



RIEJU 80 MR

Evolución



Si se quiere permanecer al día dentro del sector de las motos de campo de pequeña cilindrada, no hay más remedio que seguir la evolución que marcan las fábricas líderes o al menos potentes en el extranjero. En enduro, sea en versión «ochentas» como en cilindradas más grandes, ha evolucionado de una forma gigantesca, en cuanto a máquinas en los últimos tiempos. Chasis, suspensiones, frenos y sobre todo motores, han mejorado ostensiblemente en los últimos años y en estos momentos, la exigencia de los aficionados en lo referente a estas motos no es ni mucho menos de complacencia, sino muy precisa su demanda: la «última» en técnica de fuera-carretera.

Viendo ahora en 1984 la nueva gama Rieju 80 MR, diríase que estamos ante una nueva marca, una nueva imagen que muy bien podría condensar un trabajo hecho a conciencia después de muchas pruebas «reales» en los campeonatos de España de Enduro en manos de Pep Vila. La actual Rieju 80 no es sino una versión de la moto campeona de España aunque con los costos de fabricación rebajados. Para lograrlo se ha tenido que prescindir de algunos de los elementos de origen en la moto oficial y sustituirlos por componentes de la industria auxiliar española. Ella quiere decir que tanto la horquilla delantera Forcella-Italia, como los frenos Grimeca, el amortiguador posterior Carle & Cossu o las llantas Nordisk han tenido que dejar paso a una suspensión Ideal, llantas Akront, frenos Nigesti y amortiguador Rolling.

La moto no resulta por este cambio tan diferente, más teniendo en cuenta que su utilización no será estrictamente de competición como aquella. La importante es si es que desde aquella Marathon de hace tres años, la técnica, estética y gusto de Rieju ha cambiado radicalmente y con su adopción del estilo italiano en la construcción de sus motos, no han hecho sino aproximarse a pasos agigantados a lo que podríamos considerar la moto ideal de enduro. Tomando los esquemas de Accoriatto, Rieju ha montado una moto que reúne todas las condiciones para atraer la atención del público sin grandes desembolsos por parte de la fábrica en cuanto a diseño e innovaciones que en el mejor de los casos tardarían meses en ser llevadas a la práctica y comercializadas.

La actual 80 MR es un réplica de la moto Vila aunque con los ya mencionados cambios. Se pretenda con esta comercialización

nada menos que lo que están intentando todos los fabricantes europeos y japoneses: poner en la calle una moto que apenas se ha «enfriado» todavía de las recientes carreras, es decir, la moto del campeón en las manos del cliente antes de que termine la temporada.

Pintadas en rojo las primeras series, el verde típico de la fábrica de Girona será el definitivo en las posteriores. Todo el material plástico fabricado en principio por Acerbis, fue encargado también a Plasticpuig con lo que aparentemente, el ahorro de material de importación parece importante aunque a la hora de la verdad no sea exactamente de esta forma, puesto que el precio final de esta buena enduro «80» es excesivamente desproporcionado (300.000 pts.).

Combinado una distancia entre ejes larga y una buena posición sobre el asiento (largo y bajo, montando sobre el alto depósito), la 80 MR es una moto muy fácil de llevar en los cambios bruscos de trayectoria y giros de casi «cero», habituales y fundamentalmente en una «crono».

Con un peso de tan sólo 84 kg. y con la ayuda del motor Minarelli MR6 refrigerado por agua y con 79,6 c.c. que dan según fábrica una potencia de 19,5 CV. a 12.000 r.p.m., la 80 MR se comporta con una respuesta muy buena desde bajo régimen, echándose a faltar una respuesta más bri-

llante, más «punch» a alta régimen, algo solucionable seguramente investigando a fondo la carburación. Sin embargo el buen desahis (un simple cuna desdoblado a la altura del escape) ayudado por el robusto basculante que soporta parte de la suspensión monoshock posterior (amortiguador Rolling/Italo), hacen de esta moto, de una acabados fuera de lo común en nuestro país, un producto mucho más cercano a la industria europea. La ganancia en peso es una de los puntos fuertes de esta moto y las suspensiones no son lo mediocres que al iniciar la prueba tuvimos la osadía de pensar. La horquilla Ideal oleoneumática delantera, es una Forcella Italia pero cumple bien su cometido, lo mismo que el Rolling posterior, aunque en la prueba precisaba todavía de reglaje. El cambio de seis velocidades, robusto, y la refrigeración líquida, con bomba y doble radiador en los laterales del depósito, convierten a la 80 MR en una enduro de alta calidad y de gran esperanza para quienes deseen tomarse muy en serio la preparación para esta especialidad.

La evolución de Rieju hacia unas motos de alto nivel con aprovechamiento de tecnología nacional, es un buen paso para ofrecer un mínimo de calidad y seguridad a una clientela que está pidiendo a gritos una moto como la que ha convertido a Vila en campeón.