Tout commence en 1941 à Barcelone, juste à la fin de la sanglante guerre d'Espagne. En pleine période de pénurie, la firme Maquitrans (Maquinaria y Elementos de Transporte) voit le jour : elle construit, répare et entretient des trolleybus et des tramways. Cette société crée en 1952 un département de construction de tricycles de livraison motorisés, dont la diffusion commence effectivement en 1954 dans un pays encore largement sous-motorisé. En 1962 est également présenté au salon de Barcelone un scooter à moteur bicylindre deux temps de 188,6 cm3, qui ne débouchera jamais sur une production en série. En Espagne, les Ducati italiennes arrivent à Madrid grâce à Alejandro Malfava, qui y importe les moteurs Cucciolo…

La genèse

En 1955, la société Micromecanica S.A. de Barcelone, mieux connue sous son nom commercial de Cliper, reprend l'importation et la fabrication partielle de motos légères et de tricycles motorisés par le Cucciolo (petit chien), un 48 cm3 quatre temps produit par l'usine Ducati dès 1946 et désormais porté à 65 cm3. Les moteurs Cucciolo importés en Espagne furent utilisés par d'innombrables petites firmes locales pour équiper leurs cadres de bicyclettes. Cliper assure également la distribution de la Ducati 98 cm3 monocylindre culbuté dans ses deux versions, Turismo et Sport. Ces motos surpassent nettement en performances les 125 2T alors produites en Espagne.
En 1964, un certain Fabio Taglioni prend ses fonctions chez Ducati à Borgo Panigale et au vu du potentiel de développement de la production annoncée, il s'avère bientôt que la petite société Micromecanica ne sera pas de taille à suivre le mouvement.
En 1967, Maquitrans et Cliper concluent donc un accord pour construire ensemble des motocyclettes en vue de faire face à la très forte demande intérieure. Comme la politique de Franco freine les importations par des taxes très élevées, il n'y a pas d'autre choix que de produire sur place sous licence, faute de disposer des moyens propres pour couvrir les besoins du pays. C'est notamment ce qui avait conduit Fiat à installer Seat en Espagne, Renault Fasa, Simca Barreiros, etc… Je me souviens d'ailleurs que sur pratiquement tout ce que l'on trouvait dans le pays à cette époque, on pouvait lire : « elaborado con productos nacionales » ; ça ressemblait à ce que l'on connaissait, mais le goût ou la qualité n'étaient pas toujours exactement comparables…
Maquitrans apporte le capital et les installations, Cliper la connaissance du secteur, ainsi que beaucoup d'ambition. Le propriétaire de Cliper se nomme Eusebio Andreu Virgili, l'un des seuls parmi les partenaires qui entend quelque chose à la moto. En 1968 est constituée une société commune appelée Mototrans. Installée rue Almogaveres à Barcelone, avec tout l'outillage nécessaire à la fabrication de motos de qualité, elle importe encore certaines pièces d'Italie. À partir de ce moment cesse la distribution des Cucciolo et des modèles 98. Le 2 décembre 1969, Mototrans présente la Ducati 125 Sport à l'hôtel Avenida Palace à Barcelone. Ce modèle développant 10 ch à 8 000 tr/mn, capable d'atteindre 110 km/h, est lancé sur le marché à partir de 1960. Il participe activement à la compétition de cette catégorie qui est produit en Italie depuis 1955…

L'expansion

À cette époque, le monde motocycliste espagnol se divise entre «Bultaquistes» et «Montesistes», autre les propriétaires de Lube, Isso, Derbi, Nanclo, MV, Ossa, Peugeot, Guzzi, etc, lesquelles présentent un caractère nettement plus utilitaire que sportif. Il n'existe en fait pas de motos qui propposent la qualité et les caractéristiques que l'on retrouve dans la production de Ducati/Mototrans, telles l'arbre à cames en tête, la distribution à couples coniques, et l'utilisation de composants haut de gamme pour les fourches et les freins. De plus, le système d'alternateur-régulateur, avec vis platinées et condensateur externes au volant magnétique, représente une solution réellement d'avant-garde dans les années 60. Le résultat final est séduisant : les motos sont certes plus chères que leurs concurrentes directes à moteur 2T, les Bultaco Tralla 101 et Montesa Brio 110, mais le produit justifie amplement la différence de prix.
En 1961, la production s'étend à la version plus calme de la 125 Sport : la 125 TS se distingue par un moteur dégonflé à 8 ch et par un guidon haut. Le modèle 175 TS fait également son apparition : «la Ducati parfaite», reconnue pour sa grande fiabilité et ses bonnes performances. Ce sont d'ailleurs deux motos de ce type en version italienne, pilotées par Leopoldo Tartarini et Giorgio Monetti, qui ont bouclé un tour du monde de 60 000 km fin 56 début 57. Ce fut le modèle le plus vendu en Espagne, où je me souviens l'avoir fréquemment vu attelé à un side-car ! Une version plus sportive est également présentée sous l'appellation 200 Elite, avec un moteur de 204 cm3 et un réservoir particulièrement original. La version espagnole se différencie de sa cousine italienne par quelques détails, comme la position du bouchon et le remplacement des «ailes» métalliques par de simples décalcomanies.

125 TS (1961-1965) : deuxième modèle produit par Mototrans, la 125 TS était quasiment identique au modèle italien. 8 ch et 90 km/h.

En 1966 apparaissent les «ciento cuarenta» Sport et TS, dos 125 dont le cylindrée est passée à 156 cm3.

Le moteur de la 125 Sport… en dessous celui de la 250 Deluxe.

Version espagnole de l'Elite 204 (1961-1968), elle diffère aussi de sa sœur italienne par ses carters moteurs latéraux identiques à ceux de la série 125.

Toutes ces motos sont présentes au salon de Barcelone de 1960. Leur image est dopée par l'excellente réputation que Ducati s'est forgée dans les compétitions internationales et locales. Des pilotes comme Ricardo Fargas, Angel Nieto et Bruno Spaggiari, contribuent d'ailleurs aux succès sportifs de la marque en Espagne (voir encadré).

L'âge d'or

En 1963, Mototrans met en fabrication la 250 Deluxe, dérivée de la Diana 250 italienne. Mais elle adopte un alésage de 69 mm et une course de 66, au lieu des 74 x 57,8 mm préférés par Taglioni. Ce fut la première vraie marque d'indépendance manifestée par Mototrans à l'égard de Ducati. La même année, Mototrans commence à fabriquer deux cyclomoteurs de Ducati Italie, vu le développement de ce secteur : un modèle à châssis ouvert, le Plume et, un autre plus sportif, le 48 Sport, tous deux dotés d'une boîte à trois rapports.
En 1965, les nouvelles installations de Mototrans sont terminées et l'année s'achève avec plus de 13 000 machines vendues, en majorité des cyclomoteurs. Hélas, Mototrans perd aussi l'un de ses principaux dirigeants : Virgili quitte l'entreprise en raison de désaccords avec les autres membres de l'équipe en place et malheureusement, ceux qui restent alors n'entendent pas grand chose à la moto, n'en voyant que l'aspect commercial…
En 1966, les 125 Sport et TS se muent en 150 Sport et TS par une augmentation de la cylindrée à 156 cm3, les autres éléments restant pratiquement inchangés, hormis de nouvelles couleurs. La 200 TS sort au même moment pour remplacer la 175 TS. Mais l'événement majeur est la mise en production du modèle le plus original que Mototrans ait produit : la 24 Horas (voir encadré). La moto, basée sur celle qui a remporté la 5e victoire d'une Ducati Mototrans aux 24 heures de Montjuich l'année précédente, fait forte impression, tant par ses performances que par son esthétique. La presse est euphorique et le public conquis par cette compétition-client semblable à celles qu'il a vu gagner en course. C'est l'une des machines les plus rapides de la production nationale. Félix Ferrer fut l'un des artisans les plus actifs de ce projet, comme de beaucoup d'autres d'ailleurs : il fut aussi essayeur et travailla dans tous les départements techniques de l'usine — c'était un peu le Taglioni espagnol !
Cette époque représente véritablement la période faste de Mototrans — il fut question un moment de l'absorption de la marque Ossa ! Mototrans fait même une incursion dans le domaine des quatre roues en équipant de ses moteurs 250 les voitures Artex Sélex de formule 4. Mais c'est aussi à partir de ce moment que les Seat 600, Renault R8 et autres, commencent à éroder sérieusement le marché de la moto en Espagne…

La suite de l'aventure Mototrans dans notre prochain numéro. Grâce aux recherches de Marc Poels, vous découvrirez dans ce second épisode les déboires de l'usine espagnole et une très belle machine, la Venta ! Il n'existe aucune source en français sur le sujet, alors rendez-vous est pris avec les passionnés de l'histoire de la marque…

La "24 Horas"

C'est le modèle le vraiment connu de la production Mototrans et pourtant, elle ne fut produite qu'à environ 2 000 exemplaires. Présentée au salon de Valence 1965, elle fut consécrée par les Espagnols comme l'une des plus belles motos de son temps — aujourd'hui c'est une pièce de collection rare et recherchée. Les Italiens avaient développé en 1964 une version plus sportive de la 250 Diana : la Mach 1, dotée d'un Dell'Orto de 29 mm, de grosses soupapes de 40 et 36 mm et d'une boîte cinq vitesses. Mais celle-ci ressemblait davantage à la 250 Deluxe qu'à la 24 Horas, dont la ligne était nettement plus agressive avec son réservoir polyester de 20 L, ses commandes recalées, sa selle dessinée et sa couleur rouge sculptée de blanc. Son moteur 246,8 cm3 reprenait les cotes 69 x 66 de la 250 Deluxe, et n'était donc pas une copie de son homologue bolognaise de 248,6 cm3 (74 x 57,8). Équipé d'un carburateur Amal de 27 mm, c'était le premier bloc Mototrans à bénéficier d'une boîte 5 vitesses aux rapports spécifiques. Avec ses soupapes de 35 et 30 mm, il développait 25-26 ch à 8 250 tr/mn. Donnée pour une vitesse maxi de 160 km/h, la 24 Horas pouvait vraiment rivaliser avec sa cousine italienne à qui elle rendait 7 à 8 km/h en pointe, ce qu'elle compensait par une partie cycle supérieure avec sa fourche Marzocchi (puis Betor de fabrication espagnole), ses freins Grimeca de 200 mm, plus puissants, ses jantes Akront en alu… Elle profitait aussi d'un repose-pied repliable pour le passage de kick. On en fabrique 500 dans une première phase, suivie de deux autres séries produites jusqu'en 1974. Les dernières jouissaient de quelques améliorations : tambour neuf double came, ensemble carter/couvercle-bases externes en alliage, pneu arrière large et nouveau dessiné de selle. 150 exemplaires furent exportés en Angleterre en août 1971, car il y avait du fraud à cette époque entre l'importateur Ducati officiel Vic Camp et l'usine italienne. Elle y fut plus connue sous le sobriquet de « 24 Horas », rebaptisée ainsi par un propriétaire mécontent d'avoir cassé son moteur après seulement 1 500 km ! Selon Mick Walters, le défaut principal de cette moto provenait de la qualité de l'acier utilisé pour la fabrication de l'arbre à cames et des soupapes : il suffisait de les remplacer par les équivalents 17b200 italiens pour résoudre le problème. Toute d'équipement adéquat sur place, des pièces fabriquées à Barcelone furent d'ailleurs régulièrement amenées en Italie par Ricardo Fargas pour leur faire subir des tests de qualité. Mes correspondants espagnols du club Mototrans ont fortement insisté pour qu'il soit dit que la 24 Horas représente pour eux une véritable gloire nationale !!!

Mototrans et la compétition

À l'époque où Mototrans s'démarre, l'Espagne vivait profiquement en autarcie, même sur le plan de la compétition. Or il existait dans le public un très grand intérêt pour les courses de motos et dans le débat, Mototrans s'attachait beaucoup d'importance aux retombées commerciales des victoires obtenues par des modèles proches de la série. Dès 1957, des Ducatistes avaient déjà pris part à des épreuves de régularité et de vitesse et en 1958, Micromecanica importa d'Italie trois Ducati Marianna, dans 100 et une 125. Au guidon de cette dernière, Fargas, associé à Manuel Relats, emporta la victoire de la catégorie aux cylindres 24 heures de Montjuic et la 6e place au général. Il termine également 3e au Grand Prix d'Espagne et remporta de nombreuses courses de côtes, dont il est 14 fois spécialiste. Par la suite, fidèle parmi les fidèles de la marque, il s'illustra en compétition jusqu'en 1970, combinant ses activités sportives avec de nombreuses autres fonctions au sein de l'usine.
En 1957, trois 125 Gran Sport préparées initialement pour le Milan-Taranto (entre-temps annulé) terminèrent aux trois premières places des 24 H de Montjuic. La première, pilotée par Spaggiari et Gandini, emporte la victoire : abolier à la moyenne de 53 km/h ! Année suivante, Mendoli et Mornaghi remportèrent à nouveau l'épreuve sur une 125 Gran Sport, devant quatre autres Ducati et face à des motos de toutes cylindrées. Cinq Ducati au départ, et cinq à l'arrivée aux cinq premières places !
En 1959, à la veille de la sortie de la Mototrans 125 Sport, Fargas remporte la victoire en 125 au GP inter disputé également à Montjuic et au GP d'Espagne. Les Ducati terminèrent aux cinq premières places en 125.

Des Italiens à Barcelone

Intéressée par l'expérience espagnole, l'usine italienne permit à Virgili d'y faire courir des Ducati et de nombreux pilotes locaux surfeignant avec succès ces compétitions nationales — Angel Nieto notamment courut pour Virgili, avant de faire carrière chez Derbi. Les succès s'enchaînèrent en vitesse pure, en courses de côtes et en endurance (il serait trop long d'en dresser l'inventaire). Aux 24 H de Montjuic 1960, Villa-Bultaco parvinrent à s'imposer sur une 175 devant une BMW 500, deux autres Ducati terminant aux 3e et 4e places.
Au moment où Mototrans faisait véritablement son entrée sur la scène sportive, Ducati mettait officiellement fin à sa participation au championnat de monde. Une bonne partie du département course, ingénieurs et pilotes, fut donc transférée à Barcelone, ce qui est fort peu connu.
Au cours des années suivantes, Mototrans bénéficia ainsi de toute la technologie et des moyens qui lui procurait la Ducati S.p.A., Spaggiari, Villa, Farné et bien d'autres participèrent à de nombreuses courses pour Mototrans aux côtés des pilotes locaux.
En 1962, Spaggiari remporte le championnat d'Espagne 125 au guidon d'un Ducati construit par l'usine italienne quelques années plus tôt. De plus, Fargas-Bippa, sur une Mototrans 250 prélignant la « 24 Horas », consolident avec la victoire aux 24 H de Montjuic devant une Bultaco 175 et une Velocette 500. En 1964, huit à 47 équipages inscrits, Spaggiari-Mendoli imposèrent leur prototype Mototrans 205 cm3, une 250 alésée à 70 x 57,8 mm. Tous les records de l'épreuve furent battus, la vitesse moyenne de 100 km/h étant dépassée pour la première fois par les vainqueurs. Fargas et Spaggiari furent les pilotes de pointe de Mototrans, remportant de nombreuses victoires tant dans les courses nationales qu'internationales en 125/175/250.

Les protos 4 cylindres

En 1965, l'ingénieur italien Bartoletti vint s'installer en Espagne dans le but de développer la 125 que Mototrans avait demandé à Fabio Taglioni. Il s'agissait d'un quatre cylindres face à la culasse inclinée à 40°, refroidi par air, à double ACT et 16 soupapes, non dessiné et équipé d'une boîte à 8 rapports, développant 24 ch à 16 000 tr/mn. C'était malheureusement insuffisant pour être compétitif en vitesse internationale, et deux machines seulement furent construites. Faute au nouveau règlement de la FIM, qui limitait à deux le nombre de cylindres en 125, le projet fut stoppé en 1966. Mais Mototrans ne voulut pas se rester à l'écart et annonça la construction de la M7 quatre cylindres en 250 et 350 cm3…
Développée par l'ingénieur Armaroli avec l'assistance de Taglioni (qui en rendit à 3 de nombreuses reprises à Barcelone), c'était un quatre cylindres en ligne vertical à double ACT à 24 soupapes et 6 vitesses, donné pour 50 ch à 11 000 tr/mn. Elle fit son premier essais en 1967 aux mains de Spaggiari et fut engagée cette même année au Grand Prix d'Espagne, comptant pour le championnat du Monde. Malheureusement Spaggiari ne termina pas la course et le projet fut abandonné pour des raisons économiques. Un an plus tard dans la même épreuve, elle s'effectua que quelques tours décevants. Ce projet avait coûté très cher et par ailleurs, les résultats étaient à la baisse, faute de motos compétitives.
En 1968, Fargas parvint quand même à décrocher encore quelques victoires sur la 250 concoctée par Armaroli sur la base d'une 24 Horas. En 1969, tous les deux annoncèrent leur retrait de la compétition et en 1970 se clôturait l'ère de gloire des rouges Mototrans. Les noyaux fauchéens ne survivent plus et les Italiens étaient contrôlés chez eux… Ricardo Fargas, encore lui, était cependant parvenu à convaincre la direction d'importer vingt Ducati 750, ce qui à l'époque n'était pas une décéceau. Malgré leur prix très élevé, elles furent vendues rapidement et quelques-unes furent utilisées en compétition. Par la suite, des 750, 860 et Pantah prirent la relève et remportèrent notamment les 24 H de Montjuic en 1975 et 1981. Après le tremoterre de Mototrans, Ducati s'y imposa encore en 82, 85 et 86, ultime édition de la célèbre épreuve catalane. Mais cela, c'est de l'histoire italienne !

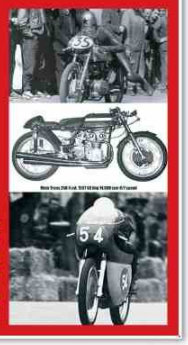
Alors que Andarell (Mototrans n° 8) et Canellas (Bultaco n° 2) s'arrondent, Fargas (n° 24) passe la compression.

L'arrivée des 24 H de Montjuic 57, où l'équipe Ducati s'offrit le luxe de décider qui passerait le signe d'arrivée en premier…

Fargas, l'homme à l'étoile, sur une Ducati 125 italienne prêtée à Virgili.

Création purement Mototrans, la M7 250 4 cylindres n'a pas justifier les budgets qu'elle a engloutis…

Bruno Spaggiari courut régulièrement pour Mototrans alors que Ducati avait arrêté la compétition.



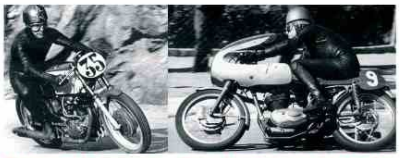
250 Deluxe : extrapolée à partir de la 200, cette 250 fut fabriquée de 1963 à 1972. 20 ch, 140 km/h, boîte 4 puis 5 vitesses.

Une superbe 125 S. Par rapport à la TS, la Sport profitait d'un réservoir, d'une selle et de guidon-bouse affinés.

La 175 TS, robuste et endurante avec ses 12 ch pour 130 km/h, elle remporta un gros succès.

Les 50 étaient vraiment produits en grande série. Ici un Cadet 48 de 1968.

La belle 200 TS, plutôt chic pour une utilitaire comme vous pouvez le voir…



Ricardo Fargas, «Roi de la Montagne» sur sa 298 spéciale préparée par Armaroli lors d'une course de côte.

Victorieuse en catégorie Junior sur le circuit de Montjuic en 1963, une 125 Ducati dérivée de la série (notez les pattes de fixation des boîtes à outils sur le cadre).

Fargas sur la Ducati 285 préparée par Armaroli. Notez le cadre renforcé sous le moteur.

José Maria Arenas, en passe de gagner la course de côte du Sant Feliu de Codines en 1962.

Un musée à Guadalest
Merci au Museo-Collection de Vehiculos Historicos Vell de Guadalest qui a mis à notre disposition certaines de ses photos. Situé près d'Alicante, il permet d'admirer une très bel éventail de la production espagnole. www.museovehiculosguadalest.com/