

RIEJU

MARATHON + MR 80

Texto: David Roman

Fotos: Ivan Sánchez / archivo Cartelmotor.com

Con la Marathon Rieju pasó de simple fabricante de ciclomotores a marca de motos deportivas. Las brillantes 80 cc de Figueres ganaron un sinfín de títulos, nacionales e internacionales, muchos de ellos con Francesc Rubio, el piloto que más las hizo brillar, a sus mandos.



VERDES Y MADURAS





A pesar de su larga trayectoria, a mediados de los setenta Rieju era una marca sin tradición en el fuera carretera. Se había acercado a este sector tímidamente, con ciclomotores carentes de pretensiones deportivas. Su primer modelo con ruedas de tacos vio la luz en 1970; el nombre no dejaba lugar a dudas sobre su pacífico talante: Rural. Dotada del robusto motor Minarelli P3A (entonces fabricado bajo licencia por la misma Rieju) dejó paso en 1975 a la TT-402, de similar arquitectura y con ligeros retoques estéticos. En 1976, en pleno auge de la moto de campo, se presenta la TT 504 ya con estructura de moto y chasis de doble cima. De ella derivan la TT 505 con escape de bufanda, y la TT 406, primera 74 cc destinada a los jóvenes de 16 años. Más próxima al concepto *trail* que al todo terreno que sugería su nombre, la TT 406 lucía una

línea discreta y equipaba el Minarelli P6 (6 relaciones y 7,5 CV) y suspensiones Betor. Su filosofía estaba en la línea de las Montesa Enduro L o la última versión de la Bultaco Frontera, lejos de las deportivas Puch Cobra o Derbi 74 TT. Pese a ello, la TT 406 participó en algunas pruebas del nacional de todo terreno en manos de pilotos como Flo o Del Olmo. Incluso con apoyo directo de fábrica en algún caso, aquella 74 no era nada competitiva.

Novedad made in Figueres

Consciente del tirón de la moto verde Rieju mueve ficha y desarrolla una máquina con la que competir y obtener rédito comercial de ello. Facilitará las cosas el prestigio de los motores Minarelli, entonces de fama internacional gracias a los dos títulos mundiales de velocidad conseguidos por Ángel Nieto en 1979 y 1981. Así es como en 1979 se presenta en el Salón de Barcelona

Treinta años después la sencilla y deportiva estampa de la Marathon sigue resultando atractiva, especialmente en la segunda serie del modelo, equipada con horquilla y amortiguadores Betor GR y basculante banana. Los colores verde y blanco distinguieron las Rieju de campo durante la primera mitad de los ochenta.

la serie Marathon: un ciclomotor y una moto de 75 cc totalmente nuevas, poco que ver con sus antecesoras: bello y deportivo diseño con depósito *jumbo* y placas portanúmeros (calificado de "italiano" en su día por la prensa del sector), decoración verdiblanca y el motor Minarelli versión P6. Dada la buena acogida, en 1980 Rieju pone en los concesionarios la versión definitiva de la Marathon 74.

Ginés Perez lleva más de treinta años desarrollando motos en Rieju, es el actual responsable técnico y vivió la génesis de la 74 en primera persona: "El mercado pedía un producto como la Marathon, y nos picaba el gusanillo de la competición. Creamos una moto totalmente nueva tal como se hacía entonces, a base de intuición, oficio y siguiendo las novedades del mercado [las revistas eran fuente de inspiración constante]. La nueva Marathon fue un acierto y se situó como referencia en su



El Minarelli K6, un propulsor moderno, de excelente terminación y prestaciones era más robusto y fiable que su predecesor P6. La moto de Rubio monta el "Kit Competición", con pistón de 48 mm de diámetro (y cilindrada de 79 cc), y un Dell'Orto de 30mm. Los soportes bajo la columna de dirección permitían montar el radiador de los motores con culata de refrigeración líquida.



clase, al nivel de su directa rival asturiana, la Puch Cobra.

Dos años después Rieju efectúa una serie de mejoras: versión K6 del Minarelli 74 cc (ya con cambio reforzado), chasis modificado en la parte trasera para alojar un par de amortiguadores Betor GR, un espectacular basculante *banana* y horquilla Betor Magnesio de 35 mm. Para usarlo en la competición o simplemente obtener prestaciones más brillantes, Rieju servía un kit de competición con cilindro *tocado* artesanalmente en fábrica (y pistón de 48 mm de diámetro), carburador de 30 mm y escape especial desarrollado por Minarelli. También había la opción de una culata refrigerada por agua mediante un pequeño radiador bajo el depósito que funcionaba por termosifón.

El kit convierte a la Marathon KC en un arma competitiva, y las parrillas empiezan a teñirse de verde en cuanto llegan al mercado las primeras unidades en 1980, plantando cara a las Cobra, Ancillotti, Fantic y demás dominadoras de la especialidad. Salvador Mena, Jordi Piferrer o Ramón Burés son asiduos del campeonato de España a inicios de los ochenta. En 1981 se adjudica el título nacional Junior un joven piloto que dará mucho que hablar: Francesc Rubio.

Ginés Pérez fue también el gran impulsor del equipo oficial. La presencia de las motos de Figueras era novedad absoluta: "En las primeras pruebas a las que acudimos había aficionados que creían que Rieju era una moto del Este, como CZ, Jawa o Zündapp, entonces punteras en la especialidad. Realmente éramos una marca desconocida para mucha gente incluso de la mismísima provincia de Gerona!".

Pero la competición le otorgó a Rieju una notable proyección nacional, resultando decisiva en el incremento de las ventas y haciendo que su producción diese un viraje hacia productos de mayor calidad orientados a un público joven. Las versiones de la Marathon en 50 cc no se hicieron esperar, y desde 1983 acompañaron a su hermana mayor en los catálogos.

Más rabiosa

La Marathon es un éxito, pero los años no pasan en balde y la competencia no duerme: su rival Puch monta a partir de 1982 cantilever y refrigeración líquida en la MS2TT. Tras fabricarse en más de 1.500 unidades le llega el momento del relevo. Para reducir la inversión necesaria y el tiempo de desarrollo Rieju busca inspiración en Italia. Con un prototipo basado en la AIM 80 Pep Vila se adjudica el campeonato nacional de 1983. La firma Italiana pasa por momentos difíciles y no parece el mejor socio para poner en producción el nuevo modelo. Finalmente, la CE 80 de Accossato será el punto de partida para la nueva ge-



La MR80 supuso un salto cualitativo en Rieju. La unidad de Rubio es "pata negra": entre los muchos componentes de máxima calidad en su día destacan la horquilla Forcella Italia y los frenos Grimeca. Con el MR6 de refrigeración líquida, Minarelli siguió en la vanguardia de los 80cc, sirviendo propulsores a muchos pequeños fabricantes. Ángel Carmona fue el encargado de extraer algún caballo extra del motor de la moto de Rubio.



neración Rieju. En 1984 las Accossato verdes de Figueras se muestran incontestables en el nacional, que vuelve a anotarse Vila, seguido de Rubio.

Con el aval del título llega al mercado la MR80, una máquina de primera línea animada por el compacto Minarelli MR6, con suspensión monoamortiguador y el evidente aire de familia con la Accossato. La primera serie, de 20 unidades, sale en noviembre de 1984, y usa las fibras rojas de su prima transalpina a la espera de las que debe recibir de Plastipug, ya en verde y blanco,

colores clásicos de las Rieju de campo. Pese a que en los catálogos sigue denominándose Marathon MR, la moto pronto se queda sólo con su apellido de origen italiano pasando a ser simplemente MR. Alta, potente y muy atractiva será, al igual que su predecesora, un éxito comercial y deportivo, convertida en la referencia indiscutible y ya definitivamente por delante de su rival Puch Cobra, diseñada casi tres años atrás.

Las parrillas se inundan de Rieju destacando la de Rubio -oficial de fábrica- que llega a sumar cinco títulos nacionales y destacadas actuaciones en los ISDE, incluyendo el subcampeonato mundial en 1985 logrado en la Cerdanya por detrás de Pierfranco Muraglia y su... Accossato.

La MR verde de enduro (existía también el modelo de cross) se fabricó en dos versiones: la económica MR 74 E con basculante de acero, amortiguación sin bieletas, horquilla Ideal y frenos Nagesti. El motor (74 cc, 14 CV) iba refrigerado mediante un único radiador. La MR 80 C (competición) lucía suspensión posterior de progresividad variable con basculante de aluminio de origen Accossato y amortiguador Corte & Cosso. El motor cubicaba 80 cc, y alimentado por un Dell'orto de 30 mm rendía 21 CV. El sistema de refrigeración incluía un segundo radiador. Bajo pedido (y con el lógico sobre coste) podían equipar frenos Grimeca, horquilla



Las MR Competición montan dos radiadores, situados a izquierda y derecha del chasis y protegidos por sendos aletines de plástico. La cámara a mano y las marcas rojas en las llantas para localizar la válvula rápidamente en caso de pinchazo eran imprescindibles en competición.



Forcella Italia y varios componentes de origen italiano que hacían de la MR80 una máquina adecuada para competir en el campeonato nacional con toda garantía.

La era blanca

Nueva decoración en 1987: la MR 80 rejuvенеce vestida de blanco integral. Es la de siempre pero con freno de disco (un AJP de 220 mm), y avalada por los éxitos de Rubio, que continúa sumando triunfos temporada tras temporada. Como sucedía con su predecesora verde, siguen coexistiendo las versiones E y C, con diferente equipamiento y motor, y una serie de elementos que se podían pedir en opción para disponer de una auténtica Rubio Réplica.

Las blancas fueron las más difundidas de la familia MR, era la única moto de Enduro realmente competitiva fabricada en España y, según recuerda el mismo Francesc Rubio, "las pruebas del campeonato catalán de tramos cronometrados llegaron a parecer una copa monomarca. La MR fue un éxito en sus diferentes versiones".

En 1992 aparece la Pro, sustituta de la multilaureada MR. Nueva carrocería, más angulosa y moderna aunque menos agraciada, doble freno de disco y horquilla invertida y suspensión trasera sin bieletas. Bajo pedido, Rieju suministra una versión de competición. Con el anuncio de la desaparición de la categoría Senior de 80 cc en 1993, la MR pierde sentido comercial, relegada a la clase Junior. En las tiendas, las motos de enduro ceden terreno frente a las trail y las de turismo. La MR Pro, buque insignia de Rieju, pasa por los concesionarios sin mucho éxito y se convierte en la última representante de la saga.

Rubio bikes

No podíamos dejar escapar la ocasión de probar una moto con el pedigrí de la Marathon de Francesc Rubio, campeona de España Junior en 1981 y fielmente restaurada por su piloto. Una unidad de 2ª serie -identificable por el basculante *banana* y la horquilla Betor de magnesio- con el motor K6 con Kit de competición de 80 cc. Rubio abre el aire, da una enérgica patada y el pequeño Minarelli

¿Quieres una?

Las motos de montaña pequeñas despiertan pasiones: sólo hay que echar una ojeada en los foros especializados para darse cuenta de lo vivo que sigue su recuerdo entre quienes dieron sus primeros pasos con ellas. Rubio reparó un montón de Marathon y MR80, y veinte años después sigue haciéndolo. "Hoy se pagan precios altísimos. La MR verde es quizá la más cotizada. Dependiendo de la versión, una MR puede estar entre 1.500 euros en mal estado a los 2.500 o 3.000 para una unidad entra, bien conservada o restaurada. Una Marathon de dos amortiguadores puede encontrarse a partir de 1.000 euros, más o menos". El recambio ya es harina de otro costal: "Para la Marathon está difícil. De la MR aún se encuentran algunas cosas. Cada día menos, claro, porque las motos se van reparando, no se hacen piezas nuevas y en fábrica, por motivos de espacio, tiraron en su día gran cantidad de material".



La saga Marathón/MR: de arriba abajo, Marathon 1ª serie (1980), Marathon 2ª serie (1981), MR80 (1984), MR80 (1987), MR80 Pro (1992).

¡Bendita tórica!

Si Francesc Rubio tuviese que escoger una carrera de las tantas en que participó se quedaría con los Seis Días de Enduro de la Cerdanya de 1985, donde obtuvo el subcampeonato mundial con la MR80 que ilustra este reportaje. En las pruebas de enduro el piloto tiene que reparar él mismo las averías, y la práctica de Rubio -mecánico de profesión- para desmontar y montar su moto era tal que "podía cambiar pistón y aros en 8 minutos escasos". Una curiosa anécdota viene al caso en esta carrera: "No recuerdo qué día el motor dijo basta: la moto casi no andaba y había que cambiar los aros. Tenía tiempo suficiente para hacerlo antes de pasar por uno de los controles: desmonté la culata, subí el cilindro justo lo mínimo imprescindible para sacar el aro, que ya parecía de papel de fumar. Monté el aro nuevo y bajo la atenta mirada de los comisarios y todavía con la moto desmontada pasé el control. Al poner la culata me di cuenta que había extraviado una de sus juntas tóricas, sin la cual era imposible cerrar el motor. La virgen se me apareció en forma de Fernández, de Alfer, que se percató del apuro y me dio una junta de una cadena de retenes, de medidas similares las necesarias. Monté la culata y salí volando hacia el Parque cerrado. Aún me sobró tiempo y no penalicé ¡Bendita tórica!



UN AÑO MAS FRANCISCO RUBIO CON **Rieju** CAMPEON DE ESPAÑA



arranca con un agudo petardeo metálico. Ralentí prácticamente inexistente, subidas de vueltas propias de un molinillo y un aullido que casi nos perfora los tímpanos. La densa humareda blanca que va reduciéndose al cobrar temperatura. "El Minarelli acusa la inactividad, y si no se usa con frecuencia los discos de embrague se pegan", dice Rubio. Ya en movimiento, demuestra que quien tuvo retuvo y da un recital de las capacidades dinámicas de la Rieju, que en sus manos salta, derrapa e inclina con la agilidad de una bicicleta.

"La Marathon es una moto ligera, estable y muy manejable. Ya en su día era la referencia en su clase, netamente superior a la Puch Cobra de dos amortiguadores, a la que batía por chasis y en especial por motor. Minarelli tenía el mejor 80 cc del momento, nervioso y potente". Rubio, considerado un piloto de estilo poco ortodoxo, aunque su palmarés demuestra que muy eficaz, nos sigue explicando: "En la versión de competición el K6 requiere habilidad con el cambio y el embrague para mantenerlo en la banda de potencia utilizable. Estos motores tan puntiagudos siempre se me dieron bien, tengo buen tacto con el gas. Había pilotos más espectaculares que en las cronos marcaban tiempos increíbles, pero en las trialeras y tramos más técnicos yo solía imponerme".

Compararla con la MR6 quizá no sería un *Marathonicidio*, pero según nuestro hombre carece de sentido: "Nada que ver ¡son dos mundos distintos! La Marathon es una buena moto pero los cuatro años que la separan de la MR no perdonan. Esta es más estable, el chasis más rígido y las suspensiones mejores y de mayor recorrido, y el motor MR6 mucho más potente y fiable, sin pérdidas de rendimiento al rodar fuerte gracias a la refrigeración líquida". Queda claro que, más allá de la decoración verdiblanca, las dos Rieju poco más tienen en común.



Francesc Rubio, hombre 80

Rieju y Rubio son nombres íntimamente ligados. La marca encontró el piloto ideal para las nerviosas 80 y éste, con su apoyo, pudo disponer de una moto competitiva. Rubio vivió de cerca las motos desde el taller de su padre. Tras probar con el trial se pasó al enduro a los mandos de una Montesa. Con ella se estrenó en competición, cambiando a Derbi en 1980. En 1981 adquiere la Rieju Marathon segunda serie coprotagonista de este reportaje, y se adjudica el campeonato Junior. Después de la mili vuelve a la competición, logra el subcampeonato en 1984 y a continuación encadena cuatro títulos nacionales consecutivos; subcampeón de nuevo en 1989, gana su último campeonato al año siguiente. Rubio compaginó su vida deportiva con el trabajo en el taller familiar,



y siempre fue el encargado de mantener a punto sus máquinas. "Antes de correr preparaba meticulosamente mi moto. Aún nuevas, las desmontaba totalmente y volvía a montarlas a conciencia". Tras su carrera con Rieju corrió la temporada 1991 sobre una Husqvarna 125 hasta retirarse de la competición poco después. En la actualidad sigue trabajando en su taller.



FICHA TECNICA

Rieju Marathon 74 Kit Competición

MOTOR

Tipo: monocilíndrico 2 tiempos
Refrigeración: aire
Cilindrada: 79,6 cc
Diámetro x carrera: 48 x 44 mm
Relación de compresión: 11:1
Admisión: por falda de pistón
Lubricación: mezcla.
Alimentación: carburador Dell'Orto 30 mm de difusor
Encendido: rotor interior Motoplat
Potencia máxima: n.d.

TRANSMISION

Primaria: engranajes
Secundaria: cadena
Caja de cambios: de 6 relaciones.
Embrague: multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR

Tipo: doble cuna en tubo de acero al Cr-Mo
Suspensión delantera: horquilla telescópica Betor Magnesio de 35 mm y eje avanzado
Suspensión trasera: basculante y amortiguadores Betor GR de gas con botella separada. Freno delantero: Tambor de 120 mm.
Freno trasero: Tambor de 120 mm.
Ruedas: llantas Akront de aluminio. 21" del, 18" tras.
Neumáticos: 2,50 x 21" delante y 100/90 x 18 detrás
Distancia entre ejes: 1.380 mm
Longitud total: 2.060 mm
Altura del sillín: 930 mm.
Peso en vacío: 84 kg.
Capacidad del depósito: 6 litros

FICHA TECNICA

Rieju MR80 Competición

MOTOR

Tipo: monocilíndrico 2 tiempos
Refrigeración: aire
Cilindrada: 79,6 cc
Diámetro x carrera: 48 x 44 mm
Relación de compresión: 14:1
Admisión: por falda de pistón
Lubricación: mezcla.
Alimentación: carburador Dell'Orto PHBH30 BS
Encendido: rotor interior Motoplat
Potencia máxima: 21,5 CV a 12.800 rpm

TRANSMISION

Primaria: engranajes
Secundaria: cadena
Caja de cambios: de 6 relaciones.
Embrague: multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR

Tipo: simple cuna desdoblado en tubo de acero al Cr-Mo
Suspensión delantera: horquilla Forcella Italia de 36 mm
Suspensión trasera: basculante y monoamortiguador con bieletas
Freno delantero: Tambor Grimeca de 125 mm
Freno trasero: Tambor Grimeca 125 mm.
Ruedas: llantas Nordisk. 21" del, 18" tras.
Neumáticos: 2,75 x 21" delante y 100/90 x 18 detrás
Distancia entre ejes: 1410 mm
Altura del sillín: 945 mm.
Peso en vacío: 86 kg.
Capacidad del depósito: 8 litros



La subcampeona de los Seis Días es una MR Competición montada con los mejores componentes del momento: llantas Nordisk, amortiguador Corte&Cosso, horquilla Forcella Italia y frenos Grimeca. El motor, preparado por Ángel Carmona, entrega un par de CV más que el original, sin desdeñar la aportación del tubarro artesanal, encargado por el mismo Rubio para su MR. El neumático trasero es una cubierta ecológica de primera generación, con un taco muy cerrado. "Hoy en día parece un neumático de trail, pero entonces la normativa obligaba a usar este tipo de gomas ¡Os aseguro que hay emplearse a fondo para rodar deprisa con ellas!" ■

Gracias a: Francesc Rubio