



Menü

Home / **Rieju Test Cityline 300**

TESTS

Rieju Cityline 300i / scooterundsport

Rieju MRT 125 Cross / scooterundsport

Rieju MRT 50 SM / 1000ps.at

RIEJU CITYLINE 300

scooterundsport.de 04 / 2014

OSTERFEST

In Spanien feiert der Malaguti Madison RS fröhliche Auferstehung



Letztes Jahr brachte Rieju mit dem RS 50 seinen ersten Malaguti -Clon auf den Markt. Den auf dem früheren Phantom F-12 basierenden RS gibt's heuer auch mit Luftkühlung.

Mit dem Cityline 300i folgt nun der zweite Streich, handelt es sich doch um den Madison RS. Die in Figueres nördlich von Barcelona an der Grenze zu Frankreich tätigen Rieju-Mannen erhielten von den Italienern die komplette Fertigungslinie, quasi Auferstehung 1:1. Der Zündschlüssel erinnert mit dem früheren Markenemblem an die guten Gene dieses Maxiscooters. Bei dem Gedanken an weitere mögliche Projekte aus dieser Zusammenarbeit läuft einem das Wasser im Mund zusammen. Dürfen wir womöglich mit einem neuen SpiderMax 500 oder PhantomMax 125/200 rechnen?

Kosten: Der Cityline 300i landet mitten im Getümmel der besten 300er Maxiscooter. Ein Peugeot Satelis etwa besitzt das gleiche Triebwerk und kostet ähnlich, Kymco Downtown und sein Klon Kawasaki J300 liegen 6% bzw. 10% höher, bieten dafür ABS.

Den akzeptablen Testverbrauch von knapp 4 l/100 km kann man mit gemütlicher Fahrt noch unterbieten, die Wartungsintervalle gehen in Ordnung und der ausgereifte Piaggio-Antrieb verträgt auch mal eine Überziehung der Kilometer.

In Bezug auf Geld & Wert bietet der Rieju den seltenen Glücksfall eines Fahrzeugs von exotischem Flair mit bewährter Großserientechnik. Alleine hätte das kleine Werk so einen Prachtburschen nie entwickeln können.

Ergonomie: Eine Stärke von Malaguti (und jetzt Rieju), denn hier sitzen auch größere Fahrer über 1,85 m locker aufrecht und entspannt. Sämtliche Madison erinnerten uns schon immer an Enduro-Motorräder mit breitem Lenker, hurra, die Kurve kann kommen.

Auch Beifahrer hocken bequem, was sich auf längeren Touren in Form einer gut gelaunten Sozia bezahlt macht. Sogar die

von uns normalerweise abgelehnten Fußablagen für die bessere Hälfte fallen hier breit genug aus, um wirklichen Halt zu bieten. Beim Wetterschutz gilt wie bei so vielen Maxiscootern heutiger Prägung, daß der überbreite Mittelunnel an den Trittbrettchen nagt, was den Schutz von Fuß und Unterschenkeln empfindlich einschränkt. Weiter oben herrscht Freude, denn breite Front und hohes Windschild halten Winddruck und Regen fern. Erfreulich zudem, daß Turbulenzen und häßlicher Lärm hinter der Scheibe ein Fremdwort bleiben.

Ergonomisch ist der Madison, äh, Cityline, also nahe dran am Optimum. Lediglich Kleine unter 1,75 m sollten ausgiebig probesitzen, denn der Scooter baut durchaus hoch.

Handhabung: Alles normal an Bord, das klingt schon mal gut. Im Zuge der 1:1-Übernahme kauft Rieju auch die früheren Armaturen ein und ärgert den "Benutzer mit einem von Malaguti bekannten daddeligen Mode-Schalter zum Menüwechsel des Displays im Cockpit. Man kann das nur mit Humor nehmen, denn erstens ist der Schalter nicht wirklich essentiell und zweitens landet man irgendwann nach drei Durchläufen schon noch bei der gewünschten Anzeige.

Die Hupe wünschen sich gestandene Maxi-Fahrer weniger zaghaft, vor allem aber das Licht kräftiger und gleichmäßiger ausleuchtend. Ein nicht immer auf Anhieb schließender Deckel vom Handschuhfach dagegen könnte noch aufs Konto der frühen Fertigung gehen, unser Testscooter trug Nr. 002, während 001 bei Rieju verbleibt und 007, wohin sonst, nach England rollt.

Im Cityline stecken 25 Jahre Erfahrung im Bau moderner Scooter, Rieju hat da eine gute Wahl getroffen und der Fahrer profitiert von Malagutis besten Jahren.

Motor: Der 2008 in der Vespa GTS präsentierte Einzylinder markierte lange Zeit die Komfortspitze und gehört noch immer zu den ausgewogensten Triebwerken seiner Klasse. Andere stemmen mittlerweile ein paar PS mehr, doch Laufkultur und leiser Auspuffton sind nach wie vor Spitze. Die im Test ermittelten Fahrleistungen begeistern, der gemessene Topspeed von 130 km/h liegt hübsch über den amtlich homologierten 125 km/h.

Beschleunigung und Bergwille lassen keinen Wunsch nach Tuning der Variomatik mit leichteren Rollen oder geänderten Kupplungsfedern aufkeimen. Der Scooter rollt sanft an und legt bis ca. 70km/h enorme Sprintstärke an den Tag. Darüber wird's herkömmlicher und mit nachlassendem Puls tritt die vibrationsfreie Laufkultur des Antriebs in den Vordergrund. Er dreht locker flockig bis zur Topspeed, daß es eine Freude ist.

Verbesserungsbedarf sehen wir bei diesem Triebwerk derzeit keinen, die Ingenieure dürfen sich somit künftigen Abgasnormen und evtl. dem Feilen an ein paar Zehnteln weniger Verbrauch austoben. Rieju-Fans wird zudem beruhigen, daß die Ersatzteilversorgung auf Jahrzehnte hinaus gesichert sein dürfte.

Fahrwerk: Traditionell eine Stärke von Malaguti, die Bologneser mußten im nationalen Vergleich allenfalls Aprilia fürchten. Kein Piaggio erreichte je die Leichtfüßigkeit von F-12, F-15, Madison oder SpiderMax. Die hervorragende Transparenz am Kurveneingang ist mit einem Wort: vergnüglich.

Die auf dem Testmodell montierten Michel in City Grip, bekanntlich sehr handlich, waren da beinahe zuviel des Guten und ließen den Cityline förmlich ums Eck fallen. Wenden auf dem Fleck geht wie im Schlaf, was übrigens auch Ergebnis der prima abgestimmten Kupplung ist, die das Chassis immer leicht auf Zug hält. Da wackelt nix, da muß kein Bein ängstlich ausgestreckt werden, der fällt selbst bei Schrittempo nicht um.

Die Federung paßt zum Granturismo-Charakter und pariert Bodenwellen mit solider Dämpfung. Telegabel und Federbeine sind erwachsene Bauteile mit hydraulischen Reserven, während andere Hersteller allzu gerne auf harte Federn setzen.

Erstklassiges Feingefühl auch bei den Bremsen, die zum gesamtportlichen Cityline passen. Vom leichten Antippen beim Ausrollen vor Ampeln bis zur messerscharf gewürzten Bremsung im Anflug auf Paßkehren haben die Wave-Scheiben den Rieju im Griff.

Die überlegene Fahrdynamik des Scooters liegt zu großen Teilen am vergleichsweise niedrigen Gewicht. Vollgetankt 161 kg sind ein halber Zentner weniger als die Konkurrenz und machen sich stetig bemerkbar: beim Rangieren, Beschleunigen, Bremsen.

Ausstattung: Die heute so wichtige Steckdose ist an Bord, und zwar im Handschuhfach. Doch den Stauraum nahmen die Entwickler leider auf die leichte Schulter, ins Helmloch passen nur zwei möglichst flache Jethelme, definitiv kein einziger Integralhelm. Wertvoller Platz im Heck wird vom Akku besetzt, dabei bewiesen die Elektriker mit der pfiffigen Anordnung



diverser Relais in der Helmfachseitenwand ihre Kreativität. Ein Topcase ist also Pflicht, zumal der Cityline mit 189 kg erfreulich viel Zuladung erlaubt.

Fazit:

Toller Motor und prächtiges Fahrwerk. Rieju bereichert die 300er Klasse mit einem interessanten Scooter.

Es gibt sie noch, die guten Dinge. Nach diesem Motto von manufactum, dem Kaufhaus der guten Kundschaft legt Rieju eine Kleinserie des Malaguti Madison auf Kiel

Plus

Fahrleistungen, Laufkultur, Leise, Verbrauch, Fahrwerk, Handling, Ergonomie, Zuladung

Minus

Stauraum, Licht

TECHNISCHE DATEN

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 75,0 x 63,0 mm, Hubraum 278 cm³. Obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile, Elektr. Saugrohr-Einspritzung, Saugrohr-Ø 30,0 mm, Verdichtung 11,0. G-Kat, Generator 180W, Batterie 12,0Ah

Leistung: 16,3 kW/22,2 PS bei 7.250/min, Drehmoment 23,8 Nm bei 5.750/min

Kraftübertragung: Fliehkraft. Trockenkupplung, stufenlose Variomatik. Zahnrad-Endgetriebe

Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Federweg 90 mm, Ø 36 mm, Triebsetzschwinge hinten, 2 Federbeine, Stach einstellbar, Federweg 100 mm.

Scheibenbremse vorn, Ø 240 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vom, 140/60-14 hinten

Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.090 mm, Lenkerbreite 780 mm, Sitzhöhe 830 mm, Trittbretthöhe 330 mm, Radstand 1.410 mm, Gewicht vollgetankt 161 kg, Radlastverteilung vlh 42/58%, Zuladung 189 kg, Tankinhalt 10,0 L

Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht 2xHS1 3SB5 W. 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer. beleuchtetes Helmfach, Handschuhfach, Windschild, Bordsteckdose, Diebstahlöse. Cockpit mit Tacho. Uhr. Tankuhr. Kühlwasserthermometer. Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler, Multidisplay

Service: alle 4.000 km



Das Bordwerkzeug läßt Riejus Praxisnähe aufblitzen, Leider passen nur zwei sehr flache Jethelme untern Sitz.



Den gleichen Auspufftopf verwendete bereits Malaguti, So ein feistes Heck im Ufo-Style traut sich heute keiner mehr.

ENMOTO FAHRZEUGHANDELS GMBH

Straßgangerstrasse 433A
8054 Graz - Austria
Email: info@enmoto.at
Tel. +43 (0) 316 711044
Fax +43 (0) 316 711044-6

SERVICE

[Kontaktformular](#)
[Fzg Papiere verloren? Typenschein-Duplikat. Hier klicken...](#)