

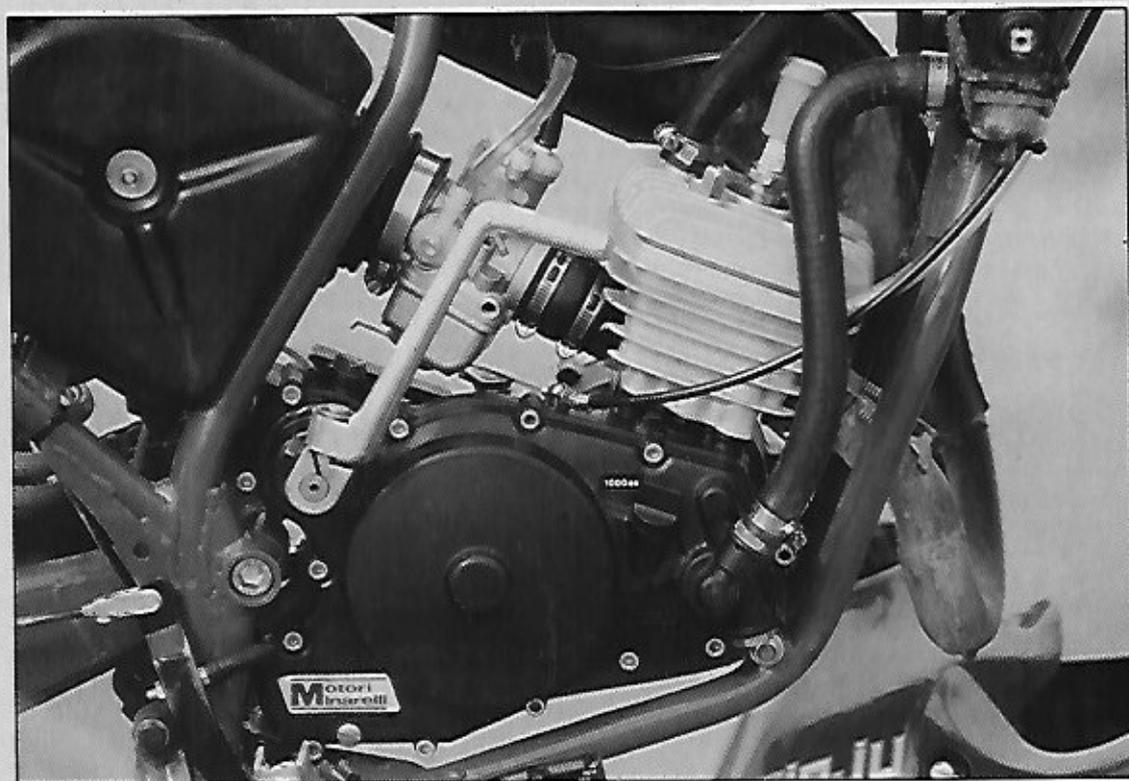


## Rieju MR 80

Toma de contacto

# Civilizada

Cuando tan sólo hace unos meses que ha finalizado la temporada del campeonato de España de Enduro, en la que los pilotos de Rieju Pep Vila y Francesc Rubio, no han dejado tintero con cabeza consiguiendo el campeonato y subcampeonato respectivamente, Rieju nos sorprende con la pronta comercialización de la versión civilizada de aquellas motos que hicieron reverdecer los laureles para la fábrica de Figueras.



El ya clásico motor Minarelli MR-6 ha sufrido varias modificaciones tendentes a suavizar su comportamiento.

Y es que los tiempos están cambiando y ya era hora que las fábricas no se guardasen celosamente sus motos oficiales para unos cuantos pilotos que han conseguido las atenciones de éstas y que se suelen denominar «semioficiales». Rieju no quiere perder el tren y en poco menos de dos meses ha presentado nada menos que tres nuevos modelos, desde la versión de Enduro competición, réplica de la moto utilizada por Pep Vila, convenientemente civilizada y con accesorios nacionales, pasando por la versión de cross y terminando con el aprovechamiento de todas las experiencias acumuladas, plasmándolo en la versión de calle de las MR-80 y que va a ser en un futuro inme-

diato el caballo de batalla de la fábrica Rieju. Una moto en la que se ha partido de la base de las últimas realizaciones, pero en la que se han buscado diversas soluciones para poder reducir costos, y poder ofrecer un producto competitivo, pero siempre enfocado para aquel público que acaba de adquirir el carnet A-1 y su única pretensión es poder acceder a la montaña combinando un uso diario, bien sea en un pueblo o ciudad.

Por tanto nos encontramos ante una moto que ha sido concebida y desarrollada para la competición, pero que Rieju ha querido y sabido adaptarla en una versión de «calle», encontrándonos con numerosos detalles que hacen de ella una moto para no dejar dormir, cuando

tienes la ilusión de los 16 años y en tus manos el recién estrenado carnet A-1.

No es muy normal que una moto de 74 c.c. esté pensada para ofrecer al gran público un uso polifacético y cuente con sofisticaciones como la refrigeración por agua en cilindro y culata o una suspensión por monoamortiguador, pero Rieju ha sabido jugar sus cartas y ha querido meterse el público en el bolsillo con una moto de línea y acabados muy actualizados que hace de esta nueva MR-80 una moto muy «FARDONA», para el típico «guaperas» que se quiere meter al «ligue» en el bolsillo y pasearla por delante de todos sus compañeros boquiabiertos.

Con respecto al prototipo

que llevaba Vila en la pasada temporada se han mantenido las estructuras básicas, con la diferencia de que, debido al elevado coste de muchos de los elementos que se montaban en ésta, que eran mayoritariamente italianos, esta versión de calle se ha equipado con elementos de la industria auxiliar española, como son la horquilla Ideal, las llantas Akront, los frenos Nagestic, el amortiguador Rolling y los plásticos firmados por Plastic-Puig.

### Pequeña pero grande

Son las ocho de la mañana y el zumbido del despertador irrumpe en la tranquila habitación. Todo está preparado y me



visto de «romano» en un abrir y cerrar de ojos, con un nerviosismo incontenible. Voy al garaje y allí, inmaculada, me está esperando ella para que la saque a pasear. Engraso la cadena, compruebo los frenos y el nivel del agua del radiador. Todo está correcto. Intento ponerla en marcha y a la primera patada no lo consigo. Tiro del starter y lo vuelvo a intentar, apreciando que la palanca de puesta en marcha se halla en una incómoda posición. Ahora sí, el pequeño motor Minarelli MR-6 empieza a subir de vueltas fácilmente. Hace mucho frío y cuesta que el motor coja la temperatura ideal, teniendo que mantener un rato el starter puesto. La fábrica llega al extremo, en invier-

◀ **La estampa de la nueva Rieju vuelve a adoptar el característico color verde de la marca.**

**¡La chica de Figueras al desnudo! Soñar a los dieciséis años es muy fácil y Rieju ha hecho posible que se pueda disfrutar de la moto campeona de España de enduro por cualquier tipo de terreno.** ▼



## Rieju MR 80

no, de anular un radiador, puesto que el motor no coge la temperatura ideal, siendo más que suficiente el utilizar sólo uno.

Aprieto el embrague, de tacto muy suave, y meto primera, encontrando un cambio muy preciso y de poco recorrido de palanca (bien dimensionada y de puntera articulada). Tomo el principio de la calle con dirección a la gasolinera, donde me esperan el resto de compañeros para realizar la «obligada excursión dominical por la montaña». He ido subiendo marchas y me encuentro en sexta a pleno régimen del motor. Va redondo y no produce ningún ruido molesto, sólo se escucha el finísimo silbido del remodelado tubo de escape, al que se le ha provisto de un diafragma en la cámara de expansión, para que dé una respuesta más civilizada al motor.

Con el depósito ya lleno, nos dirigimos hacia la montaña y no se hacen esperar los típicos piques. Llego a la primera curva, apuro frenada y me cuesta encontrar la palanca del freno trasero, que está en una posición muy incómoda y muy hacia abajo, obligando a forzar la posición del pie. Los dos frenos son Nagestic de tambor y de simple leva de accionamiento; el delantero es muy eficaz pero el trasero no tiene nada de tacto y tiende a clavar con facilidad. Después de un periodo de adaptación te llegas a acostumbrar, pero hay que apoyarse mucho en el delantero. Mis compañeros no perdonan una y ya me han pasado; esta vez no conseguiré ser el primero en coronar el final del estrecho sendero que conduce a la difícil trialera.

La nueva MR-80 ya nos empieza a demostrar en este pequeño periodo en rodaje la escuela que lleva dentro y enlazar curvas sinuosas es una tarea fácil, evidentemente gracias al estupendo chasis, un simple cuna desdoblado a la altura del motor. Esta Rieju está concebida para rodar deprisa y así quiere ser llevada, comportándose noblemente tanto en curvas rápidas como cerradas. No es amiga de los derrapajes incontrolados, y parece querer ir siempre encarrilada, hasta el punto de que cuando vas a poca velocidad al tomar una curva, la moto tiende a «caerse» hacia dentro, dándonos algún que otro susto. Posiblemente esta sensación viene dada por el cerrado lanzamiento de la horquilla delantera.

Por tanto, tenemos un chasis que se comporta noblemente



*Por caminos y a ritmo alegre es cuando la nueva Rieju está en su elemento.*



*Tanto el freno delantero Nagestic como la horquilla Ideal cumplen bien su cometido.*



*La MR-80 tiene un comportamiento excelente que denota su escuela, aunque en curvas muy cerradas a baja velocidad tiende a «caerse» hacia dentro de la curva.*

cuando conducimos a ritmo alegre y un motor Minarelli MR-6, sobradamente conocido por casi todos los aficionados, que tiene una respuesta un poco tímida, ya que se ha bajado la potencia en seis CV, más o menos, además de variar la distribución, el escape y el acelerador, un Dell'Orto de 26 mm. de diámetro. Con todo esto se ha intentado buscar el compromiso ideal entre potencia utilizable para el futuro comprador polivalente y fiabilidad y durabilidad del prestigioso propulsor italiano. No entraremos en detalles técnicos puesto que sería volver a repetir lo mismo que en otros artículos. Todos estos retoques dan como resultado un motor que empuja muy suavemente en marchas cortas, pero que se queda algo apagado en quinta y sexta.

### Subir al precio que sea

Me encuentro al pie de la trialera y la encaro dispuesto a subirla sin concesiones para poder «atrapar» a mis compañeros. La posición de pilotaje es muy cómoda y me sitúo en una postura más bien adelantada para que la moto no tienda a levantar la rueda. Estoy en los primeros metros y encuentro dos de mis «rivales» enganchados y empujando como desesperados, dando un trato despiadado al embrague. La Rieju me empieza a sorprender, y gracias a una relación de cambio con una primera muy corta, sube por cualquier sitio sin tener que tirar mucho del embrague, este último bien dimensionado y con apariencia de aguantar muchos kilómetros.

Las suspensiones se comportan dignamente y la horquilla Ideal con barras de 35 mm. de diámetro y 255 mm. de recorrido a la rueda tiene buen tacto, absorbiendo bien los escalones, y desniveles. En cuanto al sistema monoamortiguador trasero, no está dotado de bieletas que den una progresividad

variable al amortiguador, Rolling regulable en infinitas posiciones de muelle mediante una tuerca y contra tuerca; se comporta eficazmente aunque en la prueba se mostró un poco duro de tacto. Si pensamos que la moto está preparada con estribos para poder llevar pasajero, es normal que el tarado sea un poco duro, ya que de lo contrario haría tope a la mínima que pusiéramos un poco de peso.

Una vez subida la fuerte trialera y ya con dirección a casa, no hacía más que pensar en lo mucho que se aguantaba el chasis o lo bien que subía el motor por las trialeras, recordando aquella curva, aquel escalón y por qué no, aquel sudor que me caía, cuando me veía incapaz de subir como no fuera empujando el fuerte escalón de la dichosa trialera.

Pero volviendo a casa, ya descansado, y casi anocheciendo, te pones a reflexionar sobre la Rieju que llevas entre piernas y con la luz del faro que genera el encendido electrónico Dansi te vas acordando de muchos más detalles que caracterizan a esta nueva MR-80. Por ejemplo, que Rieju ha vuelto a ser fiel al verde que siempre han distinguido a las motos de Figueras o que el cuantakilómetros se ha parado cuando marcaba treinta y de ahí no ha pasado; lo agresivo que resulta la nueva carrocería con los dos radiadores y filtro de aire de fácil desmontaje, la difícil localización del punto muerto, y por último, la buena calidad de acabados como pueden ser los neumáticos Metzeler, reposapiés con muelle de retorno, etc.

Ya en parado y con la moto encima del robusto caballete, nos damos cuenta finalmente, que tenemos ante nosotros una verdadera moto de competición a la que se le han hecho las pertinentes modificaciones para que pueda servir para un uso diario y por un precio más asequible que rondará las 250.000 pesetas. □

Miquel ANDREU

### Ficha técnica

**Motor:** Mono cilíndrico dos tiempos. Minarelli MR-6.  
**Refrigeración:** Líquida.  
**Diámetro x carrera:** 48 x 44 mm.  
**Cilindrada total:** 74 cc.  
**Relación de compresión:** 14:1.  
**Potencia máxima:** 13,2 CV.  
**Carburación:** Dell'Orto PHBH 26 BS.  
**Encendido:** Dansi.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Cambio:** Sels relaciones.  
**Bastidor:** Monocuna desdoblado a la altura del motor.

**Suspensión delantera:** Horquilla Ideal 35 mm. de diámetro.  
**Recorrido:** 255 mm.  
**Suspensión trasera:** Monoamortiguador.  
**Freno trasero:** Nagestic de 120 mm. de diámetro.  
**Llantas:** Akront sello verde.  
**Distancia entre ejes:** 1.400 mm.  
**Distancia al suelo:** 945 mm.  
**Peso:** 85 Kg.  
**Depósito de combustible:** 8 l.



CONCESIONARIO OFICIAL



RECAMBIOS ORIGINALES Y ACCESORIOS

**ROAUTO** (PACIFICO)

¿Necesitas un consejo sobre cual es tu próxima moto?

NOSOTROS TENEMOS LA SOLUCION  
ADEMAS SABEMOS VALORAR TU MOTO USADA  
COMO EL QUE MAS

PUEDES PAGARLA CON LOS PLAZOS MAS COMODOS:

DT 80 desde	6.193	al mes
SR 250	11.148	..
XS 400	18.270	..
XJ 600	24.773	..

**Hasta 48 meses  
sin entrada**

TAMBIEN TE PODEMOS ENSEÑAR EL RESTO DE  
LAS MARCAS, PORQUE DISPONEMOS DE ELLAS



AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 144  
MDEZ. PELAYO, Tfno. 251 64 23 28007 MADRID

**Carlos Cardús y JJ.**  
**¡¡ CAMPEONES DE EUROPA !!**

Modelo	PVP.
TT 80	192.000
SR 250	358.000
XS 400	580.000
XJ 600	788.000
XJ 800	778.000
XJ 900	1.175.000
FJ 1100	1.452.000

ven y prueba las

**J.J. Linea Sport:** Anoraks, jerseys, gorros, guantes, bolsas deporte y viaje, chandals.

**Accesorios:** Cascos, trajes de agua, carenados, cúpulas retrovisores, antirrobo, maletas botas, portapaquetes, salvacarters, barbour, etc.

**UNA TIENDA LIDER PARA SERVIRTE MEJOR**

**JJ.** Gerona, 48 y 57 BARCELONA Ctra. de Rubí, 109 TERRASSA