

Rieju MR 250 Pro

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Eine perfekte Sportenduro aus Spanien? Optisch bekommt sie schon jetzt die volle Punktezahl und wie sieht es im Praxistest aus?

Sixdays, Factory oder Pro? Mit diesen Begriffen bewerben die Hersteller ihre Sportenduros mit umfangreicher Ausstattung quasi Ready to Race. Und das zu Recht?

Bereits im Stand kann man hier die Fragestellung im Fall der spanischen Rieju MR 250 Pro 2021 eindeutig mit ja beantworten. Denn die Optik begeistert und die damit unweigerlich verbundene Liste an Sonderteilen gegenüber dem Standard-Modell – bei Rieju wäre das die Racing-Variante – ist ziemlich lang.

Hier sind alle technischen Highlights: Man setzt auf die bewährte 48er Kayaba Closed-Cartridge-Gabel, aber mit **DLC, Diamond Like Carbon** beschichteten Gleitrohren. Das Federbein stammt bekanntlich ebenfalls von Kayaba und glänzt bereits ab Hersteller mit einem äußerst gelungenen Setup. Die Gabelbrücke kommt direkt vom deutschen Hersteller Xtrig in der neuesten Rocs-Ausführung, was den Flex der Front verbessern soll.

Neben einer schwimmend gelagerten NG-Wave-Bremsscheibe vorn kommen hochwertige Goldspeed-Pro-HD-Felgen zusammen mit roten gefrästen GasGas-Naben zum Einsatz, die natürlich weiterhin durch die Übernahme des einstigen GasGas-Teilebestands an den Rieju-Modellen verwendet werden. Außerdem ist ein Renthal-Twinwall-Lenker samt Griffen gleicher Marke an Bord. Ein Grip-Sitzbankbezug ist ebenfalls

Mit Mapping „Wolke“ ins Nass und die Rieju sorgt für gute Traktion

SERVICE

- Geriebeölwechsel alle 20 Betriebsstunden (im Sporeinsatz nach jedem Wettbewerb)
- Kolbenwechsel alle 50 Betriebsstunden (alle 20 Betriebsstunden im Wettbewerb)
- Pleuel- und Kurbelwellenlagerwechsel alle 120 Betriebsstunden (alle 40 Betriebsstunden im Wettbewerb)



ERSATZTEILPREISE

- Kotflügel vorn 31,70
- Gabelschützer 24,20
- Lampenmaske 12,90
- Scheinwerfer 39,40
- Kotflügel hinten 40,20
- Luftfilterkasten-Abdeckung 16,50
- Kühlerabdeckung links und rechts 36,30
- Dekor 144,70
- Zylinder-Kolben-Kit auf Anfrage
- Kolben inklusive Kolbenbolzen, Ringe und zwei Sprengringe auf Anfrage
- Kolbenringe 20,18
- Membran-Set auf Anfrage
- Kupplungslamellen-Kit kpl. 203,16
- Leistungsteil 352
- Schalldämpfer 377,30
- Bremshebel 21,30 Euro
- Kupplungshebel 42,30
- Schalthebel auf Anfrage
- Fußbremshebel 47,60
- Kunststoffheck auf Anfrage
- Kühler rechts und links 411,80
- Luftfilter 28
- Batterie 208,80
- Elektrostarter-Motor 210,40
- Brems Scheibe vorn 111,30
- Brems Scheibe hinten 94,40
- Bremsbeläge vorn 44,20
- Bremsbeläge hinten 67,10
- Offene Handschützer 40,20
- Kunststoff-Motorschutz 19
- Elektro-Kühler 147,50

Alle Preise in Euro

Power plus passendes Fahrwerks-Setup heißt Fahrspaß und -sicherheit bei hohem Tempo vorzufinden wie die von Polisport gelieferten sinnvollen Zündungs- und Kupplungsdeckel-Protektoren aus Kunststoff. Außerdem hat die Rieju einen Elektrolüfter hinter dem rechten Kühler.

Alle anderen Bauteile sind auch am Racing-Modell vorzufinden, was also kein direktes Update fürs High-End-Modell darstellt. Das schwarze Gold kommt aus dem Hause Michelin und lässt keine Frage offen. Dazu gesellen sich eine ultraleichte Lithium-Batterie und ein Elektrostarter samt Kickstarter. Kunststoff-Motorschutz, offene Hebelschützer und ein Mappingschalter bis hin zu Rahmenschützern verstehen sich von selbst bei den Spaniern. Dann wäre noch die Einstellbarkeit der Auslasssteuerung oberhalb vom praktischen Ölstand-Schauglas, was auch bei den Racing-Modellen vorhanden ist. Also keine Besonderheit der Pro-Modellreihe, aber erwähnenswert.

Und was macht die finanzielle Seite? Für das Standard-Modell mit

der Bezeichnung Racing werden 7.990 Euro aufgerufen, während die Pro nur 1.200 Euro teurer ist, also ganze **9.190 Euro** kostet. In der Gegenüberstellung der zusätzlichen Sonderteile ein absolutes Schnäppchen. Mehr geht nicht und das toppt



Technische Daten

Rieju MR 250 Pro

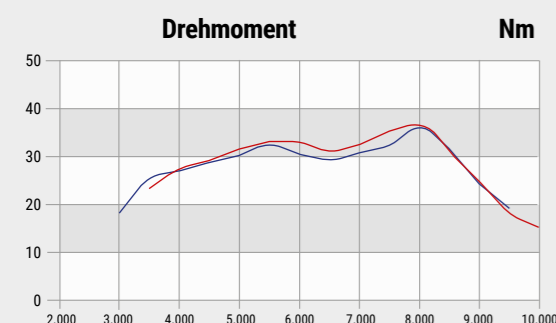
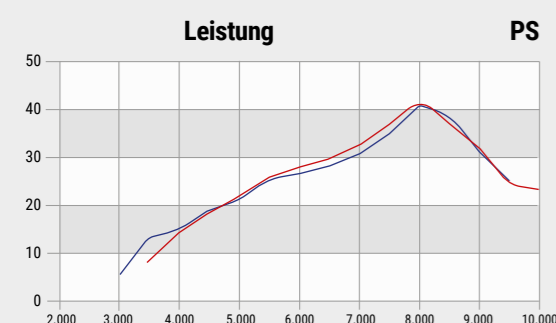
Motor	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Membraneinlass, Auslasssteuerung, Kick- und Elektrostarter
Bohrung/Hub	66,4mm/72mm
Hubraum	249,3cm³
Max. Leistung Map. Wolke*	30kW (40,8PS) bei 8.103/min
Max. Leistung Map. Sonne*	30,7kW (41,7PS) bei 8.061/min
Eingetragene Leistung	6,15kW (8,4PS) bei 6.000/min
Max. Drehmoment Map. Wolke*	35,8Nm bei 8.023/min
Max. Drehmoment Map. Sonne*	36,4Nm bei 7.953/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl	19,4m/s (Wolke), 19,3m/s (Sonne)
Kraftstoffversorgung	Keihin-Flachschieber-Vergaser Ø 38mm
Elektrik	
Zündung	Hidria CDI
Lichtmaschine	12V/180W
Batterie	12V/2Ah
Kraftübertragung	
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder 2,85
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt
Getriebe	Sechsgang, Stufung 2,07; 1,63; 1,33; 1,10; 0,91; 0,79
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 3,69 (Z48/13)
Fahrwerk	
Rahmen	Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschraubtem Leichtmetall-Heck
Radaufhängung vorn	Kayaba-AOS-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr- Ø 48mm, Druck- und Zugdämpfung einstellbar, Closed-Cartridge
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit progressiver Umlenkung und Kayaba-Federbein, Federvorspannung, Druck- (High- und Lowspeed) und Zugdämpfung einstellbar
Federweg vorn/hinten	300mm/320mm
Radstand	1480mm
Nachlaufwinkel	Nicht angegeben
Nachlauf	Nicht angegeben
Wendekreis	4,3m
Räder	Drahtspeichenräder mit Godspeed-Leichtmetall-Felgen
Bremse vorn/hinten	Nissin-Doppelkolben-/ Einkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 140/80-18
Füllmengen	
Motor	0,9l
Gabel (pro Holm)	350cm³ (Cartridge-Füllmenge nicht angegeben)
Kraftstofftank	10l
Gewicht	
Fahrfertig aufgetankt**	115kg
Zuladung	106kg
Zulässiges Gesamtgewicht	221kg
Importeur	März Motorradhandel GmbH, 76275 Ettingen www.maerz.biz
Garantie	Auf Anfrage
Preis	9.190 Euro

*gemessen, **gewogen

NEUE IDEEN FÜRS MOTORRAD
TOURATECH



Rieju MR 250 Pro



Gemessen auf einem Prüfstand Dynojet 250i

Mapping	max. Leistung	max. Drehmoment
„Wolke“	40,8 PS bei 8103/min	35,8 Nm bei 8023/min
„Sonne“	41,7 PS bei 8061/min	36,4 Nm bei 7952/min



PROTEKTION

BEKLEIDUNG



GEPÄCK



FAHRWERK

Holt's Dir!

SHOP.TOURATECH.DE

in diesem Umfang kein weiterer Hersteller, ohne dabei einen deutlich höheren Anschaffungspreis zu fordern. Das heißt hier schon einmal volle Punktzahl für die Spanierin.

Gewichtstechnisch sind **116 Kilogramm** für eine voll ausgestattete Sportenduro ein gelungener Wert und man bewegt sich damit auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Jetzt aber genug der Daten und ab ins Vergnügen, denn der 250er Motor hat mir persönlich schon in der Vergangenheit besser als das 300er Aggregat gefallen. Warum? Das lässt sich gleich nachlesen.

Gestartet wird wie üblich am linken Lenkerende über den grünen Startknopf. Der Notaus-Knopf in Rot ist neben dem Gasgriff platziert. Der Choke kommt bei den aktuellen 28 Grad Lufttemperatur nur ganze fünf Sekunden zum Einsatz, denn dann läuft die 250er schon tadellos auf Leerlaufdrehzahl.

Zur Ergonomie bedarf es keiner Extra-Worte, denn die ist bekannt und passt für mich mit 1,86 Me-

ter Körpergröße wie angegossen. Das bedeutet die klassenüblichen **96 Zentimeter** Sitzbankhöhe und einen angemessenen Kniewinkel auf Grund eines Sitzbank-Fußrasten-Abstands von 54 Zentimetern. Der Schalthebel sitzt etwas zu hoch und wird ebenso wie der etwas zu tief platzierte Fußbremshebel nachjustiert. Die Magura-Kupplung trennt sofort, der erste Gang flutscht und schon geht's auf die Jagd nach purem Fahrvergnügen.

250er bedeutet im Gegensatz zu den gerne favorisierten 300ern immer etwas mehr Drehzahl und Kupplungseinsatz. Doch es gibt Ausnahmen und diese 250er Rieju ist eine davon. Ihre Vergaser-Abstimmung in Verbindung mit den zwei Mappings darf als völlig gelungen bezeichnet werden. Denn nimmt man das Mapping „Wolke“, dann zeigt sich die 250er mit einer perfekt dosierbaren Motorleistung geradezu prädestiniert fürs Extreme, also drehmomentlastig. Dagegen offeriert das Mapping „Sonne“ mehr Drehfähigkeit und Vorschub in den oberen Drehzahlregionen sowie eine spontanere Gas-Annahme. Ideal für die Zeitenjagd? Definitiv, aber auch für lange Auffahrten auf weichem Untergrund, wofür Drehfreudigkeit einfach unerlässlich ist.

Das heißt, die 250er muss sich auf dem Leistungsprüfstand mäch-

tig ins Zeug legen. Ergebnis? **41,7 PS Höchstleistung** bei 8.061/min mit Mapping Sonne und 40,8 PS mit dem zahmeren Mapping Wolke. Das hört sich jetzt erst einmal nicht nach viel an, doch viel entscheidender ist, wie man die Leistung auf den Boden bringt und in Vortrieb umwandelt. Denn das beherrscht die 250er auf exzellente Art und Weise. Oder wären knackige 46 PS wünschenswerter, wenn man dann ständig mit zu viel Schlupf am Hinterrad kämpfen muss und somit Meter um Meter gegen die Konkurrenz verliert?

Leistung ist nicht alles, wie wir alle wissen, und daher schenke ich diesen Werten nicht allzu viel Beachtung. Viel wichtiger ist das Ergebnis in der Praxis und da hat die 250er schon Enormes geleistet. Auch wenn die **Drehmomentwerte** bei Vollast mit **36,4 Newtonmetern** nicht zu den Top-Werten gehören, ist das Ergebnis im Einsatz dennoch äußerst überzeugend.

Was bedeutet das? Die Kombination aus Motorabstimmung und Fahrwerk agiert auf einem äußerst hohen Niveau, so dass man eine unerwartet hohe fahrerische Sicherheit erfährt, die nicht nur Laune macht, sondern auch für Spitzenzeiten sorgt. Aber auch für technisch anspruchsvolles Terrain ist die 250er eine Empfehlung wert, denn aus tiefsten Drehzahlen heraus bietet sie ausreichend Druck für eine kontrollierte Fahrt in technisch anspruchsvollem Terrain. Dabei kommt immer ein relativ relaxter Fahrstil zum Vor-

Rot eloxierte Xtrig-Rocs-Gabelbrücke für Steifheit und eine gewisse Flexibilität



Schlanke Fahrzeug-Silhouette für maximale Bewegungsfreiheit



Fotos: Christoph

Das 250er Aggregat ist auffallend drehmomentstark und bemerkenswert einfach zu dosieren



Speed ist Trumpf und das beherrscht die Pro bis ins Detail

schein, so dass man sich voll und ganz auf das Gelände und seine Aufgaben konzentrieren kann, ohne von einer plötzlichen unerwarteten Reaktion seitens der 250er überrascht zu werden.

Am Beispiel erläutert: Steil bergab mit voller Körper-Spannung, da die Auslaufzone nur eineinhalb Meter lang ist und danach wieder im groben Gestein steil bergauf geht, so dass eigentlich am tiefsten Punkt ein Freiflug über den Lenker eingepflanzt werden müsste. Zweiter Gang, gefühlvolle Dosierung der Bremsen und gleichzeitig ausreichend Tempo zur Stabilisierung – so rollt die 250er bergab über eine im Steilhang befindliche 40 Zentimeter hohe Stufe. Das bedeutet zusätzlich weniger Verzögerungsweg, da man über die Stufe zur Stabilisierung der Fahrt die Nissin-Bremsen freigeben muss.

Gesagt getan und schon geht die Post ab. Mit etwas höherer Geschwindigkeit als gewollt schießt die Rieju den Hang hinunter und kann trotz des tiefen losen Untergrunds über die nahezu perfekt dosierbaren Nissin-Bremsen verzögert werden. Leider geht der Plan nicht ganz auf und ich lande trotz maximalen Einsatzes sanft in der gegenüberliegenden Steilauffahrt.

Sanft deshalb, da mich hier das Fahrwerks-Setup gerettet hat. Wäre nicht das sportlich passende, aber dennoch fein ansprechende Kayaba-Fahrwerk montiert gewesen, sondern eine Variante mit deutlich weniger Dämpfung, dann wäre hier schon viel früher ein Überschlag Programm gewesen. Hier zeigt

sich also wieder, dass das Zusammenspiel aller Komponenten ein unerlässlicher Faktor ist, um schwierigste Situationen auch im Grenzbereich noch sicher zu meistern.

Speed ist Trumpf und das gilt auch für die 250er mehr denn je. Die Zugdämpfung wird etwas erhöht, da die Enduro ansonsten zu unruhig für hohes Tempo wäre und ab geht's. Der Motor hängt sauber am Gas und das schon ab Leerlauf-Niveau bis hoch zur Höchstdrehzahl – gepaart mit einem satten Sound.

Erstaunlich ist, wie gut die 250er die Leistung, die auf dem Papier zunächst als gering erscheint, gekonnt auf den Boden bringt. Und auffällig ist, wie gut sie sich unter Vollast kontrollieren lässt. Hier scheint man genau den idealen Kompromiss zwischen nutzbarer Motorleistung und Fahrwerks-Setup gefunden zu haben, um möglichst effektiv Meter zu machen, ohne ständig gegen ein ausbrechendes Hinterrad kämpfen zu müssen.

Das **Handling** begeistert dabei auf ganzer Linie, was natürlich durch die gelungene Fahrwerks-Abstimmung komplettiert wird – ob über Felsplatten, auf Sand oder Hartboden. Die 250er lässt sich zielsicher auf die angepeilte Linie ein und hält diese auch. Als absoluten Treffer darf man die Dosierbarkeit der Nissin-NG-Kombination bezeichnen: Immer gut dosierbar, nie zu viel, aber bei Bedarf auch stets mit dem geforderten Biss.

Das Getriebe lässt keine Wünsche offen, ist aber nicht auf dem



Optisch High-End, auch wenn das Lampenmaske-Design etwas Frische vertragen könnte



Xtrig-Rocs-Gabelbrücke und High-End-Renthal-Twinwall-Lenker



Bekanntes Digital-Cockpit gut ablesbar, Renthal-Lenkerpolster inklusive



CNC-gefräste beschichtete Naben, praktischer Achsen-Schnellwechsel-Griff dabei



Schwimmend gelagerte NG-Wave-Bremsscheibe in Kombination mit bewährten Nissin-Komponenten



Robustes Leistungsteil mit Nehmerqualitäten

Niveau von KTM bezüglich kurzer Schaltwege und geringstem Fußdruck beim Gangwechsel. Aber es funktioniert einfach ohne Wenn und Aber.

Auffällig ist, dass die 250er schon einen ordentlichen Durst hat,

lässt man sie so richtig laufen – etwas größere Hauptdüse als sonst? Da sind die zehn Liter im Tank doch recht schnell verbraucht, wie wir bei unserem Test feststellten. Interessant, dass die Rieju vom zahmen Reh bis hin zum bösen Wolf alles bietet – gewusst wie. Und das macht sie in Verbindung mit der fahrerischen Sicherheit auch im Grenzbereich zu einer echten Bereicherung. Ständig will man ihr die Sporen geben oder im technischen Terrain das Schwierigkeits-Niveau erhöhen, da man weiß, dass sie dazu in der Lage ist.

An diesem Beispiel von Sportenduro stellt man wieder mal fest, dass nicht eine technologisch aufwendige elektronische Einspritzung oder möglichst viele Mappings bis hin zu maximaler Motorleistung unbedingt zum Ziel führen. Fakt ist, dass nur das Zusammenspiel aus verwertbarer Motorleistung und passendem Fahrwerks-Setup die alles entscheidende Basis ist, um sicher und schnell unterwegs sein zu können. Natürlich kommen dann individuelle Faktoren wie beispielsweise Ergonomie und gewünschte Ausstattung hinzu, keine Frage.

In diesem Fall gilt es festzuhalten: Weniger ist mehr und das mit gezielten Maßnahmen und dem notwendigen Hintergrundwissen, wie es die Spanier hier beweisen. Erneut steigt so die Sympathie für die 250er Rieju, so dass sie in meiner persönlichen Wunschliste weiter nach oben klettert. Die Leichtigkeit

und Einfachheit sowie Effizienz auch am Limit begeistern und garantieren enormen Fahrspaß, den es erst einmal zu toppen gilt.

Sicherlich könnte man das Lampenmasken-Design etwas moderner gestalten oder den Startknopf wie sonst üblich ans rechte Lenkerende setzen. Auch der Elektrostarter könnte optisch etwas eleganter ins Motorgehäuse eingefügt oder angeflanscht sein. Doch wie es so schön heißt: Never change a running system. Und genau das trifft hier in vollem Umfang zu, was auch für den bewährten 38er Keihin-Vergaser gilt. Damit steigt auch die Reparatur-Möglichkeit bei einer Panne um ein Vielfaches.

Für angemessene **9.190 Euro** ist die **Rieju MR 250 Pro** ein heißes Eisen. Ein besseres Preis-Leistungsverhältnis mit einer derart umfangreichen Sonderausstattung gibt es aktuell nicht am Markt. Entweder sind die vergleichbaren Modelle teurer oder besitzen weniger Sonderausstattung. Und wer die Zweitakt-Technologie liebt, sollte die drehfreudige aber auch gut dosierbare 250er Rieju Pro unbedingt mal testen.

Daher heißt es für mich gerne mehr von dieser Sorte Sportenduro dieses Kalibers direkt ab Hersteller. Das ist es, was auch bezahlbar bleibt, da damit ein Performance-Zuwachs erreicht wird und das Leben des Sport-Enduristen erleichtert und zugleich versüßt wird.

Sascha Christof

Was das Herz begehrt: Vom Motor- und Rahmenschutz bis zum Kupplungsdeckel-Protector



Funnelweb-Luftfilter mit vergrößerter Oberfläche dank speziellem Design



Leichte Lithium-Ionen-Batterie in aufgeräumter Umgebung



Rieju MR 250 Pro

PLUS

- Gute Spitzenleistung
- Passendes Drehmoment
- Guter Geradeauslauf
- Breites nutzbares Drehzahlband
- Hohe Fahrsicherheit
- Überzeugende Ergonomie für groß gewachsene
- Gute Verarbeitungsqualität
- Preis-Leistungs-Verhältnis top
- Ausstattung

MINUS

- Lampenmasken-Design verbesserungswürdig
- Ungewohnte Startknopf-Position



Steil bergab: Dank passendem Fahrwerks-Setup und perfekt dosierbaren Bremsen kein Problem