

MRT 50



MANUEL DE PROPRIÉTAIRE
OWNER'S MANUAL
MANUAL DEL PROPIETARIO

Bienvenu! welcome! Bienvenido!



*GARANTIE CONSTRUCTEUR D' 1 AN (PIÈCES ET MAIN D'OEUVRE). ONE YEAR OF WARRANTY (PARTS AND MANPOWER). UN AÑO DE GARANTÍA (M.O. Y PIEZAS).

MANUAL DEL PROPIETARIO

MRT 50 - MRT SM 50

MRT 50 PRO - MRT SM 50 PRO



RIEJU

Start the rocket.

RIEJU S.A. agradece la confianza que usted ha depositado en nuestra firma y le felicita por su buena elección.

Los modelos MRT 50 / MRT SM 50 / MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO son el resultado de la larga experiencia de RIEJU en competición, desarrollando vehículos de altas prestaciones.

Este Libro de Propietario tiene el objetivo de indicar el uso y mantenimiento de su vehículo, rogamos lea detenidamente las instrucciones e información que le damos a continuación.

Le recordamos que la vida del vehículo depende del uso y mantenimiento que usted le dé, y que el mantenerlo en perfectas condiciones de funcionamiento reduce el coste de las reparaciones.

Este manual hay que considerarlo como parte integrante del ciclomotor y debe permanecer en el equipamiento base incluso en el caso de cambio de propiedad.

Para cualquier eventualidad, consulte al concesionario RIEJU que le atenderá en todo momento.

Recuerde que para un correcto funcionamiento de su ciclomotor, **exigir recambio original.**

ÍNDICE

	Pág.		Pág.
Descripción del ciclomotor	4	Comprobaciones rutinarias	14
Identificación del ciclomotor	5	- Freno delantero	14
Elementos principales del ciclomotor	6	- Freno trasero	15
- Llaves	6	- Bomba y pastillas de freno	15
- Instrumentos e indicadores	6	- Puño de acelerador	16
- Conmutadores de manillar	9	- Luces y señales	16
- Maneta de embrague	10	- Neumáticos	16
- Palanca de freno delantero	10	Funcionamiento y puesta en marcha del motor . .	17
- Pedal de freno trasero	10	- Puesta en marcha del motor	17
- Pedal de cambio	10	- Rodaje	18
- Depósito de aceite	11	- Aceleración	18
- Depósito de gasolina	11	- Para frenar	18
- Grifo de gasolina	12	- Parada	19
Revisiones antes del funcionamiento	13	- Pedal de cambio	19
		Carburador	19

	Pág.		Pág.
Suspensión anterior	20	Especificaciones y características técnicas	31
Suspensión posterior	20	Lista Distribuidores Oficiales	36
Sistema de refrigeración	21		
Revisión de bujía	22		
Filtro de aire	23		
Tensado y lubri.cadena transmisión	25		
Lubricación y engrase	27		
Limpieza y almacenamiento	28		
Operaciones de mantenimiento	30		

DESCRIPCIÓN DEL CICLOMOTOR

Este ciclomotor incorpora un motor MINARELLI monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración líquida, y admisión por láminas.

Su cilindrada es de 49,7 centímetros cúbicos, con un diámetro de émbolo de 40,3 mm. y una carrera de 39 mm.

El encendido se efectúa a través de un volante electrónico y bobina de A.T. de 85 W y 12 Voltios. Embrague de discos múltiples de acero y de fricción con muelles de presión constante, sumergidos en baño de aceite.

El motor va anclado sobre un chasis tipo perimetral de gran resistencia, con rodamientos de dirección de tipo cónico.

La suspensión delantera en los modelos MRT y MRT SM 50 consta de una horquilla hidráulica con barras de 37 mm. de diámetro. En los modelos de variable PRO, consta de una horquilla invertida hidráulica con barra de 40 mm. En los modelos MRT y MRT SM 50 la suspensión trasera consta de un amortiguador hidráulico de gran resistencia y comodidad. La suspensión trasera en los modelos de variable PRO consta de un amortiguador anclado a un sistema progresivo de bieletas (Progresive Racing System) que proporciona gran suavidad de funcionamiento. En los modelos con variable PRO, además, incorporan un amortiguador a gas con regulación de la precarga del muelle.

El freno de disco delantero es de un diámetro de 220 mm. de acero inoxidable y de 180 mm. con pinza radial. En los modelos MRT50 y MRT SM 50. En los modelos con variable PRO el disco delantero es de 260 mm. y trasero de 220 mm con una pinza radial de doble pistón.

IDENTIFICACIÓN DEL CICLOMOTOR

Sobre el chasis se encuentra grabado el número de identificación de su ciclomotor.

El número que figura troquelado sobre la parte derecha de la pipa de dirección, nos será útil para todos los efectos (Certificado de características, seguros, Matricula, etc..), y deberá ser citado para cualquier sugerencia o reclamación, así como para solicitar piezas de recambios.



ELEMENTOS PRINCIPALES DEL CICLOMOTOR

LLAVES

Con este modelo se entrega un juego de llaves, las cuales sirven para la cerradura de contacto. Estas llaves van unidas por una lengüeta, en la cual va grabado el número de serie de las mismas. Se recomienda guardar en lugar seguro para disponer en cualquier momento del número de la llave en caso de pérdida.

INSTRUMENTO E INDICADORES

1-. Interruptor principal o llave de contacto

El interruptor principal o llave de contacto dispone de tres posiciones: posición desconectado, posición de contacto para el arranque del motor y una tercera posición de conexión del sistema de alumbrado de la máquina.

2-. Velocímetro

El velocímetro lleva incorporado el cuentakilómetros

4-. Indicador de punto muerto

Este indicador se enciende cuando la palanca de cambio se encuentra en una posición neutral, es decir, en punto muerto

5-. Indicador de temperatura

Este indicador es de gran importancia ya que puede indicarnos un aumento excesivo de temperatura, bien por poca refrigeración, o por el contrario un nivel demasiado bajo de líquido refrigerante en el radiador.

6-. Indicador de reserva de aceite

Este indicador se enciende cuando el nivel de aceite de mezcla de motor está bajo, es decir, cuando alcanza el nivel de reserva. Es de vital importancia que cuando se encienda se efectúe el rellenado lo antes posible, ya que en caso de quedarse sin aceite de mezcla el motor, produciría daños importantes en el grupo motor.

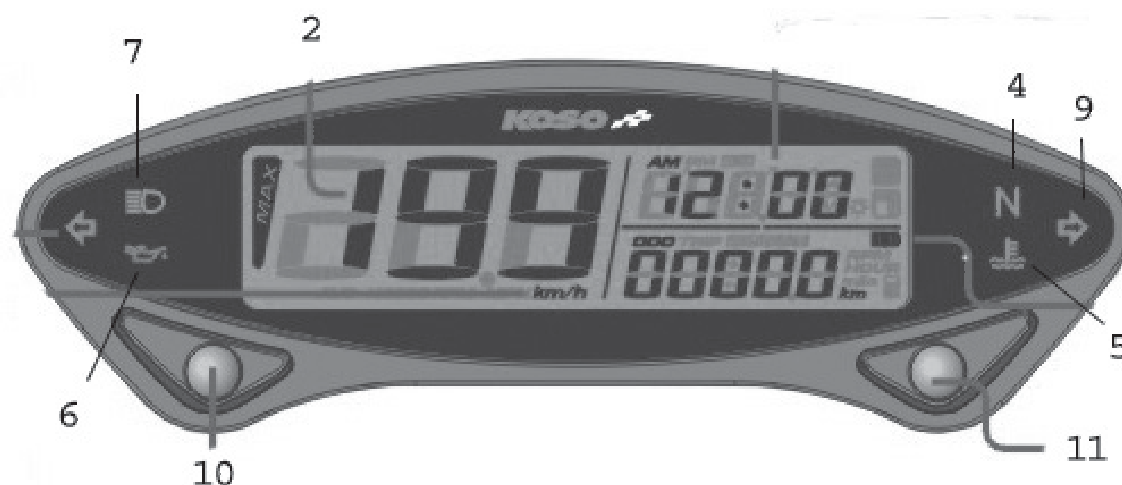


7-. Indicador de luz larga

Este indicador se enciende cuando las luces largas están encendidas.

9-. Indicadores de dirección

Este indicador se enciende cuando accionamos los intermitentes de dirección.



10 / 11-. Botones Acceso Menú Display

Modelos Enduro:

- Desarrollo de Rueda: 1912
- RPM: 0
- Pulsos Sensor: 3

Modelos SM:

- Desarrollo de Rueda: 1854
- RPM : 0
- Pulsos Sensor: 3

NOTA : Pulsar los botones 10/11 a la vez durante 5" para acceder al menú de configuración

INSTRUCCIONES



SIGNIFICADO DE LAS MARCAS:

Puede obtener detalles de la instalación con la información que se encuentra detrás de la marca

Algunos procesos se deben seguir para evitar afectaciones causadas por la incorrecta instalación



PULSAR



PULSAR 3 SEGUNDOS

1 Instrucciones de las funciones

Velocímetro

- Rango de visualización: 0-360km/h (0-225 MPH)
- Unidades de visualización: km/h o MPH

Luces indicadoras

- Luz de carretera (Azul) ◦
- Indicador de dirección (Verde) ◦
- Nivel aceite (Rojo) ◦
- Indicador Neutro (Verde) ◦
- Indicador de dirección (Verde) ◦
- Indicador de Temperatura-Alarma (Rojo) ◦

Cuentakilómetros

- Rango de visualización: 0-99999 km (millas), se reinicia automáticamente después de 99999 km (millas)
- Unidad de visualización: 1 km (milla)

Cuentakilómetros de viaje

- Rango de visualización: 0-999.9 km (millas), se reinicia automáticamente después de 999.9 km (millas)
- Unidad de visualización: 0.1 km (milla)



Botón de Selección

- Pulse el Botón de Selección en la pantalla principal para cambiar entre el modo 12/24 horas, registrar velocímetro, cronógrafo y velocidad máxima

- Reloj: MODO 12/24

- Cronógrafo: Registra el tiempo de prueba según la distancia de configuración

- Velocímetro: Registra la velocidad media y la velocidad máxima

- Voltímetro: Rango de visualización: 4 niveles

Botón de Ajuste

- Pulse el Botón de Ajuste en la pantalla principal para cambiar entre ODO, Trip A/B, Total Hour meter, Hour meter A/B
- Pulse y mantenga el Botón de Ajuste 3 segundos en la pantalla Trip A/B para inicializarlo
- Pulse y mantenga el Botón de Ajuste 3 segundos en la pantalla Hour meter A/B para inicializarlo

2 Selección de funciones

Instrucciones de la función del Botón de Ajuste

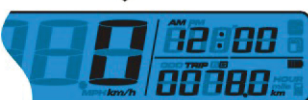


- En la pantalla principal pulse el **Botón de Ajuste** una vez para cambiar la función ODO (cuentakilómetros) a TRIP (viaje)

- En la pantalla principal mantenga el **Botón de Ajuste** 3 segundos para cambiar la unidad de velocidad de km a milla



- Pulse el **Botón de Ajuste** para cambiar de TRIP A a TRIP B
- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Ajuste** para inicializar el TRIP A



- Pulse el **Botón de Ajuste** para cambiar de TRIP A a TRIP B
- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Ajuste** para inicializar el TRIP B



- Pulse el **Botón de Ajuste** para cambiar de Total HOUR meter a HOUR meter A



- Pulse el **Botón de Ajuste** para cambiar de HOUR meter A a HOUR meter B
- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Ajuste** para inicializar el HOUR meter A



- Pulse el **Botón de Ajuste** para volver de HOUR meter B a la pantalla principal
- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Ajuste** para inicializar el HOUR meter B



- La pantalla principal

Instrucciones de la función del Botón de Selección



- Pulse el **Botón de Selección** en la pantalla principal para cambiar de Reloj a Cronógrafo

- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Selección** para cambiar el modo de 12 a 24 horas y viceversa



Recuerde que si selecciona el modo a 24 horas, entonces el símbolo AM / PM no se mostrará



- Pulse el **Botón de Selección** para cambiar de Cronógrafo a Registro de Velocidad
- Pulse y mantenga 1 segundo el **Botón de Selección** para inicializar el Cronógrafo



- Pulse el **Botón de Selección** para volver de Registro de Velocidad a la pantalla principal

- Pulse y mantenga 3 segundos el **Botón de Selección** para inicializar el Registro de Velocidad



La Velocidad Media y la Velocidad Máxima se muestran con rotación de 3 segundos



- La pantalla principal

3 Para entrar en el Modo Configuración

● Instrucciones de la función Botón de Ajuste + Botón de Selección x 3



- En la pantalla principal, pulse el **Botón de Ajuste + Botón de Selección x 3** para entrar la circunferencia del neumático y el Ajuste del punto de detección (para cambiar los diferentes tamaños de neumático)



- Circunferencia del neumático y Ajuste del punto de detección
- Pulse el **Botón de Ajuste** para entrar la Circunferencia del neumático

● La Circunferencia del neumático



- Ejemplo. La Circunferencia del neumático es de 1.300 mm
- Pulse el **Botón de Ajuste** para mover el dígito que desea cambiar

NOTA

El Rango de la Circunferencia del neumático: 300 a 2.500 mm. En este ajuste el dígito se mueve de izquierda a derecha



Puede establecer la válvula como el punto inicial y final para medir la Circunferencia del neumático con una cinta métrica



- Ejemplo. Queremos establecer la Circunferencia del neumático de 1.000 mm a 1.300 mm
- Pulse el **Botón de Selección** para cambiar el ajuste
- Pulse el **Botón de Ajuste** 3 veces para entrar al Ajuste del punto de Detección

● Ajuste del Punto de Detección



- Ejemplo. Queremos establecer el Punto de Detección en 6
- Pulse el **Botón de Selección** para mover el dígito que desea cambiar

NOTA

El Rango del Punto de Detección: 1 a 6 puntos. En este ajuste el dígito se mueve de izquierda a derecha



- Ejemplo. Cambiamos el Punto de Detección de 1 a 6
- Pulse el **Botón de Ajuste** para volver a la pantalla de la Circunferencia del neumático y el Ajuste del punto de Detección



- Cambia la pantalla de **00** a **01**
- Pulse el **Botón de Ajuste** para entrar el Ajuste del Reloj (Hour)



- Pulse el **Botón de Selección** para entrar el Ajuste del Reloj (Hour)

● Ajuste del Reloj (Hour)



- Ejemplo. Quiere establecer la hora en 14
- Pulse el **Botón de Selección** para seleccionar la hora que quiere cambiar

NOTA

Rango del ajuste: 0 a 24 H

La secuencia del movimiento del cursor: Hora > dígito-decena del minuto > dígito-unidad del minuto



- Ejemplo. Ahora establece la hora de 0:00 a 14:00
- Pulse el **Botón de Ajuste** para entrar el Ajuste del Reloj (Minute)

● Ajuste del Reloj (Minute)



- Ejemplo. Quiere establecer el minuto en 14:05
- Pulse el **Botón de Selección** para seleccionar el minuto que quiere cambiar

NOTA

Rango del ajuste: 0 a 59 minutos



- Ejemplo. Ahora establece el minuto de 14:00 a 14:05
- Pulse el **Botón de Ajuste** para volver a la pantalla de Ajuste de Reloj



- Cambia la pantalla de **01** a **02**

- Pulse el **Botón de Selección** para cambiar a la pantalla de Ajuste de la Distancia para el Cronógrafo



- Pulse el **Botón de Ajuste** para entrar el Ajuste de la Distancia para el Cronógrafo

● Ajuste de la Distancia para el Cronógrafo



- Ejemplo. Ajuste de la Distancia para el Cronógrafo de 300 a 350

- Pulse el **Botón de Ajuste** para volver a la pantalla de Ajuste del Cronógrafo



- Ejemplo. Para establecer la Distancia para el Cronógrafo a 350

- Pulse el **Botón de Selección** para cambiar el ajuste

NOTA

El Rango de la Distancia para el Cronógrafo es de 100 m a 2000 m



- Cambia de **02** a la pantalla principal
- En la pantalla del Cronógrafo, pulse el **Botón de Ajuste** para volver a la pantalla principal
- Pulse y mantenga el **Botón de Ajuste** 3 segundos para volver a la pantalla principal



- La pantalla principal

CONMUTADORES DE MANILLAR

1-.Conmutador de intermitencia Consta de tres posiciones: En la posición central está desactivada; accionar a la derecha para cuando se gira a la derecha y accionar a la izquierda para cuando se gira a la izquierda. Notar que el botón siempre retorna a la posición central.

No olvide desconectarlo después de haber realizado el giro, presionando el botón en su estado de reposo central.

2-.Conmutador de bocina Accionar el botón para tocar el claxon.

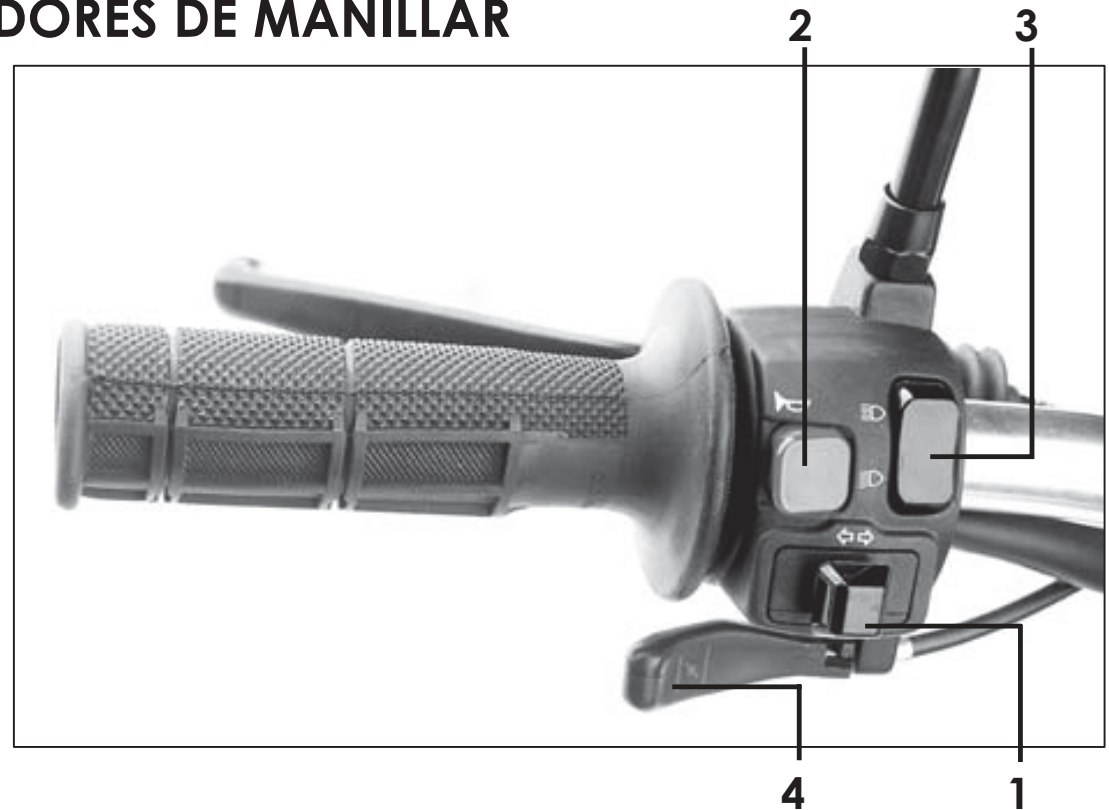
3-.Conmutador de luces

Consta de dos posiciones: En la inferior el faro está en posición corta y en la superior el faro está encendido con las luces largas. Para encender el sistema de alumbrado se debe llevar la llave de contacto a la posición de alumbrado.

4-.Mando de starter

Cuando el motor se encuentra frío es necesario accionar el starter para arrancar.

ATENCIÓN: Una vez el motor esté a la temperatura normal de funcionamiento, soltar la palanca de starter a su posición de reposo, ya que podría provocar el mal funcionamiento del motor.



MANETA DE EMBRAGUE

La palanca de embrague está situada en la parte izquierda del manillar. Para accionarla, apretar la maneta hacia el puño o manillar.

PALANCA DE FRENO DELANTERO

La palanca de freno delantero está situada en la parte derecha del manillar. Para accionar dicho freno, apretar la palanca hacia el manillar.

PEDAL DE FRENO TRASERO

El pedal de freno trasero, está en el lado derecho del ciclomotor. Para accionarlo presione con el pie hacia abajo.

PEDAL DE CAMBIO

Está situado bajo la parte izquierda del motor, se acciona con el pie acompañándolo por todo su recorrido, dejándolo volver a su posición de reposo antes de cambiar de nuevo la marcha. Para introducir la primera se aprieta el pedal pisando hacia abajo. Para entrar las otras marchas elevar la palanca hacia arriba levantándola con la punta del pie.



DEPÓSITO DE ACEITE

Situado en la parte izquierda del vehículo, delante del depósito de gasolina, a la altura del radiador, para acceder al mismo, desenroscar el tapón y llenar de aceite. La capacidad del depósito es de 1,2 litros.

Nunca lo debemos dejar vacío de aceite, pues sería preciso hacer un purgado de la bomba de aceite, para sacar el aire de su interior. En caso de quedarse sin aceite, el motor griparía inmediatamente con graves consecuencias técnicas y económicas para el usuario. RIEJU recomienda usar aceite CASTROL TTS Injection System.

DEPÓSITO DE GASOLINA

Para acceder al depósito, abrir por medio del tapón del depósito, haciéndolo girar en sentido contrario a las agujas del reloj.

Recuerde que debe usarse siempre gasolina sin aceite.

La capacidad del depósito de combustible es de 6.3 litros.



GRIFO DE GASOLINA

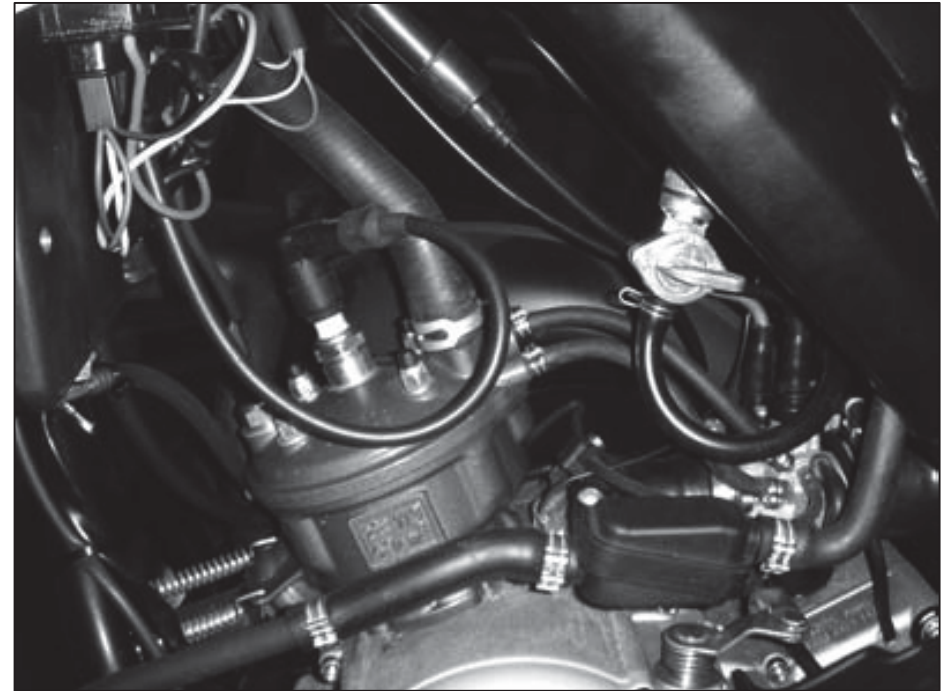
El grifo de gasolina está colocado en la parte izquierda del vehículo, por debajo del depósito de combustible.

Tiene tres posiciones:

OFF: Con la palanca en esta posición, el combustible no pasará. Coloque la palanca en esta posición cuando el motor no esté funcionando.

ON: Con la palanca en esta posición, el combustible pasa al carburador. La conducción normal se realiza con la palanca en esta posición.

RES: Esta posición es la de RESERVA. Si se queda sin combustible mientras conduce teniendo la palanca en posición "ON", gire la palanca a esta posición. Llenar el depósito lo antes posible, luego, es importante no olvidarse de girar la palanca a "ON".



REVISIONES ANTES DEL FUNCIONAMIENTO

Comprobar los siguientes puntos antes del uso de su ciclomotor.

Elemento a comprobar

Depósito aceite Luces e indicadores
Freno delantero y trasero Puño acelerador
Depósito gasolina
Neumáticos
Intermitentes Embrague
Cadena de transmisión

Comprobaciones

Comprobar nivel y rellenar en caso necesario
Verificar si funcionan correctamente
Comprobar juego y funcionamiento
Comprobar juego, regular y lubricar si es necesario
Comprobar nivel y llenar en caso necesario
Comprobar la presión desgaste y estado
Comprobar si funcionan correctamente
Comprobar juego, y funcionamiento
Comprobar la tensión y estado

Las comprobaciones antes del uso, deben realizarse cada vez que el vehículo sea utilizado. Una verificación completa no requiere más de unos minutos. Si durante las comprobaciones se verifica alguna anomalía, debe ser reparada antes de utilizar el ciclo- motor.

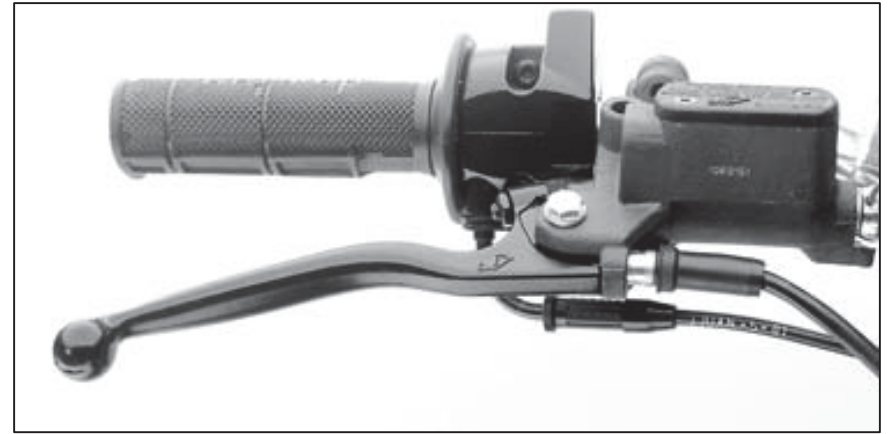
COMPROBACIONES RUTINARIAS

FRENO DELANTERO

La frenada delantera la efectuaremos a través de un freno de disco accionado con una pinza y bomba hidráulica. La superficie de frenado debe estar exenta de aceite y suciedad para asegurar un perfecto funcionamiento. Si por cualquier causa nos vemos obligados a vaciar y llenar el líquido de frenos, para ello proceder de la siguiente forma: Quitar el tapón de la bomba, echar líquido hasta casi llenarlo.

A continuación aflojar el tornillo de sangrado, colocan- do un tubo transparente en dicho tornillo.

Es conveniente que dicho tubo lo introduzcamos en un recipiente a fin de no derramar el líquido. Una vez colo- cado el líquido en la bomba y el sangrador flojo, darle espacio a la maneta hasta que el líquido baje y conse- guir que por el tubito colocado salga líquido sin burbu- jas de aire. En este momento cerrar el sangrador y colo- car el líquido hasta la mitad del depósito. Cerrar el tapón, y accionar hasta que frene correctamente



Tornillo sangrado

FRENO TRASERO

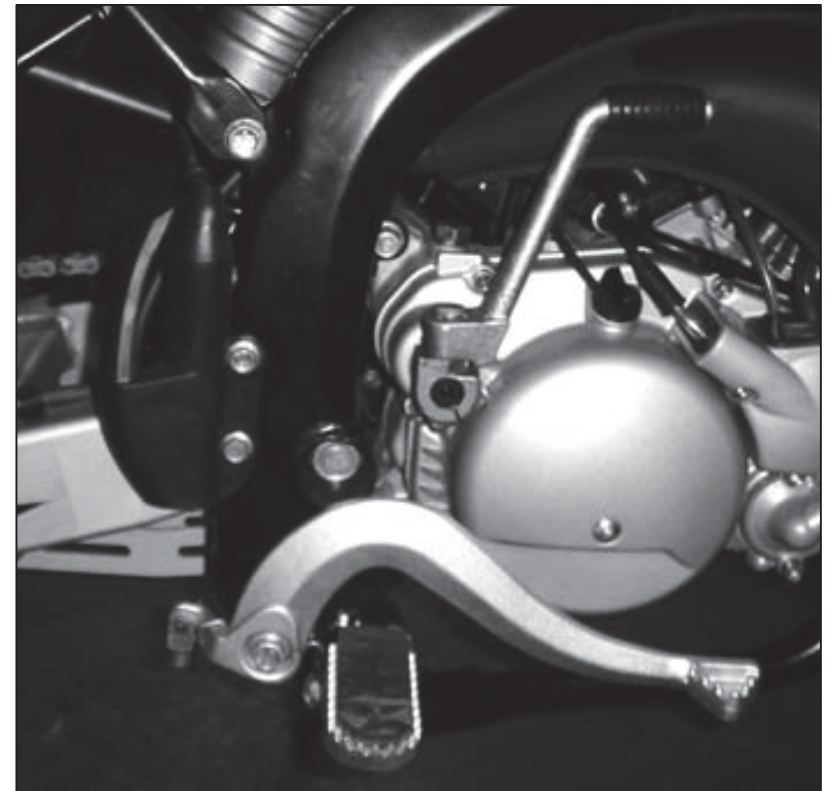
Controlar periódicamente que el nivel de aceite no des- cienda nunca debajo de la marca inferior del vaso situa- do por encima de la bomba de freno y debajo de la placa portanúmeros lateral trasera derecha. Para el relleno usar exclusivamente aceite hidráulico para frenos. Cuando haga la carrera en vacío proceder a la purga de la instalación en uno de nuestros servicios.

BOMBA Y PASTILLAS DE FRENO

Asegurarse que el nivel de líquido de freno es correcto, en caso contrario, añadir líquido. Si las pastillas de freno de la pinza hidráulica están gastadas, substituir por otras nuevas.

Espesor mínimo del Ferodo de pastillas ha de ser 2 mm.

Recuerde siempre que estas operaciones deben ser efectuadas por un servicio oficial RIEJU



PUÑO DE ACELERADOR

Comprobar si funciona correctamente haciendo girar el puño y verificando si el juego libre es correcto.

El puño debe retroceder con fuerza al soltar el acelerador.

LUCES Y SEÑALES

Revisar la luz de cruce y carretera, los intermitentes, piloto trasero, indicadores de reserva de aceite y gasolina, asegurándonos que todo funciona correctamente.



NEUMÁTICOS

La presión de los neumáticos influye directamente en la estabilidad y confort de la máquina, en el espacio de frenado, y sobre todo en la seguridad del usuario, por tanto, verificar la presión de inflado. Verificar que la llanta no esté descentrada, así como el desgaste del neumático. No sobrecargar el vehículo ya que además de perder estabilidad, aumenta el desgaste de los neumáticos.

ATENCIÓN: Cuando la presión es muy alta, los neumáticos dejan de amortiguar, transmitiendo directamente los golpes y

sacudidas al chasis y manillar, afectando negativamente en la seguridad y confort.

PRESIONES		
Neumático	Delantero	Trasero
MRT	1,7 Kg/Cm ²	1,8 Kg/Cm ²
MRT-SM	1,8 Kg/Cm ²	1,9 Kg/Cm ²

FUNCIONAMIENTO Y PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Es muy importante conocer su vehículo a fondo, así como su funcionamiento.

ATENCIÓN: Recuerde que no debe dejar el motor en marcha en un recinto cerrado, pues los gases tóxicos del escape podrían provocar graves consecuencias de salud.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Abrir el grifo de gasolina.

Si el motor está frío accionar el dispositivo de starter.

Girar la llave de contacto según el sentido horario, comprobar si el motor está en punto muerto, cerrar completamente el puño del acelerador y accionar la palanca de puesta en marcha.

Transcurridos unos segundos desde la puesta en marcha, desaccionar el starter.

A continuación apretar la palanca de embrague y entrar la primera marcha, soltar progresivamente la palanca de embrague a la vez que se acelera suavemente.

No acelerar a fondo ni hacer girar el motor a un elevado número de vueltas hasta que el motor esté suficientemente caliente.

ATENCIÓN:

Antes de partir debemos calentar siempre el motor y nunca acelerar fuertemente con el motor en frío. Así aseguraremos una mayor duración del motor.

RODAJE

El período más importante de la vida de su ciclomotor es el que se encuentra entre el kilómetro 0 y los 500 Kms. Por esta razón le rogamos que lea cuidadosamente las siguientes instrucciones.

Durante los primeros 500 Kms. No debe sobrecargar el ciclomotor ya que el motor es nuevo y las distintas partes del motor se desgastan y pulen entre sí, hasta su funcionamiento perfecto.

Durante este período debe evitarse el uso prolongado del motor a unas altas revoluciones, o en condiciones que pudieran ocasionar un calentamiento excesivo.

ACELERACIÓN

La velocidad puede ajustarse abriendo o cerrando el acelerador. Girando hacia atrás aumenta la velocidad y girando hacia delante disminuimos la velocidad.

PARA FRENAR

Cerrar el puño de gas, accionar los frenos delantero y trasero a la vez aumentando la presión progresivamente.

ATENCIÓN:

Las frenadas bruscas pueden ocasionar derrapadas o rebotes.

PARADA

Cerrar el puño de gas, accionar ambos frenos simultáneamente y cuando el vehículo ha reducido su velocidad apretar a fondo la palanca de embrage. Para parar el motor, quitar el contacto por medio de la llave.

Una vez el motor está parado cerrar siempre el grifo de gasolina.

PEDAL DE CAMBIO

Está situado bajo la parte izquierda del motor, se acciona con el pie acompañándolo por todo su recorrido, dejándolo volver a su posición de reposo antes de cambiar de nuevo la marcha. Para introducir la primera se aprieta el pedal hacia abajo, para entrar las otras elevar la palanca hacia arriba con la punta del pie.

CARBURADOR

Es una de las partes más influyentes en el buen rendimiento del motor, pues en él se realiza la mezcla de gasolina-aire, por ello, una mala carburación significa un mal rendimiento del motor, a la vez que puede dañar la parte térmica del motor. Así pues es conveniente revisar el reglaje del mismo a través de un Taller Autorizado RIEJU

SUSPENSIÓN ANTERIOR

La suspensión anterior consta de una horquilla hidráulica, dotada de los medios más avanzados en cuanto a tecnología y diseño.

Horquilla MRT / MRT SM 50

Barras de Ø 37 mm.

Capacidad de aceite: 245 c.c. por barra

Tipo aceite recomendado: CASTROL OIL FORK SAE 15W/20

Horquilla MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO

Horquilla invertida Barras de Ø 40 mm.

Capacidad de aceite: 325 c.c. por barra

Tipo aceite recomendado: CASTROL OIL FORK SAE 10W



**Tuerca regulación
MRT PRO/MRT SM PRO**

SUSPENSIÓN POSTERIOR

La suspensión posterior está formada por un basculante de tubo rectangular anclado a un monoamortiguador hidráulico.

El modelo MRT PRO / MRT SM PRO equipa un monoamortiguador hidráulico asistido por gas con botella y con regulación de la precarga del muelle a través de la tuerca situada debajo del muelle del amortiguador, a través del sistema progresivo de bieletas PRS (Progressive Racing System)

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

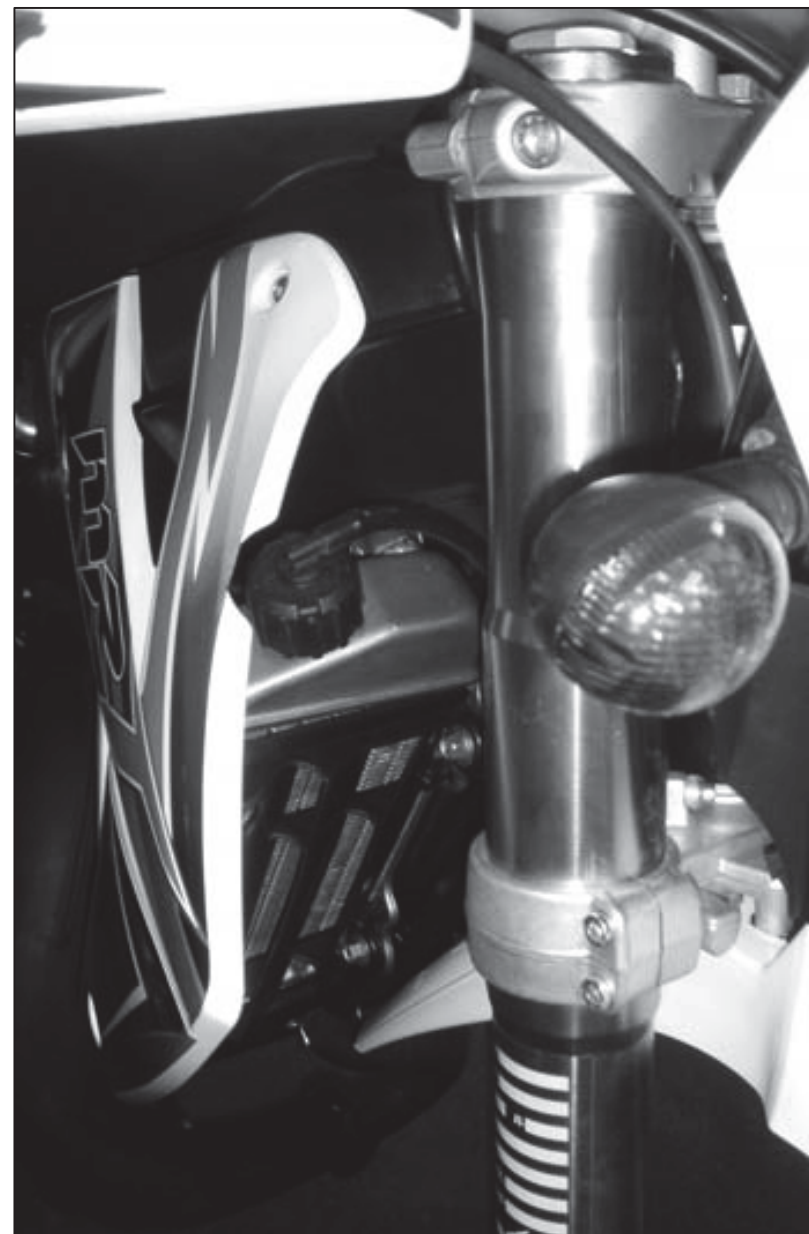
En la parte frontal derecha del ciclomotor se encuentra, tras la rejilla de protección, el radiador, de gran poder de enfriamiento.

La única precaución a tener en cuenta es comprobar que se encuentre lleno en su totalidad, pues de esta manera tendremos asegurado que el fluido refrigerante realiza todo el circuito.

Para verificar el nivel de líquido levantar el tapón del radiador y reponer si fuera necesario.

ATENCIÓN: No abrir nunca el tapón del radiador con el motor caliente, porque el líquido hirviendo puede salir a presión peligrosamente.

Es muy aconsejable usar líquido anticongelante de circuito cerrado. De esta forma evitaremos la congelación del agua con el consiguiente peligro de gripajes y roturas de las aletas de la bomba. En su defecto se aconseja utilizar temporalmente agua destilada, pues la cal del agua corriente podría dañar el radiador.

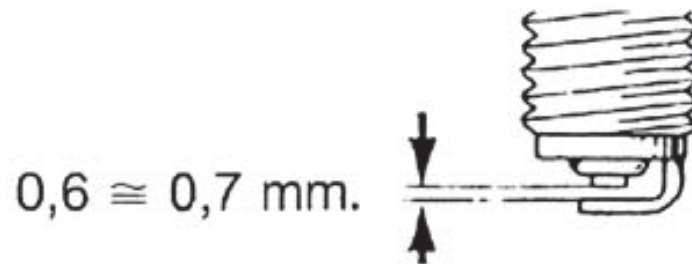


REVISIÓN DE BUJÍA

La bujía es un importante componente del motor y resulta fácil de inspeccionar. Extraiga e inspeccione periódicamente la bujía porque el calentamiento y los depósitos de carbonilla la deterioran lentamente. Si el electrodo está excesivamente erosionado o si la carbonilla u otros depósitos son excesivos, cambie la bujía por una del tipo y grado térmico recomendado:

NGK BR 9 ES

Antes de montar cualquier bujía, medir la separación entre electrodos con una galga de espesor y ajustar según las especificaciones. La separación entre electrodos es de 0,6~0,7 mm.

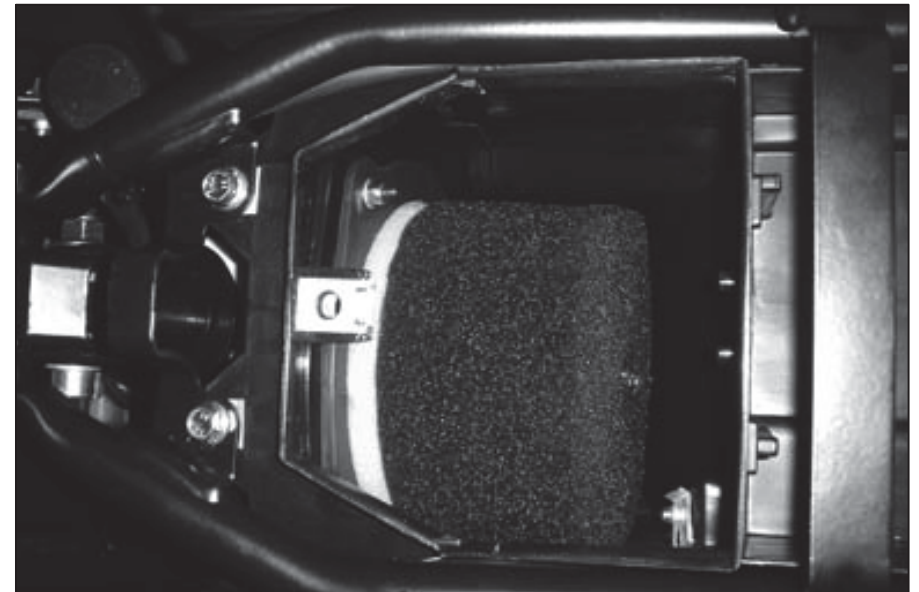


Al instalar la bujía limpiar siempre la superficie de asiento de la arandela, impidiendo de esta forma que entren restos dentro de la cámara de combustión. Enroscar la bujía a mano, procurando que enrosque suavemente y acabar de apretar entre $\frac{1}{8}$ y $\frac{1}{4}$ vuelta con la llave adecuada.

FILTRO DE AIRE

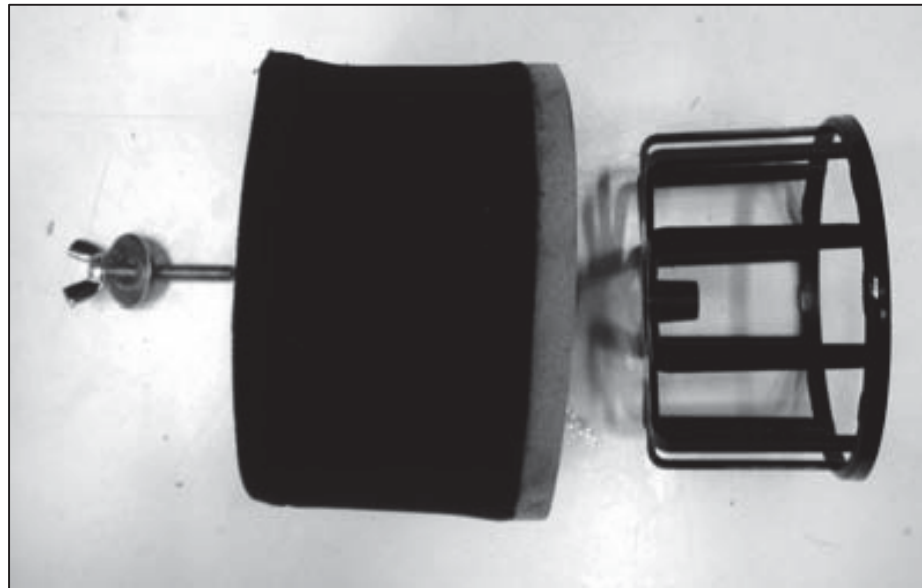
El buen funcionamiento y durabilidad de los órganos del motor, biela, pistón, segmentos, rodamientos del cigüeñal, e incluso cilindro, depende en buena medida del buen estado de limpieza y engrase del filtro de aire.

Para acceder al filtro de aire, desmontar el asiento de la moto quedando libre acceso a la caja de filtro. Quitar la tapa de la caja sujeta por un tornillo y extraer el cuerpo del filtro.



Para proceder a la limpieza de la espuma filtrante, separar ésta del soporte plástico y lavar con disolvente específico para limpieza de espumas de filtro.

Una vez esté el filtro totalmente seco proceder al montaje de manera inversa al desmontaje, procurando previamente engrasar el filtro con aceite especial para tal efecto. Para ello, echar unas gotas de aceite específico, escurriendo posteriormente la cantidad sobrante para que quede el aceite totalmente repartido. Proceder a su posterior colocación procurando que quede perfectamente en su alojamiento, pues de lo contrario podría entrar aire sin filtrar, provocando graves consecuencias para su máquina. El filtro del aire debe ser limpiado en los períodos indicados. Debe ser limpiado más frecuentemente si el ciclomotor es utilizado en zonas polvorientas o húmedas.



TENSADO Y LUBRICACIÓN CADENA TRANSMISIÓN

Para corregir la tensión de la cadena, actuar en el eje de la rueda trasera, procurando trabajar siempre en el punto de máxima tensión de la cadena. Girar la rueda trasera varias vueltas y comprobar la tensión en varios puntos para encontrar el punto más tenso, tirando del tensor hacia abajo para evitar que actúe mientras se realiza el control.

Tolerancia cadena 35-45 mm.

Tensor regulación



Procurar no tensar en exceso la cadena ya que puede producir daños al motor y a la transmisión; mantener la tensión de la cadena dentro de los límites especificados en los esquemas adjuntos.

Una mala alineación de cadena y rueda puede provocar una salida de cadena, así como problemas de estabilidad en la máquina.

Periódicamente es necesario una limpieza y engrase de la cadena. La cadena está formada por muchas piezas que trabajan unas con otras. Si no se mantiene correctamente la cadena, se desgastará rápidamente, por lo tanto, es muy aconsejable engrasar la cadena periódicamente, por medio de aceite especial de engrase de cadenas.

Previo a la lubricación es necesaria una limpieza de la cadena para sacar la suciedad y el barro de la cadena con un cepillo o un paño y luego aplicar el lubricante entre las placas laterales, y en todos los rodillos centrales.

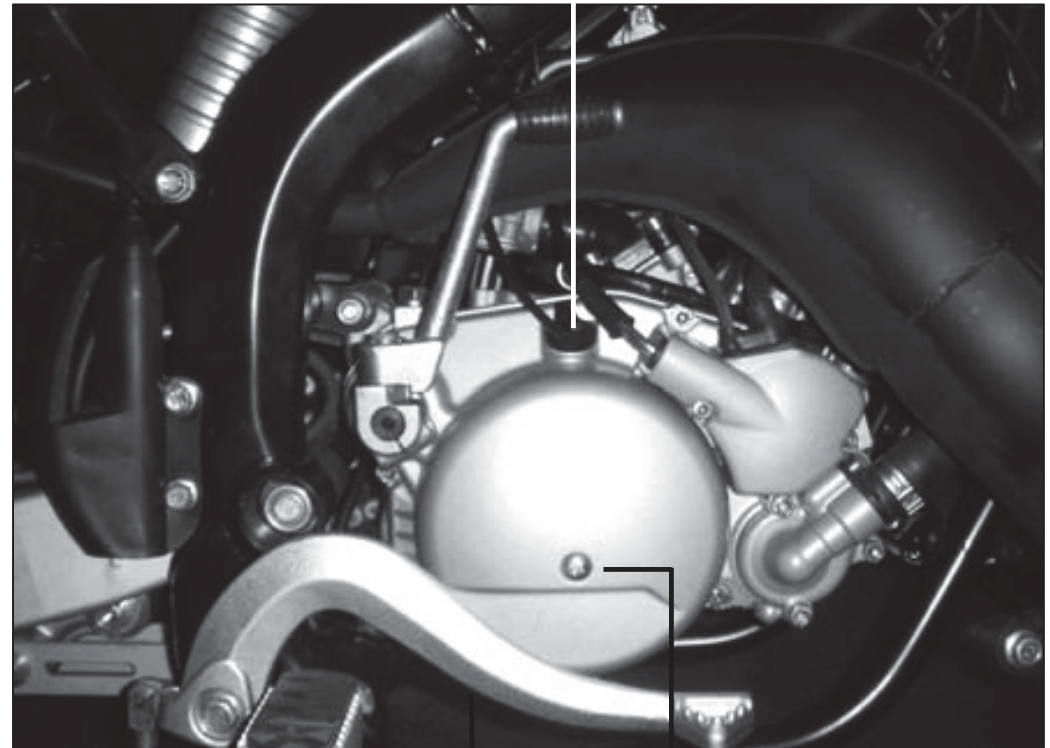
LUBRICACIÓN Y ENGRASE

La lubricación del cambio y embrague se efectúa por barboteo del aceite que se encuentra en el interior del cárter. Cambio y embrague son lubricados bajo la acción del mismo aceite, siendo el aceite recomendado un CASTROL MTX SAE 10W 30, con una capacidad total de 820 c.c.

El vaciado del cárter se efectúa mediante el tornillo de drenaje situado en la parte inferior derecha del motor. Se recomienda realizar el cambio de aceite cuando el motor todavía está caliente, pues de esta forma el cárter quedará más limpio a la vez que el aceite saldrá con más facilidad por estar más fluido. Quitando el tornillo de drenaje esperaremos a que se vacie completamente.

Una vez vacío colocar el tornillo nuevamente en su alojamiento y proceder al llenado retirando el tapón del orificio de llenado, hasta que el aceite salga por el agujero de nivel, o bien echando la cantidad de 750 c.c., ya que si no se abre el motor, siempre quedan de 50 a 70 c.c. en su interior.

Tapón llenado



Tornillo drenaje

Tornillo nivel

LIMPIEZA Y ALMACENAMIENTO

LIMPIEZA. La limpieza frecuente y completa del vehículo, no sólo dará realce a su aspecto sino que, mejorará también su rendimiento y prolongará, al mismo tiempo, la vida útil de sus componentes.

En zonas cercanas al mar o bien de alta montaña donde se utilice sal en las carreteras, se recomienda una limpieza del vehículo tras su uso para evitar la corrosión por efectos de la sal. Es importante realizar una correcta limpieza en aquellos puntos donde se acumule la sal.

1. Antes de limpiar:

- a) Tapar la entrada del tubo de escape para impedir que entre agua en su interior.
- b) Asegúrese que la bujía y los distintos tapones están bien instalados.

2. Si el motor está muy sucio, grasiento, aplicarle un desengrasante. No aplicar desengrasante a los ejes de rueda ni a la cadena, pues quitaríamos la capa protectora.

3. Quitar el desengrasante y la suciedad, utilizando una manguera de regar pero sólo con la presión indispensable.

ATENCIÓN: Rieju no se hace responsable de la utilización de elementos desengrasantes que man- chen o deterioren elementos del vehículo.

Rieju no se hace responsable de los posibles daños y desperfectos por la utilización de agua a presión para la limpieza del vehículo.

4. Una vez quitada la suciedad, lavar todas las superficies con agua templada y jabón detergente suave. Para las zonas difíciles, acceder a ellas por medio de un cepillo de lavar el interior de las botellas o similar. 5. Enjuagar inmediatamente con agua fría y secar todas las superficies.

6. Limpiar el sillín con un compuesto de limpiatapicerías de vinilo, para conservarlo lustroso y flexible.

7. Terminada la limpieza, poner el motor en marcha y dejar que funcione al ralentí durante unos minutos. De esta forma conseguiremos secar completamente las piezas, dejando al mismo tiempo libre de humedad las distintas conexiones.

ALMACENAMIENTO. El almacenamiento de la máquina por tiempo prolongado, exige diversos cuidados contra el deterioro. Una vez limpio el vehículo prepárese para su almacenamiento de la manera siguiente:

1. Drenar el depósito de combustible, tubos y la cuba del carburador.

2. Lubricar todos los cables de los mandos.

3. Sacar la bujía y echar por el agujero de la culata una cucharada de aceite ME 10W30 y colocar de nuevo la bujía.

4. Tapar con una bolsa de plástico la salida del escape evitando la entrada de humedad.

OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	1ª REVISIÓN	2ª REVISIÓN	REV. CADA
	500 KMS.	3.500 KMS.	3.000 KMS.
Verificación sistema de frenos	▪	▪	▪
Verificación nivel aceite transmisión	Cambiar	▪	Cambiar
Verificar tensión y desgaste cadena	▪	▪	▪
Verificar suspensiones	▪		▪
Verificar, ajustar y engrasar mandos y cables	▪	▪	▪
Verificar tensión radios ruedas y descentrado	▪	▪	▪
Limpiar y engrasar filtro aire	▪	▪	▪
Revisar y ajustar carburador	▪		▪
Verificar y ajustar bujía o cambiar	▪	▪	▪
Controlar tornillería y tuerca chasis - plásticos	▪		▪
Verificar sistema eléctrico	▪		▪
Controlar desgaste segmentos			▪
Controlar niveles agua radiador	▪	▪	▪
Verificar sistema de escape			▪
Verificar funcionamiento bomba aceite	▪		▪

ESPECIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Modelo	MRT / MRT - SM
Dimensiones: Longitud total Anchura total Altura total Altura del sillín Distancia entre ejes Distancia mínima al suelo	2150 mm. / 2070 mm. 800 mm. / 800 mm. 1165 mm. / 1145 mm. 890 mm. / 870 mm. 1405 mm. / 1380 mm. 310 mm. / 288 mm.
Peso en seco:	85 Kg.
Motor: Tipo Num. Marchas Marca Modelo Cilindros, disposición Cilindrada Diámetro x Carrera Sistema de arranque Sistema lubricación Tipo aceite	MRT / MRT – SM 2 tiempos 6 velocidades Minarelli AM 6 (EU 2) 1 inclinado hacia delante 49,7 c.c. 40,3 x 39 mm Por palanca Por bomba 2tiempos inyección CASTROL TTS

Aceite de la transmisión: Tipo Cantidad	CASTROL MTX SAE 10W 30 820 c.c.
Filtro del aire	Goma espuma tipo húmedo
Combustible: Tipo Capacidad del depósito	Gasolina sin plomo 95 6,3 L
Carburador	Dellorto PHBN 16 HS
Bujía: Tipo Separación electrodos	NGK BR 9 ES 0,6 - 0,7 mm
Tipo embrague	Multidisco en baño de aceite
Transmisión primaria Corona embrague Piñón de ataque Relación de transmisión	$Z = 71$ $Z = 20$ $1 : 3,55$
Transmisión secundaria Piñón salida motor Plato de arrastre Relación de transmisión Cadena	$Z = 11$ $Z = 52$ $1 : 4,36$ 420 x 132 pasos

CAMBIO DE VELOCIDADES				
Velocidad	Árbol primario	Árbol secundario	Relación cambio	Relación salida
1ª	Z = 12	Z = 36	1 : 3,00	1 : 10,65
2ª	Z = 16	Z = 33	1 : 2,06	1 : 7,31
3ª	Z = 19	Z = 29	1 : 1,53	1 : 5,43
4ª	Z = 22	Z = 27	1 : 1,23	1 : 4,37
5ª	Z = 24	Z = 25	1 : 1,04	1 : 3,69
6ª	Z = 25	Z = 24	1 : 0,96	1 : 3,40

Suspensión: MRT 50 / MRT SM 50 Delantera Trasera		Horquilla hidráulica de Ø 37 mm. CASTROL OIL FORK 15W 20, 245 cc por barra. Amortiguador hidráulico.
MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Delantera Trasera		Horquilla hidráulica invertida Ø 40 mm. CASTROL OIL FORK 10W, 325 cc por barra. Amortiguador de gas con botella y regulación precarga muelle.

Frenos: MRT 50 / MRT SM 50 Delantero Trasero MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Delantero Trasero	De disco de 220 mm Ø De disco de 180 mm Ø De disco tipo Wave 260 mm Ø De disco tipo Wave 200 mm Ø
Neumáticos: MRT 50 / MRT 50 PRO Delantero Trasero MRT SM 50 / MRT SM 50 PRO Delantero Trasero	80/90 - 21, con cámara, 1'7 kg/cm ² 110/80 - 18, con cámara, 1'8 kg/cm ² 100/80 - 17, con cámara, 1'8 kg/cm ² 130/70 - 17, con cámara, 1'9 kg/cm ²
Equipo eléctrico: Encendido	Electrónico 12 v 85 w

Voltaje y potencia bombillas:

Faro

12 v 35/35 w

Piloto trasero

12 v 21/5 w

Tablero

12 v 1,2 w

Intermitentes

12 v 10 w

Alumbrado cuentakilómetros

12 v 1,2 w

MANUEL DE PROPRIÉTAIRE

MRT 50-MRT SM 50

MRT 50 PRO - MRT SM 50 PRO



RIEJU

Start the rocket.

français

S

RIEJU S.A. vous remercie de la confiance que vous lui témoignez et vous félicite de votre bon choix.

Une longue expérience dans le terrain de la compétition a permis à RIEJU de développer un véhicule de hautes prestations. Le résultat: les nouveaux modèles MRT 50/ MRT SM 50 / MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO.

Ce Livret du Propriétaire a pour but de vous informer sur l'usage et l'entretien du véhicule. Nous vous prions de lire attentivement les instructions et l'information que nous vous détaillons ci-après.

Nous vous rappelons que la durée de vie du véhicule dépend de son usage et de l'entretien qu'il reçoit, et que son entretien dans de parfaites conditions de fonctionnement réduit le coût des réparations.

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante du cyclomoteur et il doit être conservé dans l'équipement de base, même s'il y a un changement de propriétaire.

En cas d'incident, consultez le concessionnaire RIEJU, qui vous conseillera à tout moment.

de rechange d'origine.

N'oubliez pas que pour un fonctionnement correct de votre cyclomoteur, vous devez exiger des **pièces**

INDICE

Page

Description du cyclomoteur	4
Identification du cyclomoteur	5
Principaux éléments du cyclomoteur	6
- Clés	6
- Instruments et indicateurs	6
- Commutateurs du guidon	9
- Levier de l'embrayage	10
- Levier de frein avant	10
- Pédale de frein arrière	10
- Selecteur de changement de vitesse	10
- Réservoir d'huile	11
- Réservoir d'essence	11
- Robinet d'essence	12
Révisions avant le fonctionnement	13

Page

Vérifications habituelles	14
- Frein avant	14
- Frein arrière	15
- Bombe et Plaquettes de frein	15
- Poignée d'accélérateur	16
- Feux et signalisation	16
- Pneumatiques	16
Fonctionnement et mise en marche du moteur	17
- Mise en marche du moteur	17
- Rôdage	18
- Accélération	18
- Pour freiner	18
- Arrêt	19
- Pédale de changement de vitesse	19
Carburateur	19

	Page		Page
Suspension avant	20	Caractéristiques techniques	31
Suspension arrière	20		
Système de refroidissement	21		
Control de la bougie	22		
Filtre à air	23		
Tension et lubrification de la chaîne de transmission	25		
Lubrification et graissage	27		
Nettoyage et stockage	28		
Travaux d'entretien	30		

DESCRIPTION DU CYCLOMOTEUR

Ce cyclomoteur est équipé d'un moteur MINARELLI monocylindre à deux temps à refroidissement liquide, et admission par clapets. La cylindrée de son moteur est de 49,7 centimètres cubes, avec un diamètre d'alésage de 40,3 et une course de 39 mm.

L'allumage s'effectue grâce à un volant électronique et une bobine de Haute Tension de 85 W et 12 Volts. L'embrayage est à multidisques en bain d'huile avec ressorts de pression constante.

Le moteur est ancré sur un châssis périmétrique de une haute résistance, équipé de roulements coniques. Les modèles MRT et MRT SM 50 sont équipés d'une fourche hydraulique de 37 mm. de diamètre.

Les versions PRO, sont équipés d'une fourche inversée hydraulique de 40 mm.

L'amortisseur arrière des modèles MRT et MRT SM 50 est hydraulique et souple d'une grande résistance, pour un meilleur confort.

La suspension arrière des versions PRO, est un amortisseur équipé du système progressif de biellettes

«Progresive Racing System», qui apporte un fonctionnement très souple. Les modèles PRO, ont en plus, un amortisseur à gaz séparé avec régulateur de la pré-charge du ressort.

Le disque avant est de 220 mm.avec pince radiale en inox. et 180 mm arrière. pour les modèles MRT 50 et MRT SM 50.

Sur les PRO le disque avant est de 260 mm.avec pince radiale à double piston. L'arrière est de 220 mm.

IDENTIFICATION DU CYCLOMOTEUR

Le numéro d'identification de votre cyclomoteur est gravé sur le châssis.

Le numéro qui est gravé sur la partie droite du tube de direction, vous sera utile à tout effet (Certificat de caractéristiques, assurances, etc...), et devra être cité en cas de suggestion ou de réclamation, ainsi pour toutes demandes de pièces de rechanges.



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU CYCLOMOTEUR

CLÉS

Avec ce modèle vous est livré un jeu de clés, servant à la serrure de contact. Ces clés sont attachées par une languette, sur laquelle est gravé le numéro de série des clés. Il est recommandé de le garder dans un endroit sûr, pour pouvoir disposer du numéro de la clé en cas de perte, ou de vol.

INSTRUMENTS ET INDICATEURS

1-. Interrupteur principal ou clé de contact

L'interrupteur principal à clé de contact, dispose de trois positions: position déconnecté, position de contact pour le démarrage du moteur et une troisième position de connexion du système d'éclairage de la machine.

2-. Indicateur de vitesse

Le compteur kilométrique est incorporé à l'indicateur de vitesse.

4-. Indicateur de point mort

Cet indicateur s'allume lorsque le levier de changement de vitesse se trouve dans une position neutral, c'est-à-dire, en point mort.

5-. Témoin de température

Cet indicateur est très important étant donné qu'il peut indiquer une augmentation excessive de la température, qui peut être provoquée par un refroidissement insuffisant, ou par un niveau trop bas du liquide de refroidissement dans le radiateur.

6-. Témoin de niveau d'huile Cet indicateur s'allume lorsque le niveau d'huile du moteur est bas, c'est-à-dire, quand il atteint le niveau de réserve. Il est d'une importance vitale tel que, lorsque cet indicateur s'allume, vous devez remplir au plus vite le réservoir d'huile. S'il n'y a plus du tout d'huile de mélange dans le moteur, ce dernier pourrait être gravement endommagé et ne pourrai pas être pris en garantie.

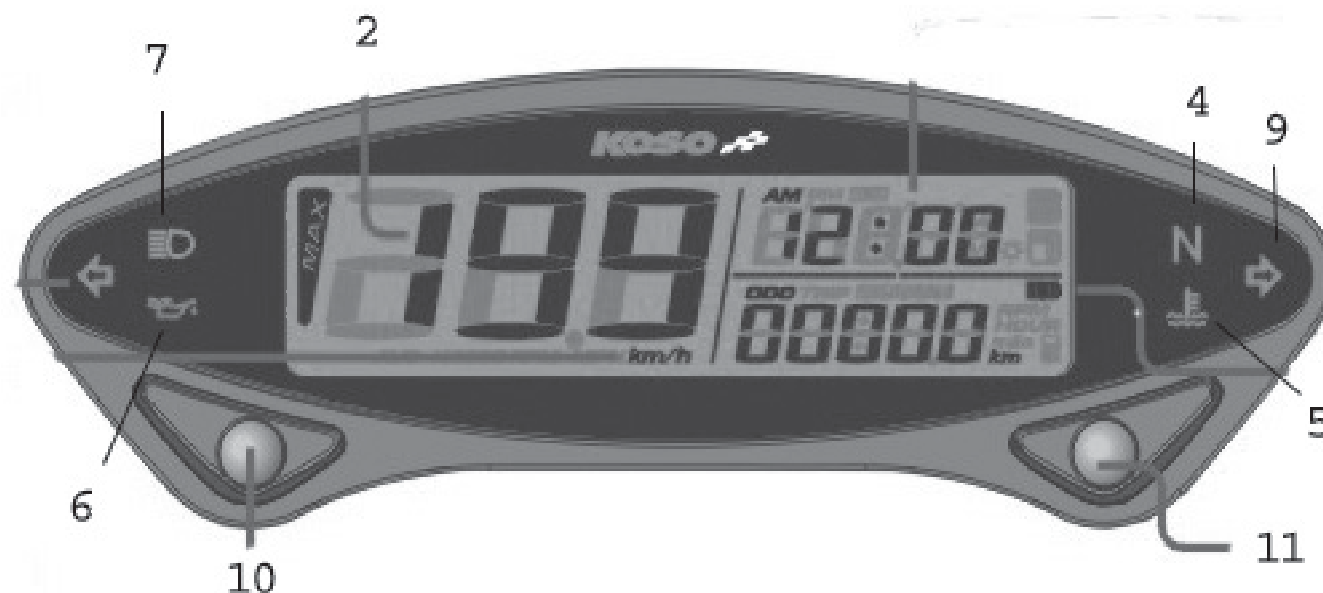


7-.Témoin de feux de route

Cet indicateur s'allume lorsque les feux de route sont allumés.

9-.Témoin de clignotant

Cet indicateur s'allume lorsqu'on met en marche les clignotants de direction..



10 / 11-. Boutons d'accès du menu Display

Modèles d'enduro:

- Le développement de Roue: 1912
- RPM: 0
- Pulses Capteur: 3

Modèles SM:

- Le développement de Roue: 1854
- RPM : 0
- Pulses Capteur: 3

NOTE: 10/11 Enfonceés simultanément 5 secondes pour accéder au menu de configuration.

COMMUTATEURS DU GUIDON

1-.Commutateur de clignotants

Il dispose de trois positions: Dans la position centrale il est désactivé; actionnez-le à droite lorsque vous tournez vers la droite et à gauche lorsque vous tournez à gauche. Remarquez que le bouton revient toujours à la position centrale.

2-.Commutateur de klaxon

Actionner le bouton pour klaxonner.

3-.Commutateur de feux

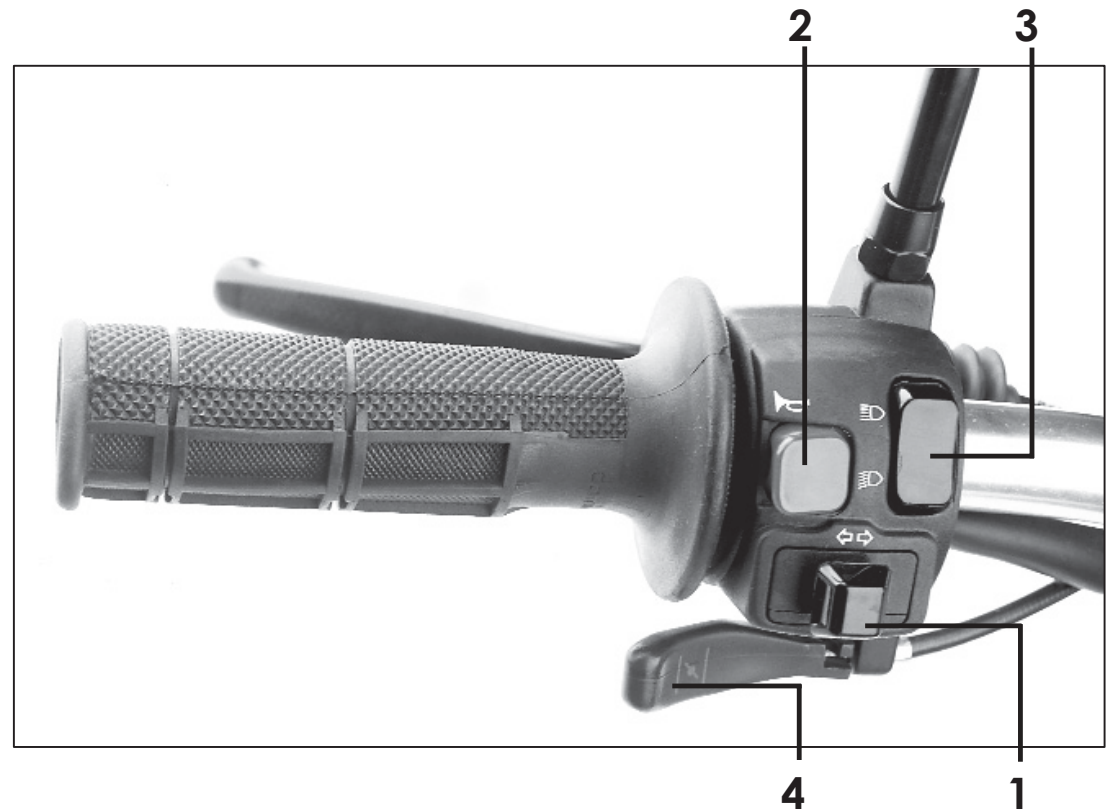
Il dispose de deux positions:

La position inférieure correspond aux feux de position et la position supérieure aux feux de route. Pour allumer le système de feux, la clé de contact doit être sur la position d'éclairage.

4-.Commande du starter

Quand le moteur est à froid il est nécessaire d'actionner le starter pour démarrer.

ATTENTION: Une fois que le moteur est à sa température normale de fonctionnement, il faut remettre le dispositif du starter à sa position de repos, sinon il pourrait provoquer un mauvais fonctionnement du moteur.



LEVIER D'EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage est situé sur la partie gauche du guidon. Pour l'actionner, appuyez sur le levier vers le guidon.

LEVIER DE FREIN AVANT

Le levier du frein avant est situé sur la partie droite du guidon. Pour actionner le frein, appuyez sur le levier vers le guidon.

PÉDALE DE FREIN ARRIÈRE

La pédale de frein arrière est située sur la partie droite du cyclomoteur. Pour l'actionner, faites pression avec le pied vers le bas.

SELECTEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE

Le selecteur de changement de vitesse est située sous la partie gauche du moteur. Il est actionné avec le pied. Pour mettre la première vous devez appuyer vers le bas. Pour passer les autres vitesses, levez le selecteur de changement de vitesse avec le pied.



RÉSERVOIR D'HUILE

Situé sur la partie gauche du véhicule, devant le réservoir d'essence, à la hauteur du radiateur. Pour accéder au réservoir d'huile, enlever le bouchon et remplir d'huile. La capacité du réservoir est de 1,2 litres.

Ne jamais laisser le réservoir d'huile vide, il faudrait purger la pompe à huile, pour envelopper l'air qui se trouve à l'intérieur. Si vous restez sans huile, le moteur gripperait immédiatement avec de graves conséquences techniques et économiques pour l'utilisateur. RIEJU recommande l'utilisation d'huile Injection System.

RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pour accéder au réservoir d'essence, ouvrir le bouchon du réservoir, en le faisant tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

N'oubliez pas d'utiliser toujours de l'essence sans huile. La capacité du réservoir d'essence est de 6,3 litres.



ROBINET D'ESSENCE

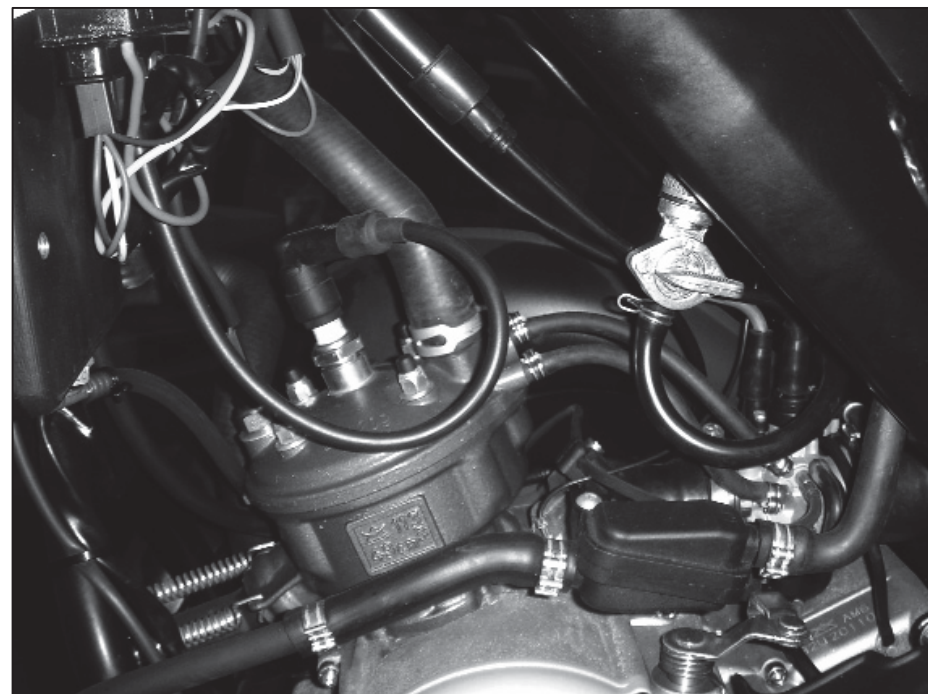
Le robinet d'essence est situé dans la partie gauche du véhicule, au-dessous du réservoir d'essence.

Il dispose de trois positions:

OFF: Avec la manette dans cette position, l'essence ne passera pas. Placez la manette dans cette position lorsque le moteur ne fonctionne pas.

ON: Avec la manette dans cette position, l'essence arrive au carburateur. La conduction normale se réalise avec la manette dans cette position.

RES: Cette position est celle de la RÉSERVE. Si vous restez sans essence lorsque vous conduisez avec la manette positionnée sur ON, tournez la manette sur la position RES. Remplissez le réservoir d'essence au plus vite, et après, n'oubliez pas de remettre la manette sur la position ON.



RÉVISIONS AVANT LE FONCTIONNEMENT

Vérifier les points suivants avant l'usage du cyclomoteur.

Élément à vérifier

Réservoir d'essence
Feux et indicateurs
Frein avant et arrière
Poignée accélérateur
Réservoir d'essence
Pneumatiques
Clignotants
Embrayage
Chaîne de transmission

Vérifications

Vérifier le niveau et remplir si nécessaire
Vérifier s'ils fonctionnent correctement
Vérifier jeu et fonctionnement
Vérifier jeu, régler et lubrifier si nécessaire
Vérifier niveau et remplir si nécessaire
Vérifier la pression et l'état
Vérifier s'ils fonctionnent correctement
Vérifier jeu et fonctionnement
Vérifier la tension et l'état

Les vérifications doivent être faites avant l'usage du véhicule et chaque fois qu'il va être utilisé. Une vérification complète se fait en quelques minutes.

Si pendant les vérifications vous trouvez une anomalie, celle-ci doit être réparée avant d'utiliser le cyclomoteur.

VÉRIFICATIONS HABITUELLES

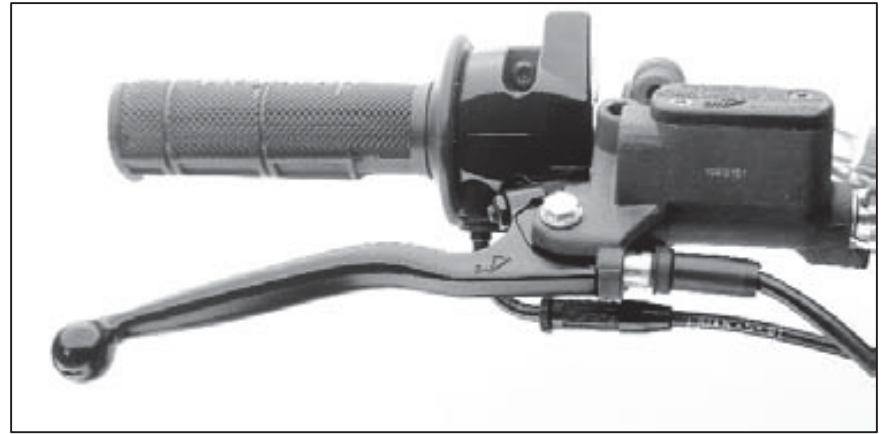
FFREIN AVANT

Le freinage s'effectue au moyen d'un frein à disque actionné avec un étrier et un maître cylindre hydraulique. Sur le disque de frein il ne doit pas y avoir d'huile ni de saletés pour assurer un fonctionnement parfait. Si vous êtes obligés de vider et remplir le liquide de freins, vous devrez procéder de la façon suivante:

Envelez le bouchon du maître cylindre, versez du liquide jusqu'à ce qu'il soit presque plein.

Ensuite, desserrez la vis de durite, en mettant un tube transparent dans cette vis.

Il est important d'introduire l'extrémité de ce tube dans un récipient afin de ne pas verser de liquide. Une fois que vous aurez mis le liquide dans le maître cylindre (la vis de durite est desserrée), appuyez lentement sur la manette jusqu'à ce que le liquide descende et veillez à ce que du liquide sans bulles d'air sorte par le tube (que vous avez mis). C'est le moment de serrer la vis de durite et de remplir le réservoir (de liquide) jusqu'à la moitié. Fermez le bouchon et actionner la manette du frein jusqu'à ce que vous sentiez que le véhicule freine parfaitement.



Vis de durite

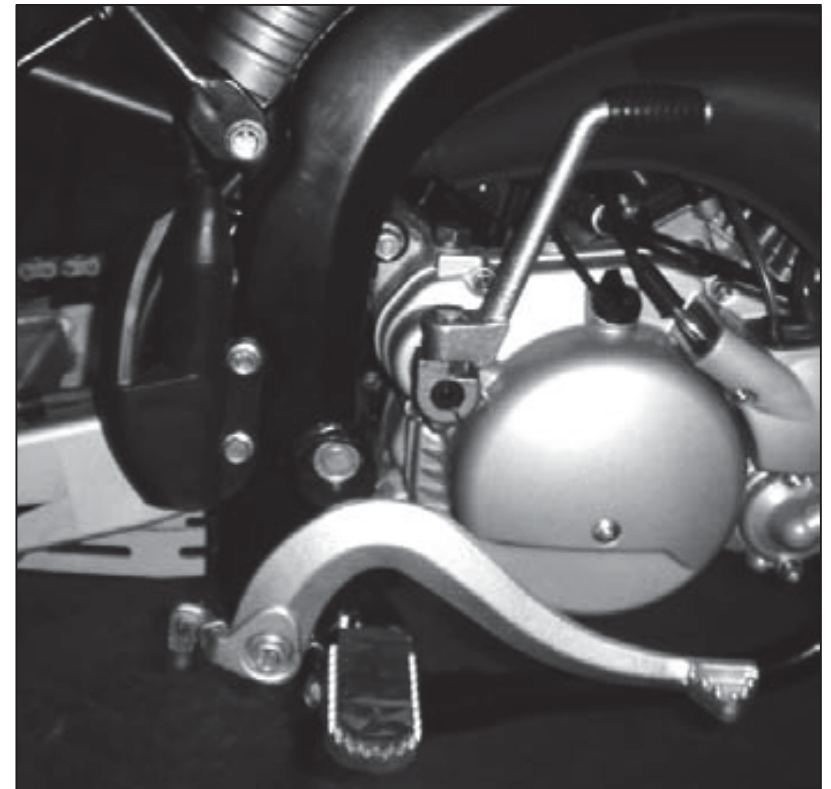
FREIN ARRIÈRE

Contrôler périodiquement que le niveau de liquide ne descende jamais en-dessous de la marque inférieure du vase situé sur le maître cylindre et au-dessous du carter latéral arrière droit. Pour remplir utiliser exclusivement du liquide hydraulique pour freins. Lorsque vous faites la course à vide procéder à la purge de l'installation chez votre concessionnaire.

BOMBE ET PLAQUETTES DE FREIN

Assurez-vous que le niveau de liquide de frein est correct; s'il ne l'est pas, ajoutez du liquide. Si les plaquettes de freins de l'étrier hydraulique sont usées, changez-les. L'épaisseur minimum des plaquettes de frein doit être de 2 mm.

N'oubliez pas que toutes ces opérations doivent être effectuées par votre concessionnaire RIEJU.



POIGNÉE DE L'ACCÉLÉRATEUR

Vérifier qu'il fonctionne correctement, en faisant tourner la poignée et en vérifiant si le jeu libre est correct.

La poignée doit revenir avec force à sa position initiale lorsque vous lâchez l'accélérateur

FEUX ET SIGNALISATION

Vérifiez les feux de position et de route, les clignotants,

le pilote arrière, les indicateurs de réserve d'huile

et d'essence, en vous assurant que tout fonctionne correctement.



PNEUMATIQUES

La pression des pneumatiques influe directement sur la stabilité et le confort de la machine, sur la distance de freinage, et surtout sur la sécurité de l'utilisateur, c'est pourquoi il est important de vérifier la pression des pneumatiques.

Vérifier que la jante ne soit pas décentrée et que le pneu ne soit pas trop usé. Ne pas surcharger le véhicule car, en plus de risquer de perdre l'équilibre, cela augmente l'usure des pneumatiques.

PRESSION		
Pneus	Avant	Arrière
MRT	1,7 Kg/Cm ²	1,8 Kg/Cm ²
MRT-SM	1,8 Kg/Cm ²	1,9 Kg/Cm ²

ATTENTION: Quant la pression est trop importante,

les pneus n'amortissent pas, et transmettent directement les coups et les secousses au châssis et au guidon, affectant négativement la sécurité et le confort.

FONCTIONNEMENT ET MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Il est très important de bien connaître son véhicule, ainsi que son fonctionnement.

ATTENTION: Vous ne devez pas laisser le moteur allumé dans un habitacle fermé, car les gaz toxiques d'échappement peuvent provoquer de graves conséquences en cas d'inhalation.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Ouvrir le robinet d'essence.

Si le moteur est froid, actionnez le dispositif du starter.

Tournez la clé de contact selon le sens des aiguilles d'une montre, vérifiez que le moteur est au point mort, fermez complètement la poignée de l'accélérateur et actionnez le kick de mise en marche.

N'oubliez pas que le moteur de démarrage électrique ne doit pas tourner pendant plus de cinq secondes par essai.

Quelques secondes après la mise en marche, arrêter le starter en désactivant le dispositif.

Ensuite appuyez sur la manette de l'embrayage et mettez la première vitesse, laissez aller progressivement la manette de l'embrayage et, en même temps, accélérez doucement.

Ne pas accélérer à fond ni faire tourner le moteur à haut régime tant que le moteur n'est pas suffisamment chaud.

ATTENTION:

Avant de partir, il est important de toujours chauffer le moteur et ne jamais accélérer fort avec le moteur à froid. Ainsi vous assurez à votre moteur une plus grande longévité.

RODAGE

La période la plus importante de la vie de votre cyclomoteur est celle qui se trouve entre 0 et 500 kms. C'est pourquoi nous vous prions de lire attentivement les instructions suivantes.

Pendant les premiers 500 kms, vous ne devez pas surcharger le moto car le moteur est neuf et les différentes parties du moteur s'usent et se polissent entre elles, jusqu'à un fonctionnement parfait. Durant cette période, vous devez éviter l'usage prolongé du moteur à haut régime, ou dans des conditions qui peuvent provoquer un échauffement excessif du moteur.

ACCELÉRATION

La vitesse peut être ajustée en ouvrant ou en fermant l'accélérateur. En tournant vers l'arrière vous augmentez la vitesse et en tournant vers l'avant, vous réduisez la vitesse.

POUR FREINER

Fermez la poignée de gaz, actionnez les freins avant et arrière à la fois, en augmentant progressivement la pression.

ATTENTION:

Si vous freinez brusquement vous pouvez dériver.

ARRÊT

Fermez la poignée de gaz, actionnez les freins simultanément et lorsque le véhicule a réduit sa vitesse, appuyez à fond sur le levier de l'embrayage. Pour arrêter le moteur, arrêter le contact en enlevant la clé, ou appuyez sur le coupe circuit.

Une fois que le moteur est arrêté, fermez toujours le robinet d'essence.

PÉDALE DE CHANGEMENT DE VITESSE

Elle est située sous la partie gauche du moteur, elle s'actionne avec le pied, qui l'accompagne tout le long de son parcours, et en la relâchant pour qu'elle puisse revenir à sa position de repos avant de charger à nouveau de vitesse. Pour passer la première vitesse, vous devez appuyez sur la pédale vers le bas; pour les autres vitesses, vous devez pousser la pédale vers le haut avec la pointe du pied.

CARBURATEUR

C'est une des parties qui a une grande influence sur le rendement du moteur; c'est dans le carburateur que se réalise le mélange d'essence-air. C'est pourquoi, une mauvaise carburation signifie un mauvais rendement du moteur, qui peut endommager la partie thermique du moteur. Il est important de vérifier le réglage du carburateur chez un concessionnaire RIEJU.

SUSPENSION AVANT

La suspension avant se compose d'une fourche hydraulique au design moderne et d'une technologie très avancée.

Fourche MRT / MRT SM 50

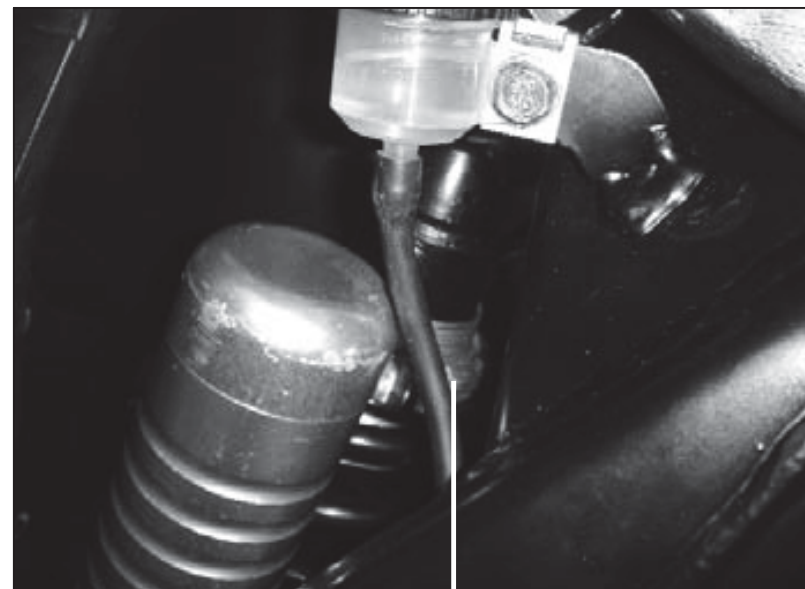
Tubes de Ø 37 mm.

Capacité d'huile: 245 c.c. par barre Type d'huile recommandée: SAE 15W/20

Fourche MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO

Tubes de Ø 40 mm.

Capacité d'huile: 325 c.c. par barre Type d'huile recommandée: SAE 10W



SUSPENSION ARRIÈRE

MRT PRO/MRT SM PRO

L'écrou regulation

La suspension arrière est composée d'un bras oscillant rectangulaire ancré par un mono amortisseur hydraulique.

Les modèles MRT PRO / MRT SM PRO sont équipés d'un mono amortisseur hydraulique à gaz avec bouteille séparée, et d'un régulateur de pré-charge du ressort au réglage manuel, ainsi que du système progressif de biellette PRS (Progressive Racing System).

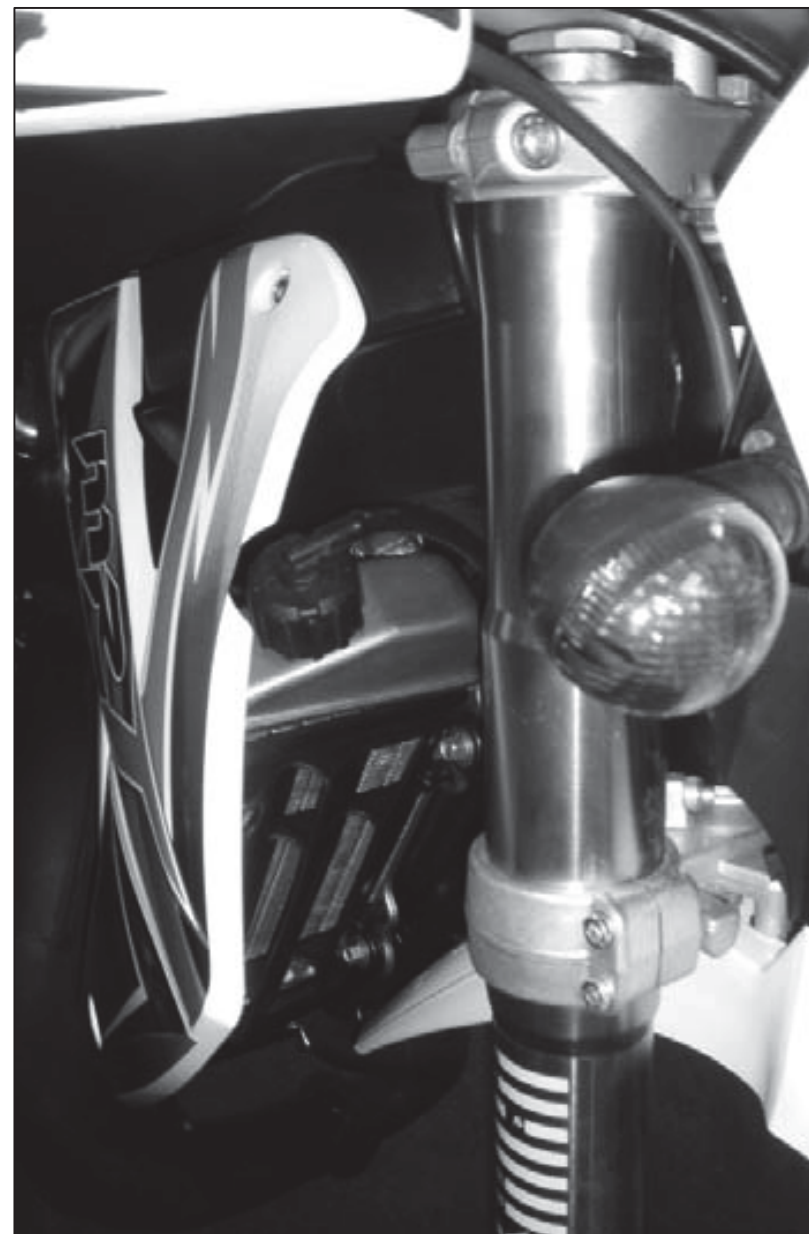
SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Dans la partie frontale droite du cyclomoteur se trouve, derrière la grille de protection, le radiateur de refroidissement.

Il faut prendre soin de vérifier qu'il soit complètement plein, pour s'assurer que le liquide réfrigérant réalise tout le circuit.

Pour vérifier le niveau de liquide, levez le bouchon du radiateur et en remettre si nécessaire.

ATTENTION: Ne jamais ouvrir le bouchon du radiateur si le moteur est chaud, car le liquide bouillant peut sortir à cause de la pression (très dangereux!!). Il est recommandé d'utiliser un liquide antigel. Ainsi on éviterons la congélation de l'eau, ce qui serait très dangereux (grippages et cassures). Si vous ne disposez pas de liquide antigel, vous pouvez utiliser temporairement de l'eau distillée (l'eau courante peut endommager le radiateur).

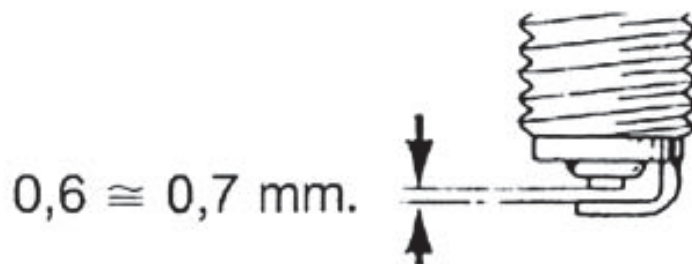


CONTROLE DE LA BOUGIE

La bougie est un composant très important du moteur très facile à contrôler. Il faut enlever et vérifier périodiquement la bougie parce que l'échauffement et les dépôts la détériorent lentement. Si l'électrode est excessivement érodée ou si la suie ou d'autres dépôts sont excessifs, vous devez changer la bougie contre une du type et degré thermique recommandé:

NGK BR 9 ES

Avant de monter une bougie, mesurez l'espace entre les électrodes avec une cale et vérifiez que l'écartement soit bien compris entre 0,6 et 0,7 mm.

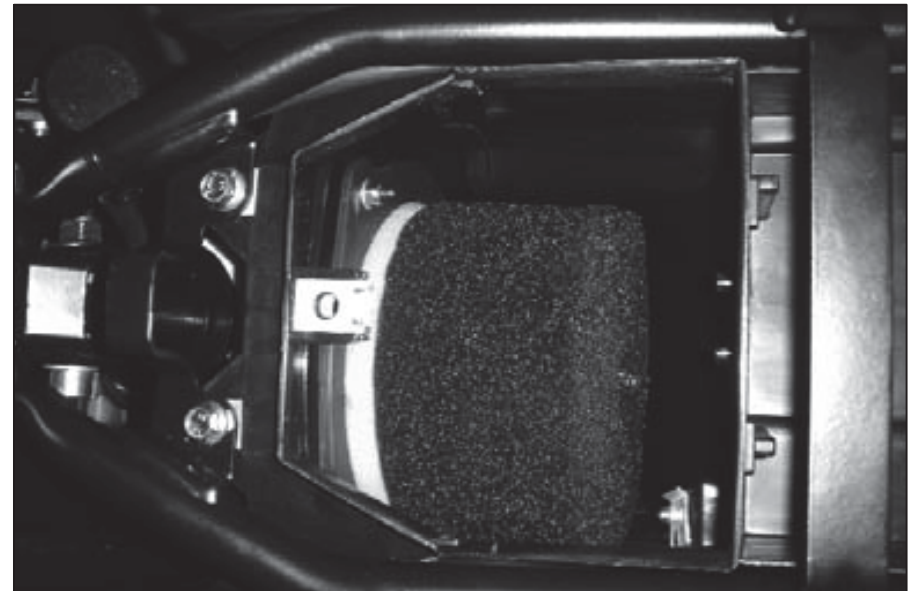


Lorsque vous installez la bougie, nettoyez toujours la surface de la rondelle, pour éviter que des restes et des saletés rentrent dans la chambre de combustion. Vissez la bougie à la main, en essayant de la visser doucement et finir de serrer entre $\frac{1}{8}$ et $\frac{1}{4}$ tour avec une clé appropriée.

FILTRE À AIR

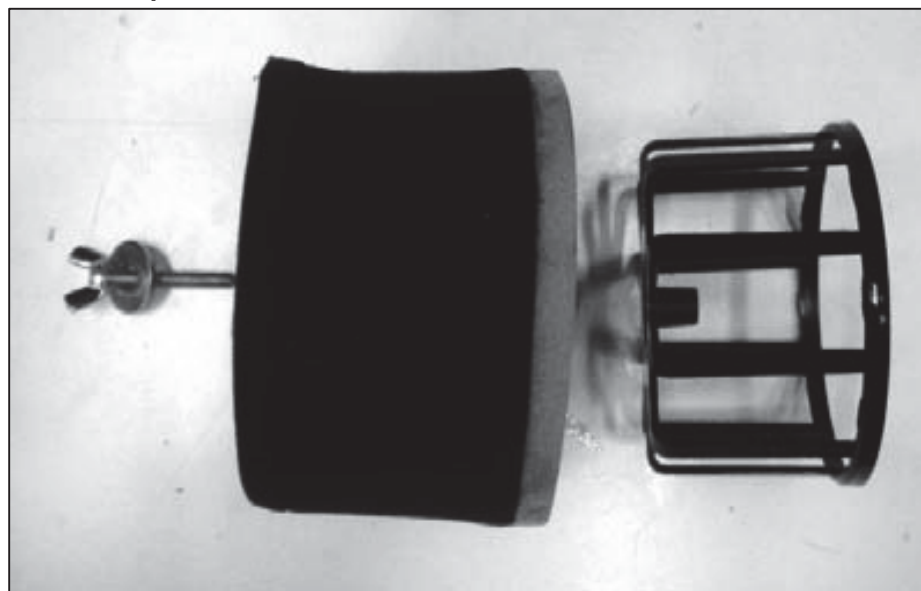
Le bon fonctionnement et la durée des pièces du moteur, bielle, piston, segments, roulements et même du cylindre, dépendent en bonne mesure du bon nettoyage et graissage du filtre à air.

Pour accéder au filtre à air, il faut démonter la selle, pour laisser libre l'accès de la boîte à air. Enlever le capot de la boîte fixée d'une vis, et enlever le corps du filtre.



Pour procéder au nettoyage de la mousse filtrante, séparez-la du support plastique et nettoyez-la avec un dissolvant spécifique pour le nettoyage de mousses de filtre.

Lorsque le filtre est tout à fait sec, procédez au montage de la façon inverse (par rapport au démontage), en essayant de graisser le filtre avec une huile spéciale. Pour cela, versez quelques gouttes d'huile spécifique (en retirer si il y a un surplus), de façon à ce que l'huile reste totalement et uniformément répartie. Replacer le filtre de façon à ce qu'il s'emboîte parfaitement dans son habitacle (sinon de l'air non filtré pourrai entrer dans le moteur, ce qui aurait des conséquences fatales pour votre machine). Le filtre à air doit être nettoyé lors des périodes indiquées. Il doit être nettoyé d'autant plus fréquemment si le cyclo-moteur est utilisé dans des zones poussiéreuses ou humides.

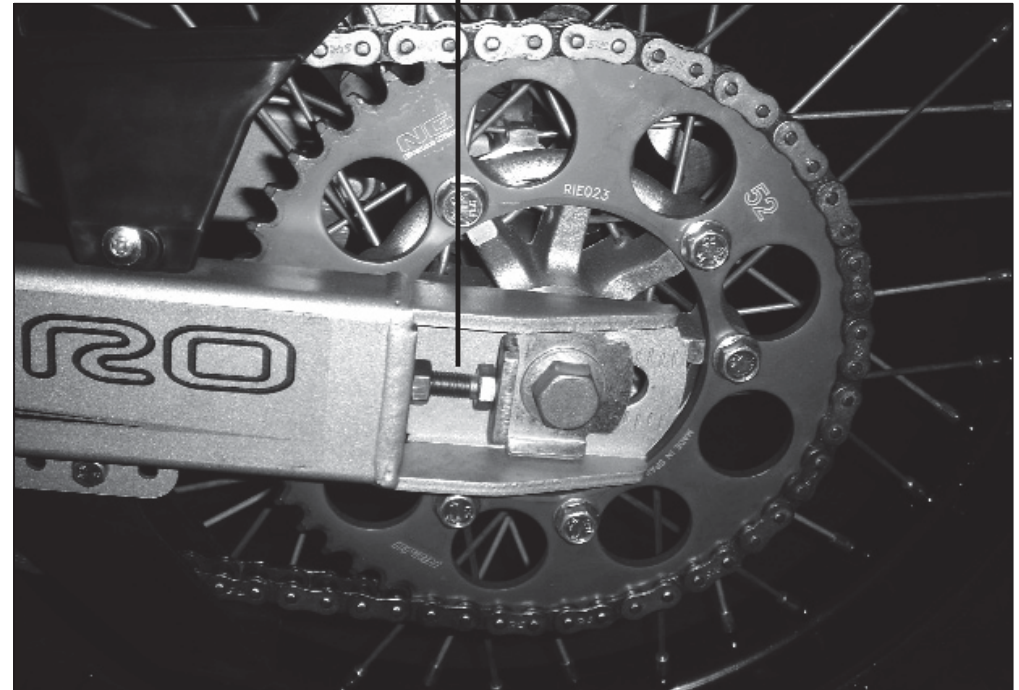


TENSION ET LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

Pour corriger la tension de la chaîne, agissez sur les excentriques de l'axe de la roue arrière, en essayant de travailler toujours sur le point de tension maximale. Tournez la roue arrière plusieurs fois et vérifiez la tension à différents endroits pour trouver le point de tension maximale, en serrant le tendeur vers le bas pour éviter qu'il agisse lorsque vous réalisez le contrôle.

Tolérance chaîne 35-45 mm.

Tendeur regulation



Essayez de ne pas tendre excessivement la chaîne car cela pourrait endommager le moteur et la transmission; maintenir la tension de la chaîne dans les limites spécifiées dans les schémas ci-joints.

Un mauvais alignement de la chaîne et de la roue peuvent provoquer une sortie de la chaîne, ainsi que des problèmes de stabilité du véhicule.

Il est important de nettoyer et graisser périodiquement la chaîne. La chaîne est formée par de nombreuses pièces qui travaillent les unes avec les autres. Si la chaîne n'est pas maintenue correctement, elle s'usera rapidement; il est donc conseillé de graisser la chaîne périodiquement, avec une huile de graissage pour chaîne.

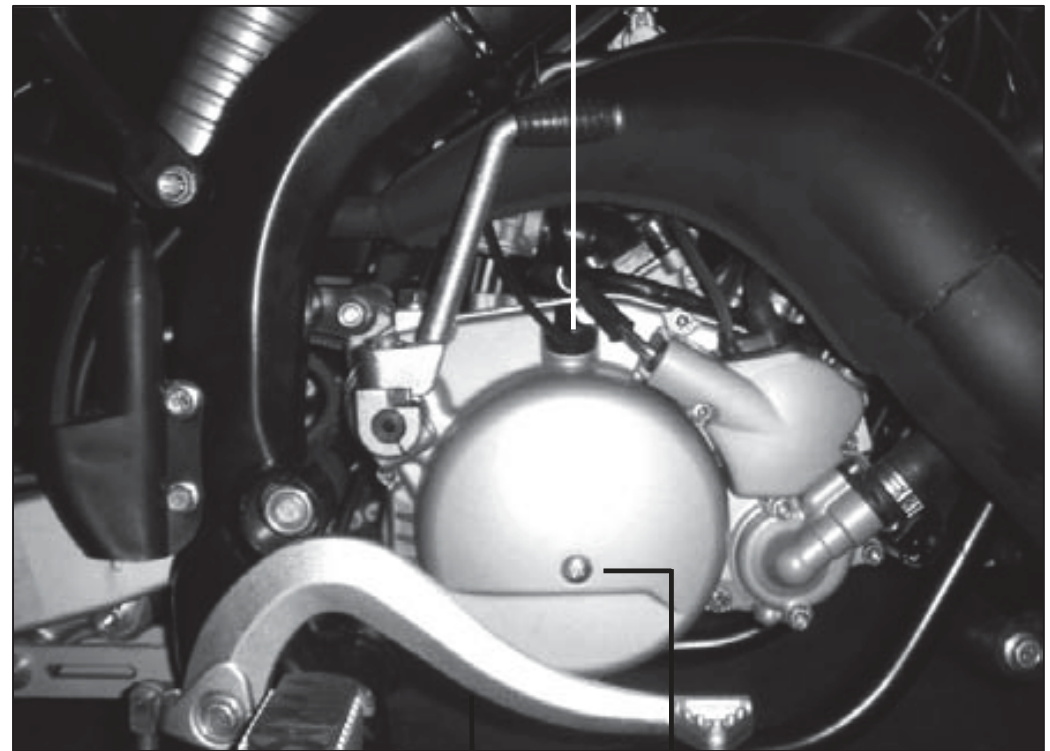
Avant de lubrifier la chaîne, il faut la nettoyer pour enlever les saletés et la boue, avec une brosse ou un chiffon. Après, appliquer du lubrifiant sur les carters latéraux et sur tous les rouleaux centraux.

LUBRICATION ET GRAISSAGE

La lubrification de la boîte de vitesses et de l'em- brayage devra être réalisé par barbotage dans l'huile qui se trouve à l'intérieur du carter. Changement de vitesse et embrayage sont lubri- fiés sous l'action d'une même huile (huile recom- mandé: SAE 10W 30), avec une capacité de 820 c.c.

La vidange du carter s'effectue moyennent la vis de vidange située dans la partie inférieure droi- te du moteur. Il est recommandé de réaliser le changement d'huile lorsque le moteur est encore chaud, ainsi le carter restera plus propre et l'hui- le sortira plus facilement car elle est plus fluide. En enlevant la vis de vidange, on attendra que le carter se videcomplètement.

Une fois vide, remettre la vis et remplir en enlevant le bouchon jusqu'à ce que l'huile sorte par le trou de niveau, ou bien en versant 750 c.c., car si le moteur n'est pas ouvert, il reste toujours de 50 a 70 c.c. à l'intérieur.



Vis de vidange

Vis de niveau

NETTOYAGE ET STOCKAGE

NETTOYAGE. Un nettoyage fréquent et complet du véhicule, en plus d'améliorer son aspect, améliorera aussi son rendement et prolongera, en même temps, la vie utile de ses composants.

Dans des zones proches de la mer ou en zone de haute montagne où l'on utilise le sel sur les routes, on recommande un nettoyage complet du véhicule après son utilisation, afin d'éviter la corrosion par les effets du sel. Il est important de réaliser un nettoyage correct dans les endroits où le sel s'accumule.

1. Avant de nettoyer:

a) Bouchez l'entrée du pot d'échappement pour empêcher l'eau d'entrer à l'intérieur.

b) Assurez-vous que la bougie et les différents bouchons sont bien installés.

2. Si le moteur est très sale, gras, appliquez un dégraissant. Ne pas appliquer de dégraissants sur les axes de la roue ni sur la chaîne, ce qui enlèverait la couche protectrice.

3. Enlever le dégraissant et la saleté, en utilisant un tuyau d'arrosage mais uniquement avec la pression indispensable.

ATTENTION: Rieju n'est pas responsable de l'utilisation d'éléments dégraissants qui tachent ou détériorent des éléments du véhicule.

Rieju n'est pas responsable des dommages ou imperfections dues à l'utilisation d'eau sous pression pour le nettoyage du véhicule.

4. Lorsque la saleté a été enlevée, nettoyez toutes les surfaces avec de l'eau tiède et du savon détergent doux. Vous pouvez accéder aux zones difficiles avec une brosse.
5. Rincez immédiatement avec de l'eau froide et séchez toutes les surfaces.
6. Nettoyez la selle avec un produit pour nettoyer les tapisseries en vinyle, pour conserver son brillant et sa texture.
7. Une fois terminé le nettoyage, mettez le moteur en marche et laissez-le fonctionner au ralenti pendant quelques minutes. De cette façon, vous finirez de sécher complètement toutes les pièces et, en même temps, vous enlèverez l'humidité des différentes connexions.

STOCKAGE. Le stockage de la machine pendant une longue période de temps, exige certains soins. Lorsque vous aurez nettoyé le véhicule préparez-le pour le stocker de la façon suivante:

1. Vidanger le réservoir d'essence, durites et la cuve du carburateur.
2. Lubrifier tous les câbles des commandes.
3. Enlevez la bougie et versez par le trou de la culasse une cuillère d'huile ME 10W 30 et remettez la bougie.
4. Couvrir avec un sac plastique la sortie du pot d'échappement pour éviter l'entrée d'humidité.

MAINTENANCE	1ère REVISION	2ème REVISION	REV. CHAQUE
	500 KMS.	3.500 KMS.	3.000 KMS.
Verification système de freinage	▪	▪	▪
Verification niveau huile transmission	Changer	▪	Changer
Vérifier tension et usure de chaîne	▪	▪	▪
Vérifier suspensions	▪		▪
Vérifier, et ajuster les commandes	▪	▪	▪
Vérifier la tension des rayons et le centrage des roues	▪	▪	▪
Nettoyage et graissage du filtre	▪	▪	▪
Réviser et régler le carburateur	▪		▪
Vérifier et régler la bougie	▪	▪	▪
Contrôler les vissages	▪		▪
Vérifier le système électrique	▪		▪
Contrôler l'usure des segments et du piston			▪
Contrôler le niveau de liquide de refroidissement	▪	▪	▪
Vérifier le pot d'échappement			▪
Vérifier la pompe d'huile	▪		▪

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Modèle	MRT / MRT - SM
Dimensions: Longueur Largeur Hauteur Hauteur de selle Empattement Distance au sol	2150 mm. / 2070 mm. 800 mm. /800 mm. 1165 mm. / 1145 mm. 890 mm. /870 mm. 1405 mm. / 1380 mm. 310 mm. /288 mm.
Poids:	85 Kg.
Moteur: Type Boîte de vitesses Marque Modèle Cylindre Cylindrée Alésage x Course Démarreur Système de graissage Type d'huile	MRT / MRT – SM 2 temps 6 vitesses Minarelli AM 6 (EU2) 1 49,7 c.c. 40,3 x 39 mm Kick Par pompe à huile 2 temps injection

Huile de transmission: Type Quantité	SAE 10W 30 820 c.c.
Filtre à air	Mousse tipe humide
Essence: Type Capacité réservoir	Sans plomb 95 6,3 L
Carburateur	Dellorto PHBN 16 HS
Bougie: Type Distance mini entre les électrodes	NGK BR 9 ES 0,6 - 0,7 mm
Type embrayage	Multidisques en bain d'huile
Transmission primaire Couronne Pignon Rapport de transmission	Z = 71 Z = 20 1 : 3,55
Transmission secondaire Pignon sortie moteur Couronne arrière Rapport de transmission Chaîne	Z = 11 Z = 52 1 : 4,36 420 x 132 pas

VITESSES				
Vitesse	Arbre primaire	Arbre secondaire	Rapport de vitesse	Rapport final
1 ^a	Z = 12	Z = 36	1 : 3,00	1 : 10,65
2 ^a	Z = 16	Z = 33	1 : 2,06	1 : 7,31
3 ^a	Z = 19	Z = 29	1 : 1,53	1 : 5,43
4 ^a	Z = 22	Z = 27	1 : 1,23	1 : 4,37
5 ^a	Z = 24	Z = 25	1 : 1,04	1 : 3,69
6 ^a	Z = 25	Z = 24	1 : 0,96	1 : 3,40

Suspensión: MRT 50 / MRT SM 50 Avant		Fourche hydraulique inversée Ø 37 mm. SAE 15W 20, 245 cc par tube.
Arrière		Amortisseur hydraulique.
MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Avant		Fourche hydraulique inversée Ø 40 mm. SAE 10W, 325 cc par tube.
Arrière		Amortisseur à gaz.

Freins: MRT 50 / MRT SM 50 Avant Arrière MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Avant Arrière	Disque diamètre 220 mm Ø Disque diamètre 180 mm Ø De disque genre Wave 260 mm Ø (pétale) De disque genre Wave 200 mm Ø (pétale)
Pneumatiques: MRT 50 / MRT 50 PRO Avant Arrière MRT SM 50 / MRT SM 50 PRO Avant Arrière	80/90 - 21, avec chambre à air, 1'7 kg/cm ² 110/80 - 18, avec chambre à air, 1'8 kg/cm ² 100/80 - 17, avec chambre à air, 1'8 kg/cm ² 130/70 - 17, avec chambre à air, 1'9 kg/cm ²
Equipement électrique: Allumage Générateur Avance à l'allumage	Electronique 12 v 85 w Moric 20°, 1'4 mm avant le P.M.S.

Eclairage:

Feu

12 v 35/35 w

Feu arrière

12 v 21/5 w

Tableau

12 v 1,2 w

Clignotants

12 v 10 w

Eclairage tableau de bord

12 v 1,2 w

OWNER'S MANUAL

MRT 50 - MRT SM 50

MRT 50 PRO - MRT SM 50 PRO



english

RIEJU S.A. is grateful for the confidence you have put in their company and would like to congratulate you on your choice of motorcycle.

The MRT 50/ MRT SM 50 and MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO are the result of the long-term experience that RIEJU has had in competitions, which has led to the development of a high performance vehicle.

The objective of this owner's manual is to denote the use and maintenance of your vehicle, we ask you to read the instructions and information that follow carefully.

We wish to remind you that the life of the vehicle depends on how it is maintained. Maintaining the vehicle in perfect working condition reduces the cost of repair.

This manual has to be considered as an integral component of the motorcycle and must remain part of the basic equipment, and handed over in the event of a change of vehicle ownership.

In the event of any problems, please consult the RIEJU dealer who will assist you.

parts. Please remember that for your motorcycle to perform correctly, you should always **fit original spare**

INDEX

	Page
Description of the motorcycle	4
Identification of the motorcycle	5
Principal elements of the motorcycle	6
- Keys	6
- Instruments and indicators	6
- Electric handlebar switch	9
- Clutch lever	10
- Front brake lever	10
- Rear brake pedal	10
- Gear box	10
- Oil tank	11
- Petrol tank	11
- Petrol tap	12
Checks before using motorcycle	13

	Page
Routine testing	14
- Front brake	14
- Rear brake	15
- Brake fluid and brake pads	15
- Throttle twist grip	16
- Lights and indicators	16
- Tyres	16
Motorcycle operation	17
- Starting the motor	17
- Running In	18
- Acceleration	18
- Braking	18
- Stopping	19
- Gear box	19
Carburettor	19

	Page		Page
Front suspension	20	Technical specifications and characteristics	31
Rear suspension	20		
Cooling system	21		
Spark plug checks	22		
Air filter	23		
Transmission, Rear chain adjustment and lubrication	25		
Gearbox Oil change	27		
Cleaning, lubrication and storage	28		
Maintenance	30		

MOTORCYCLE DESCRIPTION

This motorcycle has a 49.7cc single cylinder; liquid cooled two stroke MINARELLI motor. With a piston diameter of 40,3 mm and it has a 39 mm bore.

The motor has an electronic Ignition system, CDI and a high-tension coil. The Generator provides 85 Watts and 12 volts via a regulator to supply power for the bike electrics. Engine power is delivered to final drive chain via a Multiple metal clutch with constant pressure springs, submerged in an oil bath.

The engine is anchored to a highly resistant perimeter type chassis, with tapered steering bearings.

The front suspension in MRT and MRT SM 50 models consists of a hydraulic fork with bars which have a diameter of 37 mm.

In PRO models with variable transmission, it consists of an inverted hydraulic fork with 40 mm-bars.

In MRT and MRT SM 50 models, the rear suspension consists of a highly resistant and comfortable hydraulic shock absorber.

The rear suspension in PRO models with variable transmission consists of a shock absorber anchored to a progressive articulated rod system (Progressive Racing System - PRS) which provides great operational smoothness PRO models with variable transmission also incorporate a gas shock absorber with spring preload adjustment.

The front disc brake is made of stainless steel and has a diameter of 220 mm and 180 mm with radial calipers in MRT50 and MRT SM 50 models.

PRO models with variable transmission are equipped with 260 mm-front discs and 220 mm-rear discs with a double-piston radial caliper.

IDENTIFICATION OF THE MOTORCYCLE

On the chassis you will find your motorcycle's identification number engraved .

The number is stamped on the right hand side of the front frame (Steering head.) is unique to every machine. This number is required to register your vehicle, this chassis or Vin number should be quoted when requesting warranty assistance or genuine Rieju spare parts.



PRINCIPAL ELEMENTS OF THE MOTORCYCLE

KEYS

With this model, you will be given a set of keys, which are used for the Ignition switch/Steering lock. These keys are joined together by a small plastic panel, where the key number is engraved. We recommend that this number is kept in a safe place in case the keys are lost.

INSTRUMENT AND INDICATORS

1-.Main Ignition switch

The Ignition switch has three positions: the Ignition off position, the start or Ignition on position and a third position which switches on the front and rear lights of the bike.

2-. Speedometer (Kmh and Mph)

The speedometer has the odometer fitted, which is calibrated in kilometres

4-. Out of gear (Neutral) indicator (Green.)

This light comes on when the gear change lever is in the neutral (N) position, that is to say, out of gear.

5-. Temperature warning lamp (Red.)

This light is very important as it can tell us if there is an excessive increase in engine running temperature due to an engine fault or a low level of cooling liquid in the radiator.

6-. 2 Stroke Oil level warning light (Red)

This lamp illuminates when the 2 stroke oil level is low, that is to say, when it reaches the reserve level. It is vitally important that when it lights up, the 2 stroke oil tank is filled as soon as possible, should the run without 2 stroke oil, it will cause serious damage to the engine



7-.Headlight

Main beam warning light (Blue)

This indicator comes on when the headlights are on main beam.

9-. Direction indicator war- ning lamp (Green)

This indicator comes on when we activate the direction indicators.

10/11-.Access buttons Display Off Road Models

- Wheel Development : 1912
- Pulse RPM : 0
- Pulse Sensor : 3

SM Models

- wheel Development : 1854
- Pulse RPM : 0
- Pulse Sensor : 3

NOTE : 10/11 Press buttons simultaneously for 5 secs to access the setup menú





MARK MEANING:

NOTE You could get the Installation details from the Information behind the mark.

⚠ Some processes must be followed to avoid the affection caused by wrong installation.



PRESS



PRESS THE BUTTON
3 SECONDS

1 Instruction of function

Speedometer

- Display range: 0~360km/h (0~225 MPH).
- Display unit: km/h or MPH.

Indicator lights

- High beam light (Blue) ◦
- Direction light (Green) ◦
- Oil light (Red) ◦
- Neutral light (Green) ◦
- Direction light (Green) ◦
- Temperature alarm (Red) ◦

Odo meter

- Display range: 0~99999 km (mile), reset automatically after 99999 km (mile).
- Display unit: 1 km (mile).

Trip meter

- Display range: 0~9999.9 km (mile), reset automatically after 999.9 km (mile).
- Display unit: 0.1 km (mile).



Select button

- Press the Select button in the main screen to switch between 12/24 hour mode, speedometer record, stopwatch, and MAX record.

Clock: 12/24 MODE

- Stopwatch: According to setup distance to record the testing time.
- Speed Log: Average speed and max speed record.

Volt Meter: Display range: 4 levels.

Adjust Button

- Press the Adjust button in the main screen to switch between ODO, TripA/B, Total Hour meter, Hour meter A/B.
- Press and hold the Adjust button for 3 seconds in Trip A/B screen to reset.
- Press and hold the Adjust button for 3 seconds in Hour meter A/B screen to reset.

2 Function switch instruction

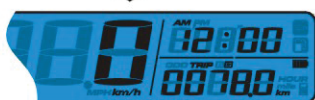
Adjust button function instruction



- In main screen, press the **Adjust** button once to switch the function from odometer to trip.
- In main screen, you could hold pressing the **Adjust** button for 3 seconds to change the speed unit.



- Press the **Adjust** button to switch from trip A to trip B.
- Hold pressing the Adjust button for 3 seconds to reset the trip A.



- Press the **Adjust** button to switch from trip B to total hour meter.
- Hold pressing the **Adjust** button for 3 seconds to reset the trip B.



- Press the **Adjust** button to switch from total hour meter to hour meter A.



- Press the **Adjust** button to switch from hour meter A to hour meter B.
- Press and hold the **Adjust** button for 3 seconds to reset the hour meter A.



- Press the Adjust Button to switch from Hour Meter B back to the main screen.
- Press and hold the Adjust Button for 3 seconds to reset the Hour Meter B.



- The main screen.

Select button function instruction



- Press the Select button during main screen to switch from Clock to Stopwatch.
- Press and hold the Select Button for 3 seconds to change between 12/24hour mode.



NOTE If 24hour mode is chosen, then the AM/PM symbol will not be displayed.



- Press the Select button to switch from Stopwatch to Speed Record.
- Press and hold the Select Button for 1 seconds to reset the Stopwatch.



- Press the Select button to switch from Speed Record back to main screen.
- Press and hold the Select Button for 3 seconds to reset the Speed Record.



NOTE Average speed and the Max speed display in the 3 seconds rotation.



- The main screen.

3 To Enter the Setting Mode

●Adjust+SelectX3 function instruction



- In main screen, press down the **Adjust+SelectX3** to enter the tire circumference and sensing point setting (for changing different size tire.)



- The tire circumference and sensor point setting
- Press the **Adjust Button** to enter the tire circumference setting

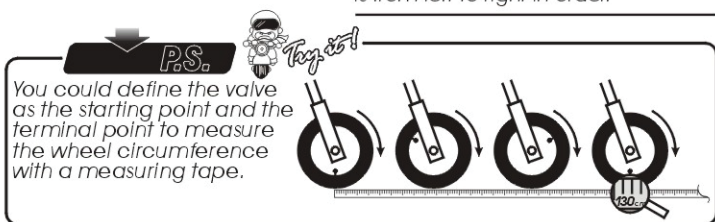
●The tire circumference and sensing point setting



- EX. The tire circumference is 1,300 mm.
- Press the **Adjust Button** to move to the digit you want to set.

NOTE

The tire circumference setting range: 300~2,500 mm, and the digit you set is from left to right in order.



- EX. The tire circumference setting is changed from 1,000 mm to 1,300 mm.
- Press the **Select Button** to change the setting.
- Press the **Adjust Button** for three times to enter the sensing point setting.

●Sensing point setting



- EX. The sensing point you want to set is 6.
- Press the **Select Button** to move to the digit you want to set.

NOTE

The sensing point setting range: 1~6 points. You could change the setting from left to right.



- EX. the sensing point setting is changed from 1 to 6.
- Press **Adjust Button** to go back to tire circumferences value & sensing point setting screen.



- From **a 0** switch to **a 1** screen.
- Press the **Adjust Button** to enter the clock (Hour) setting



- Press the **Select Button** to enter the the clock (Hour) setting.

●The clock (Hour) setting



- EX: You want to set the hour at 14.
- Press the **Select Button** to choose the hour you want to set.

NOTE Setting range: 0~24 H.

NOTE The sequent of cursor movement: Hour>Ten-Digit of Minute>Single Digit of Minute



- EX. Now the setting is changed from 0:00 to 14:00.
- Press the **Adjust Button** to enter the minute setting.

●The clock (minute) setting



- EX. To change the setting to 14:05.
- Press the **Select Button** to choose the minute you want to set.

NOTE Setting range: 0~59 minutes.



- EX. Now the minute is changed from 14:00 to 14:05.
- Press **Adjust Button** to get back to Clock setting screen.



- Switch from **a 1** to **a 2**.
- Press **Select Button** to switch to Stopwatch distance setup entering screen.



- Press **Adjust Button** to enter the distance setup for Stopwatch.

●Distance setup for Stopwatch



- Figure: Distance for Stopwatch setting value from 300 to 350.

- Press **Adjust Button** to go back to the Stopwatch setting screen.

- Ex: To set the distance to 350 for the Stopwatch

- Press the **Select Button** to change the setting.

NOTE The range of distance for Stopwatch is from 100m to 2000m.



- From **a 2** switch to main screen.
- In Stopwatch screen, press **Adjust Button** to go back to main screen
- Hold pressing the **Adjust Button** for 3 seconds to go back to main screen.



- The main screen.

HANDLE BAR SWITCHES (Left hand side.)

1-. Indicator Switch

This has 3 positions: in the centre position it is deactivated, to indicate right it must be moved to the right and to indicate left it must be moved to the left. Note that the button always returns to the central position, to switch off the direction indicators push button.

2-. HORN BUTTON (Red)

Press the button to activate the horn.

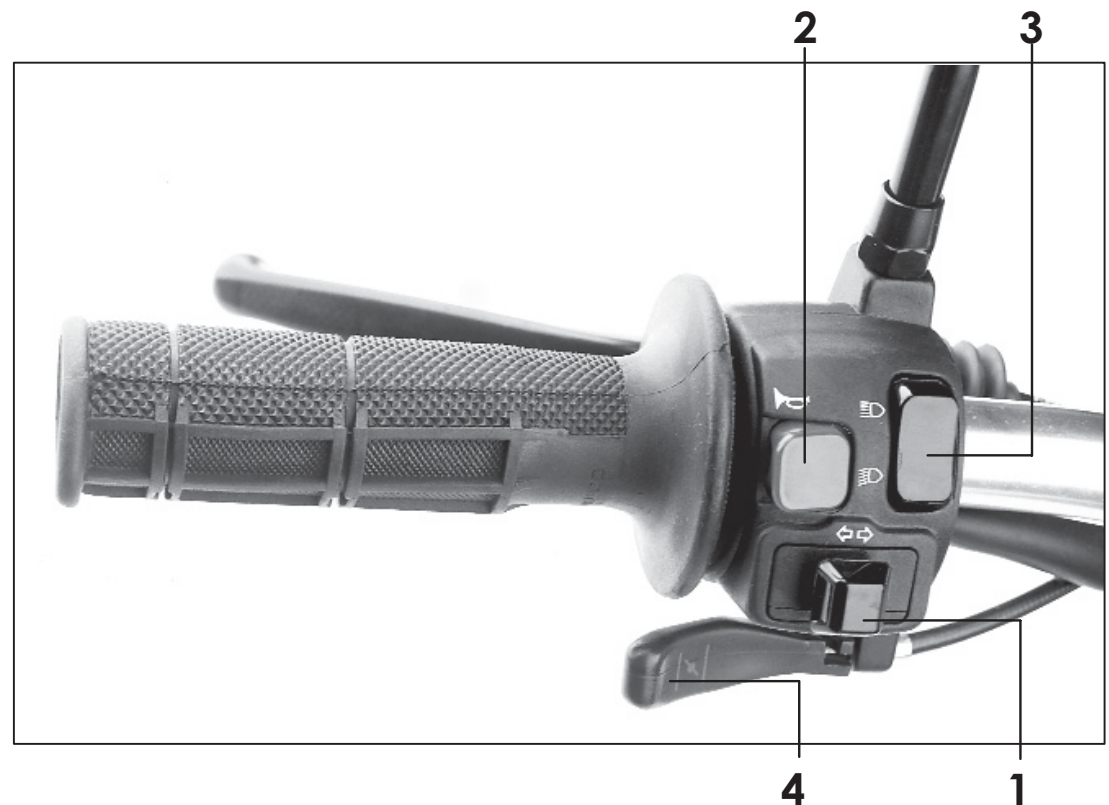
3-. MAIN AND DIP BEAM LIGHT SWITCH

This switch has two positions: when it's down the dip beam is on and in the upper position the main beam is illuminated. The lights run directly from the engine, to switch the lights on the Ignition key has to be turned towards the lighting position, on all MRX models.

4-. COLD START (CHOKE)

When the motor is cold, the choke lever should be placed in the On position.

CAUTION: Once the motor has reached it's normal working temperature, return the choke lever go back to it's original position, otherwise it could cause the motor to misfire.



CLUTCH LEVER

The clutch lever is situated on the left-hand side of the handlebar. To activate it, pull the lever towards the grip or handlebar.

FRONT BRAKE LEVER

The front brake lever is situated on the right-hand side of the handlebar. To activate the front brake, pull the lever towards the handlebar.

REAR BRAKE PEDAL

The rear brake pedal is on the right-hand side of the motorcycle. To activate it, press downwards with the foot.

GEAR BOX PEDAL

This is situated underneath the left part of the motor, it is activated with the foot taking it all the way and then letting it go back to its' original position before changing gear again. To put the motorcycle into first gear, the pedal has to be pressed downwards. To change the other gears, lift the lever upwards with the toe.



OIL TANK

Situated on the left-hand side of the vehicle, in front of the petrol tank, at the same height as the radiator, to get to it, unscrew the top and fill up with oil. The capacity of the tank is 1.2 litres.

We must never let it get empty of oil, otherwise it would be necessary to bleed the oil pump to remove any air. If the motorcycle has no oil left, the motor would seize up immediately with serious technical and costly consequences for the user. RIEJU recommends using Injection System oil.

PETROL TANK

To get to the tank, open it using the stopper of the tank, turning it anti-clockwise. Remember that petrol without oil must always be used.

The capacity of the tank is 6.3 litres.



PETROL TAP

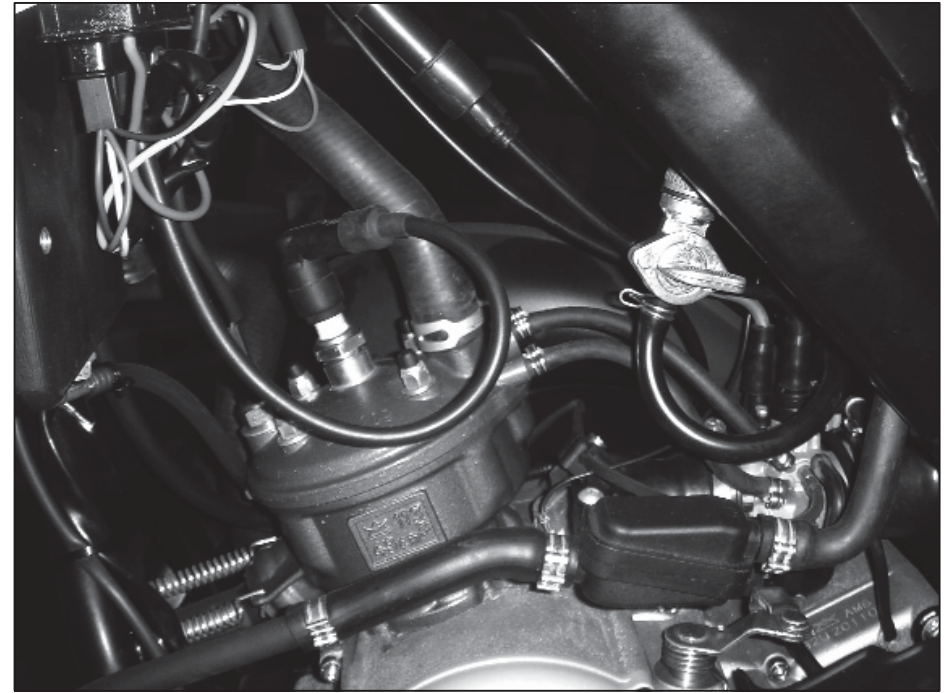
The petrol tap is situated on the left-hand side of the vehicle, under the fuel tank.

It has three positions:

OFF: with the lever in this position, the fuel will not go through. Put the lever in this position when the motor is not running when parked and garaged.

ON: with the lever in this position, the fuel goes to the carburettor. Normal driving is done with the lever in this position.

RES: this position is RESERVE. If you run out of fuel while you are driving with the lever in the "ON" position, turn the lever to this position. Fill the tank as soon as possible, then it is important to remember to turn the lever back to "ON".



CHECKS BEFORE USING MOTORCYCLE.

Check the following points before using your motorcycle:

Items to be checked

2 Stroke Oil tank Lights and indicators Front and rear brakes Accelerator grip Petrol tank Tyres Indicators (Instrument panel.) Clutch Transmission chain

Check-up

Check the level and fill up if necessary Check if they work correctly
Check the brake pads for wear and test brakes Check the set, regulate and lubricate if necessary Check level and fill if necessary
Check the tyre pressure and wear Check if they work correctly
Check adjustment and smooth operation
Check tension and condition of chain and sprockets plus lubricate.

Each time the vehicle is used, it should be checked as above. A complete check does not take more than a few minutes.

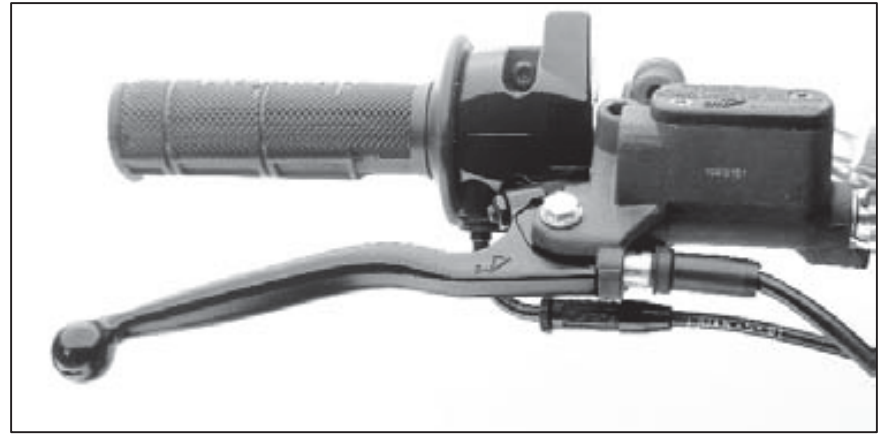
If during these checks any abnormality is established, it should be repaired before using the motorcycle.

ROUTINE TESTING

FRONT BRAKE

Pulling in the front brake lever operates the front brake by pumping brake fluid from the master cylinder to the front brake calliper. The brake pads are pushed by the calliper pistons against the front disc. Slowing the bike down.

The braking surface of the disc should be free of oil and dirt to ensure maximum braking efficiency. If for any reason the master cylinder is empty of brake fluid after checking for pad wear it should be topped up as necessary. If there is air in the system the brakes will need to be bled. Loosen the bleed nipple on the front calliper, putting a petrol tube onto the nipple. This tube should be put in a recipient so as not to spill brake fluid. Undo the brake nipple on the calliper 1 or 2 turns only and gently operate the front brake lever so that the brake fluid goes down, until it comes out through the tube without any air bubbles. At this point, hold the brake lever in and close the bleed nipple. Top up the master cylinder reservoir as necessary with DOT 4 brake fluid. Replace the top and check brake efficiency.



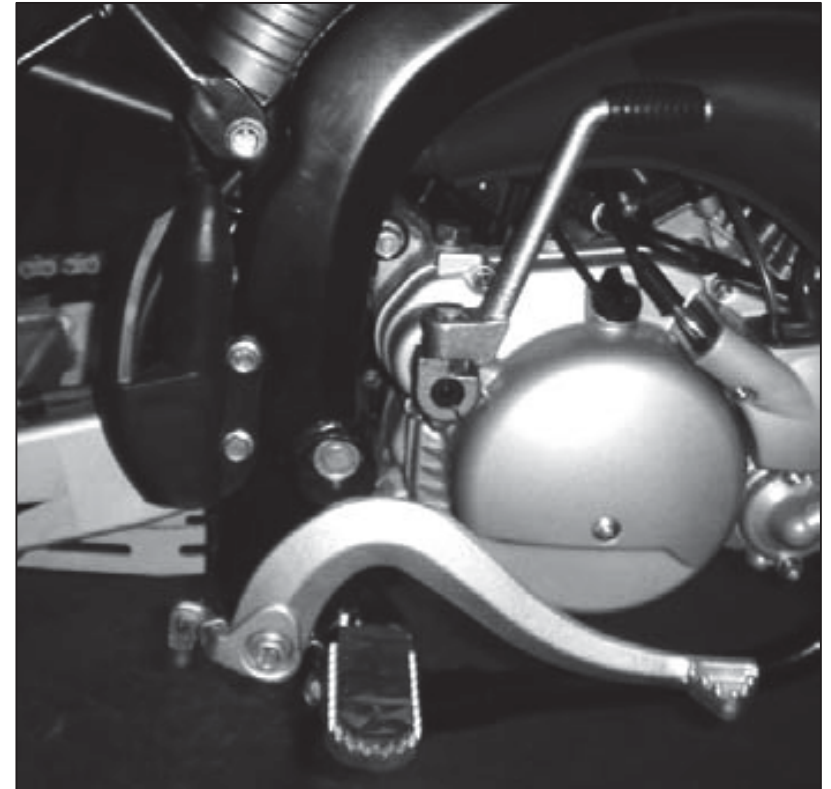
Bleed nipple

REAR BRAKE

Periodically check the brake fluid level in the reservoir situated on top of the rear brake master cylinder and under the rear right hand panel, to top up, use Dot 4 brake fluid. If the reservoir is empty please go to your local Rieju dealer.

BRAKE FLUID LEVEL AND BRAKE PAD WEAR

Check that the level of brake fluid is correct, if not, Check for brake pad wear. If the pad material is less than 2mm thick, the pads should be replaced. If the pads are not worn out, top up the brake reservoir with brake fluid. (WARNING Brake fluid is corrosive and will damage paintwork, if spilt wash off with water immediately)



Always remember that the above must be carried out by a RIEJU official service.

THROTTLE TWIST GRIP

Ensure it works correctly, by turning the grip and verifying if the free play is correct. The grip should return to closed position when released.

LIGHTS, INDICATORS AND WARNING LAMPS

Check operation of all lights, and direction indicators plus the oil warning lamp and petrol reserve panel lights. Replace bulbs as necessary.

TYRES

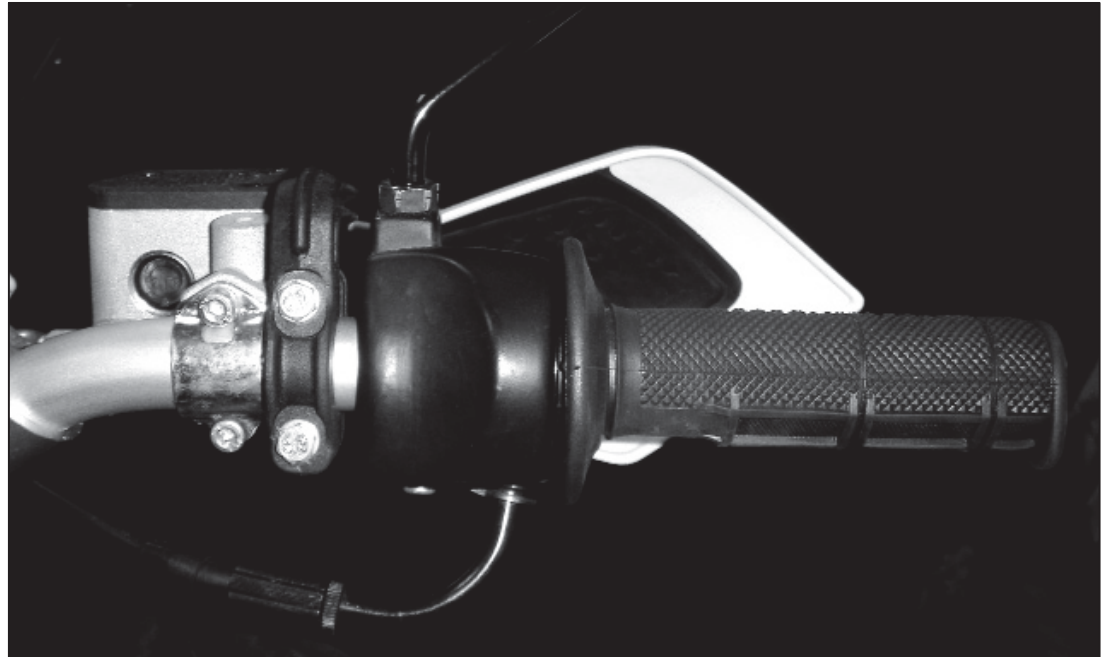
The tyre pressure directly effect the road holding ride comfort and braking distance, the, therefore check the tyre pressures regularly for your own safety. Make sure that the rim is central and not damaged, as well as the wear on the tyres. Do not overload the vehicle as this will effect stability, and increases tyre wear.

CAUTION: when the pressure is

very high, the tyres can no longer

absorb any shocks, transmitting any handlebar and rider.

road sur- face defects directly to the chassis,



PRESSURES		
Tyre	Front	Rear
MRT	1,7 Kg/Cm ²	1,8 Kg/Cm ²
MRT-SM	1,8 Kg/Cm ²	1,9 Kg/Cm ²

MOTORCYCLE OPERATION

It is very important to know how to operate your vehicle correctly.

NOTE: remember that you must not leave the motor running in an enclosed area, as the toxic gas from the exhaust could cause serious health problems.

STARTING AND RIDING.

Open the petrol tap.

If the motor is cold, fully open the choke lever.

Turn the ignition key one position clockwise and check the engine is in neutral, with the throttle closed depress the kick start to turn the engine over.

After a few kicks the engine should fire, allow the kick start to return to its rest position.

TO RIDE AWAY

Pull in the clutch lever and put the motorcycle in first gear (Down one click), slowly release the clutch lever while at the same time accelerating slowly once moving allow the clutch lever to go its rest position (OUT) and ride away.

Do not accelerate too much until the motor is warm enough.

CAUTION: Before riding the motor should be warm, never accelerate or ride hard when the motor is cold. This will prevent pre-mature damage to your engine.

RUNNING IN

The most important period of your motorcycle's life is between 0 and 500 kilometres and because of this we ask you to read the following instructions carefully. In the first 500 kilometres, the motorcycle must not be overworked as the motor is new and the different parts of the motor have to wear in, until it works perfectly. During this period, avoid prolonged use of the motorcycle at high revolutions or in conditions that could cause overheating.

ACCELERATION

Riding speed and acceleration is controlled by opening or closing the throttle. Operating the twist grip toward you increases the speed and away from decreases the engine revolutions.

TO BRAKE (SLOWING DOWN)

Close the throttle; activate the front and rear brakes simultaneously, increasing the pressure progressively.

NOTE: Sudden braking can cause skidding

STOPPING

Close the throttle and activate both brakes simultaneously and when the vehicle has reduced speed, Pull in the clutch lever all the way. To stop the motor, switch off the ignition and remove key.

Once the motor has stopped always close the petrol tap.

GEAR BOX PEDAL

The Gear lever is located near the left hand engine case of the motor and is activated with the foot taking it all the way down or up, letting it come back to its' original position before changing gear again. To put the motorcycle into first gear, the pedal has to be pushed downwards, to put in the 2,3,4,5,6 gears lift the lever up as far as it will go with the toe. Gear changing should be done carefully to ensure the gear you want is selected before releasing the clutch.

CARBURETTOR

The carburettor provides the correct petrol air mixture to the engine. If the settings are tampered with poor performance and/or overheating may occur. If you have any problems please refer to your Rieju dealer.

FRONT SUSPENSION

The front suspension consists of a hydraulic fork which has been crafted to the highest standards of technology and design.

Fork MRT / MRT SM 50

Ø 37 mm. fork tubes

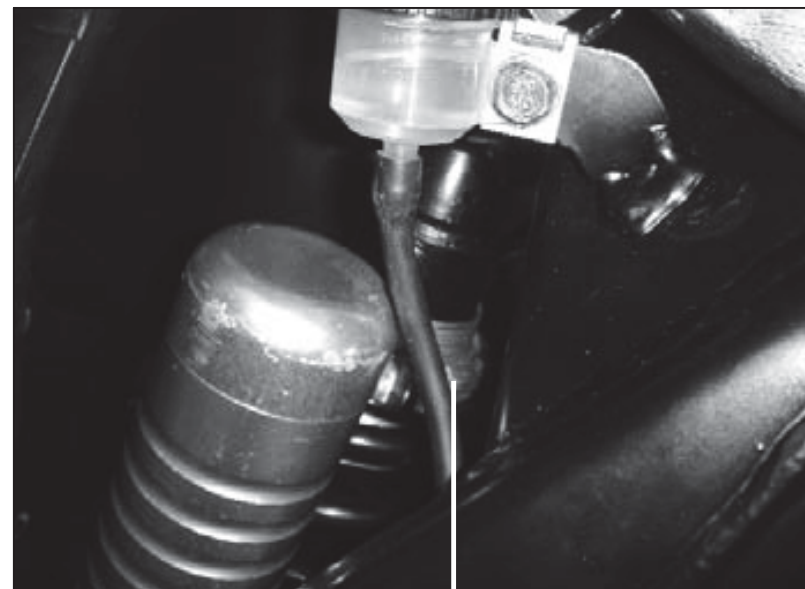
Oil capacity: 245 c.c. per leg

Type oil recommended: SAE 15W/20

Fork MRT 50 PRO/SRT SM 50 PRO

Ø 40 mm. fork tubes

Oil capacity: 325 c.c. per leg Type oil recommended: SAE 10W



**Threaded brass rings
MRT PRO/MRT SM PRO**

REAR SUSPENSION

The rear suspension is made up of a rectangular-pipe swing arm anchored to a hydraulic mono-shock absorber.

The MRT PRO / MRT SM PRO model is equipped with a gas-assisted hydraulic mono-shock absorber with separate gas reservoir and spring preload adjustment via the nut located under the shock absorber spring by means of the PRS progressive articulated rod system.

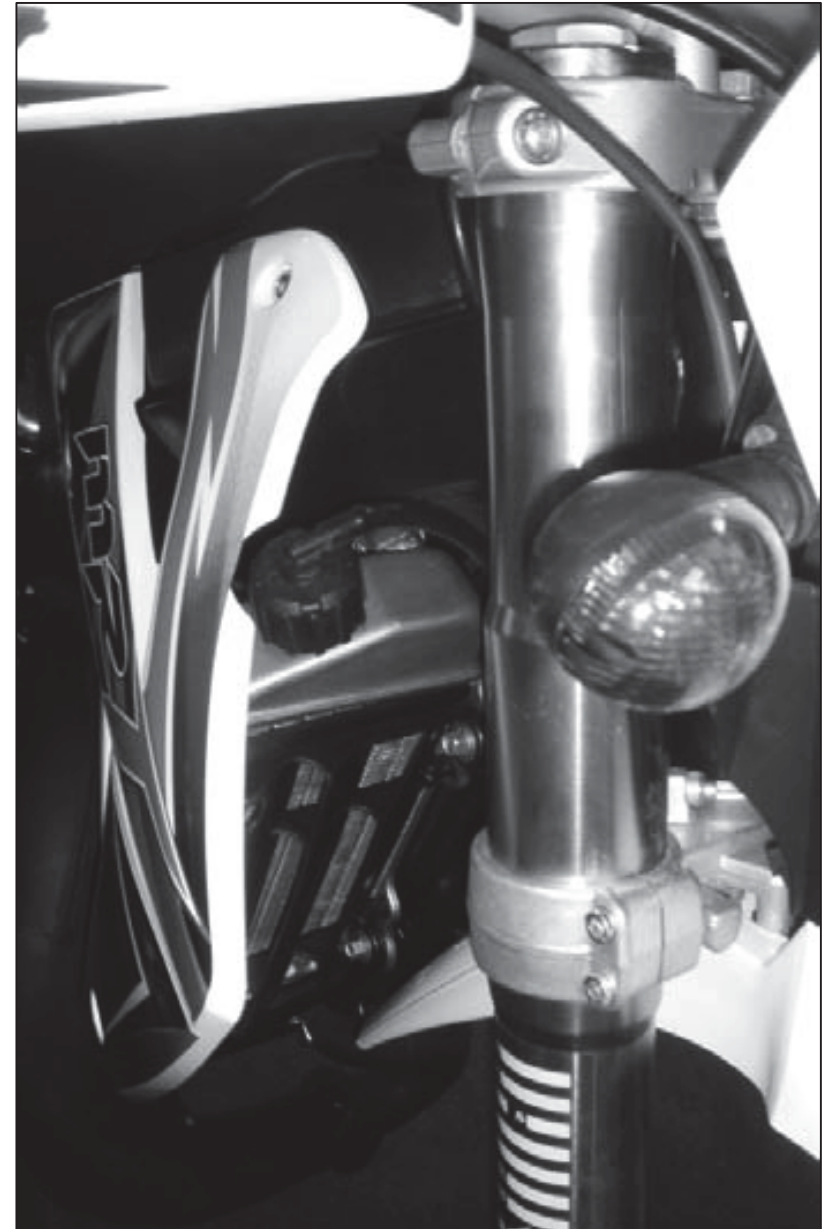
COOLING SYSTEM

The radiator is mounted on the front right-hand side of the motorcycle behind a protective grill; The radiator's purpose is to maintain a constant engine temperature by cooling the hot water which is pumped around the engine.

To check the level of coolant, carefully undo the radiator cap off and top up if necessary.

NOTE: never open the top of the radiator when the motor is hot, because the boiling liquid could escape under the pressure, which is dangerous.

It is strongly recommended that you use a closed circuit anti-freeze liquid. In this way we can avoid the water freezing causing damage to the water pump and water pipe ruptures. Do not top up with tap water as the calcium content could damage the radiator.

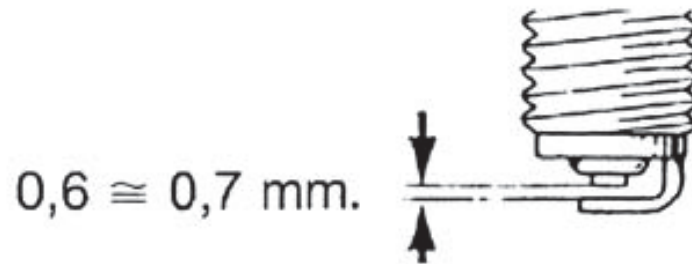


SPARK PLUG CHECK

The spark plug is an important part of the motor and it is easy to check. Take the spark plug out and check it periodically, the high combustion temperatures and carbon deposits may effect the efficiency of the engine. If the electrode is too eroded or carbon deposits are excessive, change the spark plug.

The correct plug is a NGK BR 9 ES

Before fitting a new spark plug, check the gap between electrodes. This gap must be between 0,6- 0,7mm.

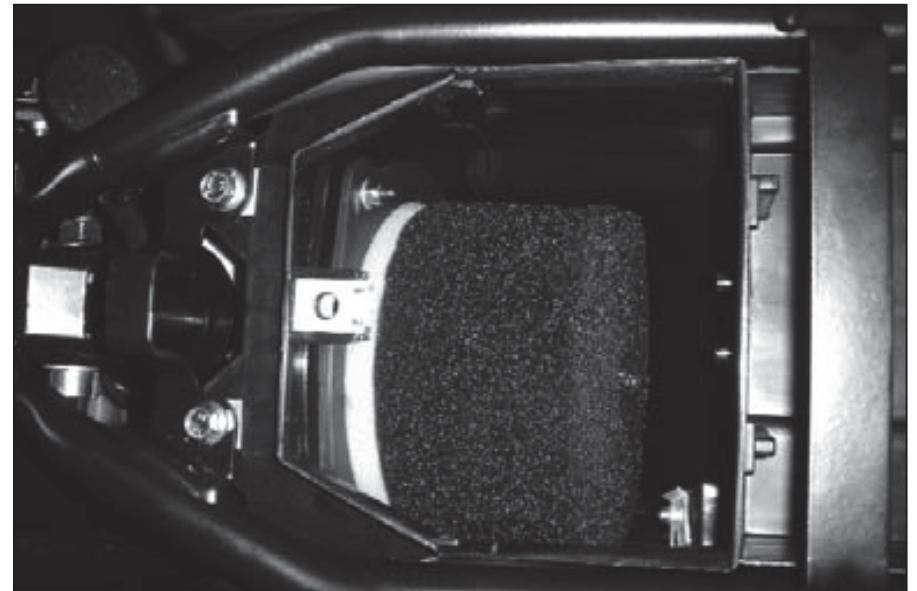


When installing the spark plug, always clean the area, around the plug hole to prevent any dirt etc. from entering the combustion chamber. Screw the spark plug in by hand, trying to make sure that it is not cross threaded finally tighten it $\frac{1}{8}$ or $\frac{1}{4}$ a turn with the plug spanner.

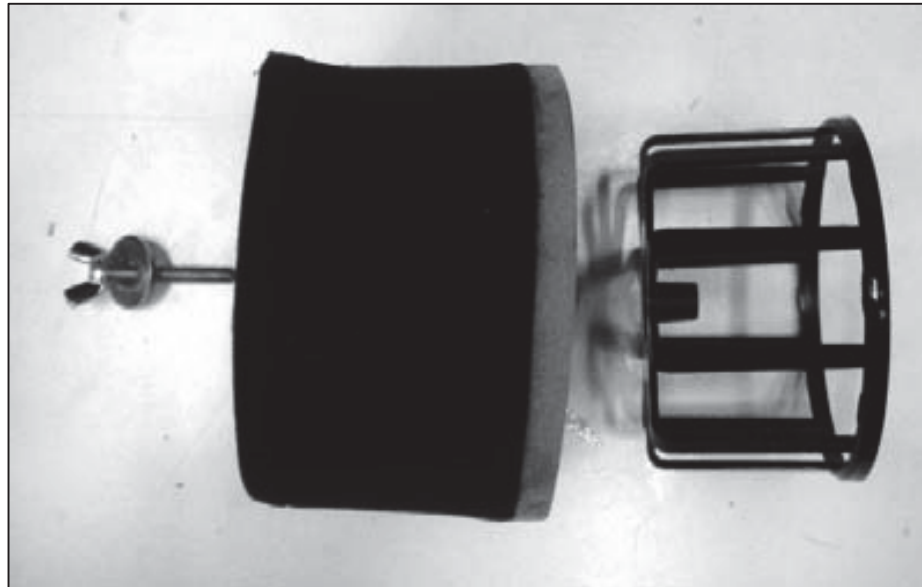
AIR FILTER

To ensure that the engine runs correctly, the air filter must be kept clean and oiled.

In order to access the air filter, disassemble the motorcycle seat, allowing free access to the filter box. Remove the cover, which is attached to the box by a screw, and remove the filter housing.



After removal, check to see if the foam filter is blocked, in which case wash in paraffin, apply some air filter foam oil then squeeze the filter material between your hands to remove surplus oil. Do not wring out the filter element, as this will damage the foam. When refitting the air filter sure that the foam fits the box correctly so that no air can enter the engine without being filtered. It must be cleaned more frequently if the motorcycle is used in humid or dusty places.

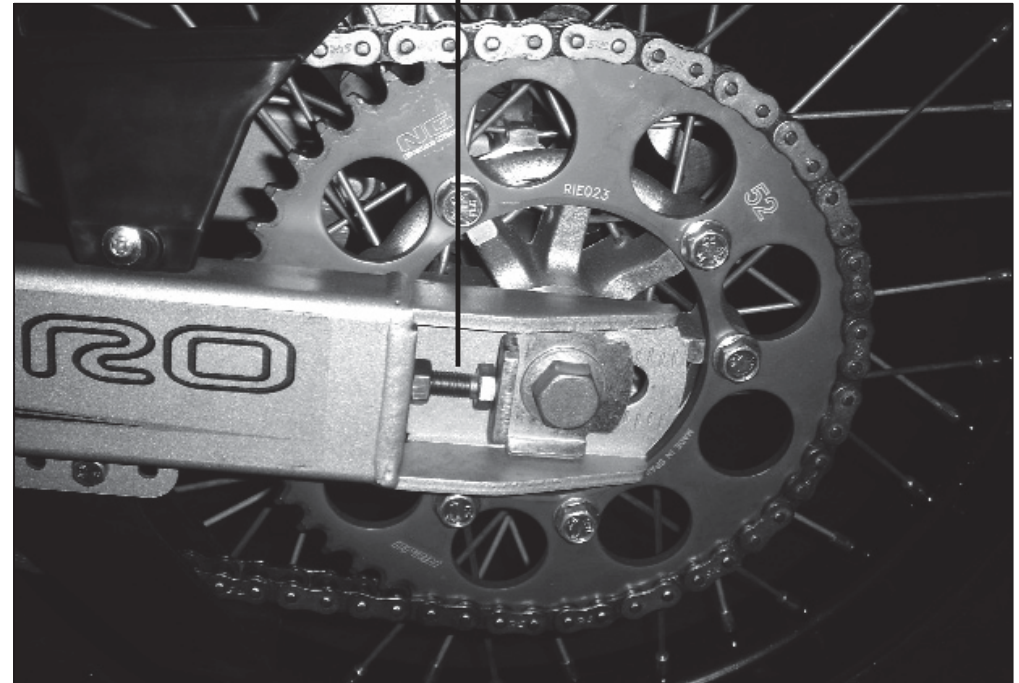


TRANSMISSION CHAIN ADJUSTING AND LUBRICATION

To correct the chain tension, loosen the rear axel bolts and turn the adjustment plates of the rear wheel axle clockwise to tighten the chain and anti-clockwise to loosen the chain. Turn the rear wheel several times and check the tension in various areas to find the point at which the chain is at its tightest point. To check the chain adjustment the chain tensioner must be pulled away from the chain. The chain should have 35 – 45 mm of movement.

Chain tolerance 35-45 mm.

Chain tensioner



Try not to over tighten the chain, as it will stretch and wear the sprockets much quicker and may damage the gearbox.

If the wheel and chain are badly aligned, this can cause the chain to come off, and severely affect the bikes handling.

Periodically, it is necessary to clean and grease the chain. The chain is made up of many pieces which all work together. If the chain is not maintained properly, it will wear very quickly, therefore, it is advisable to grease the chain periodically with the correct chain lubricant.

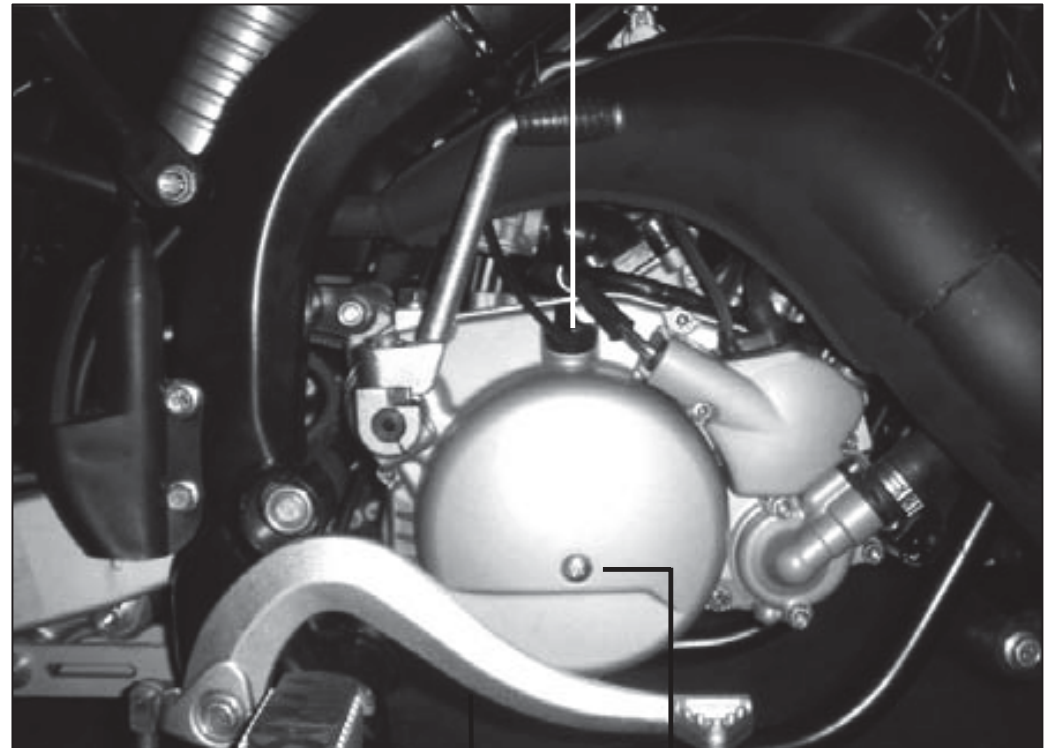
Before lubrication, it is necessary to clean the chain to remove the dirt and the mud with a brush or a cloth and then apply the chain lube to all the chain links and sprockets.

GEARBOX OIL CHANGE. Drainage bolt

The gearbox and the clutch are lubricated by the action of the same gearbox oil. The recommended oil is SAE 10W/30, with a total gearbox capacity of 820c.c.

A drainage bolt situated in the bottom right-hand side of the motor empties the gearbox. It is recommended that you change the oil when the motor is still warm, as the oil will flow easier. Remove the drain plug and wait for the gearbox to empty completely.

Once it's empty, replace the drain plug. Remove level plug (See picture.) Fill the gearbox through the black plastic filler cap on the top of the gearbox, until the oil just starts to run out of the level hole.



Drain plug

Level hole

CLEANING, LUBRICATION AND STORAGE

CLEANING. Frequent and thorough cleaning of your vehicle is an important part of maintenance and will reduce the risk of corrosion and help the resale value if the vehicle looks good. Near to areas in the sea or high mountain where salt is used on the road, we recommend a cleaning of the vehicle after use to prevent corrosion by the effects of salt. It is important to make a good clean at those points where the salt cumulates.

1. Before cleaning:

- a) Cover the end of the exhaust to stop water getting inside.
- b) Make sure that the spark plug and filler caps are fitted correctly.

2. If the motor is very dirty or greasy, use a degreasing agent (Refer to note above.) Do not apply this to the wheel axles or the chain, because that would remove any protective layer of lubricant.

3. Using a hose pipe remove the degreasing agent and dirt, but only with the pressure that is necessary. (DO NOT USE A PRESSURE WASHER.)

NOTE: Rieju is not responsible for the use of degreasing agents that may stain or mark the body work or chassis.

Rieju is not responsible for the possible damage and wear and tear due to using a pressure hose to clean the vehicle.

4. Once the dirt has been removed, wash all the surfaces with warm water and soft detergent. To get to the difficult areas, use a bottle-washing brush or something similar.
5. Immediately rinse with cold water and dry all the surfaces.
6. Clean the seat with a combination vinyl upholstery cleaner to keep it lustre and flexible.
7. To finish off, start the motor and let it run slowly for a few minutes. This way we can dry the bike out completely
8. When dry inspect the bike for any corrosion, it may be necessary to repaint the exhaust with a heat protective paint and touch up stone chips on the frame to prevent further corrosion.

LUBRICATION

Apply lubrication to all cables, Chain and sprockets if necessary. Plus a water repellent agent to all electrical switches and exposed connections.

STORAGE.

Storage of the motorcycle for a long period of time demands certain care to prevent deterioration. Once it is clean and lubricated, prepare to store the motorcycle in the following manner:

1. Drain the petrol tank, petrol pipes and the carburettor bowl.
2. Take the spark plug out and put a spoonful of SAE 10/30 oil through the plug hole and replace the spark plug.
3. Cover the exhaust with a plastic bag to stop the humidity getting in.
4. Completely cover a bike with a sheet to keep off dust

BASIC MAINTENANCE CHECKS	1st REVISION	2nd REVISION	3rd REVISION
	500 KMS.	3.500 KMS.	3.000 KMS
Brake efficiency check and brake pad wear.	▪	▪	▪
Check level of gearbox oil	Change	▪	Change
Check tension and wear on chain and sprockets	▪	▪	▪
Check suspension	▪		▪
Check, adjust and grease controls and cables	▪	▪	▪
Check tension of wheel spokes and wheel alignment	▪	▪	▪
Clean and oil air filter	▪	▪	▪
Check and adjust carburettor if necessary	▪		▪
Check and adjust spark plug or change it	▪	▪	▪
Check all screws and chassis screw – plastic parts	▪		▪
Check electric system, lights horn and indicators etc	▪		▪
Check wear on all bearings, steering head and wheel			▪
Check coolant level of in radiator	▪	▪	▪
Check exhaust system.(Remove corrosion and paint)			▪
Check oil pump function	▪		▪

TECHNICAL SPECIFICATIONS AND CHARACTERISTICS

Model	MRT / MRT - SM
Dimensions: Total length Total width Total height Total seat height Distance between axles Minimum distance to the floor	2150 mm. / 2070 mm. 800 mm. 800 mm. 1165 mm. / 1145 mm. 890 mm. /870 mm. 1405 mm. / 1380 mm. 310 mm. /288 mm.
Basic weight:	85 Kg.
Engine: Type Number of gears Make Model Cylinders Engine capacity Piston size, bore Starter system Lubrication system Oil type	MRT / MRT - SM 2 stroke water cooled 6 Gears Minarelli AM 6 (EU2) 1 inclined forwards 49,7 c.c. 40,3 mm., 39 mm Kick start Automixing Full synthetic Castrol TTS

Huile de transmission: Type Quantity	SAE 10W 30 820 c.c.
Air filter	Humid rubber foam
Petrol: Type Tank capacity	Unleaded petrol 95 6,3 L
Carburettor	Dellorto PHBN 16 HS
Bougie: Type Electrodes separation	NGK BR 9 ES 0,6 - 0,7 mm
Clutch type	Multidisks in oil bath
Primary transmission Clutch rim Pinion thrust Transmission relation	Z = 71 Z = 20 1 : 3,55
Secondary transmission Front sprocket Rear sprocket Transmission relation Chain	Z = 11 Z = 52 1 : 4,36 420 x 132 pas

SPEED CHANGE				
Speed	Primary tree	Secondary tree	Gear change ratio	Output ratio
1 ^a	Z = 12	Z = 36	1 : 3,00	1 : 10,65
2 ^a	Z = 16	Z = 33	1 : 2,06	1 : 7,31
3 ^a	Z = 19	Z = 29	1 : 1,53	1 : 5,43
4 ^a	Z = 22	Z = 27	1 : 1,23	1 : 4,37
5 ^a	Z = 24	Z = 25	1 : 1,04	1 : 3,69
6 ^a	Z = 25	Z = 24	1 : 0,96	1 : 3,40

Suspension: MRT 50 / MRT SM 50 Front Rear MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Front Rear		Upside down forks Ø 37 mm. OIL FORK 15W 20, 245 cc each leg. Hydraulic shock absorber. Upside down forks Ø 40 mm. OIL FORK SAE 10W, 325 cc each leg. Gas shock absorber with a bottle and manual adjustment for pre load spring.
--	--	---

Brakes: MRT 50 / MRT SM 50 Front Rear MRT 50 PRO / MTR SM 50 PRO Front Rear	Disc 220 mm Ø Disc 180 mm Ø Type disc Wave 260 mm Ø Type disc Wave 200 mm Ø
Tyres: MRT 50 / MRT 50 PRO Front Rear MRT SM 50 / MRT SM 50 PRO Front Rear	80/90 - 21, with inner tube, 1'7 kg/cm² 110/80 - 18, with inner tube, 1'8 kg/cm² 100/80 - 17, with inner tube, 1'8 kg/cm² 130/70 - 17, with inner tube, 1'9 kg/cm²
Electric equipment: Ignition Generator Ignition timing	Electronic C. D. I. Moric 85W regulated to 12 volts ac. 20º, 1'4 mm before the P.M.S.

Voltage and bulb output:

Light

12 v 35/35 w

Rear pilot light

12 v 21/5 w

Instrument cluster

12 v 1,2 w

Indicators

12 v 10 w

Odometer lighting

12 v 1,2 w

MANUALE DELL'UTENTE

MRT 50-MRT SM 50

MRT 50 PRO-MRT SM 50 PRO



RIEJU

Start the rocket.

RIEJU S.A. vi ringrazia di avere riposto la vostra fiducia nella nostra azienda e si congratula per la buona scelta fatta.

I modelli MRT 50 / MRT SM 50 / MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO sono il risultato della lunga esperienza di RIEJU nella competizione e nello sviluppo di veicoli di alte prestazioni.

Questo Manuale dell'Utente ha l'obiettivo di indicare l'uso e la manutenzione del vostro veicolo, vi preghiamo di leggere attentamente le istruzioni e l'informazione che vi forniamo di seguito.

Vi ricordiamo che la vita del veicolo dipende dall'uso e dalla manutenzione fatta, mantenendolo in perfette condizioni di funzionamento si riduce il costo delle riparazioni.

Questo manuale è da considerarsi parte integrante del ciclomotore e deve fare parte dell'attrezzatura di base, persino in caso di cambio di proprietà.

Per qualsiasi eventualità, consultare il concessionario RIEJU che sarà sempre disponibile.

Ricordate che per un corretto funzionamento del vostro ciclomotore, dovrete **esigere sempre ricambi originali.**

INDICE

Pag.

Descrizione del ciclomotore4

Identificazione del ciclomotore5

Elementi principali del ciclomotore6

- Chiavi6

- Strumenti e indicatori6

- Commutatori del manubrio9

- Manopola della frizione10

- Leva del freno anteriore10

- Pedale del freno posteriore10

- Pedale del cambio10

- Serbatoio dell'olio11

- Serbatoio della benzina11

- Rubinetto benzina12

Revisione prima della messa in funzionamento .13

Pag.

Verifiche di routine14

- Freno anteriore14

- Freno posteriore15

- Pompa e pastiglie dei freni15

- Impugnatura dell'acceleratore16

- Luci e segnali16

- Pneumatici16

Funzionamento e messa in moto del motore17

- Messa in moto del motore17

- Rodaggio18

- Accelerazione18

- Per frenare18

- Spegnimento19

- Pedale del cambio19

Carburatore19

	Pag.		Pag.
Sospensione anteriore	20	Specifiche e caratteristiche tecniche	31
Sospensione posteriore	20		
Sistema di refrigerazione	21		
Revisione della candela	22		
Filtro dell'aria	23		
Tensione e lubrificazione catena trasmissione	25		
Lubrificazione e ingrassaggio	27		
Pulizia e custodia	28		
Operazioni di manutenzione	30		

DESCRIZIONE DEL CICLOMOTORE

Questo ciclomotore incorpora un motore MINARELLI monocilindrico a due tempi con refrigerazione liquida e ammissione a lamelle. La cilindrata è di 49,7 centimetri cubici, con un alesaggio da 40,3 mm. e una corsa da 39 mm.

L'accensione è elettronica con bobina A.T. da 85 W e 12 Volt.

Frizione a dischi multipli di acciaio e con molle a pressione costante, in bagno di olio.

Il motore è ancorato ad un telaio di tipo perimetrale di grande resistenza, con cuscinetti di direzione di tipo conico.

La sospensione anteriore nei modelli MRT e MRT supermotard 50 è composta da una forcella idraulica con barre di 37 mm di diametro.

Nei modelli PRO è composta da una forcella invertita idraulica con barre da 40 mm.

Nei modelli MRT e MRT supermotard 50 la sospensione posteriore è composta da un ammortizzatore idraulico di grande resistenza e comodità.

La sospensione posteriore dei modelli PRO è composta da un ammortizzatore ancorato ad un sistema progressivo di bielle (Progresive Racing System) che genera grande delicatezza nel funzionamento.

Nei modelli PRO inoltre è compreso un ammortizzatore a gas con regolazione della precarica delle molle. Nei modelli MRT e MRT supermotard 50 il freno del disco anteriore è di 220 mm. di diametro di acciaio inossidabile e di 180 mm. con pinza radiale.

Nei modelli PRO il disco anteriore è di 260 mm. e il posteriore di 220 mm con una pinza radiale a doppio pistoncino.

IDENTIFICAZIONE DEL CICLOMOTORE

Sul telaio si trova inciso il numero di identificazione della vostro ciclomotore.

Il numero che figura punzonato sulla parte destra della pipa dello sterzo, ci sarà utile a tutti gli effetti (Certificato delle caratteristiche tecniche, Assicurazione, Targa, ecc..), e dovrà essere citato per qualsiasi suggerimento o reclamo, nonché per la richiesta di pezzi di ricambio.



ELEMENTI PRINCIPALI DEL CICLOMOTORE

CHIAVI

Con questo modello si consegna un set di chiavi che servono per la serratura di contatto. Queste chiavi sono unite da una linguetta, sulla quale si trova inciso il loro numero di serie. Vi raccomandiamo di custodire in un luogo sicuro per avere a disposizione in qualsiasi momento il numero della chiave in caso di perdita.

STRUMENTI ED INDICATORI

1-. Interruttore principale o chiave di contatto

L'interruttore principale o chiave di contatto ha tre posizioni: posizione scollegata, posizione di contatto per l'avvio del motore e una terza posizione di connessione del sistema di illuminazione del mezzo.

2-. Tachimetro

Nel tachimetro è incorporato il contachilometri.

4-. Indicatore folle

Questo indicatore si accende quando la leva del cambio si trova in una posizione neutra, cioè, in folle.

5-. Indicatore della temperatura

Questo indicatore è molto importante in quanto può indicarci un aumento eccessivo della temperatura, sia per poca refrigerazione e sia, al contrario, per un livello troppo basso di liquido refrigerante nel radiatore.

6-. Indicatore di riserva del l'olio

Questo indicatore si accende quando il livello di olio di miscela del motore è basso, cioè, quando raggiunge un livello di riserva. È di vitale importanza riempilo il prima possibile quando si accende, in quanto se il motore rimane senza olio di miscela subirebbe gravi danni nel gruppo motore.



7-. Indicatore di abbagliante

Questa spia si accende quando gli abbaglianti sono accesi.

9-. Indicatori delle frecce

Questo indicatore si accende quando azioniamo le frecce di direzione.



10/11-. Pulsanti di Visualizzazione accesso Display

Modelli Enduro

- Ruota Sviluppo: 1912
- Pulse RPM: 0
- Pulse Sensore di velocità : 3

Modelli SM

- Ruota Sviluppo : 1854
- Pulse RPM : 0
- Pulse Sensore di velocità : 3

COMMUTATORI DEL MANUBRIO

1-. Commutatore frecce

Possiede tre posizioni: nella posizione centrale è disattivato; azionare a destra quando si gira a destra e azionare a sinistra quando si gira a sinistra.

Notare che il tasto ritorna sempre alla posizione centrale. Non dimenticate di scollarlo dopo aver realizzato il giro, lasciando il tasto in posizione centrale di riposo.

2-. Commutatore clacson

Azionare il tasto per suonare il clacson.

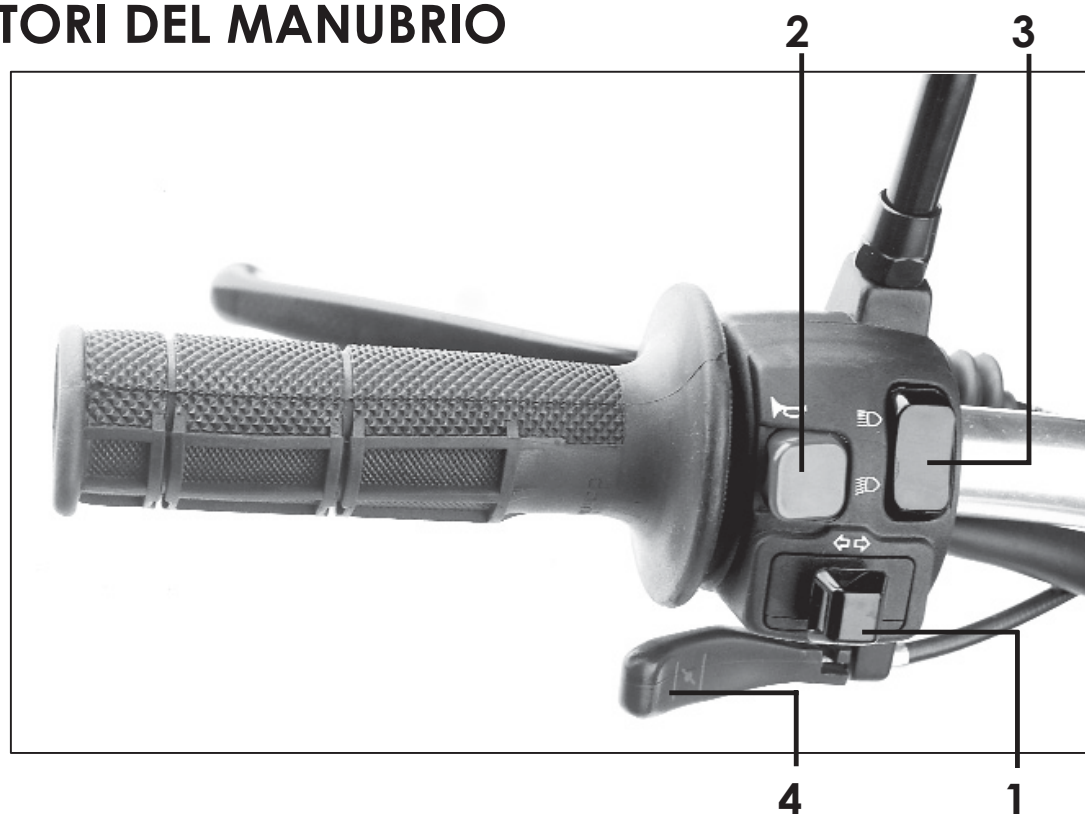
3-. Commutatore luci

Possiede due posizioni: in quella inferiore il faro è in posizione anabbagliante e in quella superiore il faro è abbagliante. Per accendere il sistema dei fari si deve girare la chiave di contatto nella posizione dell'accensione dei fari.

4-. Comando dello starter

Quando il motore è freddo è necessario azionare lo starter per avviarlo.

ATTENZIONE: Quando il motore avrà raggiunto la temperatura normale di funzionamento, rimettere la leva dello starter alla sua posizione di riposo in quanto potrebbe provocare un cattivo funzionamento del motore.



MANOPOLA DELLA FRIZIONE

La leva della frizione è situata nella parte sinistra del manubrio. Per azionarla, stringere la manopola verso l'impugnatura o manubrio.

LEVA DEL FRENO ANTERIORE

La leva di freno anteriore è sita nella parte destra del manubrio. Per azionare detto freno, stringere la leva verso il manubrio.

PEDALE DEL FRENO POSTERIORE

Il pedale del freno posteriore è sulla parte destra del ciclomotore. Per azionarlo premete con il piede verso il basso.

PEDALE DEL CAMBIO

È sito sotto la parte sinistra del motore, si aziona con il piede accompagnandolo per tutto il suo percorso, lasciandolo tornare alla sua posizione di riposo prima di cambiare di nuovo la marcia. Per mettere la prima si spinge il pedale verso il basso. Per inserire le altre marce fare salire la leva verso l'alto con la punta del piede.



SERBATOIO DELL'OLIO

Si trova nella parte sinistra del veicolo, davanti al serbatoio della benzina, all'altezza del radiatore, per accedervi, svitare il tappo e riempire di olio. La capacità del serbatoio è pari a 1,2 litri.

Non deve essere mai lasciato a secco di olio, in quanto bisognerebbe spurgare la pompa dell'olio per togliere l'aria al suo interno. Nel caso in cui rimanesse senza olio, il motore gripperebbe immediatamente con gravi conseguenze tecniche ed economiche per l'utente. RIEJU raccomanda di usare olio CASTROL TTS Injection System.

SERBATOIO DELLA BENZINA

Per accedere al serbatoio della benzina, aprire il tappo facendolo girare in senso antiorario.

Ricordate che si deve usare sempre benzina senza olio. La capacità del serbatoio del carburante è pari a 6,3 litri.



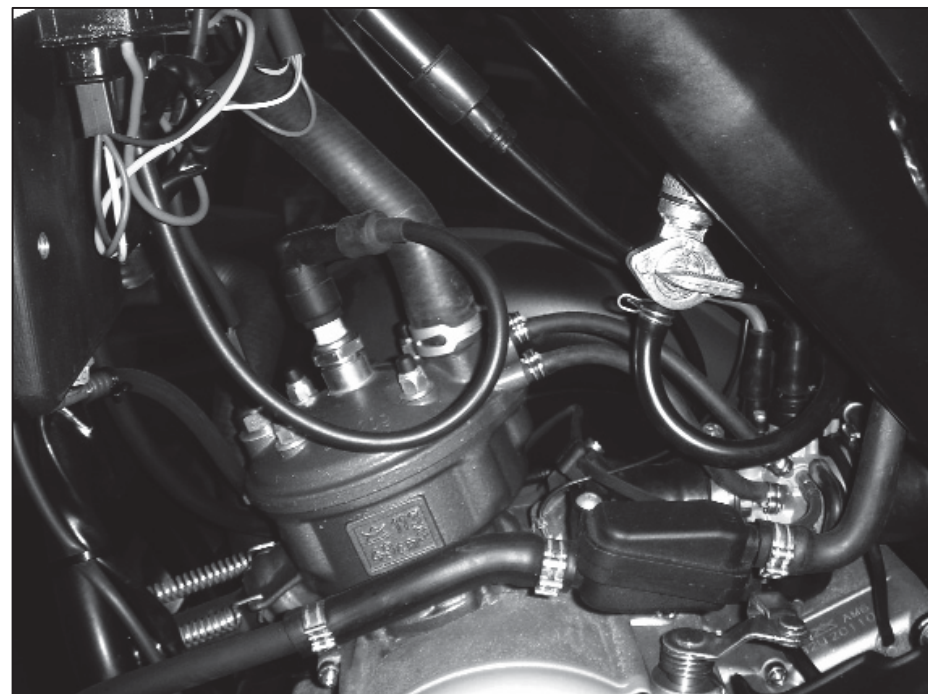
RUBINETTO DELLA BENZINA

Il rubinetto della benzina è posto nella parte sinistra del veicolo, sotto al serbatoio del carburante. Ha tre posizioni:

OFF: con la leva in questa posizione, il carburante non passerà. Mettete la leva in questa posizione quando il motore non sta funzionando.

ON: con la leva in questa posizione, il carburante passa al carburatore. La guida normale viene effettuata con la leva in questa posizione.

RES: questa posizione è quella di RISERVA. Se si rimane senza carburante mentre si guida tenendo la leva in posizione "ON", girate la leva in questa posizione. Fate rifornimento appena potete, poi, è importante non dimenticare di girare la leva su "ON".



REVISIONI PRIMA DEL FUNZIONAMENTO

Verificare i seguenti punti prima dell'uso del ciclomotore.

Elementi da verificare

Serbatoio olio Fari ed indicatori
Freno anteriore e posteriore
Impugnatura acceleratore
Serpatoio benzina
Pneumatici
Frecce intermittenti
Frizione
Catena di trasmissione

Verifiche

Verificare livello e riempire in caso necessario
Verificare se funzionano correttamente
Verificare gioco e funzionamento
Verificare gioco, regolare e lubrificare se necessario
Verificare livello e riempire in caso necessario
Verificare la pressione, l'usura e lo stato
Verificare se funziona correttamente
Verificare gioco e funzionamento
Verificare la tensione e lo stato

Le verifiche prima dell'uso, devono essere realizzate ogni volta che il veicolo è utilizzato. Una verifica completa non richiede più di alcuni minuti.

Se durante le verifiche si riscontra qualche anomalia, deve essere riparata prima di utilizzare il ciclomotore.

VERIFICHE DI ROUTINE

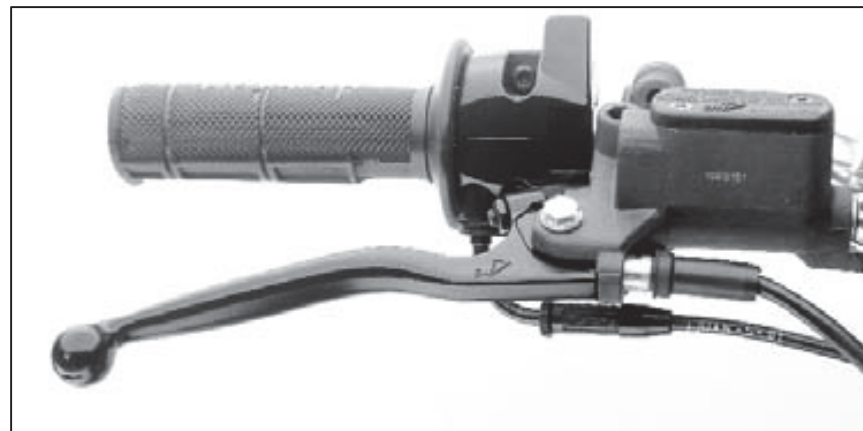
FRENO ANTERIORE

La frenata anteriore viene fatta attraverso il freno a disco azionato con una pinza e una pompa idraulica.

La superficie di frenata deve essere priva di olio e sporcizia per assicurare un perfetto funzionamento. Se per qualsiasi causa siamo costretti a svuotare e riempire il liquido dei freni, agire nel seguente modo: Togliere il tappo della pompa, versare liquido fino a riempirlo quasi totalmente. Dopodiché allentare il dado di sfiato, collocando un tubo trasparente in detto foro. È conveniente che questo tubo venga introdotto in un recipiente per non disperdere il liquido. Dopo che sarà stato messo il liquido nella pompa e sempre con il dado allentato, azionare lentamente la manopola fino a che liquido scende e dal tubetto posto esca liquido senza bollicine di aria. In questo momento chiudere

il dado e versare il liquido fino alla metà del serbatoio.

Chiudere il tappo e azionare fino a quando frenerà perfettamente.



Tornillo sangrado

FRENO POSTERIORE

Controllare periodicamente che il livello di olio non scenda mai sotto il segno inferiore del vaso situato sopra la pompa del freno e sotto la placca portanumeri laterale posteriore destra. Per rabboccare usare esclusivamente olio idraulico per freni.

Quando fa una corsa a vuoto provvedere allo spurgo dell'impianto presso uno dei nostri servizi.

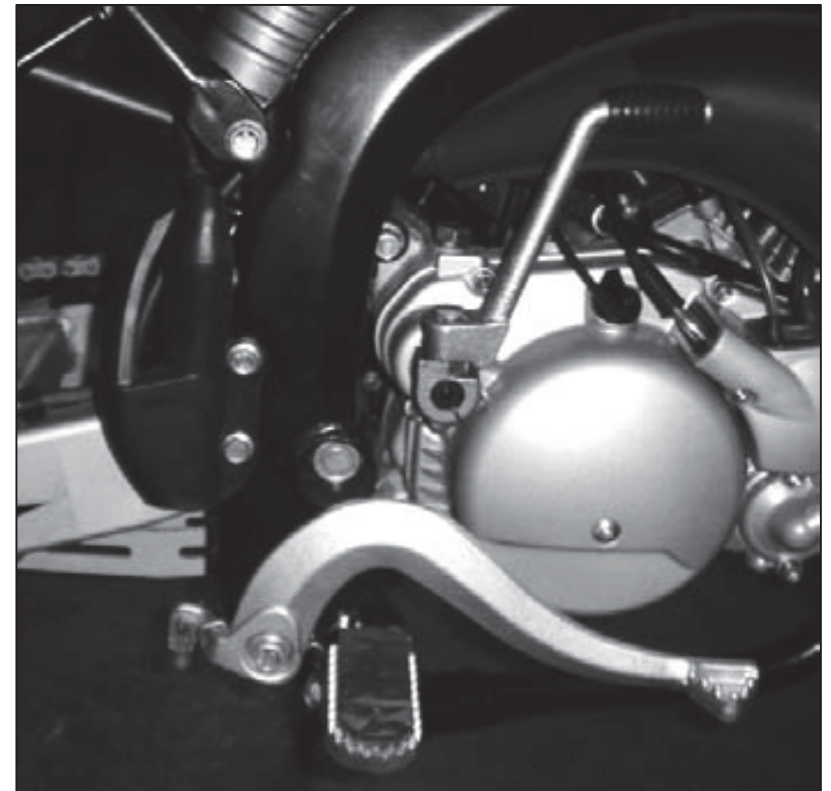
BOMBA Y PASTILLAS DE FRENO

Assicuratevi che il livello di liquido del freno sia quello corretto, se così non fosse, aggiungere liquido. Se

le pastiglie del freno della pinza idraulica sono usurate, sostituirle con pastiglie nuove.

Lo spessore minimo del ferodo delle pastiglie deve essere di 2 mm.

Ricordate sempre che queste operazioni devono essere effettuate da un servizio ufficiale RIEJU.



IMPUGNATURA DELL'ACCELERATORE

Verificare se funziona correttamente, facendo girare l'impugnatura e verificando se il gioco libero è corretto.

L'impugnatura deve retrocedere con forza quando si lascia l'acceleratore.

LUCI E SEGNALI

Controllare il faro anabbagliante ed abbagliante, le frecce, il fanalino posteriore e gli indicatori della riserva dell'olio e della benzina, assicurandovi che tutto funziona correttamente.

PNEUMATICI

La pressione dei pneumatici influisce direttamente sulla stabilità e la comodità del veicolo, sullo spazio di frenata e soprattutto sulla sicurezza dell'utente, quindi, verificare la pressione dei pneumatici. Verificare che il cerchione non sia scenterato e controllare l'usura del pneumatico. Non sovraccaricare il veicolo in quanto oltre a perdere stabilità, aumenta l'usura dei pneumatici.

ATTENZIONE:

Quando la pressione è molto alta, i pneumatici smettono di ammortizzare, trasmettendo direttamente urti e scosse al telaio e al manubrio, agendo negativamente per la sicurezza e la comodità.



PRESSIONI		
Pneumatico	Anteriore	Posteriore
MRT	1,7 Kg/Cm ²	1,8 Kg/Cm ²
MRT-SM	1,8 Kg/Cm ²	1,9 Kg/Cm ²

FUNZIONAMENTO ED AVVIAMENTO DEL MOTORE

È molto importante conoscere il vostro veicolo e il suo funzionamento a fondo.

ATTENZIONE: Ricordate che non dovete lasciare in moto il motore in un luogo chiuso, in quanto i gas tossi- ci dello scappamento possono provocare gravi danni alla salute.

MESSA IN MOTO DEL MOTORE

Aprire il rubinetto della benzina.

Se il motore è freddo aprire il dispositivo di starter.

Girare la chiave di contatto in senso orario, verificare che il motore sia in folle, chiudere completamente il gas e spingere sulla pedivella dell'accensione.

Ricordate che il motore di avviamento elettrico non deve essere mantenuto girato oltre cinque secondi per ogni tentativo.

Dopo alcuni secondi dalla messa in moto, disattivare lo starter.

Dopodiché premere la leva della frizione ed inserire la prima marcia, rilasciare progressivamente la leva della frizione e al contempo accelerare un poco.

Non accelerare a fondo e non fare girare il motore a un numero elevato di giri fino a che il motore è sufficientemente caldo.

ATTENZIONE:

Prima di partire dobbiamo riscaldare sempre il motore e non accelerare mai molto con il motore freddo. In questo modo assicureremo una maggior durata al motore.

RODAGGIO

Il periodo più importante della vita del ciclomotore è quello che va dal chilometro 0 al chilometro 500. Per questa ragione vi preghiamo di leggere attentamente le seguenti istruzioni. Nei primi 500 km non sovraccaricare il ciclomotore in quanto il motore è nuovo e le sue diverse parti si usurano e limano tra loro fino al funzionamento perfetto. In questo periodo si deve evitare un uso prolungato mantenendo il motore alto di giri o in condizioni che potrebbero dare luogo ad un riscaldamento eccessivo.

ACCELERAZIONE

La velocità può essere regolata aprendo o chiudendo l'acceleratore. Girando all'indietro aumenta la velocità e girando in avanti diminuisce.

PER FRENARE

Chiudere il gas, azionare i freni anteriore e posteriore al contempo aumentando la pressione progressivamente.

ATTENZIONE:

Le frenate brusche possono provocare sgommate o rimbalzi

SPEGNIMENTO

Chiudere il gas, frenare con entrambi i freni e simultaneamente, quando il veicolo ha ridotto la velocità premere a fondo la leva della frizione. Per spegnere il motore togliete il contatto utilizzando la chiave. Quando il motore sarà fermo chiudere sempre il rubinetto della benzina.

PEDALE DEL CAMBIO

È sito sotto la parte sinistra del motore, si aziona con il piede accompagnandolo per tutto il suo percorso, lasciandolo tornare alla sua posizione di riposo prima di cambiare di nuovo la marcia. Per mettere la prima si spinge il pedale verso il basso. Per inserire le altre marce fare salire la leva verso l'alto con la punta del piede.

CARBURATORE

È una delle parti più influenti per la buona resa del motore, in quanto in esso si realizza la miscela di benzina-aria, per questo, una cattiva carburazione significa un cattivo rendimento del motore, al contempo può danneggiare la parte termica del motore è conveniente quindi controllare la sua regolazione presso un Officina Autorizzata RIEJU.

SOSPENSIONE ANTERIORE

La sospensione anteriore è composta da una forcella idraulica dotata delle caratteristiche più avanzate di tecnologia e disegno.

Forcella MRT / MRT SM 50

Steli da Ø 37 mm.

Capacità di olio: 245 c.c. per stelo

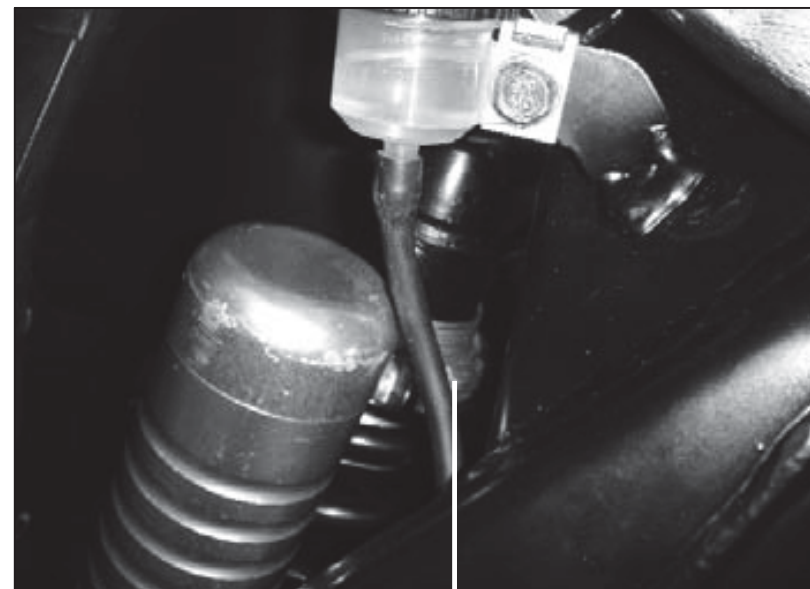
Tipo di olio raccomandato: CASTROL OIL FORK SAE 15W/20

Forcella MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO

Steli da Ø 40 mm.

Capacità di olio: 325 c.c. per stelo

Tipo di olio raccomandato: CASTROL OIL FORK SAE 10W



Bullone di regolazione

MRT PRO/MRT SM PRO

SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore è formata da un basculante di tubo rettangolare ancorato ad un monoammortizzatore idraulico.

I modelli MRT PRO / MRT supermotard PRO sono equipaggiati con un monoammortizzatore idraulico assistito a gas e con regolazione della precarica delle molle attraverso la vite situata sotto la molla dell'ammortizzatore, attraverso il sistema progressivo delle bielle PRS (Progressive Racing System).

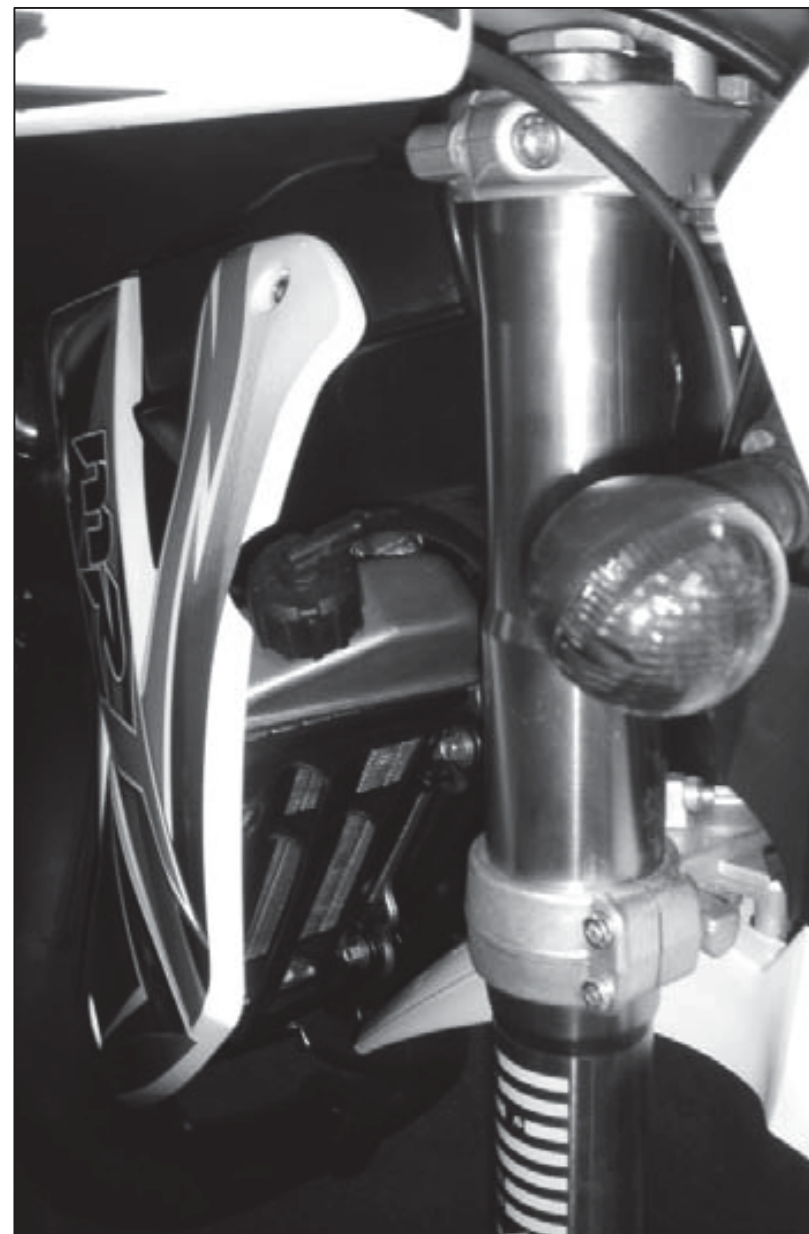
SISTEMA DI REFRIGERAZIONE

Nella parte frontale destra del ciclomotore dietro alla graticola di protezione si trova il radiatore, con una grande capacità di raffreddamento.

L'unica precauzione da tenere presente è quella di verificare che sia sempre totalmente pieno, in questo modo ci assicureremo che il fluido refrigerante percorre tutto il circuito.

Per verificare il livello de liquido togliere il tappo del radiatore e rabboccare se ce n'è la necessità.

ATTENZIONE: Non aprire mai il tappo del radiatore con il motore a caldo, poiché il liquido bollente può uscire a pressione ed essere pericoloso. Si raccomanda di usare liquido anticongelante per circuito chiuso. In questo modo eviteremo il congelamento dell'acqua con il conseguente pericolo di grippaggio e rotture delle alette della pompa. Se non fosse possibile si consiglia di utilizzare temporaneamente acqua distillata, in quanto il calcare dell'acqua corrente potrà danneggiare il radiatore.

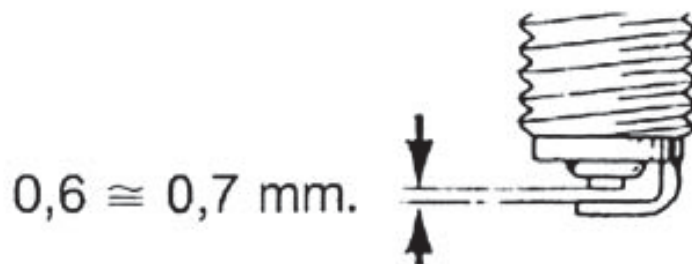


REVISIONE DELLA CANDELA

La candela è un importante componente del motore e risulta facile da controllare. Estraiete e controllate periodicamente la candela perché il surriscaldamento e i depositi carboniosi la deteriorano lentamente. Se l'elettrodo è eccessivamente eroso o se i depositi carboniosi o di altro tipo sono eccessivi, cambiate la candela con una del tipo e grado termico raccomandato:

NGK BR 9 ES

Prima di montare qualsiasi candela, misurare la distanza tra gli elettrodi con uno spessimetro e regolare secondo le specifiche. La separazione tra gli elettrodi è di 0,6~0,7 mm.

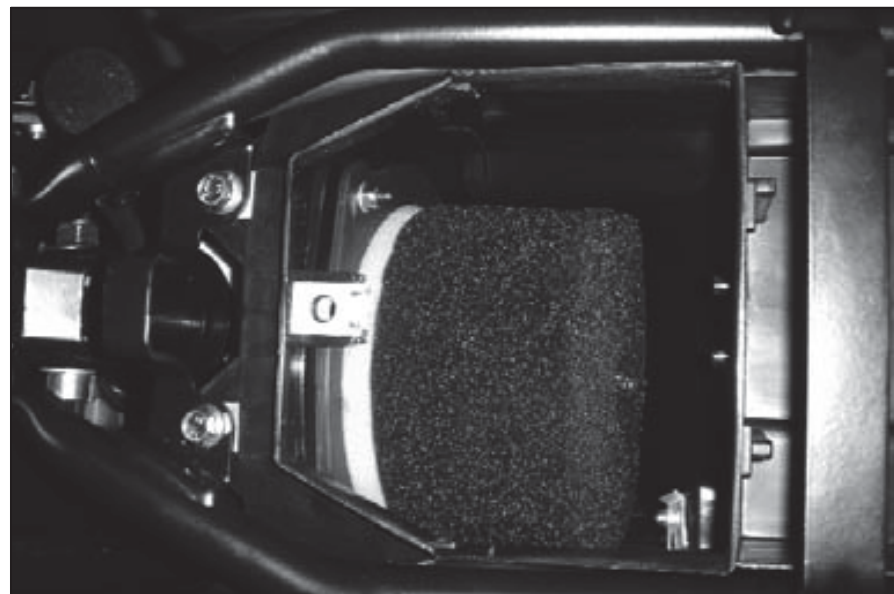


Quando si monta la candela pulire sempre la superficie della rondella, impedendo in questo modo che entrino resti dentro la camera di combustione. Avvitare la candela a mano, cercando di non forzarla e finire di stringere con la chiave adeguata tra 1/8 e 1/4 i giro circa.

FILTRO DELL'ARIA

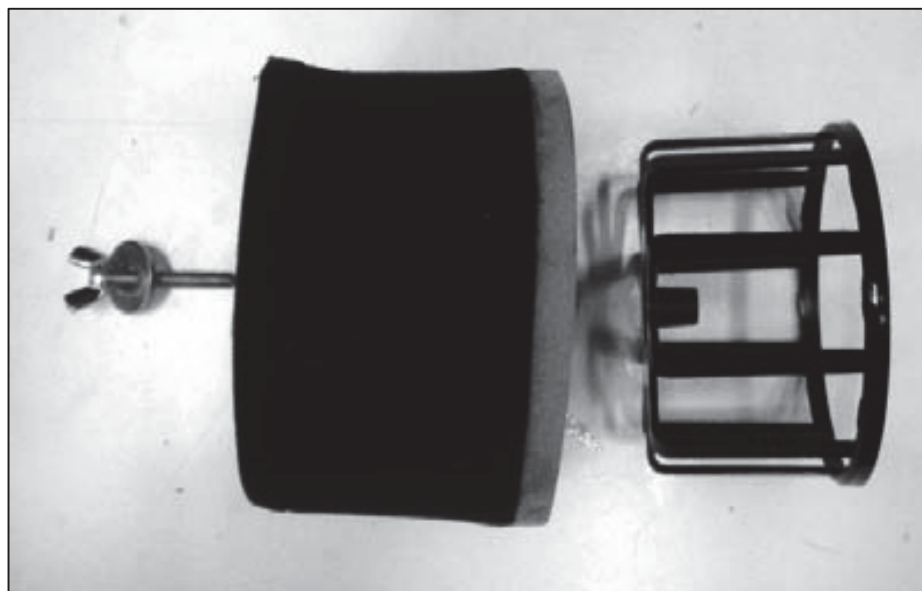
Il buon funzionamento e la durata degli organi del motore, biella, pistone, segmenti, cuscinetti dell'albero a camme e persino il cilindro, dipendono in buona misura dal buono stato di pulizia ed ingrassaggio del filtro dell'aria.

Per accedere al filtro dell'aria smontare il sedile della moto lasciando libero accesso alla cassa del filtro. Togliere il tappo della cassa tenuto con una vite ed estrarre il corpo del filtro.



Per fare la pulizia della schiuma filtrante, separarla dal supporto di plastica e lavare con un dissolvente specifico per la pulizia di schiume per filtro.

Quando il filtro sarà totalmente asciutto rimontatelo seguendo i passi opposti a quelli dello smontaggio, cercando previamente di ingrassare il filtro con uno speciale ed apposito olio. Versare delle gocce di olio specifico, strizzando poi la quantità in eccesso di modo che l'olio venga totalmente distribuito. Rimontatelo poi collocandolo al suo posto cercando che sia esattamente dove era prima, se così non fosse potrà entrare aria non filtrata, con gravi conseguenze per il vostro veicolo. Il filtro dell'aria deve essere pulito nei periodi indicati e più frequentemente se il ciclomotore viene utilizzato in terreni polverosi o umidi.

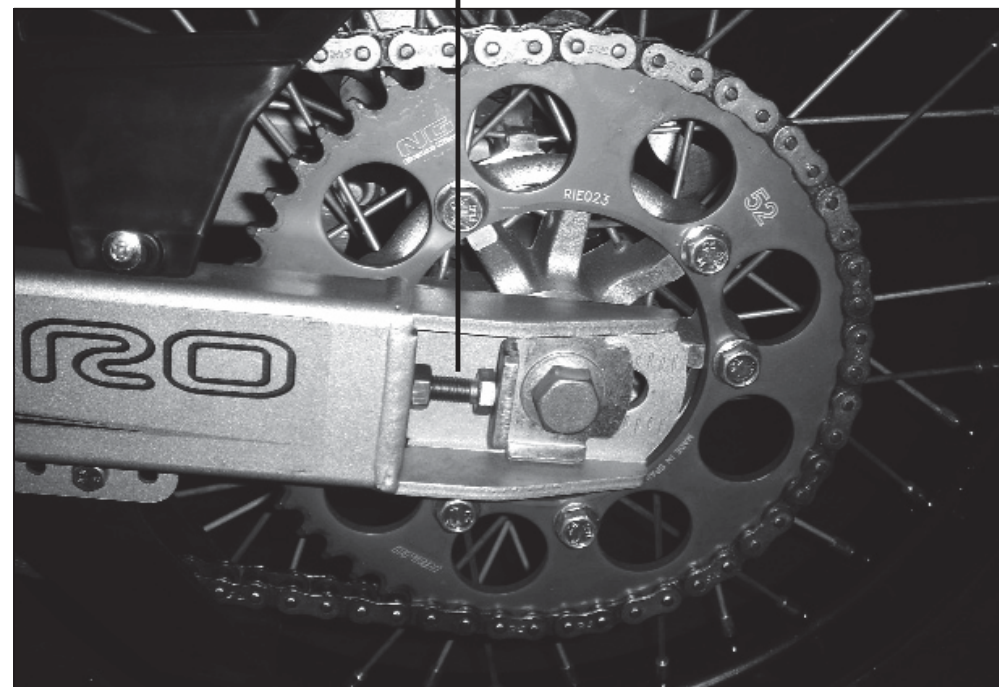


TENSIONE E LUBRIFICAZIONE CATENA TRASMISSIONE

Per correggere la tensione della catena, agire sull'asse ruota posteriore, cercando di lavorare sempre nel punto di massima tensione della catena. Girare la ruota posteriore per vari giri e verificare la tensione in vari punti per trovare il punto più teso, tirando il tensore verso il basso per evitare che agisca mentre si realizza il controllo.

Tolleranza catena 35-45 mm.

Tensore regolazione



Cercare di non tendere troppo la catena in quanto si possono produrre danni al motore e alla trasmissione; mantenere la tensione della catena nei limiti specificati negli schemi in allegato.

Un scorretto allineamento tra catena e ruota può provocare che cada la catena, oltre a problemi di instabilità nel veicolo.

Periodicamente è necessario che la catena venga pulita ed ingrassata. La catena è formata da molti pezzi che lavorano l'uno con l'altro, se non si mantiene correttamente si consumerà rapidamente, quindi vi consigliamo di ingrassarla periodicamente, usando un olio speciale per lubrificare la catena. Primo di detta lubrificazione è necessario pulire la catena, per toglierle la sporcizia e il fango, con una spazzola o un panno e poi applicare il lubrificante tra le maglie laterali e in tutti i perni centrali.

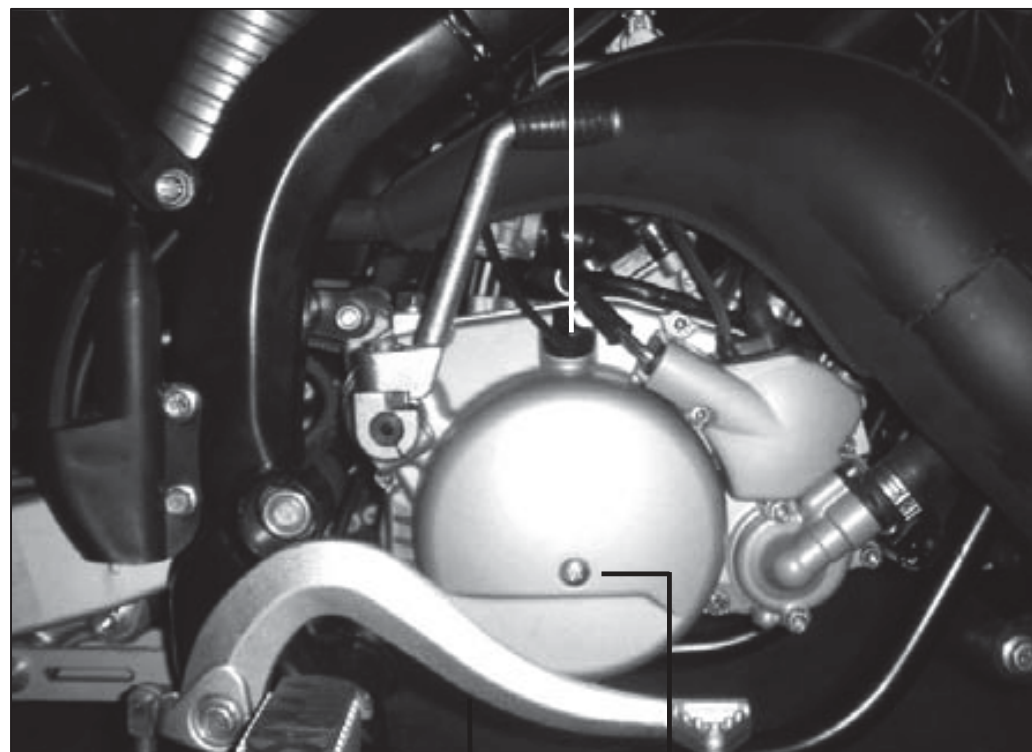
LUBRIFICAZIONE ED INGRASSAGGIO

Tappo riempimento

La lubrificazione del cambio e della frizione si effettua grazie al ribollimento dell'olio che si trova all'interno del carter. Cambio e frizione sono lubrificati sotto l'azione dello stesso olio, raccomandiamo un CASTROL MTX SAE 10W 30, con una capacità totale di 820 c.c.

Lo svuotamento del carter si fa mediante la vite di drenaggio situata nella parte inferiore destra del motore. Si raccomanda di realizzare il cambio dell'olio quando il motore è ancora caldo, in questo modo infatti il carter rimarrà più pulito e al contempo l'olio uscirà con più facilità in quanto più fluido. Togliendo la vite di drenaggio attendiamo che si svuoti completamente.

Una volta vuoto sistemare di nuovo la vite al suo posto e procedere a riempire togliendo il tappo dal foro di riempimento, fino a quando l'olio esce dal foro di livello, o anche versando una quantità pari a 750 c.c., in quanto se non si apre il motore, rimangono sempre al suo interno da 50 a 70 c.c.



Vite di drenaggio

Vite di livello

PULIZIA E CUSTODIA

PULIZIA. La pulizia frequente e completa del veicolo, non solo ne migliorerà l'aspetto ma migliorerà anche la sua resa e prolungherà, al contempo, la vita utile dei suoi elementi.

Nelle zone vicino al mare o di alta montagna dove si utilizza il sale sulle strade, si raccomanda la pulizia del veicolo dopo l'uso per evitare la corrosione causata dal sale. E' importante effettuare un'accurata pulizia nei punti dove si accumula il sale.

1. Prima di pulire:

- a) Chiudere l'entrata del tubo di scappamento per impedire che entri acqua al suo interno.
- b) Assicuratevi che la candela e i diversi tappi siano posti bene.

2. Se il motore è molto sporco, unto, applicate uno sgrassante. Non applicare sgrassante ai perni della ruota né alla catena in quanto togliereste lo strato protettivo.

3. Togliere lo sgrassante e la sporcizia, utilizzando una pompa da innaffiare ma solo con la pressione indispensabile.

ATTENZIONE: Rieju non si responsabilizza dell'utilizzo di elementi sgrassanti che macchiano o deteriorano elementi del veicolo.

Rieju non si responsabilizza dei possibili danni e guasti per l'utilizzo di acqua a pressione per la pulizia del veicolo.

4. Dopo che sarà stata tolta la sporcizia, lavare tutte le superfici con acqua tiepida e sapone detergente delicato. Per le zone difficili, accedere aiutandosi con uno spazzolino per lavare l'interno delle bottiglie o una cosa simile.
 5. Risciacquare immediatamente con acqua fredda ed asciugare tutte le superfici.
 6. Pulire la sella con un composto di vinile per pulire le tappezzerie per conservarla lucida e flessibile.
 7. Terminata la pulizia, mettere in moto il motore e lasciarlo funzionare al minimo per alcuni minuti.
- In questo modo riusciremo ad asciugare completamente i pezzi, lasciando allo stesso tempo senza umidità le diverse connessioni.

CUSTODIA. La custodia del veicolo per un tempo prolungato, esige diverse precauzioni contro il deterioramento. Una volta che sarà pulita la moto preparatevi per custodirla in questo modo:

1. Drenare il serbatoio dal carburante, i tubi e la vaschetta del carburatore.
2. Lubrificare tutti i cavi dei comandi.
3. Togliere la candela e versare dal foro della testa una cucchiata di olio ME 10W30 e rimettere la candela.
4. Coprire con una borsa di plastica l'uscita dello scappamento evitando l'entrata dell'umidità.

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE	1ª REVISIONE	2ª REVISIONE	REV. OGNI
	500 KMS.	3.500 KMS.	3.000 KMS.
Verifica sistema freni	▪	▪	▪
Verifica livello olio trasmissione	Cambiare	▪	Cambiare
Verificare tensione e usura catena	▪	▪	▪
Verificare sospensioni	▪		▪
Verificare, regolare ed ingrassare comandi e cavi	▪	▪	▪
Verificare tensione raggi ruote e centratura	▪	▪	▪
Pulire ed ingrassare filtro aria	▪	▪	▪
Controllare e regolare carburatore	▪		▪
Verificare e regolare candela o cambiarla	▪	▪	▪
Controllare viti e bullone telaio - plastica	▪		▪
Verificare sistema elettrico	▪		▪
Controllare usura segmenti			▪
Controllare livelli di acqua radiatore	▪	▪	▪
Verificare sistema di scappamento			▪
Verificare funzionamento pompa dell'olio	▪		▪

SPECIFICHE E CARATTERISTICHE TECNICHE

Modello	MRT / MRT - SM
Dimensioni: Lunghezza totale Larghezza totale Altezza totale Altezza della sella Distanza tra gli assi Distanza minima dal suolo	2150 mm. / 2070 mm. 800 mm. / 800 mm. 1165 mm. / 1145 mm. 890 mm. / 870 mm. 1405 mm. / 1380 mm. 310 mm. / 288 mm.
Peso a secco:	85 Kg.
Motore: Tipo N° marce Marca Modello Cilindri, disposizione Cilindrata Alesaggio x Corsa Sistema di accensione Sistema lubrificazione Tipo olio	MRT / MRT - SM 2 tempi 6 Marce Minarelli AM 6 (EU 2) 1 inclinato in avanti 49,7 c.c. 40,3 x 39 mm Per pedivella Per pompa 2 tempi ad iniezione CASTROL TTS

Olio della trasmissione: Tipo Quantità	CASTROL MTX SAE 10W 30 820 c.c.
Filtro dell'aria	Gommapiuma tipo umido
Carburante: Tipo Capacità del serbatoio	Benzina senza piombo 95 6,3 L
Carburatore	Dellorto PHBN 16 HS
Candela: Tipo Separazione elettrodi	NGK BR 9 ES 0,6 - 0,7 mm
Tipo frizione	Dischi molteplici in bagno di olio
Trasmissione primaria Corona frizione Pignone di attacco Rapporto di trasmissione	Z = 71 Z = 20 1 : 3,55
Trasmissione secondaria Pignone uscita Corona centrale Rapporto di trasmissione Catena	Z = 11 Z = 52 1 : 4,36 420 x 132 passi

CAMBIO DI VELOCITÀ				
Velocità	Albero primario	Albero secondario	Rapporto cambio	Rapporto uscita
1ª	Z = 12	Z = 36	1 : 3,00	1 : 10,65
2ª	Z = 16	Z = 33	1 : 2,06	1 : 7,31
3ª	Z = 19	Z = 29	1 : 1,53	1 : 5,43
4ª	Z = 22	Z = 27	1 : 1,23	1 : 4,37
5ª	Z = 24	Z = 25	1 : 1,04	1 : 3,69
6ª	Z = 25	Z = 24	1 : 0,96	1 : 3,40

Sospensione: MRT 50 / MRT SM 50 Anteriore		Forcella idraulica invertita da Ø 37 mm. CASTROL OIL FORK 15W 20, 245 cc per stelo.
Posteriore		Ammortizzatore idraulico.
MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Anteriore		Forcella idraulica invertita da Ø 40 mm. CASTROL OIL FORK 10W, 325 cc per stelo.
Posteriore		Ammortizzatore a gas con camera e regolazione della precarica della molla.

Freni: MRT 50 / MRT SM 50 Anteriore Posteriore MRT 50 PRO / MRT SM 50 PRO Anteriore Posteriore	 A disco da Ø 220 mm A disco da Ø 180 mm A disco da tipo Wave Ø 260 mm A disco da tipo Wave Ø 200 mm
Pneumatici: MRT 50 / MRT 50 PRO Anteriore Posteriore MRT SM 50 / MRT SM 50 PRO Anteriore Posteriore	 80/90 - 21, con camera, 1'7 kg/cm ² 110/80 - 18, con camera, 1'8 kg/cm ² 100/80 - 17, con camera, 1'8 kg/cm ² 130/70 - 17, con camera, 1'9 kg/cm ²
Installazione elettrica: Accensione Generatore Anticipo all'accensione	 Elettronica 12 v 85 w Moric 20°, 1'4 mm prima del P.M.S.

Voltaggio e potenza lampadine:

Faro

12 v 35/35 w

Fanalino posteriore

12 v 21/5 w

Cruscotto

12 v 1,2 w

Frecce

12 v 10 w

Illuminazione contachilometri

12 v 1,2 w

