

Mancomunidad de Municipios Sierra de las Nieves
Escuela Taller Sierra de las Nieves Norte
Módulo de mecánica de vehículos ligeros
Tolox



Usuario: Sierra de las Nieves
Perfil: 7 (ACE-UFIL)
Letra: P

Trabajo realizado por:
Juan Andrés Mesa Vera
José Antonio Fernández de la Rosa

Tutor:
Antonio Merchán Vera

Ducati Meccanica Spa es una de las empresas fabricantes de motocicletas que todavía sigue produciendo a pesar del poder de la industria japonesa. Fue fundada por el ingeniero Antonio Cavalieri Ducati, el Sr. Carlos Crespi y tres de los hijos del Sr. Cavalieri en Bolonia (Italia) en 1925, como una sociedad fabricante de aparatos de radio y radiotécnica en general.

1926

El 4 de julio: Los hermanos de Ducati Cavalieri, Adriano, Bruno y Marcelo, fundaron la Empresa científica Radiobrevetti Ducati. Durante el mismo año, el diseño del primer condensador, el "Manens", fue creado.

1935

El 1 de junio: El edificio del Borgo Panigale la Fábrica comienza.

En 1935 se traslada la producción a Borgo Panigale (cerca de la anterior fábrica de Bolonia) donde se construye una nueva factoría. Durante la Segunda Guerra Mundial, unos tanques alemanes en retirada entraron en la planta de Borgo Panigale; se pudo salvar la maquinaria y se reconstruyó la fábrica.

1939

La Empresa alcanza el número total de siete mil empleados.

1944

El 12 de octubre: La fábrica es destruida después de un bombardeo.

En 1945, aprovechando que Siata (Società Italiana Applicazione Tecniche Auto-Aviatorie) había desarrollado un pequeño motor auxiliar de cuatro tiempos, perfecto para acoplar a las bicicletas, conocido como "Cucciolo" (cachorro de perro) de 48 cc (39 x 40 mm) que rendía 1 CV a 4500 rpm y tenía un bajo consumo, Ducati llega a un acuerdo con Siata para compartir la producción, y fabrica el ciclomotor T-1 del que vende una importante cantidad. Posteriores evoluciones de este ciclomotor afianzaron a Ducati en el mercado.

1946

La producción del "Cucciolo" comienza en marzo.

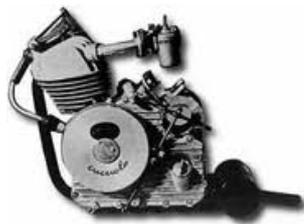


foto del primer motor de ducati y primera moto "Ciciolo" de 49 cc

1949

La producción de Ducati 60, la primera bici completa, comienza.

En 1952 Ducati diseña una motocicleta "de verdad", el modelo 98, que se presenta en el Salón de Milán en una versión todavía poco desarrollada denominada "Cavallino".



“cavallino”

1954

Mientras Ducati es bajo el control del Estado, la Empresa divide en Ducati Elettrotecnica (Ducati Energia) y Ducati Meccanica (Ducati el Motor). El ingeniero Fabio Taglioni es empleado el 1 de mayo.

En 1954 Ducati cambia su nombre por el definitivo de Ducati Meccanica Spa, y su nuevo director pasó a ser Giuseppe Montano. Este mismo año aparecen las dos versiones definitivas del modelo 98, una sport y otra turismo, ambas con el motor de 98 cc, cuatro tiempos refrigerado por aire (y radiador refrigerador de aceite el modelo sport) y distribución por varillas.

Posteriormente, Ducati fichó al ingeniero que diseñó su revolucionario motor monocilíndrico monoárbol 4 tiempos, el doctor [Fabio Taglioni](#), que provenía de F.B. Mondial. También diseñó el bicilíndrico en V que llevaban la 750 SS y la Pantah, en el que está basado el motor actual de las Ducati, e introdujo la distribución desmodrómica, además de otros proyectos para la competición, que dieron a Ducati un palmarés muy importante y una reputación de motocicleta bella, de calidad, fiable, robusta y sin problemas.



primer motor bicilindrico en V y la moto “pantah”

1955-56-57-58

En 1955, Ducati gana III Motogiro d'Italia con Marianna 100cc. En 1956, Ducati gana, para la segunda vez consecutiva, el Motogiro, con el 125cc la versión de Marianna. El 15 de julio del mismo año, 125 Desmo entran y ganan el Gran Premio en Sweden. El 30 de noviembre, el Siluro gana 46 registros de velocidad en el circuito Monza. La producción del 125 Deporte comienza. En septiembre de 1957, dos empleados de Ducati, Leopoldo Tartarini y Giorgio Monetti, van a un viaje en el mundo entero sobre su Ducati 175 motos. Esta hazaña es alcanzada justamente en un año.



“marianna”

En 1958, Ducati 125 Desmo, competidos con por Bruno Spaggiari, gana el 125 campeonato italiano.

1960

El Ducati 250 dos cilindro Desmo es diseñado para Miguel Hailwood

1963

El ingeniero Taglioni diseña a Apolo, destacando un cuatro motor de cilindro.

1968

La primera bici Desmo del camino, el 3D de Señal, es producida. El Desmodulador Ducati es introducido al mercado italiano.

1971

El dos primer cilindro de Ducati que compite con la bici, el 500GP, es presentado. Durante el mismo año, el dos primer cilindro roadbike, el 750GT, es lanzado.

1972

El 23 de abril, Paul Smart y Bruno Spaggiari ganan la raza de 200 millas en Imola con Ducati 750 Desmo.

1974

La dos primera bici de camino de cilindro con un sistema desmodromic, el 750 Deporte Súper, es presentada.

1977

El Cocinero americano Nielson gana la raza de 200 millas en Daytona con el Ducati 750.

1978

El 2 de junio, Miguel Hailwood © gana el Trofeo Turístico sobre la Isla de Man con el Ducati 900SS.

1980

600 Pantah TT 2, primer racebike con un marco de enrejado, son lanzados.

1986

Marco Lucchinelli gana la Batalla de Gemelos en Daytona con 750 F1. La cuatro válvula, dos propulsor de cilindro llamado Desmoquattro es lanzada.

1988

El 3 de abril, Ducati gana la primera raza de Campeonato de Mundo de Superbici con los 851, competidos con por Marco Lucchinelli.

1990

El piloto francés, Raymond Roche, gana el primer Título de Conductor de Campeonato de Mundo de Superbici para Ducati con los 851.

1993

El 5 de marzo, la producción del Monstruo Ducati comienza.

1994

Los 916 son lanzados sobre el mercado, y por primera vez el Título de Mundo de Superbici va a Carl Fogarty con los 916.

1998

El Museo Ducati y el Mundo Ducati la Semana son creados.

1999

Ducati Corse es nacido.

2002

El MotoGP Desmosedici el prototipo es presentado.

2003

El 15 de junio es la primera victoria histórica del Desmosedici, competido con por Loris Capirossi.

2006

Ducati Corse gana su 14o título de constructor, su 12o título de conductor y más de 250 victorias en el Campeonato de Mundo de Superbici. En el MotoGP, Ducati gana las dos primeras posiciones con el Peso troy Bayliss y Loris Capirossi y consigue la tercera posición para el constructor y el campeonato de mundo de conductor. El 13 de noviembre del mismo año, la producción de los 1098 comienza.

2007

El Museo Virtual fue creado. Gabriele Del Torchio asumió de Federico Minoli en el timón de la empresa. El quinto Mundo Ducati la Semana fue asistido por más de 50,000 visitantes. Nada menos que tres nuevos modelos entraron en la producción: los 1098, el Hypermotard y el Desmosedici. El 23 de septiembre, en el hipódromo Motegi en Japón, Casey Stoner reclamó el título del primer Jinete MotoGP para Ducati, mientras también empaquetamos los títulos del Fabricante y el Equipo.

2008

Bayliss ganó su Campeonato de Superbici de tercer mundo al dorso de los 1098 y se retiró de

su carrera sobre un triunfante alto. Ducati concedieron al su décimo quinto título del Fabricante de Superbici Mundial. El nuevo Monstruo, representando la última generación de bicis desnudas, fue soltado sobre el mercado mientras un nuevo proyecto de Ducati - el Streetfighter - fue revelado en el Espectáculo de Bici de Milano.

Fabio Taglioni (Dr. T).

Nacido el 10 de septiembre de 1920 en Lugo di Romagna, Fabio Taglioni se graduó en ingeniería en 1943 y comenzó su carrera como diseñador en Mondial, el fabricante de Motos italianas.

Hizo su debut con Ducati el 1 de mayo de 1954 como Director Técnico y en un tiempo récord diseñó un motor de 100cc la "Gran Sport" Ducati - la conocida cariñosamente como Marianna - para ganar varias ediciones del Motogiro Milán-Taranto del 1955 a 1957.

En 1956, Taglioni diseñó la Ducati Desmo 125 Trialbero: aplicación a "Marianna" de un Sistema de distribución desmodrómica.

Su motor monocilíndrico (el mismo que montaron todas las Ducati-Mototrans monocilíndricas, se siguió usando hasta mitad de los años 80 con variaciones de todo tipo (Vento, Forza, Strada)

El Desmo - único sistema de válvulas de control - es una verdadera revolución para la empresa Ducati y para el mundo de la moto entera. Durante los años 50 y 60, los inventos de Taglioni se aplican en la producción de varias motocicletas.

En el 70, produce una "L" de 90 °, omnipresente en los modelos actuales de Ducati.

Entre las muchas victorias de la versión de carreras de la doble primera cilindros Ducati, los más memorables son de las 200 millas de Imola en 1972 con Paul Smart y la Isla de Man TT en 1978 con Mike Hailwood.

La carrera de Fabio Taglioni, motivada por la pasión desenfrenada de los motores competitivos, ha sido fundamental para el éxito internacional de Ducati como un productor de motocicletas de competición de alto rendimiento.

Tenaz y decidido, el ingeniero colaboró con Ducati hasta 89 con incansable dedicación. ", Conocido por nosotros los Ducatistas Dr. T, con su genio le ha dado a las "bicicletas" Ducati la mecánica de exclusividad y sofisticación técnica que las distingue en el mundo.

Falleció en Bolonia el 18 julio de 2001.

La llegada de Ducati a España

En España, las Ducati italianas llegaban a Madrid por medio de Alejandro Maifava, que importaba los Cucciolo. Posteriormente, en 1955, la casa Cliper, de Barcelona, importa los Cucciolo y triciclos de reparto, y en 1956 comienza la importación del modelo 98 en las dos versiones.

Mototrans

De forma paralela, se funda en Barcelona la firma Maquinaria y Elementos de Transporte (Maquitrans), que se dedica a la reparación de trolebuses y tranvías. Esta compañía decide crear una sección para la construcción de triciclos motorizados de reparto. También se atrevieron con un scooter bicilíndrico de dos tiempos y 188,5 cc, que nunca llegó a fabricarse en serie.

En España, las Ducati italianas llegaban a Madrid por medio de Alejandro Maifava, que importaba los Cucciolo. Posteriormente, en 1955, la casa Cliper, de Barcelona, importa los

modelo más vendido de España.

Se presenta también su versión sport, una belleza denominada 200 Élite. Todas ellas se presentan en la Feria de Barcelona de 1960 y todas estas apuestas de fabricación se ven respaldadas por el excelente papel que Ducati hace en las competiciones en nuestro país con los pilotos Ricardo Fargas, Bruno Spaggiari y Mandolini, que obtienen la victoria en pruebas de velocidad y subida en cuesta, además de los triunfos en las 24 horas de Montjuic, prueba de resistencia muy reconocida en España. Otros pilotos de la marca fueron Ángel Nieto y Mauricio Aschl.



La 250 Deluxe y los ciclomotores.

En 1963 Mototrans fabrica la 250 Deluxe, una moto desarrollada a partir de la italiana Diana 250, pero que cambiaba las medidas del diámetro del pistón 74 mm y su carrera de 57,8 mm (preferida de Tagliani) por unas más cuadradas de 66 mm por 69 mm. Es la primera muestra de independencia de Mototrans respecto a los diseños italianos; se exportan sólo 5 unidades al mercado inglés de color negro y acabados en plata. Mototrans empieza en ese mismo año, 1963, a fabricar los ciclomotores de Ducati Italia en España, debido a la importancia de este sector, y presenta en la Feria de Muestras un modelo de chasis abierto, el Piuma, y otro más deportivo, el 48 sport, ambos con cambios de 3 marchas al puño y 48 cc.

En 1965 se amplían las instalaciones de Mototrans, puesto que tiene un objetivo de fabricación de 19000 máquinas fabricadas anuales (la mayoría de ellas eran ciclomotores). En la primavera de este año las nuevas instalaciones están listas y Ducati pierde a uno de sus valedores más importantes: Virgili se marcha de la empresa por diferencias con la junta directiva. En 1966 se presentan los dos modelos que sustituyeron a las 125 Sport y la TS: los modelos 160 cc en sus versiones TS y Sport, que son básicamente iguales, pero con el aumento de cilindrada en 40 cc y otros colores.

La independencia de Mototrans: la 24 Horas.

En la feria de Barcelona de diciembre de 1965 y en la de Madrid de enero de 1966, se presenta el modelo más personal de Mototrans: la 24 horas. La moto, basada en las victorias de Ducati en las 24 horas de Montjuic, era impresionante, tanto por sus prestaciones como por su aspecto desde el punto de vista estético, con el depósito de fibra, estriberas retrasadas, asiento con forma de colín, etc. Los italianos tenían una moto deportiva parecida, el modelo Mach 1, y otro modelo, el Mark 3, en Estados Unidos, pero estéticamente éstas se parecían más a una 250 Deluxe que a la 24 horas. Esta 24 horas tenía cinco marchas a diferencia de todos los anteriores modelos de Mototrans, y una velocidad máxima de 160 km/h.

La 24 horas, considerada una de las motocicletas más bellas de su época, es hoy en día una valiosa pieza de colección para cualquier aficionado a la moto antigua.

Se fabricaron 500 unidades de la primera serie y en dos series posteriores se fabricó hasta 1974, exportándose 150 unidades al mercado inglés en agosto de 1971, donde fue conocida como "24 horrors" (24 horrores) sin duda por la falta de adaptación de la máquina a circuitos cortos y complicados, donde era lenta y pesada y se rompía con facilidad, y no porque la motocicleta fuera de *mala calidad*, sino porque no estaba destinada a llevar la velocidad requerida en ese tipo de carreras



Al parecer un propietario inglés de una de estas máquinas la anunció en los clasificados de la revista *Motor Cycle News* como "24 horrors for sale", e invitaba a todo el que quisiera a ir a la puerta de Vic Camp (importador de Mototrans en Inglaterra) donde iba a desmontar la moto y venderla pieza a pieza para protestar por su baja calidad, después de haber roto el motor a los 1600 km recorridos. Según Mick Walker, el problema principal era el material del árbol de levas, levas y las válvulas, que siendo sustituidas por unas italianas, hacían a la moto funcionar perfectamente.

Ricardo Fargas se llevaba algunas de las piezas fabricadas en Barcelona cuando viajaba a Italia, para hacerles allí un control de calidad que en España no se podía llevar a cabo por no tener las herramientas adecuadas. En este y otros diseños participó de manera activa Félix Ferrer, que fue probador de la marca y trabajó en todas las secciones técnicas.

También se presentó en 1966 el modelo 200 TS, que venía a sustituir al exitoso modelo 175 TS. La 200 TS era igual estéticamente a la 175 TS pero con otros colores y los centímetros cúbicos de aumento del diámetro del pistón. Estos últimos años de la década de los 60 suponen para Mototrans una paralización de la producción de motocicletas siendo su mercado principal los ciclomotores, puesto que las motos están en crisis. Ricardo Fargas diseña el velomotor 50 TT a partir de restos de otras motos de la fábrica. Se fabrica también la 200 V5 que sustituye a la Élite 200 con un lavado de cara que incluía un cambio de colores sin muchas más novedades. Se intenta fabricar una moto de cross, la RTS 250, que se presenta en el Salón de Barcelona de 1970, pero es un fracaso y no tuvo aceptación. También se presenta el ciclomotor Mini 2 y la gran sensación de este salón, el modelo Scrambler.

Cucciolo y triciclos de reparto, y en 1956 comienza la importación del modelo 98 en las dos versiones.

En 1957, Maquitrans y Cliper contactan para empezar a construir conjuntamente motocicletas. Maquitrans aporta capital e instalaciones y Cliper conocimiento del terreno que pisan (el propietario de Cliper era Eusebio Andreu Virgili, uno de los pocos que entendían de motos en Mototrans) y muchas ganas.

En 1958 se constituye la sociedad conjunta que se denomina **MOTOTRANS**. Equipan unas instalaciones en la calle Almogávares de Barcelona con toda la maquinaria necesaria para montar las motocicletas, y consiguen una calidad superior (aunque algunas piezas todavía las traen de Italia). A partir de ese momento se dejan de importar los cucciolo y el modelo 98.



2. La Historia de Mototrans a través de los modelos.-

2.1. La 125 Sport.-

El dos de diciembre de 1959 se presenta la Ducati 125 Sport en el hotel Avenida Palace, el modelo de "10 CV y 110 km/h" que se puso a la venta a partir de 1960. La situación motociclista en España por aquella época se dividía entre Bultaquistas y Montesistas, además de los propietarios de otras marcas como Lube Renn, Isso, Derbi, Narcla, Mv, Ossa, Peugeot, Guzzi, etc. que no tenían un carácter tan deportivo, sino un concepto más utilitario.

No había motocicletas que tuvieran la calidad y los detalles que se consiguieron con la producción de esta Ducati Mototrans, empezando por su distribución por eje rey, árbol de levas en cabeza y la utilización de componentes como: carburadores Dell'Orto, horquillas Llobe basadas en el diseño Marzocchi italiano, frenos Grimeca y embragues Drim, equipo Motoplat, pistones Borgo Tarabusi, bujías Bosch, baterías Tudor, llantas Akront de aluminio, además del innovador sistema de alternador-regulador con platinos y condensador externos al volante magnético y la batería, que tanta sofisticación presentaba en este principio de los años 60: el resultado final era deslumbrante. La moto era más cara que sus directas competidoras de dos tiempos: Bultaco Tralla 101 y Montesa Brío 110, pero el producto final hacía entender (que quizás no aceptar) la diferencia de precio.

Se amplía el catálogo.

En 1961 se amplía la línea de producción y se fabrica la versión tranquila de la 125 sport, la 125 TS, con menores prestaciones (al estar menos "tocada") y manillar de paseo, como diferencias más notables. Su árbol de levas era menos "racing", haciendo a la moto funcionar a un régimen de vueltas menor, las válvulas también variaban y tenía una relación de compresión menor. También aparece el modelo 175 TS "la Ducati perfecta", conocida por su gran fiabilidad y sus buenas prestaciones, modelo con el que se dio la vuelta al mundo y con el que Ricardo Fargas y José M^a Arenas participaron en el Rallye de los 1000 km: fue el

**Una Ducati
le espera...**



¿Se lo imagina?

**DUCATI 250
24 horas**

Fabricadas en España con licencia de Ducati Meccanica S.p.A. Bologna (Italia)
por MOTOTRANS - Almogóvar, 181 al 189 Barcelona (S)

El Modelo Scrambler y la Road 250.

La Scrambler fue un encargo de Berliner Motor Company, compañía americana de distribución de motos europeas y, por tanto, estaba pensada para el mercado americano; era un modelo campo-ciudad de 250 cc con una estética sin duda adelantada a su tiempo: motor de cinco velocidades de cárter ancho (cárter que permite introducir una quinta velocidad y más cantidad de aceite) y que proporciona a Mototrans la inspiración para fabricar, con cuatro retoques, un modelo de producción nacional: la 250 ROAD. Se fabricaron en cilindradas de 250 y 350 cc, y la Scrambler también en 450 cc, modelo que no se vendió en España.

La Scrambler 250 se llegó a fabricar íntegramente en España y era ensamblada en Italia.

Entre 1972 y 1976 se fabricaron en España estos modelos, y cambiaron el Scrambler 250 por el 350 en 1973.

En 1977 se presentó el modelo ROAD 250 77: una moto con parte ciclo de ROAD y el depósito de los antiguos modelos de carretera en color rojo con algunas mejoras en el diseño del asiento, cuadro de mandos de la Forza, pilotos de intermitencias, etc, que la hacían bastante bonita.

La nueva línea **DUCATI : Vento, Forza, Twin, Strada, Desmo.-**

En 1974 la situación económica de la empresa no era muy buena, se debía dinero a los bancos y Ducati Italia también estaba en crisis, pero había que renovar la gama de los años 60 ya anticuada, y aprovechando un conjunto en fibra de colín-depósito que Ricardo Fargas se había traído de Italia se diseña una nueva moto, la Vento 350, modelo deportivo que vino a cubrir el hueco dejado por la 24 horas.

También se presenta la Forza, un modelo de carretera más turismo. Respecto a otros modelos derivados de los ciclomotores se fabrica el modelo Senda 75 y la Pronto 100. Los motores de los ciclomotores fueron empleados por marcas ajenas a Mototrans, como Bultaco y Ossa, debido a su gran calidad.

Las versiones definitivas de la Vento y la Forza no salen al mercado hasta dos años después, ligeramente mejoradas, y sin competidoras en el mercado de motocicletas de carretera, puesto que las otras marcas españolas se dedicaban a las motos de campo principalmente.

En 1976 Ducati Italia empezó a fabricar la 500 TWIN, modelo bicilíndrico horizontal con distribución por cadena, y Mototrans vio su oportunidad de entrar en el sector de motos de gran cilindrada, pero la moto resultó un fracaso absoluto, pues un fallo de diseño del sistema de engrase de aceite obligó a montar un radiador en todas las unidades para enfriarlo. Además tenía problemas de estabilidad, ruido de motor, etc.

Para terminar de rematar la mala suerte, este año llegaron los fabricantes japoneses a España y la competencia empezó a ser feroz. Se presenta la 250 STRADA, con el motor tradicional, chasis de la TWIN y la estética de la FORZA, pero más barata que ésta, al no incorporar freno de disco y otros detalles.

Dos años después de esta presentación y, después de las auténticas operaciones de cirugía que los talleres hacían con las TWIN, Mototrans presenta un modelo evolucionado, la 500 DESMO, con distribución desmodrómica, que tuvo, debido a la mala fama de la TWIN, un fracaso de ventas.

El final de la historia.

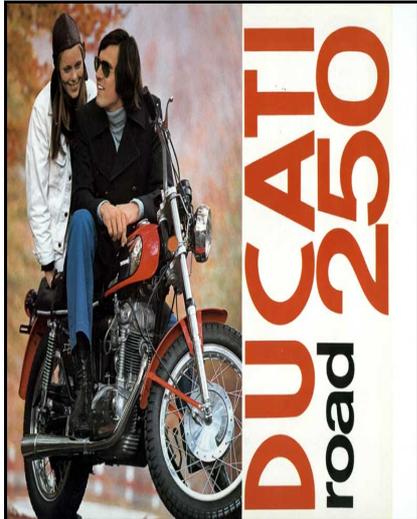
En 1978 empieza el calvario para Mototrans, a raíz de un acuerdo con Sanglas y Yamaha para producir conjuntamente, que se convierte en un "engaño" de los japoneses para empezar a fabricar en la factoría de Sanglas.

Cien obreros de Mototrans se van a la fábrica de Sanglas, y eso le viene bien a Mototrans, que tenía una plantilla sobredimensionada y problemas con los sindicatos. Vuelve Virgili a Mototrans y la marca, que necesitaba modelos de fabricación propia para salir adelante, sin depender de la marca italiana ni de su evolución, desarrolla la Yack 410, esta vez bajo las siglas MTV (Mototrans Virgili), un modelo de trail de 400 cc monocilíndrico, distribución por correa dentada y desmodrómica, que finalmente no se llegó nunca a fabricar por lo caro del proyecto y la negativa de los bancos a apoyarlo económicamente.

En 1981 se intentó con los ciclomotores MTV con motor alemán Zündapp, en versión cross y carretera, con suspensión cantilever, cuatro velocidades y una bonita línea en ambas versiones.

En 1982 se produce la intervención judicial de la fábrica, que nombra un administrador. Se le debe dinero a Banesto. La empresa anuncia la suspensión de pagos. Los sindicatos no sirven de ninguna ayuda en esta situación. Los ciclomotores siguen algún tiempo más en el mercado, pero se decide cerrar la fábrica.

Ricardo Fargas y Felix Ferrer, a través de Gamma Motors, se quedan con todo el recambio, el proyecto de competición Tecfar y las motos MTV. La crisis del sector está en marcha, y el gobierno no presta ayuda a las fábricas, terminando muchas de ellas como terminó MOTOTRANS. Fábricas tan importantes para la historia del motociclismo español como Bultaco y Ossa, tienen que cerrar sus puertas. Los japoneses están aquí y han venido para quedarse.



Bibliografía.

Herreros, Francisco. *Ducati Mototrans: mucho más que una licencia de fabricación*. Barcelona; Moto Retro, 1999.

Polo, Carlos. *Ducati Mototrans*. Girona; Ediciones Benzina, 2000.

Walker, Mick. *Ducati singles*. Londres; Osprey Pub Co, 1997.

Herreros, Francisco. "Ducati y sus monoárbol". *Moto Retro* nº 25 (marzo 1996): 40 pags.

García de Mingo, Roberto. "Larga noche de julio." *Motorcycle Performance* nº 21 (septiembre 2000): 72-77.

Polo, Carlos. "La reina del bulevar." *Motorcycle Performance* nº 18 (junio 2000): 88-91.

Ruiz, Andrés. "La primera Ducati." *Motor Clásico* nº 143 (diciembre 1999): 80-85.

"La Ducati 250." *Autopista* nº 219 (marzo 1963): 21-24.

"Circular de Mototrans destinada a concesionarios de la marca." nº 2, 1960.

MOTOTRANS

DUCATI 98 TL y SPORT.-





MOTOTRANS

DUCATI-MOTOTRANS 125 SPORT.-



Ducati 98.

Año de presentación: 1953

Años de fabricación: 1953-1959

Motor: 4 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire -diámetro por carrera 49 x 52 mm - cilindrada total 98,06 cc - relación de compresión 8,5:1 - distribución por árbol de levas en el bloque y varillas empujadoras con dos válvulas en culata - engrase con aceite en el cárter a presión y radiador frontal (modelo sport) - carburador Dell'Orto MA 18- embrague multidisco en baño de aceite - cambio de 4 marchas - transmisión primaria por engranajes - transmisión secundaria por cadena.

Parte ciclo: chasis "espina de pescado" en chapa - horquilla delantera telehidráulica - horquilla trasera oscilante con 2 amortiguadores hidráulicos - freno delantero de tambor Ø 158mm - freno trasero de tambor Ø 135mm - neumático delantero de 2,50 x 17" - neumático trasero 2,50 x 17".

Dimensiones: distancia entre ejes (batalla) 1260 mm - peso en seco 78 kg - depósito de combustible 10 litros.

Prestaciones: potencia 6,5 CV a 7800 rpm - velocidad máxima 90 km/h en posición normal - consumo 3 litros/100 km.

Colores: plata y negro, con un fileteado verde para separar ambos colores.

Principales diferencias entre el modelo turismo (TL) y el sport: el modelo sport incorporaba un radiador de aceite, llantas de aluminio, amortiguación hidráulica, frenos mejorados, manillar deportivo, asiento biplaza, cambio de 4 marchas, mayor relación de compresión y un carácter sport. Hoy en día son escasas las unidades que siguen vivas de estos modelos haciendo difícil su restauración. En Italia son más fáciles de encontrar

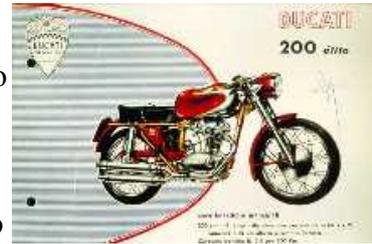


200 Élite

Año de presentación: 1960

Años de fabricación: 1961-1967

Motor: 4 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire - diámetro por carrera 67 x 57,8 mm - cilindrada total 203,783 cc - relación de compresión 8,5:1 - distribución por árbol de levas en cabeza y eje rey con copias cónicas con dos válvulas en culata - engrase con aceite en el cárter con bomba - carburador Dell'Orto UB 24 o Amal 376/25 - embrague multidisco en baño de aceite - cambio de 4 marchas - transmisión primaria por engranajes - transmisión secundaria por cadena.



Parte ciclo: chasis tubular en acero - horquilla delantera telehidráulica - horquilla trasera oscilante con 2 amortiguadores hidráulicos - freno delantero de tambor Ø 180 mm - freno trasero de tambor Ø 160 mm - neumático delantero de 2,75 x 18" - neumático trasero 2,75 x 18".

Dimensiones: distancia entre ejes (batalla) 1320 mm - peso en seco 110 kg - depósito de combustible 22 litros.

Instalación eléctrica: la iluminación es por batería, y ésta obtiene su recuperación por medio de un volante alternador MOTOPLAT, a través del correspondiente rectificador de corriente. La batería TUDOR tipo Acumoto -cargada en seco- (6V, 16 Ah) recargada por medio del volante magnético y a través del rectificador de corriente, alimenta, si el motor está parado, las luces de situación (ciudad y piloto). No es aconsejable circular sin batería para no estropear el rectificador de corriente.

Prestaciones: potencia 18 CV a 7500 rpm - velocidad máxima 140 km/h en posición normal - consumo 3 litros/100 km.

Colores: pintura metalizada cereza para el faro, cajas laterales, guardabarros, laterales del depósito y oro viejo para el resto; lleva un fino fileteado blanco en el depósito y en las cajas laterales. Uno de los más bellos modelos de Ducati, se fabricaba en Italia como 175 Sport, aquí se fabricó con 200 cc siendo muy famosa por su extraño depósito de gasolina, y sus elevadas prestaciones

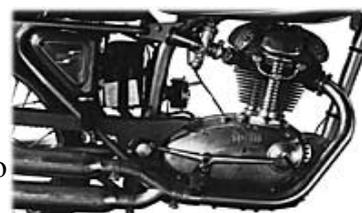


250 Deluxe

Año de presentación: 1962

Años de fabricación: 1963-1972

Motor: 4 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire - diámetro por carrera 69 x 66 mm - cilindrada total 246,793 cc - relación de compresión 8:1 - distribución por árbol de levas en cabeza y eje rey con copias cónicas con dos válvulas en culata - engrase con aceite en el cárter con bomba - carburador Dell'Orto UB 24 o Amal 376/25 - embrague multidisco en baño de aceite - cambio de 4 marchas - transmisión primaria por engranajes - transmisión secundaria por cadena. Motor desarrollado en España con medidas casi cuadradas, lo que permitía desarrollar un carácter más deportivo al tener más rpm disponibles. A partir de este motor se fabricó el del modelo 24 H.



Parte ciclo: chasis tubular en acero - horquilla delantera telehidráulica - horquilla trasera oscilante con 2 amortiguadores hidráulicos - freno delantero de tambor Ø 180 mm - freno trasero de tambor Ø 160 mm - neumático delantero de 2,75 x 18" - neumático trasero 2,75 x 18".

Dimensiones: distancia entre ejes (batalla) 1320 mm - peso en seco 110 kg - depósito de combustible 18 litros.

Instalación eléctrica: la iluminación es por batería, y ésta obtiene su recuperación por medio de un volante alternador MOTOPLAT, a través del correspondiente rectificador de corriente. La batería TUDOR tipo Acumoto -cargada en seco- (6V, 16 Ah) recargada por medio del volante magnético y a través del rectificador de corriente, alimenta, si el motor está parado, las luces de situación (ciudad y piloto). No es aconsejable circular sin batería para no estropear el rectificador de corriente.

Prestaciones: potencia 20 CV a 7000 rpm - velocidad máxima 130 km/h en posición normal - consumo 3 litros/100 km.

Colores: pintura metalizada plata para el faro, cajas laterales (que en este modelo cubren la batería, e incluyen un filtro de aire), guardabarros, laterales del depósito y azul para el resto; lleva un fino fileteado rojo en el depósito y en las cajas laterales.

Versiones: Se fabricaron diferentes versiones de este modelo; algunas tenían un guardabarros menos envolvente, como los que montaba los modelos Sport (Élite y 125), y semimanillares en vez del manillar de paseo. En 1973 se fabricó un modelo con el motor de la Road y 24 Horas, es decir, de cinco velocidades y cárteres estrechos; tenía el mismo color que la Élite y la 175 TS con un rojo cereza y oro viejo como colores principales. En 1971 fueron importadas a Inglaterra cinco unidades que tenían un acabado negro y los adornos en plata

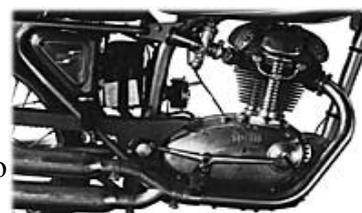


160 Sport

Año de presentación: 1965

Años de fabricación: 1966-1971

Motor: 4 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire - diámetro por carrera 62 x 52 mm - cilindrada total 156,992 cc - relación de compresión 8,5:1 - distribución por árbol de levas en cabeza y eje rey con copias cónicas con dos válvulas en culata - engrase con aceite en el cárter con bomba - carburador Amal 375/20 - embrague multidisco en baño de aceite - cambio de 4 marchas - transmisión primaria por engranajes - transmisión secundaria por cadena.



Parte ciclo: chasis tubular en acero - horquilla delantera telehidráulica - horquilla trasera oscilante con 2 amortiguadores hidráulicos - freno delantero de tambor Ø 180 mm - freno trasero de tambor Ø 160 mm - neumático delantero de 2,50 x 17" - neumático trasero 2,75 x 17".

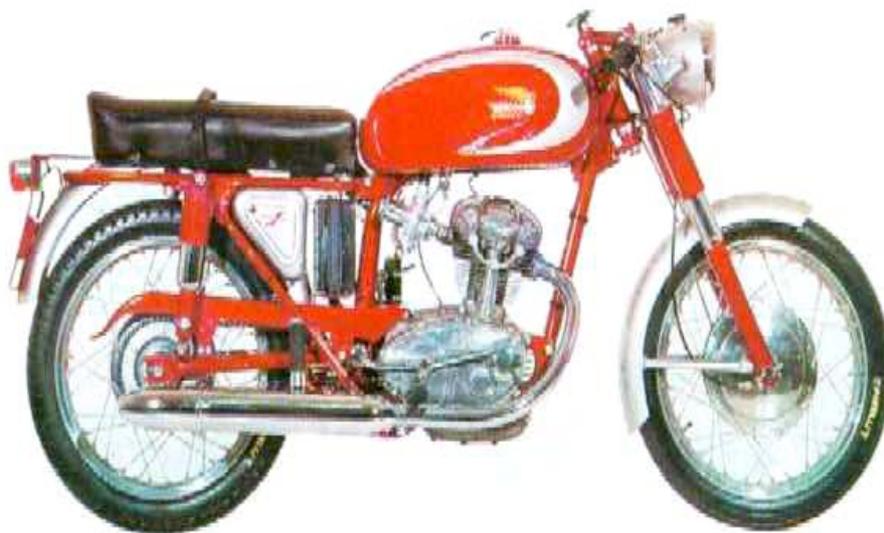
Dimensiones: distancia entre ejes (batalla) 1320 mm - peso en seco 106 kg - depósito de combustible 18 litros.

Instalación eléctrica: la iluminación es por batería, y ésta obtiene su recuperación por medio de un volante alternador MOTOPLAT, a través del correspondiente rectificador de corriente. La batería TUDOR tipo Acumoto -cargada en seco- (6V, 16 Ah) recargada por medio del volante magnético y a través del rectificador de corriente, alimenta, si el motor está parado, las luces de situación (ciudad y piloto). No es aconsejable circular sin batería para no estropear el rectificador de corriente.

Prestaciones: potencia 10 CV a 8500 rpm - velocidad máxima 110 km/h en posición normal - consumo 3 litros/100 km.

Colores: pintura metalizada plata para el faro, cajas laterales, guardabarros, laterales del depósito y rojo para el resto; lleva un fino fileteado blanco en el depósito y en las cajas laterales.

Curiosidades: Al parecer la moto temblaba de una manera sospechosa al superar los 100 km/h



Año de presentación: 1966

Años de fabricación: 1966-1974

Motor: 4 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire - diámetro por carrera 69 x 66 mm - cilindrada total 246,793 cc - relación de compresión 10:1 - distribución por árbol de levas en cabeza y eje rey con copias cónicas con dos válvulas en culata - engrase con aceite en el cárter con bomba - carburador Amal 376/27 - embrague multidisco en baño de aceite - cambio de 5 marchas - transmisión primaria por engranajes - transmisión secundaria por cadena.

Parte ciclo: chasis tubular en acero - horquilla delantera telehidráulica Ceriani - horquilla trasera oscilante con 2 amortiguadores hidráulicos Betor- freno delantero de tambor Ø 200 mm de doble leva - freno trasero de tambor Ø 200 mm - neumático delantero de 2,75 x 18" - neumático trasero 2,75 x 18".

Dimensiones: distancia entre ejes (batalla) 1285 mm - peso en seco 118 kg - depósito de combustible 14 litros.

Instalación eléctrica: la iluminación es por batería, y ésta obtiene su recuperación por medio de un volante alternador MOTOPLAT, a través del correspondiente rectificador de corriente. La batería TUDOR tipo Acumoto -cargada en seco- (6V, 16 Ah) recargada por medio del volante magnético y a través del rectificador de corriente, alimenta, si el motor está parado, las luces de situación (ciudad y piloto). No es aconsejable circular sin batería para no estropear el rectificador de corriente.

Prestaciones: potencia 25 CV a 9000 rpm - velocidad máxima 160 km/h en posición normal - autonomía 310 km.

Colores: pintura metalizada roja para chasis, cajas laterales, guardabarros y depósito y negro para el faro.

Versiones: se fabricaron tres versiones de este modelo, siendo sus diferencias principales: La primera versión llevaba el faro utilizado en los anteriores modelos monoárbol con el cuentakilómetros incluido en el mismo y una mirilla en la tapa derecha de la distribución-eje de distribución en la culata para ver el flujo de engrase del aceite. Para la segunda y tercera versión se utilizó un nuevo faro; la moto incluía un cuentakilómetros y un cuentarevoluciones independientes y las calcomanías de Ducati cambiaron :se colocaron en los laterales del depósito las letras DUCATI en blanco. Además, la versión intermedia incluía un freno delantero de doble leva y en el semicárter izquierdo además del número de motor se incluía la inscripción 24 H. No todas las 24 H llevan esta inscripción, sobre todo la primera serie.

Curiosidades: las primeras motos tenían un cable de freno trasero demasiado corto y cuando montaban en ella piloto y pasajero la moto se frenaba. Se sustituyeron todos los cables gratuitamente en los concesionarios por otros más largos. También se endurecía la horquilla por el estar mal montado el eje de la rueda delantera. El peculiar piloto CEV es difícil de conseguir en España, aunque fácil de conseguir en Italia porque muchos de los modelos italiano lo montaban. En 1971 fueron importadas a Inglaterra ciento cincuenta unidades, no teniendo mucho éxito de ventas al ser consideradas de baja calidad, por montar un árbol de levas, levas y válvulas con tendencia a romperse



DUCATI EN LA ACTUALIDAD

Ducati te lleva a la escuela con Troy Bayliss

La Ducati Riding Experience se desarrolla en Italia



Ducati Riding Experience, abre sus puertas a la temporada 2011 con un programa que incluye su nuevos modelos 2011, así como la Troy Bayliss Academy, que ofrece la oportunidad de aprender con Troy Bayliss.

La escuela de pilotaje Ducati, la **Ducati Riding Experience**, es disponible para todos los niveles, desde principiantes sin experiencia a especialistas de circuito. Los cursos DRE 2011 tienen su comienzo programado para abril en varios circuitos italianos, como Adria, Imola, Monza y Mugello. La conducción segura, que no está reñida con la emoción y la adrenalina, marca un nuevo estándar en la formación al colaborar la Federación Italiana de Motociclismo. Para aquellos que toman contacto por primera vez con el circuito, el curso básico a los mandos de una Monster 796 ofrece el entorno ideal de aprender con seguridad bajo la tutela de expertos monitores. Aquellos con más experiencia, que quieren mejorar su control sobre la moto, pueden beneficiarse del programa intermedio, que emplea **Monster 796, Hypermotard 796 e Hypermotard 1100 Evo** junto a ejercicios específicos.

En circuito, el nivel Racing 1 emplea la nueva 848Evo para enseñar los conceptos básicos a aquellos que acuden por vez primera al circuito o tienen una experiencia limitada. El curso se realiza exclusivamente en el circuito de Adria, un lugar ideal para debutar en pista. El nivel Racing 2 está orientado a aquellos que ya tienen experiencia en pista y quieren mejorar su estilo, técnica y velocidad en un entorno seguro. A los mandos de la **Ducati 848Evo**, los participantes estarán bajo tutela profesional de instructores especialistas. Para aquellos pilotos con experiencia en pista, que se encuentran cómodos rodando a altas velocidades y que quieren pasar al siguiente nivel, existe un curso que se imparte con la **1198 SP** y con un impresionante elenco de pilotos-formadores, como Dario Marchetti, Alessandro Polita y el ex campeón del mundo de 500, Marco Lucchinelli.

En 2011 llega con la inclusión de la **Academia Troy Bayliss**, un programa nuevo y exclusivo diseñado para ampliar las habilidades de los pilotos más competentes a los mandos de la Ducati 1198 SP. Los grupos los formarán cuatro pilotos por día, cada uno recibiendo instrucciones y formación directa del triple campeón del mundo de Superbike. Los precios de la DRE oscilan entre los 350 euros para el curso básico y los 2.000 para la Troy Bayliss Academy, e incluye el uso de la motocicleta, neumáticos, instructor, combustible, comida y “kit” de bienvenida. El período de reserva comenzará el 20 de Enero, y está disponible exclusivamente en www.ducatiridingexperience.com.

Ducati construirá una nueva fábrica en Bolonia

Coincidiendo con la celebración este fin de semana del evento de Ducati MotoGP Night en Bolonia, la mítica firma italiana ha anunciado la creación de un nuevo emplazamiento a un kilómetro de la factoría actual.



Ducati Motor Holding ubicará su nueva factoría a tan sólo mil metros de su actual emplazamiento en el barrio de Borgo Panigale de la ciudad italiana de Bolonia.

Los terrenos donde se situará son actualmente propiedad del Consorzio Cooperative Costruzioni de Bologna, que Ducati permutaría con la empresa constructora y las ayudas financieras de la **Comuna de Bolonia**. La nueva fábrica dispondrá así de **134,600 metros cuadrados**, un 15% más grande que la ubicación actual. Serán 55,000 metros cuadrados de estructura cubierta de los que 13,500 estarán destinados a oficinas y otras áreas, como el Museo Ducati, un restaurante y una zona shopping. Además de los 41,500 metros cuadrados para producción, I+D, Ducati Corse y almacenes.

La ampliación de sus instalaciones sería fruto del crecimiento de la firma en el mundo, con un particular incremento de la cuota de ventas en España. La fábrica boloñesa podría **aumentar en 10,000 las unidades de producción anuales** y seguiría dando trabajo a los 950 operarios actuales, e incluso a más debido al crecimiento de la producción. Asimismo, el nuevo emplazamiento acogerá visitas en grupo de aficionados, usuarios y colegios.

El presidente de la firma, **Gabriele Del Torchio**, dió a conocer la noticia en el evento DucatiMotoGP Night celebrado en la Plaza Mayor de Bolonia para presentar la campaña 2011.

Ducati Multistrada 1200 Pikes Peak Special Edition

Con esta edición limitada de acabado deportivo Ducati conmemora la victoria de Greg Tracy en la Subida Internacional al Pikes Peak 2010.



Con la nueva **Multistrada 1200 S Pikes Peak Special Edition** Ducati quiere celebrar la famosa victoria de **Greg Tracy** en la **Subida Internacional al Pikes Peak 2010** en Colorado. Una edición especial que subraya la herencia racing Ducati de la [Multistrada 1200](#).

La Pikes Peak Special Edition viene especialmente decorada en una impresionante **réplica estilo Ducati Corse**, con ribete rojo en las llantas y estribos y protector del motor en **negro anodizado**. Además, la Pikes Peak Special Edition incluye un **escape Termignoni de carbono** con homologación europea, **pantalla baja y guardabarros de carbono** y los asientos personalizados con **costuras en rojo** hacen de esta edición una auténtica réplica con madera ganadora.

Además del lanzamiento de esta edición, Ducati ha confirmado su participación en la edición 2011 de la Pikes Peak, con los dos pilotos ganadores de la edición del año pasado **Greg Tracy** y **Alexander Smith**. Los preparativos ya han comenzado para la defensa del título en Junio, cuando Ducati luchará por conseguir el mejor tiempo en la conocida montaña.