

MOPEDS Dame rueda

Solex :

Fueron dos franceses, Maurice Goudard y Marcel Mennesson, quienes en 1941 tuvieron la ocurrencia de instalar sobre la rueda delantera de una bicicleta un pequeño motor de dos tiempos de 45 cc., dando como resultado el Velosolex.

Sin embargo, no será hasta 1946 cuando este curioso vehículo se pone a disposición del público.

De 25 kilogramos de peso, un depósito de un litro de capacidad, y menos de un caballo de potencia, la Velosolex podía recorrer 100 kilómetros a una velocidad aproximada de 30 kilómetros por hora.

En una época de postguerra, los ciudadanos del continente sienten la necesidad de un medio de transporte económico y con los mínimos gastos de mantenimiento.

Es por ello que los propietarios de Solex equipan su velomotor con lo estrictamente necesario, dos frenos, el delantero de patín sobre llanta y el trasero de tambor, y un pequeño faro en la parte delantera eran todos los lujos de que disponía la original creación..

Con el tiempo el solex fue equipado de un timbre avisador, portamaletas, caja para herramientas... e incluso un departamento para transportar la lata de Solexine, un carburante creado especialmente para este vehículo, comercializado por BP desde 1947.

En 40 años el solex dispuso de tres variantes y se comercializaron más de cinco millones de unidades a nivel mundial, incluido España, donde fue la firma Orbea la que la introdujo en 1957, tradicionalmente pintado en negro, su precio rondaba a las 142 pesetas de la época.

Pero la aparición de los ciclomotores y su rápida expansión en la década de los ochenta son la causa de que en 1988 salgan de fábrica las últimas cien unidades de Velosolex.



Mobylette:

El primer modelo de la nueva Mobylette se presentó en el Salon de Paris de la Moto de 1949, estaba compuesto sobre la base de la unión de elementos descartados de otras máquinas (como el cuadro reforzado de un modelo de bicicleta de 1938, o el motor del modelo "Poney" de 49 cc). El depósito estaba situado entre el soporte del sillín y el guardabarros posterior. En total, tenía 28 kg. de peso y alcanzaba una velocidad máxima de 30 km/h.

Este modelo de base, sin embrague, horquilla ni transmisión, fue mejorado a partir de 1952, con la introducción de piezas de calidad superior en los nuevos modelos, los cuales incorporaban una horquilla telescópica y un embrague automático. La magnífica relación calidad/precio y su facilidad de uso hicieron que el éxito fuese inmediato.

A comienzos de los 60 la empresa Vasca, G.A.C. Garate, Anitua y Compañía, comienza la producción de Mobylette bajo licencia y este vehículo se hace muy popular en España.



Peugeot 103:

El Peugeot 103 es un ciclomotor lanzado en Francia en 1972, sucesor de los Peugeot 101 y 102, creado por el departamento técnico del ingeniero Edmond Padovani, ex director técnico del fabricante de motocicletas Terrot, absorbido por Peugeot a finales de los 50.

Desde la década de 1970 hasta la década de 1990 los velomotores eran el símbolo de los jóvenes y las marcas peleaban por llamar su atención...

El Peugeot 103 tenía un motor de 49.9 cc, Su velocidad máxima era de 45-55 km / h, pero era posible alcanzar 55-65 km / h desbloqueando el variador y modificando su escape. El depósito tenía una capacidad de 3.7 litros, y le dio un alcance de 100 km. Su potencia era de 2,8 caballos.

Una innovación interesante fue la "reserva". Cuando se consumía el 90% del combustible y el motor se detenía, el usuario podía girar la válvula a la posición de "reserva", que aspiraba el fondo del tanque, lo que otorgaba unos pocos kilómetros de autonomía, lo suficiente como para ir a repostar a la gasolinera más cercana.

La década de los 80 fue el gran momento para la modificación de los pequeños motores de los ciclomotores, pasando de un simple escape, al gran carburador, y los cilindros sobredimensionados, logrando velocidades de 90-100 kmh incluso 140kmh los mejor afinados.... Sin embargo, tengamos en cuenta que las indicaciones proporcionadas por los marcadores "Végli" son imprecisas... LOL!

El kit "típico" era generalmente un 65 cm³, con una culata mas grande, estos kits ofrecen más potencia, más velocidad y, sobre todo, un consumo impresionante de alrededor de 10 L / 100 km. El problema era refrigerar estas mecánicas tan apretadas, Los kits con aletas pequeñas se sobrecalentaban rápidamente, así que solo los cilindros con aletas enormes o los kits refrigerados por líquido mantuvieron las altas temperaturas a raya.



Ciao:

Ciao! ¡un nombre rompedor! Piaggio lo presenta el 11 de octubre de 1967, es el hermano estilizado de la vespa!

El Ciao, sin embargo, no tiene nada que ver con un scooter. Es un ciclomotor de 49 cc, utilizable desde hace 14 años, destinado a motorizar a toda la familia a la Italia profunda, donde el camino no está necesariamente pavimentado. Más barato, menos pesado y más estable gracias a sus ruedas grandes que un scooter pero no muy potente, también es adecuado para uso urbano. Sus actuaciones se encuentran a medio camino entre el Solex y el ciclomotor. Su concepto también, el Ciao de Piaggio tiene un cilindro de 49,9 cm³, suficiente para adaptarse a la parte del ciclo que es un peso pluma, esta pequeña máquina presenta una primera serie equipada con una pinza de freno de bicicleta
En sus evoluciones cabe señalar una revolución para su época, la lubricación de aceite por separado.

Accesible, económico y fácil de arrancar el Ciao también fue diseñado para las mujeres, que se lo apropiarán rápidamente porque no les importa la falta de un velocímetro, y que el Piaggio sea menos "motocicleta" que las mobylettes o las Peugeot, lo que les gusta es su pequeño faro y la posición de conducción relajante, por esto las mujeres contribuyeron en gran medida a su éxito, que se producirá con más de 3,5 millones de ejemplares a lo largo de sus 35 años de vida..

Es sin duda el origen de la inclinación particular de los italianos por los scooters con ruedas grandes.



Vespino:

superados los peores años de la postguerra y cubiertas por muchos las necesidades más básicas, la movilidad vuelve a cobrar importancia y los vehículos de dos ruedas resultan la alternativa más económica al autobús y al tranvía para los desplazamientos cotidianos en España.

Por estética, prestaciones, facilidad de uso y concepto revolucionario para hombres y mujeres, la Vespa se convertiría en el objeto de deseo de muchos, con motorizaciones potentes para elegantes solteros o padres de familia que quisieran ir a trabajar en traje y corbata por las grandes capitales sin mancharse y para mujeres modernas que demostraban que conducir no solo era “cosa de hombres”... incluso para viajar por la península en total autonomía.

Así las cosas y viendo la enorme posibilidad de negocio Enrico Piaggio, fundador de la célebre marca, empezó a vender licencias por el mundo para satisfacer las demandas de productos y componentes de Vespa por todo el planeta, y aquí no fue una excepción. En ese momento, nace Moto Vespa S.A. La fábrica se instala en la zona de Ciudad Lineal, al sur de Madrid. Y en febrero del 53, se produce allí la primera Vespa española, con un generoso motor para la época de 125 cc.

El Vespino: un invento 100% madrileño

En los 70 llega la crisis y aparece un tipo de público (sobre todo los jóvenes) que necesita una alternativa a la vespa, a este publico no le importa perder prestaciones a cambio de una mayor economía de mantenimiento, menor consumo, confort y facilidad de uso para trayectos cortos.

Pero a finales de los 60, aún sólo se pensaba en abaratar costes de producción y precio de venta. De este modo, Moto Vespa SA sorprendió a propios y extraños, dentro y fuera del país, al incorporar a su gama de Vespa y Vespacar el primer Vespino de la historia, el 19 de febrero de 1968.

Vespino es un diminutivo de Vespa, en nombre y concepto: un bello y elegante ciclomotor con rueda alta, fina y de radios pero con guiños a la conocidísima Vespa el faro, piloto trasero, cables ocultos en el manillar, motor refrigerado por aire, logo...

Pronto se convertiría en un éxito sin precedentes, debido a su concepto, su calidad/precio, su manejabilidad, la disponibilidad de recambios (todo era de fabricación nacional) y su inconfundible estética, a pesar de los cambios que fue experimentando en sus casi 30 años de producción.

El motor era una patente española: un cilindro refrigerado por aire, transmisión por cambio automático continuo por variador centrífugo y cadena de arrastre de los pedales dentro del cárter, que hace de basculante asociado con el amortiguador de la suspensión.

El depósito de gasolina iba bajo los pies, entre el motor y la rueda delantera. Cuando pulsabas una pequeña palanca en el manillar, actuabas sobre el 'descompresor' para que al dar la pedalada, una válvula en la culata permitiera o no la fuga de compresión del cilindro a través del tubo de escape, y arrancabas o parabas la moto.

Girando el manguito izquierdo se desacopla el motor a la transmisión, esto es para poner el 'modo bicicleta'. La legislación española obligaba a que todos los ciclomotores tuvieran pedales y la opción de funcionar con ellos. Pero en práctica, con el peso de la moto no servía de mucho ...

Así pues, lo primero que hacía la gente es desmontar los pedales y poner unos estribos fijos sobre los que asentarse de forma más acorde a la seguridad y al confort.

a finales de los años 90 los responsables de Piaggio en Italia echaron el cierre a este modelo y sería el principio del fin de la propia Moto Vespa.

La excusa fue que era un vehículo muy desfasado, aunque las malas lenguas siempre atribuyeron la decisión de los italianos al miedo a que el exitosísimo ciclomotor español hiciera una competencia demasiado dura a sus nuevos productos

El último chasis fabricado fue para una de las unidades encargadas por 'Telepizza'.

Así se cerraban, pues, casi 30 años en los que el Vespino fue líder de ventas y una auténtica referencia nacional e internacional, tras unas 1.800.000 unidades producidas y 20 versiones diferentes.



Derbi variant:

Es un ciclomotor automático de rueda alta que llegó para luchar contra los modelos citados anteriormente, fabricado por la marca DERBI (derivados de bicicletas)

Tras de varias derrotas en el mundillo de los ciclomotores de marchas, en 1977 derbi vuelve a la carga con un ciclomotor completamente nuevo. Se denomina Variant, haciendo referencia a su transmisión por variador automático. Cuenta con chasis en chapa estampada, eje de basculante coaxial a la salida del motor, unas líneas diferentes, y un nuevo motor con cilindro inclinado 15 grados. Esta vez en Derbi habían acertado.

En 1978 aparece una variante llamada Variant TT con ruedas de tacos, suspensiones más largas y otros detalles para hacer del Variant un ciclomotor apto para usos mas rurales. En ese mismo año aparecen las primeras ruedas de aleación. En 1980 aparece el Variant "Botón Rojo", con el famoso sistema Spacetronic de arranque eléctrico, que resultó toda una revolución en el mundillo de los ciclomotores.

