas na ocenę pozycji za kierownicą. Chociaż stylistycznie pojazd przypomina motocykl do rajdów obserwowanych, to siedzi się na nim jak na supermoto lub enduro. Siedzenie znajduje się stosunkowo wysoko, podnóżki mamy w linii kręgosłupa, kierownica jest szeroka, zaś korpus wyprostowany. Jedynie szerokość kanapy przypomina, że nie jest to turystyk. Jedynym minusem zakłócającym ergonomię jest trochę za bardzo wysunięta ku przodowi dźwignia zmiany biegów wymuszająca przesuwanie stopy na podnóżku.

Silniczek już się nagrzał, więc włączam pierwszy bieg i jazda. Pozbawiony kagańca

DANE TECHNICZNE

RIEJU TANGO! 50

SILNIK

Typ:	dwusuwowy, chłodzony cieczą
Układ:	jednocylindrowy
Średnica tłoka x skok:	40,3 mm x 39 mm
Pojemność skokowa:	49 ccm
Moc maksymalna:	6 kW (8 KM) przy 7500 obr/min
Moment obrotowy:	15,6 Nm przy 5500 obr/min
Zasilanie:	gaźnik Dell'Orto PHBN 16
Rozruch:	nożny
Przeniesienie napędu:	sześciobiegowa skrzynia przekładniowa, przełożenie końcowe łańcuch.

PODWOZIE

Rama:	stalowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe Paioli 37 mm
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony, jeden element resorująco-tłumiący
Hamulec przedni:	tarczowy 260 mm
Hamulec tylny:	tarczowy 220 mm
Opony przed/tył:	90/100-19 / 120/90-16

WYMIARY I MASY

Długość:	1990 mm
Szerokość:	800 mm
Wysokość:	1130 mm
Masa pojazdu:	100 kg
Zbiornik paliwa:	5,5 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna w tęście:	licznikowe 81 km/h
Średnie zużycie paliwa:	4,1/100km

CENA: od 9900 zł do 12 900 zł

Importer: Motor-Land, ul. Wał Miedzeszyński 262
04-792 Warszawa, tel. 0-22 872 18 18, www.motor-land.pl



kodeksowego dwusuw chętnie wręca się na bardzo wysokie obroty. Włączanie poszczególnych biegów przebiega bez zacięć i zgrzytów. Konstrukcja skrzyni i ciasne zestopniowanie przełożeń pozwalają na bezproblemową zmianę biegów bez użycia sprzęgła. Motorower oddychając bez ograniczeń, szybko przekracza prędkość, z jaką wolno jechać, mając małą tablicę rejestracyjną. Tylko co robić, skoro wszyscy uczestnicy ruchu jadą tak samo? Jadąc zgodnie z przepisami, stałym się stojącą przeszkodą na drodze ulicznych ścigantów w samochodach. Szybcy motocykliści i tak dawno już pojechali. Zabierając się ostro do przyspieszania, Tango! jest stosunkowo dynamiczne, trzeba tylko mocno odkręcać manetkę gazu.

Ponieważ wydajność silniczka wynosi 160 KM z litra pojemności, można by przypuszczać, że poniżej pewnych obrotów nie da się jechać, że koniecznie trzeba go trzymać na wysokich. Wcale nie trzeba tego czynić. Jednostka napędowa zastosowana w Tango! charakteryzuje się dużą elastycznością umożliwiającą jazdę również z niższymi obrotami, czyli wówczas jest dużo ciszej. W końcu nie

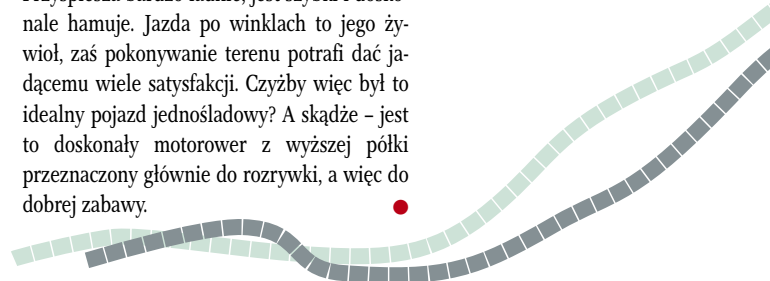
wszyscy mieszkańcy osiedla muszą wiedzieć, kiedy wyjeżdżamy lub kiedy wracamy.

Najbardziej jednak frapowało mnie przeznaczenie pojazdu. Jazda po ulicach daje wiele frajdy, motorower oprócz tego, że jest bardzo dynamiczny, to również dzięki doskonałym hamulcom pozwalał na potężne opóźnienia ograniczone jedynie przyczepnością opon do nawierzchni. Zadziwiająca jest zwrotność motoroweru, którego gabaryty równają się z lekkim motocyklem, zaś możliwości manewrowania między samochodami porównywalna do skuterka na małych kółkach. Tango! to nie jest motorower podrzędny, ale pojazd rozrywkowy. Coś tak jakby połączenie BMX z rowem górskim napędzanym silnikiem. Zabawa w podnoszenie tylnego lub przedniego koła dla osoby wprawionej w jednośladowej ekwilibryście nie stanowi problemu. Można też popробować trialu. Należy jednak pamiętać, aby przy stromych podjazdach trzymać gaz otwarty do oporu. Mimo że silnik jest elastyczny, jednak jest to pięćdziesiątka. Przy niższych obrotach w ciężkich warunkach terenowych ma prawo wykazać pewien deficyt momentu obrotowego. W łatwiejszym terenie również

jeździ się bardzo łatwo. Szerokie opony nie zapadają się łatwo w kopnym piachu, a kostkowa rzeźba bieżnika pomaga przejechać błotnistą przeszkodę. Drobne zestopniowanie skrzyni biegów daje możliwość właściwego dopasowania właściwego przełożenia do warunków jazdy. Osoby chcące bawić się głównie w terenie mogą się pokusić o zmianę przełożenia na krótsze. Wówczas pokonywanie trudniejszych przeszkód terenowych będzie łatwiejsze.

Tango! jest ładny i fajnie mi się nim jeździło. Jednak gdybym miał jednym słowem określić, co to za pojazd, miałbym wątpliwości. Rasową terenówką nie jest, chociaż ma trochę z trialówki, trochę też z enduro. Po drogach asfaltowych prowadzi się jak szosówka. Przyspiesza bardzo ładnie, jest szybki i doskonale hamuje. Jazda po winklach to jego żywioł, zaś pokonywanie terenu potrafi dać jeźdźcy wiele satysfakcji. Czyżby więc był to idealny pojazd jednośladowy? A skądże – jest to doskonały motorower z wyższej półki przeznaczony głównie do rozrywki, a więc do dobrej zabawy.

**Tango!
stanowi
doskonałe
połączenie
motoroweru
terenowego
i szosowego**



R E K L A M A