

# DUCATI MOTOTRANS

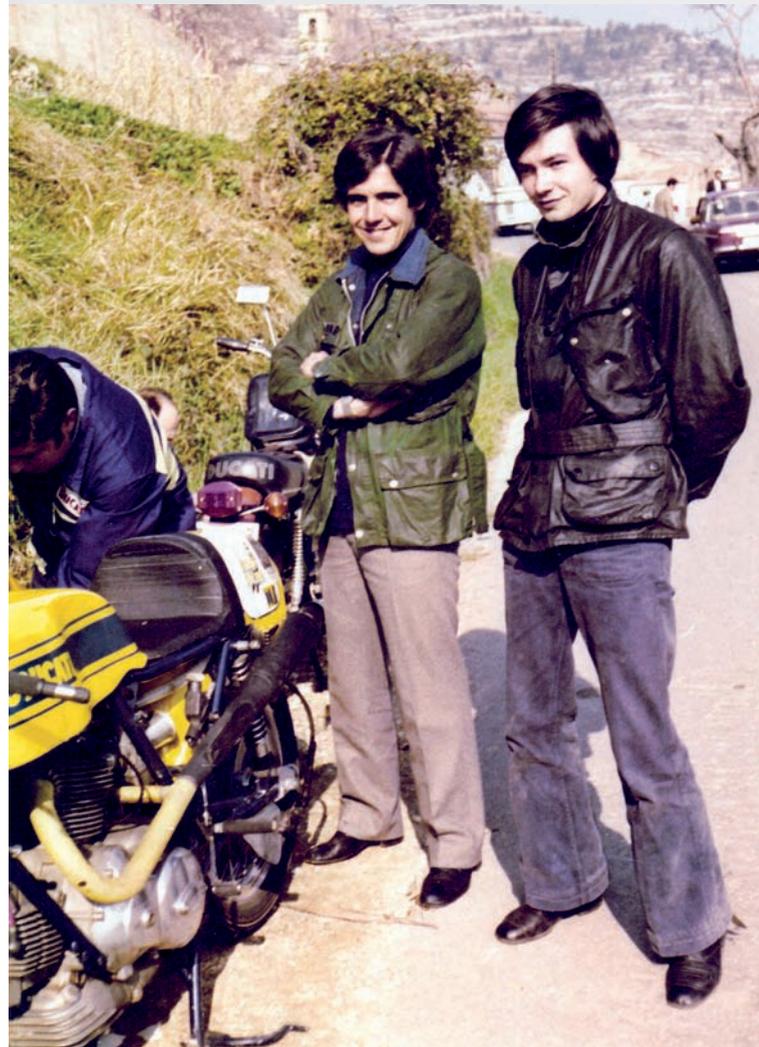
## LA HISTORIA DEPORTIVA

*José Gazulla • Josep María Galindo*



## 1975

La única novedad reseñable de ese año fue la comercialización de las monocilíndricas de dos tiempos Senda 50 y 75 TT, que no tuvieron gran aceptación. No ha sido posible determinar el número de motocicletas matriculadas durante ese ejercicio.



1974. Alejandro Tejedo y José María Mallol, con Ducati 750 SS en Montserrat. Colección de A. Tejedo.



1975 24 Horas de Montjuich. Ducati 900 NCR de Grau y Cañellas. Foto J. Segura.

La prensa especuló con el desarrollo de un bicilíndrico paralelo por parte de Mototrans. Las imágenes mostraban un motor muy semejante al 350 de MV-Agusta sin el escudo de la fábrica, montado en un chasis de Ducati Road. Esta moto reflejaba el intento del estado italiano de fusionar MV y Ducati, que hubiera supuesto la comercialización de motos con componentes de ambas marcas, y que finalmente no cristalizó.

En resistencia, se volvió a participar en las 24 Horas de Montjuich. No obstante, la composición del equipo era diferente de otras ediciones: Mototrans presentaba a Salvador Cañellas, acompañado de Franco Uncini. Las dos motos disponibles eran Ducati preparadas por NCR (empresa constituida por Giorgio Nepoti, Rino Caracchi y Mario Recchia para preparar motocicletas Ducati, muchas de ellas destinadas a la competición) con chasis DASPA y una capacidad de 900 cc, gracias a un diámetro de pistón de 90 milímetros. Grau iba a correr con una Norton junto a Dave Croxford, al haber recibido una oferta de Juanjo Rodés, importador de esa marca, que Mototrans no había podido igualar. También había firmado con Norton para el campeonato español de F-750.

Los entrenamientos del viernes fueron desastrosos para las dos escuderías. Norton había preparado una moto con chasis multitubular y motor de 850 cc con árboles de levas SS, que había sido ensamblado cuidadosamente en España. El día anterior a los entrenamientos de las 24 Horas, Grau la probó

en el circuito de Calafat y detectó algunos pequeños problemas. Ese mismo día, Croxford y Norman (mecánico de Norton) llegaron a Barcelona. El viernes, Grau volvió a probar la moto en Montjuich, y en su opinión, funcionaba realmente bien. Sin embargo, Norman no se mostró de acuerdo con la forma en que se había montado la moto, y no quiso hacerse cargo de su mantenimiento en carrera. Por otra parte, Croxford ni siquiera apareció por el circuito. A causa de estas dificultades, Rodés no tuvo más remedio que retirar su inscripción.

Uncini cayó en Vías al mojarse con gasolina su rueda trasera, a causa del montaje defectuoso del tubo respiradero del depósito. El piloto se lesionó y no pudo correr, y la moto se incendió. La noticia de que los equipos favoritos estaban descartados antes de tomar la salida se extendió como la pólvora por el circuito. Por suerte, Nepoti, Caracchi, Recchia, Piero Cavazzi y Farné, con la ayuda de Mototrans, pudieron aprovechar el motor de la moto accidentada y preparar otra durante la noche del viernes al sábado.

A pesar de lo ocurrido, Grau quería participar, e influido por amigos y personas cercanas a Mototrans, planteó a Rodés si le permitiría correr con Ducati, que en aquella época era una importante competidora comercial de Norton. Tanto Rodés como Domecq le dieron autorización, y todavía con la publicidad de este patrocinador, terminó los entrenamientos sobre la Ducati. Sin embargo, Grau también quería concretar el tema



1975 24 Horas de Montjuich. Grau, con publicidad de Norton, sobre la Ducati. Gentileza de Solo Moto.



1975 24 Horas de Montjuich. Motocicletas de Torres-Millet (10) y Mallol-Tejedo (11). Al fondo, Pat Slinn sobre la Ducati de Sports Motor Cycles. Colección de F. Castellano.

económico, y para ello quedó con Fargas esa noche, que si bien no pudo igualar la cantidad acordada con Norton, habló con Rodés la mañana siguiente y consiguió que aportase la diferencia que completaba la cantidad ofrecida por Mototrans. De esa manera, la jugada terminó en carambola, y los ganadores de 1973 quedaron reunidos.

La salida se dio a las ocho de la tarde, y de forma inexplicable, Cañellas arrancó penúltimo de los cincuenta participantes, con la BMW de Zittelmeyer en primer lugar, superada en seguida por la Dresda de Dave Degens. Espoleado por tan absurdo fallo, Cañellas voló, pasando rivales de tres en tres, de cuatro en cuatro, en una remontada espectacular que provocó el delirio de los aficionados de Montjuich. Cuando Degens se puso primero, la Ducati ya estaba a su rueda, pasando en cabeza al acabar la undécima vuelta y habiendo rodado constantemente entre 1'51" y 1'53". Ningún rival había bajado de 2'00".

Lo más difícil estaba hecho: Cañellas había pasado de la penúltima a la primera posición, pero quedaban más de veintitrés horas de carrera. ¿Podría aguantar el equipo ese ritmo diabólico? Detrás de la Ducati, la Honda Japauto de Ruiz y Huguet se mantuvo en la misma vuelta que los líderes durante la primera hora. Las Kawasaki fueron las primeras en repostar a causa de su escasa autonomía, mientras la Ducati número 9 seguía volando. Su relevo fue perfecto y Grau salió como un avión, rodando imperturbablemente en 1'51"- 1'52". Se estaba

batiendo el record de vueltas recorridas por hora, y en el box de Ducati Mototrans se palpaba la tensión.

Más atrás, Godier y Genoud, vencedores el año anterior, rompían el cambio de su Kawasaki y se retiraban. Una caída de Estrosi, que arrastró al veterano Darvill, dio la segunda posición a Luc y Vial, sobre Kawasaki, y la tercera a la Honda de Ruiz y Huguet.

Las horas fueron pasando sin cambios en las plazas de cabeza. Rigal y Chemarin (Honda) desbancaron a Green y Potter (BMW) de la cuarta posición. Por delante, Cañellas seguía primero. A 20 minutos del final, en la vuelta 720, un eufórico Grau le mostró una pizarra con la palabra "record". Rodando en torno a 2'00, Cañellas aún pudo elevar la cifra hasta 731'4 vueltas, once más que su marca de 1973 y trece más que los segundos clasificados. La segunda Ducati, pilotada por Torres y Millet, quedó novena a 45 vueltas de los vencedores. Otros participantes con Ducati fueron Morante y Pérez Rubio, clasificados en decimotercera posición, mientras que las parejas de Nicholls y Copland (equipo de Sports Motorcycles, de Manchester), y Mallol y Tejado, debieron retirarse.

Hacia las nueve y cuarto de la noche, una vez terminada la entrega de trofeos, Grau recogió a su esposa y sus hijas en el circuito y, a pie, bajaron por la Avenida Rius y Taulet hacia la Plaza de España, en busca de la estación de metro más cercana para dirigirse a su domicilio. Sin dar mayor importancia a la

victoria, el rey de Montjuich volvía a su casa como si hubiera estado pasando una tranquila tarde de domingo en el parque.

Esa victoria puso a Grau y Cañellas a la cabeza del campeonato europeo de resistencia. Posteriormente, Grau corrió los 1.000 Kilómetros de Mugello con Virginio Ferrari, venciendo de nuevo. No se presentó a las 24 Horas de Spa-Francorchamps, y se retiró en el Bol D'Or con el cambio de marchas bloqueado. Sin embargo, sus posibilidades de ser campeón permanecían intactas, ya que se descartaban los dos peores resultados. La última prueba del campeonato fueron las 400 Millas de Thruxton, a las que acudió con el fogoso Perugini, que cayó mientras iba primero. Grau y el equipo Ducati-Mototrans estuvieron a punto de alcanzar la gloria del título europeo, pues quedaron quintos en la clasificación final con 30 puntos, a uno solamente de Ruiz y Huguet, la pareja campeona.

Fargas se hizo con una Ducati 750 Imola de 1973 para competir en F-750. El origen de esa moto sigue siendo confuso hoy en día, ya que mientras algunos afirman que se trata de la que usó Bruno Kneubühler en las 200 Millas de Imola de 1973, la horquilla delantera, con el eje adelantado a las botellas, corresponde al modelo de 1972, porque la horquilla original fue sustituida por otra a causa de la escasa maniobrabilidad que permitía. Por otra parte, Giancarlo Rossi, propietario de la MT 250/4, también asegura poseer la moto pilotada por Kneubühler.



1975 24 Horas de Montjuich. ¡Vamos allá! Foto J.M. Galindo.



1975 24 Horas de Montjuich. Grau y Cañellas, junto a la moto ganadora. Cortesía de Marc Tudela.

## 1980

A pesar de que Mototrans presentó la Senda 50, el final del camino se intuía, ya que sólo se matricularon 1.730 motocicletas. Sin embargo, 1980 fue un año de brillantes resultados deportivos.

Las 6 Horas de Calafat y las XII Horas del Jarama contaban para el campeonato nacional de resistencia en categoría TT2. Las Ducati se hicieron notar en ella, ya que la aparición de nuevos motores con distribución desmodrómica mandada por correas dentadas, acoplados a chasis muy ligeros, dio lugar a una moto que marcó historia en Ducati, la Pantah.

En las 6 Horas de Calafat entró en vigor una nueva reglamentación para el campeonato de resistencia, y la confusión generada para determinar qué motocicletas correspondían a cada categoría retrasó la salida treinta minutos. Se preveía una



1980 Tejado en las 12 Horas del Jarama.  
Foto F. Ferrer.

cerrada lucha por la victoria entre tres motocicletas, aunque cada una corría en una categoría. La Yamaha OW31 de Grau y Alguersuari (categoría Prototipos) se vio perjudicada en la salida, al tenerle que acoplar un pedal de arranque. Durán y Reyes salieron disparados con la nueva Pantah potenciada hasta 583 cc (categoría TT2), con la Ducati 900 de Mallol y Tejado (TT1) a continuación. Media hora más tarde, Grau consiguió ponerse en cabeza, con Mallol segundo tras pasar a Reyes, quedando así la carrera hasta el primer relevo, tras el cual, Tejado cayó en el ángulo posterior a las eses, perdiendo más de 25 vueltas.

A partir de ese momento, la lucha fue un codo a codo entre los ganadores absolutos, Grau y Alguersuari, y Durán y Reyes,

que dominaron con mano de hierro la clase de TT2 en la primera aparición de una Pantah en España. Herrera y Rapizarda colocaron su Ducati 864 tercera en la general y primera en TT1; Mallol y Tejado fueron finalmente decimosegundos; Moriana y Martí con su Ducati 864, decimosextos, y como farolillo rojo, la baqueteada 750 de Palomo de 1974 en su última aparición, guiada por Román y Barquero.

Los favoritos para las 12 Horas del Jarama eran los mismos de Calafat, aunque las cosas fueron distintas en esta ocasión, ya que Herrera y Rapizarda se retiraron por una caída, Grau y Alguersuari rompieron la caja de cambios de la OW31 y dejaron vía libre a Mallol y Tejado, que obtuvieron la victoria en

TT1. Durán y Reyes volvieron a ganar en TT2, alzándose con el campeonato español de esa categoría.

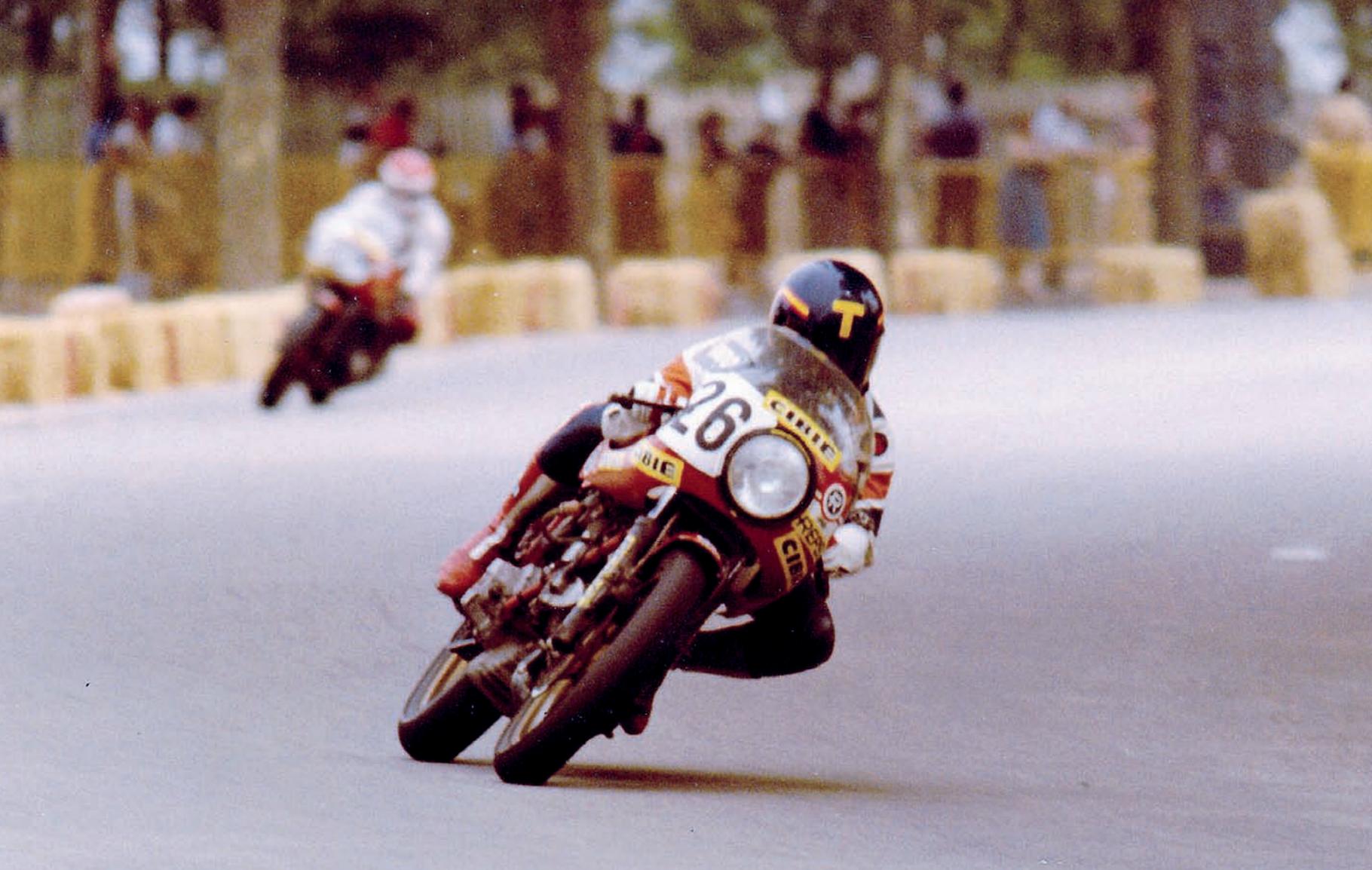
Las 24 Horas de Montjuich de 1980 se declararon válidas para el recién inaugurado Campeonato del Mundo de Resistencia, por lo que participaron los equipos oficiales de las principales marcas y los mejores pilotos del momento. Por parte de Ducati, las curtidas parejas de Mallol y Tejedó, y de Durán y Reyes, se inscribieron con sendas Ducati 900 Super Sport, para luchar por el campeonato español de resistencia.

Cuando Fargas solicitó a Ferrer que preparase la moto ganadora, éste se negó porque tenía orden de no gastar recursos en competición. Para no incumplirla, utilizó un motor usado que aligeró en la forma en que lo hacía Ducati, al que se acoplaron carburadores de 40 milímetros, pistones de alta compresión y árboles de levas especiales. Ferrer hizo reclutar al mecánico Francisco Castellano, que estaba en otra empresa, para que le ayudase. Mientras, el chasis estaba siendo puesto a punto en la delegación de Travesera de Gracia. Los protagonistas intentaron ocultar su estratagema manteniendo separados los componentes de la motocicleta, pero fueron descubiertos y recibieron la bronca correspondiente.

Durante la carrera, Mallol y Tejedó condujeron imperturbables a elevado ritmo, sin contratiempos mecánicos ni de pilotaje. Su táctica consistía en pilotar con finura para llevar la moto en marchas largas y mantener una velocidad elevada sin



1980 24 Horas de Montjuich. Mallol, arrancando desde boxes. Colección de F. Castellano.



1980 24 Horas de Montjuich. Tejedo, en acción. *Colección de A. Tejedo.*

forzar el motor, realizando relevos largos (de hora y tres cuartos) que les permitieran más tiempo de descanso y un menor número de repostajes que a sus rivales. Décimos durante la primera hora, observaron cómo la colisión de Chemarin y Benaiges dejaba en cabeza a la Honda de Fontan y Moineau al final de la segunda, y cómo Peyré se retiraba con problemas eléctricos que culminaron en una caída, cediendo a los de Ducati la cuarta posición. La rotura de un pistón de la Kawasaki de Ruiz y Pendlebury les dejó el tercer puesto durante unos minutos, si bien la Honda de Coudray y Oudin les adelantó como una exhalación.

Grau y Cañellas, que habían abandonado Ducati y corrían con una Bimota-Suzuki de 1.000 cc, tuvieron que abandonar antes del final de la tercera hora por un fallo mecánico.

Los equipos de las fábricas niponas mantenían un ritmo endiablado, pero Mallol y Tejedó, conocedores de la dureza de Montjuich, seguían a su paso. ¿Para qué arriesgar, si estaban acariciando el título español de resistencia, y más arriba de lo esperado en la general?

Sin embargo, no todo fueron facilidades. A las cuatro de la madrugada, un desconocido propinó un tremendo puñetazo en el abdomen a Mallol, cuando se dirigía a su colchoneta para descansar. La intervención de Cardús y otros camaradas frustró la agresión, pero el relevo posterior fue un calvario para el piloto. Mientras, Tejedó tenía problemas con la cremallera de



1980 24 Horas de Montjuich. Tejedó, detrás de la Honda de Oudin y Coudray.  
Colección de A. Tejedó.



1980 José María Mallol en las 24 Horas de Montjuich. *Colección de JM. Mallol.*

su mono, que se rasgó en plena marcha y le obligó a llevarlo abierto hasta la siguiente parada.

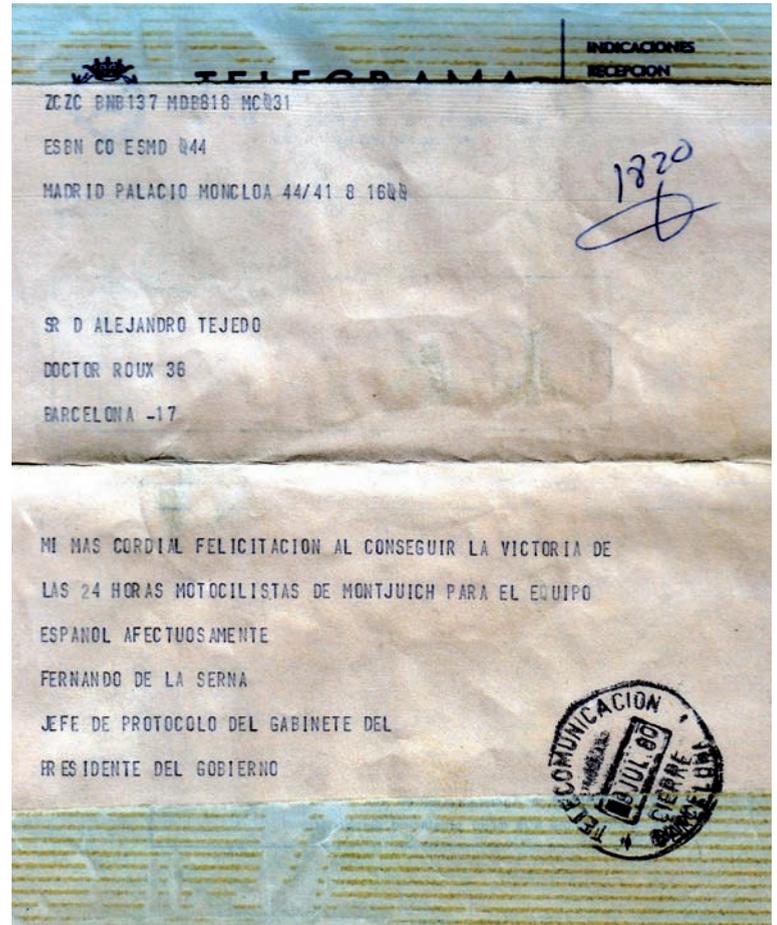
Pasaron las horas, y la Honda de Fontan y Moineau debió retirarse al sacar una biela por el carter. Poco después, la Kawasaki de Huguet y Hubin cedió el primer puesto al quemar la junta de la culata, y algo más tarde, la Honda de Coudray se fue al suelo en Vías, perdiendo su ventaja de seis vueltas y dejando a Mallol y Tejedó en primera posición.

Con siete horas por delante, la pareja española logró mantenerse en cabeza hasta el final, a pesar del acoso de las Honda de Van der Wal y Stuyck, y de Schneider y Heinen, logrando la única victoria de Ducati (hasta el momento) en el mundial de resistencia, además del título español de la categoría de TT1. Lo que parecía imposible se había realizado a pesar de los limitados medios del equipo, y la euforia se desató en el box de Mototrans.

Podría parecer, por el desarrollo de la prueba, que la suerte les había acompañado; sin embargo, su total de 757 vueltas aventajó en tres el de Grau y Cañellas del año anterior sobre una moto mucho más potente, lo que atestigua el mérito de su trabajadísima victoria. El éxito de Ducati se completó con el décimo puesto de Durán y Reyes.

Pocos días después de su triunfo, el equipo vencedor, acompañado de numerosos invitados, recibió un efusivo homenaje de su patrocinador Pub 240, con el local artísticamente decorado a mano con motivos motociclistas.





◀ 1980 24 Horas de Montjuich. Celebrando la victoria. Colección de A. Tejedo.

A requerimiento de Ducati, Mallol llevó la moto ganadora a Bolonia. El motor se encontró en perfectas condiciones, pero un piñón del cambio se deshizo al extraerlo, justificando algunas anomalías que habían notado durante la carrera. Taglioni determinó que la rotura del piñón se había producido por resonancia, por lo que modificó los componentes necesarios e hizo pasar los cambios a la serie.

En montaña, Tejedo avasalló en la VIII Carrera en Cuesta a Santa Fe de Montseny, ganando con autoridad. En resumen, un gran año deportivo para Ducati en España, y pésimo comercialmente para Mototrans.

# VIII CARRERA EN CUESTA A STA. FE DEL MONTSENY

real  
moto club de catalunya



LISTA  
DE  
INSCRITOS

31 MAYO 1980