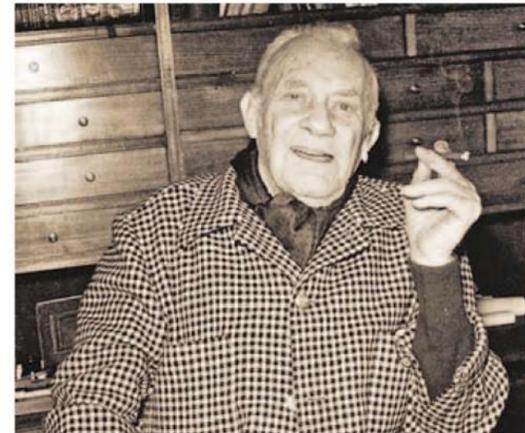


# LA MOTO DEL MARQUÉS

*Multimillonario, aventurero y visionario como pocos, así era Ricardo Soriano, segundo marqués de Ivanrey, quien tras la Guerra Civil decidió construir un pequeño vehículo de dos ruedas, la Soriano. Esta pequeña moto alargada y no muy estética fue, sin embargo, la primera que se produjo en serie en España y de la que se llegaron a construir unas 6.000 unidades. Una de ellas forma parte de la Fundación Jorge Jove y tendrá su sitio en el futuro museo de la automoción de Galicia.*



**MINIMOTOS DE CACERÍA.** Ricardo Soriano (izquierda) junto a su amigo, el marqués de Pedroso, y dos de sus prototipos, que dieron lugar a las famosas Soriano. El principio constructivo aplicado fue el de reducir al máximo para ahorrar peso, materia prima y costes.

Por **Oscar Ayerra**

Su diminuta y reconocible figura tiene ya un hueco en la memoria del motociclismo de nuestro país. Aunque no por conseguir ganar carreras imposibles o récords extravagantes, ni siquiera por ser un éxito de ventas, sino que lo que realmente pervive de esta pequeña es el halo histórico que la une con su creador, Ricardo Soriano, verdadero protagonista, quien forma también parte de la historia de la automoción española.

Hijo de Fernando Soriano, diputado y senador salmantino de finales del siglo XIX, Ricardo heredó el título de marqués y 90 millones de pesetas en 1929, una descomunal fortuna que le permitió seguir manteniendo una vida muy singular. Compaginó numerosos excesos con una extraordinaria visión para los mas variopintos fines. Aventurero incansable, inventor y apasionado del cine, lo mismo corría en carreras de lanchas fueraborda que se subía a un avión a recorrer medio mundo como financiaba películas de cine, baste como ejemplo, *Un Perro Andaluz* (1929), de Luis Buñuel, icono del cine surrealista. Este aristócrata, subyugado por todo aquello que llevase motor, llegó a inventarse una de las ciudades más glamorosas de Europa, Marbella. Construyó el primer complejo hotelero en aquel pequeño puerto andaluz, germen de lo que años después se convertiría en punto de atracción turística de lujo, y en la que vivió hasta su muerte en 1973.

## PERSONAJE SINGULAR

Nacido en Salamanca en 1883, Ricardo Soriano estudió ingeniería mecánica tras pasar por un internado en Suiza. Hablaba varios idiomas y pasó sus primeros años del siglo XX entre París, Suiza, Barcelona y Biarritz. Con fama de conquistador y vivi-



**TRES MARCHAS.** Era muy normal situar la palanca del cambio junto al depósito, lo que obligaba a soltar la mano del manillar.

dor, fue también uno de los pioneros de la automoción en España. Ya en los primeros años del siglo XX compraba vehículos en Francia y los vendía en Barcelona, una vez que realizaba algunas mejoras. En 1919 construyó su primer vehículo, el Soriano-Pedroso, un deportivo muy ligero que conseguía llegar hasta los 110 km/h, y del que solo se realizaron unas cuantas unidades. También, en esa época, participaba como piloto en diversas carreras de coches, motos

« La base de esta minimoto la tomó de la que había construido en Francia para sus cacerías por el campo

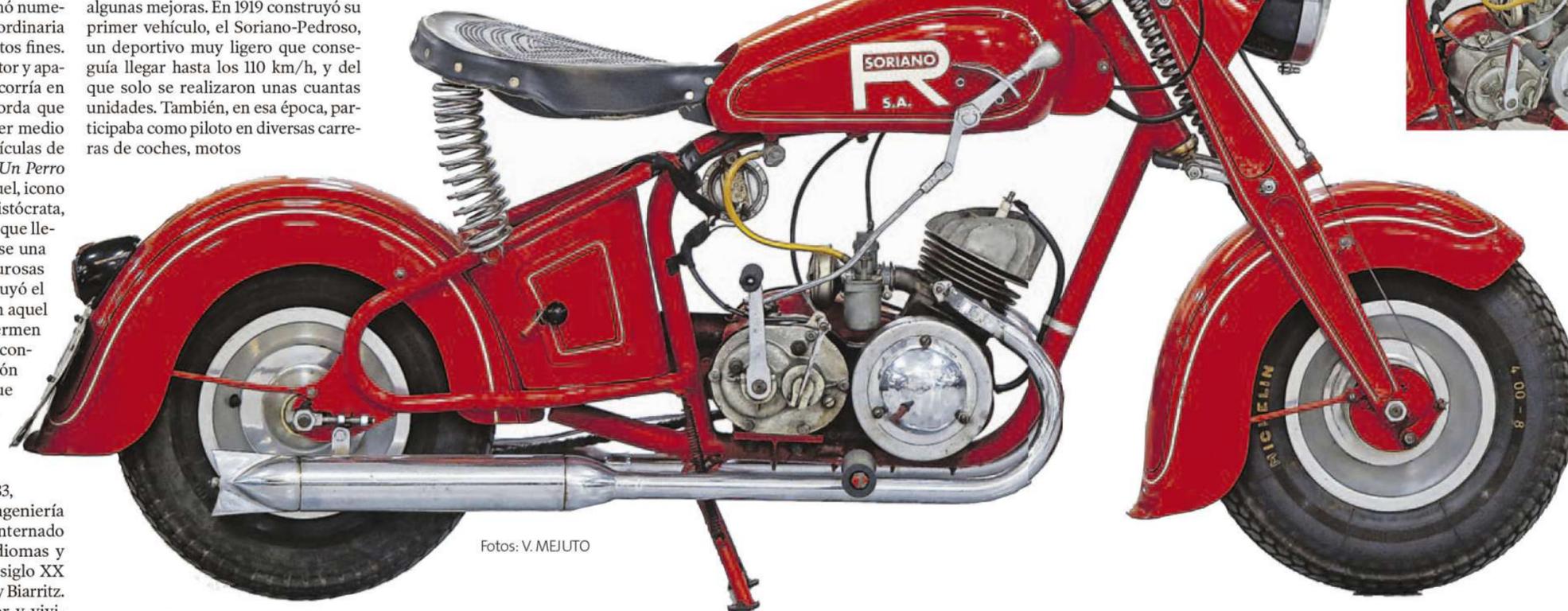
o incluso lanchas fuera borda, tanto en Francia como en España. Llegó a construir motores fuera borda, faceta en la que cosechó numerosos éxitos comerciales gracias a la consecución de varios récords mundiales sobre lanchas diseñadas por él mismo.

Fue también el artífice, en 1906, de la invención de un trineo para el hielo, el Gredos, de concepción futurista y realizado en acero con forma de torpedo, y que se convertiría en el precursor del actual bobsleigh, una disciplina olímpica actual.

## LA FÁBRICA SORIANO

Con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial decide establecerse en Madrid. A pesar de que España se encuen-

tra desolada tras la Guerra Civil, con una sociedad depauperada y un tejido empresarial casi inexistente, él ve una oportunidad de negocio y decide fabricar motocicletas. Funda en 1941 la empresa R. Soriano S.A. Ya en aquellos momentos, nombres como Sanglas, Ossa o Lube, entre otros, empezaban a oírse como constructores de vehículos de dos ruedas, es, sin embargo Ricardo Soriano el primero en construir por primera vez una moto en serie.



Fotos: V. MEJUTO



**LA UNIDAD DE LA FUNDACIÓN JORGE JOVE.** Comprada en Zaragoza, corresponde a la versión Lince, de 125 cc. y con motor Villier. Con 72 años a su espalda se conserva en un estado excepcional.

## LA PEQUEÑA SORIANO

Para su primera versión parte de un modelo que él mismo había diseñado unos años antes y que utilizaba para moverse por el campo en sus cacerías en Francia. Su chasis alargado, de escasa altura al suelo, y unas ruedas pequeñas y anchas posibilitaban un centro de gravedad bajo, ideal para conseguir estabilidad en firmes rotos o en mal estado, algo muy habitual en las carreteras españolas tras la guerra.

## LOGÍSTICA COMPLICADA

En los diez años que duró su andadura como marca, construyó motocicletas, motocarros y motores fuera borda, incluso llegó a construir el primer escúter español, anticipándose varios años a las vespas y lambrettas.

El principal problema que se encontró en los primeros momentos fue el suministro de materia prima, tarea que

resultaba en muchos casos realmente complicada: muchos constructores tenían que comprar cacerolas y sartenes de segunda mano para poder fundir y crear las piezas necesarias para construir sus motores, por lo que la calidad aportada era muy dudosa, en muchos casos aleatoria y en otros casi inexistente. Se cree, por ejemplo, que las pequeñas ruedas de las Soriano provenían de los trenes de aterrizaje de avionetas provenientes de excedentes de guerra, aunque es una teoría no contrastada.

Con este panorama logístico tan pobre, Soriano logra construir de su primera versión, la denominada Potro de Acero, unas 100 unidades. Esta primera serie no tuvo demasiado éxito debido principalmente a que el motor, de fabricación española, adolecía de múltiples fallos eléctricos lo que perjudicaba su fiabilidad. Un hecho que obligó a Soriano a importar de Inglaterra, al año siguiente, motores Villiers, muy contrastados y fiables. En 1943 aparece la segunda versión, la Soriano Tigre, muy parecida a la primera pero contaba ya con el motor inglés y algunas pequeñas variaciones más. La simplicidad mecánica le permitió posicionarse como una moto fiable y de bajo mantenimiento. Con unas llantas de 8 pulgadas y una altura al asiento de unos 70 cm, las hacía muy atractivas para un público femenino, joven o inexperto. Con un motor de 125 cc y tres marchas resultaba muy dócil y fácil de conducir. Era ideal para recorridos cortos o por ciudad. Su velocidad máxima no superaba los 65 km/h, aunque resultaba más que suficiente.

En 1947 aparece la Soriano Puma, pero a pesar de ser seguir siendo una de las motos más fiables del mercado su estética no acabó de cuajar y no se alcanzaron las ventas deseadas. Los últimos intentos de actualizar una moto tan característica los realizó a finales de esa década y principios de los 50, con las Soriano Lince y la Pantera, pero fue más de lo mismo, lo que obligó a cesar la actividad de la empresa en 1954.