

LA MOTOCICLETA ESPAÑOLA A TRAVÉS DEL TIEMPO

Por: F. HERREROS



Rieju

de producción de ciento veinticinco bicicletas a la semana y contando con los medios oportunos para efectuar la correspondiente fabricación en su totalidad dentro de las propias instalaciones.

LAS BICICLETAS A MOTOR Y LOS CICLOMOTORES

Debemos esperar todavía seis años para que Riera y Juanola se decidan a abordar el campo de la motorización, lo cual ocurriría exactamente en abril de 1948 en que se acomete la ampliación de las instalaciones para dar cabida a este nuevo producto que se ha perfilado: motores auxiliares de bicicleta.

Julio del año 1950, esa es la gran fecha en que finalmente después de dos largos años aparecen los primeros vehículos a motor de RIEJU, concretamente una bicicleta en dos versiones (caballero, con cuadro cerrado, y dama, con cuadro abierto), sobre cuya rueda trasera se había colocado el motor fabricado por la marca, un monocilíndrico a dos tiempos y 38 c.c.

Donde realmente radicaba la originalidad de este motor era en su sistema de transmisión, cuyo cambio de velocidades, monomarcha, finalizaba exteriormente en dos poleas que mediante el balanceo del motor a voluntad del conductor atacaban indistintamente a un aro de gran diámetro

solidario de la rueda trasera, consiguiéndose dos velocidades. (Todo el conjunto, incluido el motor, de clara inspiración francesa y más concretamente del ciclomotor era francés SERWA).

España seguía motorizándose y RIEJU, que no estaba dispuesta a perder el ritmo, lanzaría en 1952 su primer verdadero ciclomotor, que al igual que su predecesor dejaba ver su clara procedencia del país vecino. Este nuevo ciclomotor, fabricado en versiones de 50 y 55 c.c., funcionaba a régimen de cuatro tiempos con válvulas en cabeza, cambio de tres velocidades con mando al pie, frenos de tambor en ambas ruedas, consumo de un litro y medio de gasolina a los cien kilómetros, horquilla telescópica delantera (en su primera versión) y horquilla oscilante delantera y horquilla oscilante trasera (en su segunda versión). La velocidad máxima se cifraba entre 50 y 60 km/h., y era capaz de transportar dos personas, estando considerada por sus prestaciones como casi una verdadera motocicleta.

Con este ciclomotor, RIEJU concurriría a numerosas pruebas regionales de la mano de J.V. Carmona (2.º en la III Carrera en Cuesta a Vallvidrera en la clase 74 c.c. sport a 33,480 km/h), Alfredo Blasco (7.º en ciclomotores) y Camilo Plá (4.º en motocicletas hasta 75 c.c.), en la prueba del Mercat del Ram de 1954 del Motoclub de Vich y Salvador Alamo (1.º en la clase 75 c.c. a 51,012 km/h, de promedio en la XIII Rabassada de 1953), amén de otras pruebas de menor importancia y numerosas concentraciones.

Con todo y con ello el factor fundamental de las pequeñas RIEJU no era la velocidad, sino la dureza y concretamente sus bastidores que crearían fama, y sus apariciones en las competiciones se irían espaciando, hasta desaparecer en 1955, fecha a partir de la cual se dejaría esta faceta en manos de los distribuidores de la marca.

ORIGENES

Los primeros pasos de RIERA y JUANOLA deben buscarse justo antes del comienzo de la guerra civil española cuando los dos socios piensan en la posibilidad de fabricar recambios para bicicletas, el único vehículo verdaderamente popular por aquellos años en nuestro país y cuyo parque podía hacer interesante la fabricación de accesorios y recambios.

Esta primera idea no iba a dar sus frutos con la rapidez que sus promotores habían previsto, ya que cuando apenas si habían pensado en pasar a la acción y construir la correspondiente fábrica estalla la contienda española, y al igual que otros muchos deben esperar hasta el año 1940, en que una vez finalizada la misma el camino fuese más propicio.

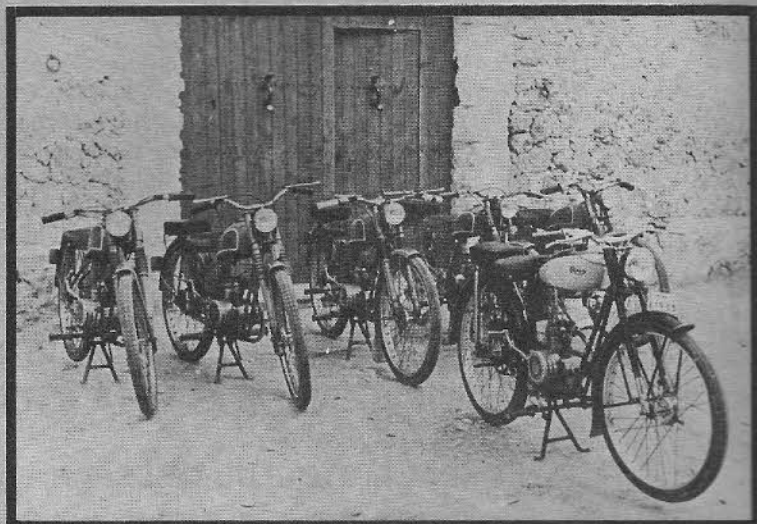
Tras un corto período de tiempo en que transitoriamente se dedicarían al negocio de tubos, reconsideran sus primitivas ideas analizando las nuevas circunstancias que concurren en nuestro país y definitivamente el 5 de enero de 1942 constituyen la sociedad RIEJU (nombre constituido por las primeras sílabas de los de sus socios), para la fabricación de bicicletas y sus accesorios y recambios, presentándose ese mismo año de la mano de D. Luis Riera Carré en la Delegación de Industria el primer proyecto de puesta en marcha de la fábrica oportuna, con un capital social de un millón de pesetas, plantilla de treinta y cinco obreros y capacidad

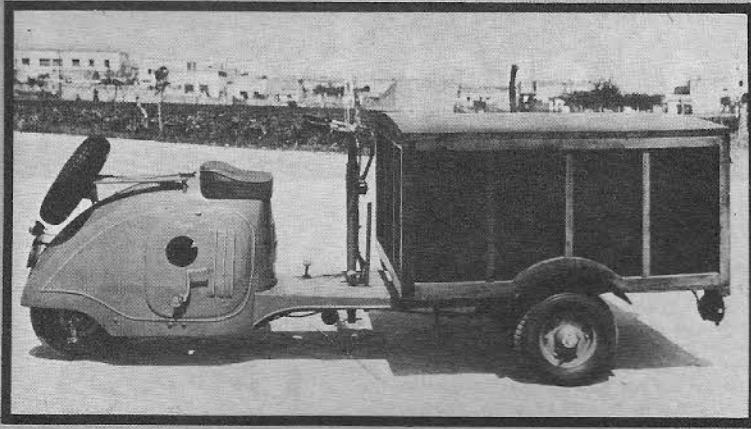


Bicicleta con motor Rieju 38 c.c.

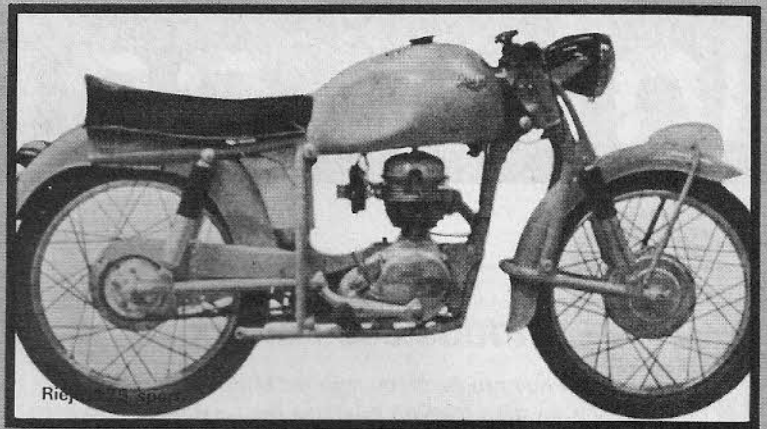
Rieju 50 c.c. participantes en la I Concentración de Casa Sastre en el Puig de Santa Magdalena (Mallorca) 1-12-53.

Modelos fabricados en 1953.

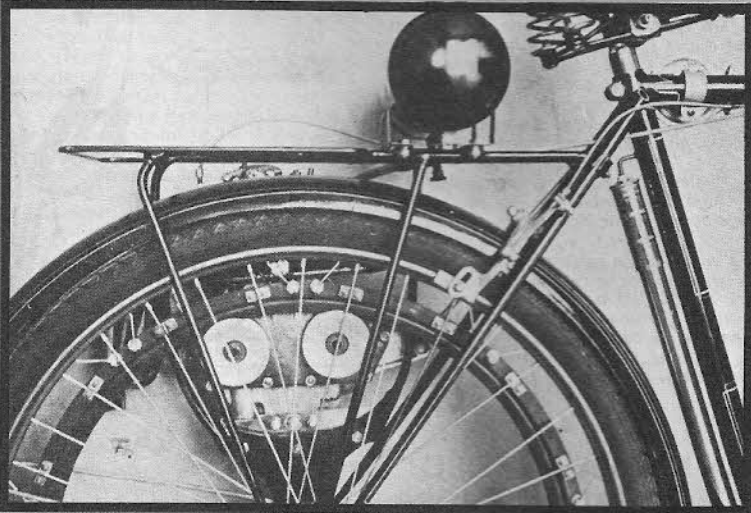




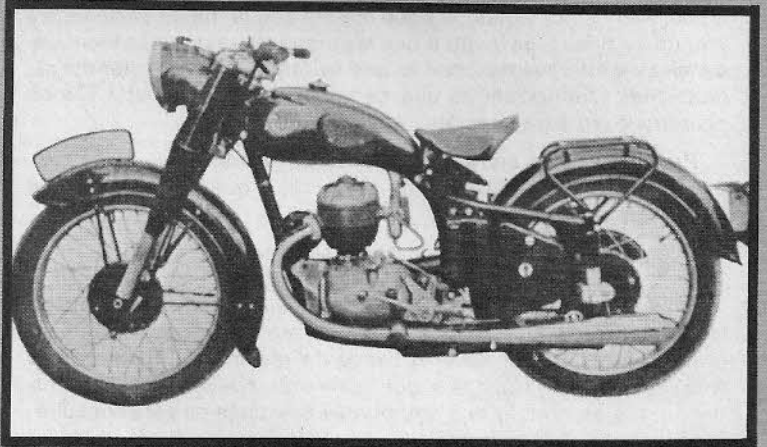
Motocarro Rieju 175 c.c. 4 tiempos.



Rieju



Vista de los dos rodillos impulsores y el aro solidario de la llanta.



Motocicleta 175 c.c. 4 tiempos - 1.ª versión año 1953

NUEVAS AMPLIACIONES

A la par que crecía la demanda de sus productos, RIEJU observaba una clara tendencia del mercado, a pasar la demanda hacia las motocicletas, en detrimento de los pequeños ciclomotores (cuya capacidad de transporte era normalmente de una sola persona), así como el asentamiento de nuevas industrias para la fabricación de motocicletas.

En la Feria de Muestras de Barcelona (prácticamente el equivalente al Salón del Automóvil de España), del año 1953, RIEJU sorprendía a propios y extraños al presentar junto a sus ya afamadas y diminutas 50 c.c., dos nuevos modelos de motocicleta, de concepción muy distinta pero con una causa común, su ambición por dominar sus respectivos campos.

La primera de ellas se trataba de una 175 c.c., pensada sobre todo para el acoplamiento de un sidecar a tenor de su robusto cuadro (cuya única comparación la admitía con la otra gran marca de los cuatro tiempos española, a saber, SANGLAS).

El motor adoptado en esta ocasión era el famoso A.M.C. francés, construido bajo licencia por Industrias FITA de Figueras (cien por cien RIEJU), de 175 c.c., cuatro tiempos, válvula en culata formando ángulo de 82°, potencia 8,5 CV a 6000 r.p.m. y velocidad máxima 90 km/h.

La segunda novedad consistía en una 250 c.c. de impresionante aspecto y ambiciones deportivas que desgraciadamente nunca llegaría a ser producida por RIEJU y cuyo motor algunos años después aparecería bajo las marcas EVYCSA y MAF (ver SOLO MOTO núms. 53 y 67).

Simultáneamente en 1954 para poder atender a los nuevos rumbos tomados y cumplir con los planes marcados se amplía la fábrica para poder producir anualmente dos mil motocicletas de 175 c.c., seiscientos de 250 c.c. y cuatrocientos motocarros de 175 c.c., a la par que siguiendo con su norma de fabricarse todo en sus propias instalaciones para conseguir la calidad deseada, se instalaba la fundición en el mes de abril.

Esta ampliación marcaría el fin paulatino de los ciclomotores a la vez que aparecerían dos nuevos productos, que se presentarían al público en la Feria de Muestras de Barcelona del año 1955, un motocarro de caja delantera, de aspecto algo pesado y bastante feo, con un sonido característico que le diferenciaba del resto de los motocarros fabricados por la competencia y cuya difusión fue más bien escasa.

La segunda novedad y que nunca llegó

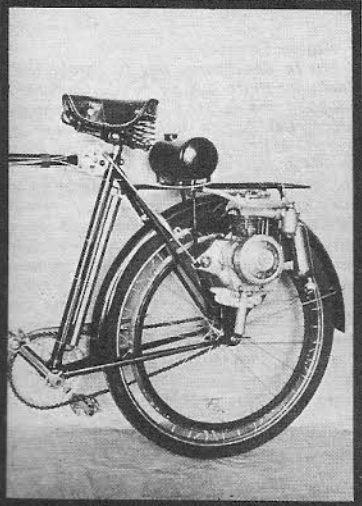
a ver la serie fue un microcoche al estilo de la época que aprovechaba el chasis del motocarro, así como su motor que seguía siendo el de la motocicleta de 175 c.c., pero con refrigeración forzada mediante turbina. La transmisión secundaria a la única rueda trasera se confiaba a una cadena sobredimensionada. El chasis en perfiles angulares y vigueta central, ofrecía total garantía a cualquier tipo de sollicitación, montando delante suspensiones independientes y detrás mediante tacos de goma.

Lo que podría denominarse sin ningún lugar a dudas como la primera época de RIEJU, y que abarca un período de quince años, podemos finalizarla en 1955 con el lanzamiento de la motocicleta más bonita fabricada nunca por esta marca, la 175 Sport.

En estos tiempos en que todos los fabricantes sin distinción de importancia se lanzaban a la competición por considerarla como el banco ideal de pruebas y como la mejor publicidad.

Rieju, que ya había pensado en abandonar la competición hacía tiempo, no dudó un solo momento, siguiendo su política de íntima relación con sus distribuidores, en seguir los consejos del excorredor J. Campamé (distribuidor de la marca para Barcelona), y bajo sus ideas y diseño de Dunjón (uno de los mejores proyectistas españoles, que contribuyó a la realización de más de una marca del Vallés y que en 1952 diseñó un motor Diesel de 32 c.c.), lanzando en este último año de su primer período la versión deportiva de su acreditada 175, de impresionante aspecto y cuyo motor ligeramente trabajado ofrecía sus buenos 10 CV a 7.500 r.p.m., alojándolo en un bien estudiado chasis que según las modernas tendencias del momento equipaba en su parte delantera suspensión tipo Earles, y con la que Juan Terrades cosecharía innumerables victorias, siendo tal vez la más renombrada la victoria absoluta conseguida en la VII Carrera en Cuesta a San Gines de Vilasar en el año 1955 con un crono de 96,878 km/h y cuya vida deportiva finalizaría con su participación en las XXIV Horas Internacionales de Montjuich.

Vista del disco y palanca para la oscilación del motor.



Microcoche Rieju - 3 ruedas.

SEGUIRA

LA MOTOCICLETA ESPAÑOLA A TRAVÉS DEL TIEMPO

Por: F. HERREROS



RIEJU - 2.ª parte

LA EVOLUCION

Finalizamos la primera parte de la historia de Rieju en el preciso momento en que la marca se plantea el estudio de seguir como hasta entonces, es decir, con su modelo único de motocicleta 175 c.c. en plan artesanal, o por el contrario abandonar la competición y concentrar todos sus esfuerzos en la producción.

El camino adoptado es este último y, a partir de 1956, asistimos a sucesivas ampliaciones de la fábrica en los años 1956, 1957, 1958 y 1960 con importación de abundante y moderna maquinaria extranjera al objeto de automatizar la producción.

Simultáneamente el Departamento de Estudios y Proyectos empieza a lanzar prototipos, los cuales, a diferencia del período anterior, sí que ven la luz, aunque algunos de ellos, como después veremos, no tendrían el éxito que sus diseñadores pensaron.

La diversificación de modelos empieza en 1956 con la presentación de un scooter, cuya versión definitiva aparecería en 1958 y que representaría el gran fracaso de la marca, del cual aún hoy en día se acuerdan.

Modelo en el que se tenían depositadas grandes esperanzas, de costosa realización y puesta a punto del armazón de chapa y no mal aspecto en el que se invirtieron fuertes sumas de dinero, no agradó al público, abandonándose en 1960 con escasas unidades vendidas y que se produjo en

versiones de 125 y 74 c.c., siempre a ciclo de dos tiempos y conocido bajo la denominación "Ysard" o "Motone-ta".

Suceso parecido le ocurriría a la motocicleta de línea más atrevida de todos los tiempos, fabricada en España, y de la cual la revista Grand Prix, editada en Barcelona por los conocidos Oriol Regás y Felipe Millet, diría: "Continuamos sin comprender cómo pueden existir constructores de motocicletas capaces de comprar una licencia para fabricar un artefacto tan antiestético, habiendo patentes motociclistas de gran calidad".

Al autor de esta serie le gustaba enormemente la línea de esta motocicleta, a cuya belleza contribuía enormemente su acertado colorido en rojo y blanco, aunque ya se sabe que en estética todo es muy discutible.

El modelo, conocido en España

como "Sport 125", no era otra cosa que el francés Taon Dery, equipado del motor horizontal A.M.C. de 125 c.c., dos tiempos y cambio de 3 velocidades, cuya velocidad punta se cifraba en 90 km/h.

Estos dos desengaños seguidos no desanimaron a los responsables de la marca que, en 1959, lanzaban al mercado un nuevo modelo conocido como "Jaca", de aspecto mucho más conservador pero de características y prestaciones prácticamente idénticas a su predecesora y que, con sus tres mil unidades vendidas entre 1959 y 1963, supuso una inyección de optimismo para sus fabricantes.

LA RECESION

En 1960, en pleno período de estabilización, la venta de motocicletas descendiendo alarmantemente y para poder subsistir se impulsa nueva-

mente la fabricación de bicicletas, abandonada en el período anterior en favor de las motocicletas.

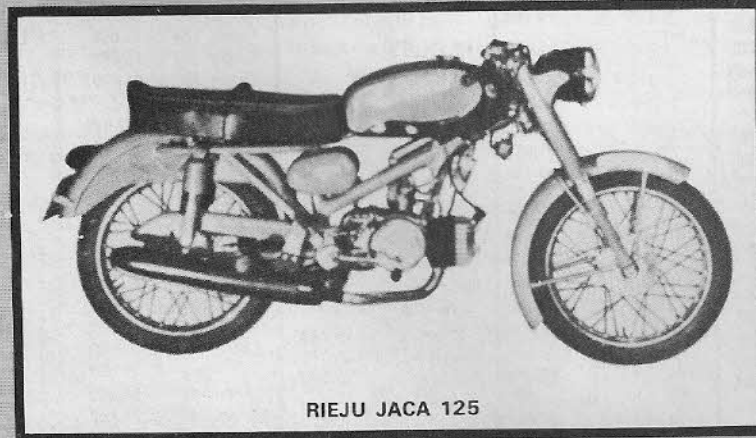
La fabricación había alcanzado límites tan bajos, que el producir el motor A.M.C. de 175 c.c.-4 tiempos no era rentable y en 1961 es sustituido por el Hispano Villiers bicilíndrico, en sus versiones de 250 y 325 c.c. que, alojados en el bastidor de la 175, prolongarían la vida de este modelo por cuatro años más, con lo que se alcanzaría una producción global de cinco mil unidades en el período de algo más de doce años (de las cuales con el motor Hispano Villiers solamente quinientas), y alcanzando su cénit en 1957 con 1.047 unidades

NUEVOS TIEMPOS

Tras superar el crítico período de la estabilización, en el año 1964, Rieju cambia completamente su política, volviendo a sus inicios, abandonando las motocicletas y pasando a producir nuevamente ciclomotores.

El modelo elegido para esta segunda etapa es un 50 c.c., que nos recordaba enormemente a la motocicleta "Jaca 125", salvando como es lógico las escalas.

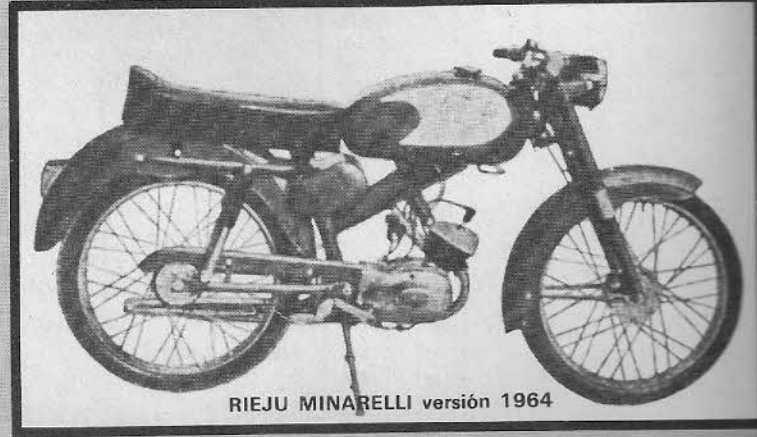
En general el funcionamiento era bastante bueno, aunque no se pudiese decir lo mismo del acabado, un tanto descuidado y con algunas soluciones ya sobrepasadas. El motor era el italiano Minarelli importado, que en esta su primera versión ofrecía la nada despreciable potencia de 3,5 CV, que posteriormente ante las nuevas normas definitivas de ciclomotores, serían restringidos para no sobre-



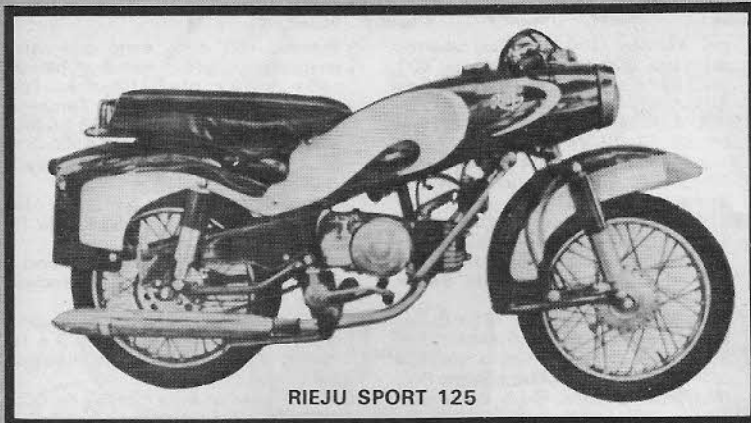
RIEJU JACA 125



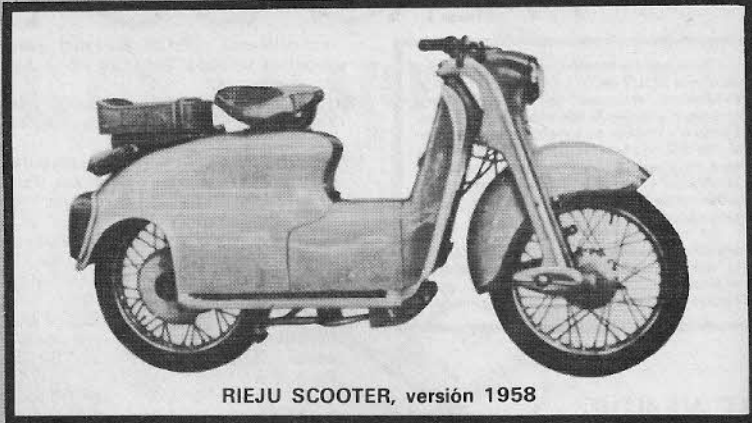
RIEJU-VILLIERS, 250 y 325 c.c. bicilíndrico



RIEJU MINARELLI versión 1964



RIEJU SPORT 125



RIEJU SCOOTER, versión 1958



1.er prototipo de scooter - año 1956



RIEJU P4 GT 404



RIEJU MINARELLI Rural TT



RIEJU P3C TT 402

pasar los 40 km/h que limitaban las nuevas leyes, y consecuentemente, con esta subsolicitación, estos magníficos motores aumentarían su vida, existiendo más de uno de estos vehículos con más de cien mil kilómetros sobre sus espaldas, sin reparar todavía su grupo motriz.

En 1968 se comentó la posibilidad de que Rieju comercializase una corta serie de estos vehículos en versión "Competición", que incluso llegaron a participar en algunas pruebas y con uno de los cuales, nuestro querido "dije" se iniciaría en las competiciones.

Nos referimos concretamente a la prueba "Premio Motociclista Fiestas de Granollers", en que Jaime Alguersuari, a bordo de una Rieju-Minarelli, quedaría tercero en la prueba de 50 c.c., detrás de dos de los ases de la omnipotente Derbi, Parés (campeón de Cataluña) que ganó la prueba y Bordons (subcampeón de España de la categoría).

Toda una proeza que, desgraciada-

mente, no tendría continuación debido a que los responsables de la marca, siguiendo con su política de no participación directa en las competiciones, abortarían.

Con un único modelo en su producción, ciclomotor P3A (en fabricación desde el año 1964 y cuya única variación había consistido, aparte de ligeras variantes estéticas, en la adopción de refrigeración forzada al disminuir su velocidad máxima por normativas de la ley), se llega a 1971 en que se lanza la versión Todo Terreno, también conocida como Rural, prácticamente idéntica al otro modelo, salvo las adopciones lógicas para este tipo de variante como son la adopción de un arco trasero de seguridad, distintos guardabarros, manillar, asiento, neumáticos y escape elevado.

EL FUTURO

Tras la aparición en mayo de 1974 de los modelos "Confort 400", "Con-

fort 402" y "TT 402", verdaderos predecesores de la actual gama y que venían a sustituir a los anteriores (en producción desde bastantes años atrás), así como el lanzamiento del "GT 404" (verdadera moto a escala reducida y por fin algo estético en la marca desde hace muchos años), queda completada una gama de las más amplias que conocemos en nuestro país dentro de las pequeñas cilindradas, a la que sólo falta añadir la versión automática, de la cual ya hemos visto algunos motores y prototipos en la propia fábrica y cuyo lanzamiento no puede dilatarse ya por mucho tiempo.

El siguiente paso, cuya realización práctica ya se está consumando, es la instalación de una nueva cadena de montaje de motores para la fabricación de las nuevas versiones de cinco marchas, así como los ya citados automáticos, y en la que asimismo se daría cabida al futuro modelo de 75 c.c., con el que se cerraría momentáneamente la cota de diversificación

de modelos ya que, según nos informaron en la propia Rieju, a pesar de la tímida aparición de la Minarelli 125 en el I Motocross de Rancho Kanteras del pasado año, no existe en los planes de la dirección de la marca atacar esta cilindrada comercialmente sino la de 75 c.c. por dos motivos: el primero de ellos se debe a la buena acogida que el público en general ha dispensado al Trofeo Junior de Motocross 75 c.c. (para el que Rieju apoyó al distribuidor de la marca para Albacete, Diego Martínez Nieto, cedíéndoles motores de competición derivados del Fantic Caballero y que, tras los oportunos retoques, quedaban en 15 CV a 11.500 r.p.m.); en segundo lugar por la semejanza que existe entre los vehículos de 50 y 75 c.c., que hacen que los fabricantes vean a estos últimos más como a unos "cincuenta potenciados" que a un "ciento veinticinco a escala reducida", a lo que desde luego ha contribuido enormemente en nuestro país el famoso "A-1".