

# Fent història i negoci

«Aspar» i Herrerros han fet que Derbi guanyés el seu sisè campionat del món. Però, a part de la competició, Derbi és una marca a la qual van bé les coses fora dels circuits. No tan sols continua fent motos, sinó que, a més, salda cada any amb beneficis.

## Eduard Company i Fonts

Aprincipis del mes d'agost d'enguany, un home ja famós en l'actualitat i amb perspectives d'augmentar la seva popularitat, per poc que la sort l'acompanyi, Jordi Martínez Salvadores, àlies «Aspar», entrava amb les mans alçades a la línia de meta del circuit de Donnington Park, lloc on es disputava el Gran Premi d'Anglaterra de motociclisme de velocitat, muntant una esquifida màquina de color roig llampant, on podia apreciar-se, d'entre la publicitat de l'aparell, dues plaques adhesives definitòries en síntesi de molts anys de tenacitat, treball i història.

Dues plaques que portaven, l'una, el número «1», i l'altra, l'anagrama de la marca de la motocicleta que pilotava, la Derbi. Acabava tot just d'entrar vencedor en una correguda que esdevindria memorable per al seu palmarès professional, puix que amb ella es convertia, per segon any consecutiu, en el campió del Món de Motociclisme en la categoria dels 80 centímetres cúbics. I faltaven encara tres grans premis més per a córrer. Una mostra de superioritat quasi humiliant per als seus competidors, un tàndem invencible, Derbi i «Aspar», per enèsima vegada en la temporada al capdamunt del pòdium i, aquesta volta, amb el títol de camió del món a la butxaca.

¡Què restava, doncs, perquè aquesta victòria coronés amb llores el massa sovint ignorat equip de competició que li havia ofert els seus esforços perquè la proesa fos consumada? Falta va, evidentment, que les màquines que, com un projectil, el menaven a més de dos-cents quilòmetres per hora damunt de l'asfalt, rubriquessin aquest èxit amb l'adquisició, d'altra banda ben merescuda, del campionat del món de marques: que Derbi es proclamés, com ho acabava de fer el pilot valencià, també campiona del món de constructors.

Aquesta anhelada gesta va produir-se un mes més tard, quan el seu company d'escuderia, Manuel «Champi» Herrerros, reproduïa una imatge sinònima sobre l'asfalt de l'italià circuit de

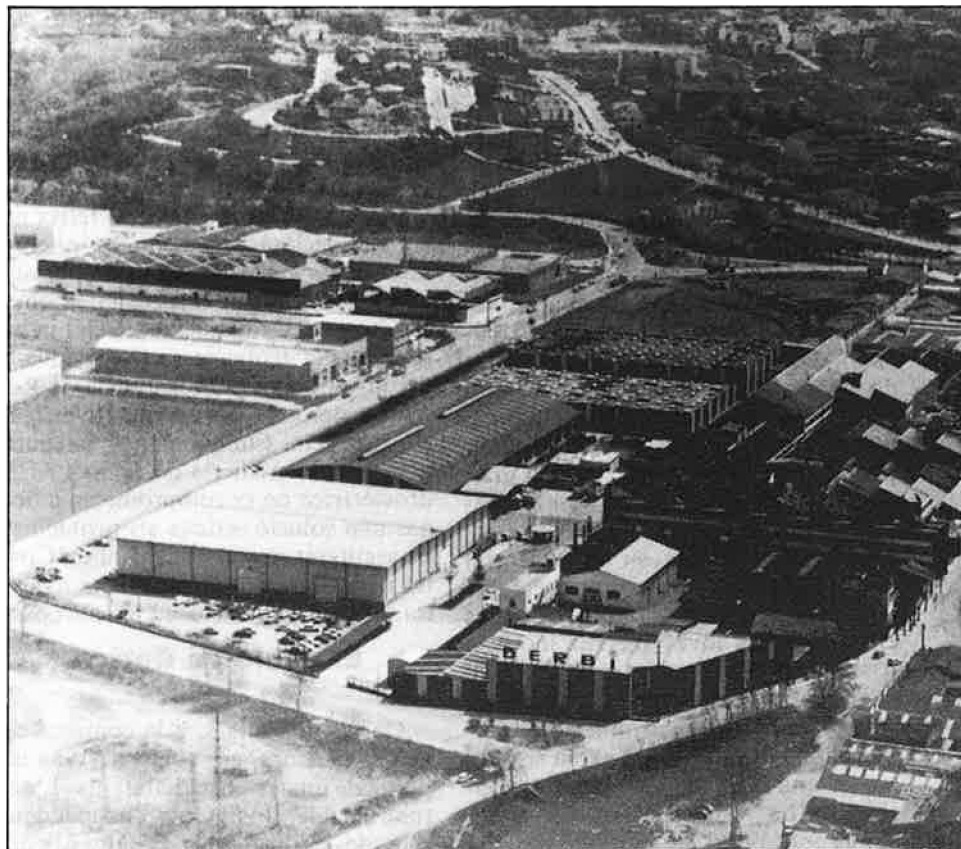
Misano, al final de la cursa del 80 c.c. del Gran Premi de San Marino, després d'enfrontar-se en solitari a un munt de qualificats col·legues que muntaven les ràpides Krauser. El 30 d'agost del 87, amb l'esmentada victòria, l'equip de competició de la marca Derbi assolí, amb tota sort de mèrits, el seu sisè campionat del món de marques, sumant un total de cinquanta-tres grans premis guanyats al llarg de la seva dilatada trajectòria en el «Continental Circus», com s'anomena en l'argot motociclista aquesta competició.

Quan oficialment finalitzi la temporada d'enguany, un altre departament de la fàbrica Derbi, el de la publicitat, ja tindrà una nova i satisfactòria tasca per dur a terme; es tracta d'afegir al seu conegut eslògan «Cinco veces campeona del mundo» un número més. Conseqüentment, caldrà inculcar en el consumidor, o en el simple aficionat, allò de «Derbi, seis veces campeona del mundo», per bé que, amb tota probabilitat, el seu inconscient no s'hagi en-

cara acostumat a la xifra «seis» quan, si «Aspar» i «Champi» Herrerros mantenen el seu victoriós ritme, ja li calgui sumar una unitat més al número de campionats aconseguits...

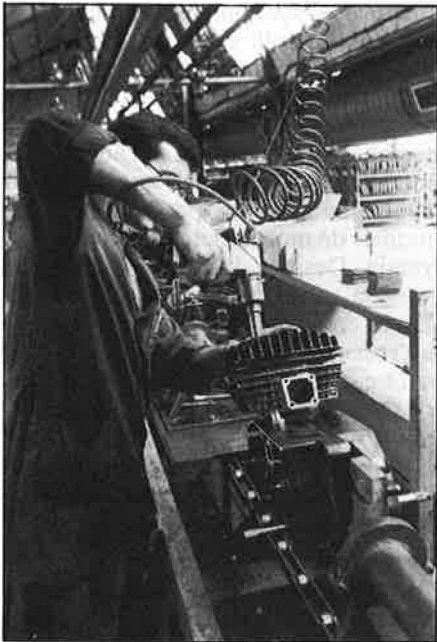
I, si es cita el terme inconscient, no és per una causa gratuïta. La marca Derbi està des de fa temps ja en la memòria col·lectiva de la gent del país. Debades caldria anomenar Àngel Nieto o la Derbi «Antorcha», popularment coneguda com la Derbi «Paleta». A més, superat ja el milió de motocicletes construïdes, i qui no ha posseït, o qui no ha tingut un familiar o conegut que hagi sigut propietari d'un ciclomotor Derbi? O, malgrat les fluctuacions d'afició a l'esport, ^quant es persones no segueixen per televisió les curses del campionat mundial de velocitat, decantant-se a vegades amb passió per l'única marca catalana amb possibilitats de victòria en un gran premi motociclista?

És fàcil, doncs, constatar que la Derbi és una marca que popularment i per



distintes raons va molt lligada a un sentiment d'estima entranyable del qual, tot parlant de les dues rodes, resulta mot difícil deslligar-se. Però Derbi, ultra aquests aspectes més o menys socials i afectius, és, paradoxalment, ja que la seva imatge va sempre unida a la idea de petitesa, bé per la seva cilindrada o pel volum extern dels ciclomotors, un gran complex industrial amb seu a Martorelles, a la comarca del Vallès.

La fàbrica abraça seixanta mil me-



DOMÈNEC UMBERT



A l'esquerra, vista aèria de les factories Derbi. Dalt, cadena de muntatge i Herresos, en plena competició.

tres quadrats de superfície, en quaranta mil dels quals s'alcen les naus que configuren la factoria. I, a més, no tan sols va superar la crisi que a principis de dècada va ensorrar les altres fàbriques de motos catalanes, sinó que en l'actualitat la seva infraestructura industrial és a voltes insuficient per atendre la nombrosa demanda del mercat: grans camions *tràilers* esperen pacientment que els ciclomotors surtin de la cadena de muntatge per a carregar-los i transportar-los als diversos punts de venda. Per tant, no és exagerat afirmar que, ara com ara, la fàbrica Derbi és un gran negoci, que construeix els seus vehicles a bon ritme i que, quant a beneficis, si no nada en l'abundància, poc li falta.

Evidentment, aquesta circumstància no és un fet casual; tot el contrari.

Però, per a entendre la realitat de Derbi en l'actualitat, bo seria fer un repàs a la seva història.

Cal remuntar-se a l'any 1922 per a trobar l'origen del que és avui la fàbrica Derbi. Com ja és conegut, sobretot per la comercialització de les bicicletes Rabasa-Derbi, els pioners de l'empresa, que precisament en els seus llunyans inicis estava destinada a la construcció d'aquests vehicles de pedal, van ser dos membres d'una família de la població vallesana de Mollet, la família Rabasa. En concret, Josep i Simeó Rabasa Singla van obrir un negoci dedicat a llogar i reparar bicicletes, però no gaire més tard Simeó Rabasa s'establí pel seu compte a Martorelles, on inicià l'aventura industrial de convertir la «Bicicletas Rabasa» en la «Nacional Motor, S.A.», que en 1946 va llançar



al mercat del primer vehicle motoritzat sota el nom de Derbi (DERivat de la Bicicleta).

La primera Derbi no tenia, amb tota lògica, res en comú amb el que ara entenem per ciclomotors, tot i que s'ajustava a la definició del terme amb exactitud: era textualment una bicicleta amb motor, només que amb uns lleus afegits; sobre la barra transversal del quadre, hi havia un minúscul depòsit per al carburant i, damunt del vèrtex inferior del mateix quadre, un simpàtic motor de la marca «Iresa». El conjunt, vistosament pintat en roig, rebé com a identificació les lletres «SRS», o sigui, les inicials del creador, Simeó Rabasa Singla.



«Aspar i Herreros, la proesa esportiva».

És de suposar que, esperonat per l'afició a la recent descoberta, generar bicicletes que estalviessin l'esport de pedalejar, el senyor Simeó Rabasa, amb una lloable visió —i ambició— comercial, va iniciar un nou projecte, el de construir ell mateix el motor que haurien de dur els seus velomotors. En conseqüència, l'any 1955, el segon model del Derbi va irrompre en el mercat. Es tractava d'una motocicleta, i ja amb aspecte de motocicleta, de 350 cc, bicilíndrica, tot i que el càrter admetia també amb poques variacions les cilindrades de 125 a 250. Va tractar-se de la primera Derbi amb un cert èxit comercial, èxit que, beneficiat pel bon ull empresarial del senyor Rabasa, va aprofitar-se per a revertir en la fàbrica i, en concret, en la investigació i sondeig d'oferta i demanda i possibilitats de creació del negoci —el que avui es coneix com a *marketing*—, que va donar com a resultat diferents productes

més o menys experimentals que no van poder reeixir com els esmentats anteriorment.

Calia retrobar-se amb la conjunció de circumstàncies que afavoriren l'èxit pretèrit, raó per la qual la incansable empena del senyor Rabasa no defallia davant de les dificultats que suposava no acabar-la d'encertar. Però la perseverància va fructificar, i aquesta volta de manera definitiva, l'any 1965, quan la «Nacional Motor, S.A. Derbi» va infringir el toc de gràcia al classisme motoritzat, presentant un model de ciclomotor que hauria de fer època: la Derbi «Antorcha», és a dir, la citada Derbi «Paleta». Un model que, a imatge i semblança dels «Sis-cents» o del

munt de dues rodes i un puny de gas a tocar de mà, que va aconseguir per a la fàbrica de Martorelles l'únic ingredient que li faltava per a consolidar-se en els manuals d'història contemporània: el sabor del llores esportius. El dinàmic duo Nieto-Derbi —i déu n'hi do, el dinamisme— va generar nou campionats del món, quatre de marques per a la Derbi, i cinc per al genial pilot de Zamora.

Continuant amb els esclats de saviesa amb què la Derbi acostuma a ornamentar la seva història, l'any 1972, després d'assolir el quart títol mundial de constructors, la fàbrica es desinteressa de la competició. Aquesta decisió *a priori* desconcertant estava perfectament calculada. Calia adequar les innovacions tècniques apreses en la competició i dutes per l'evolució als models de motocicletes destinades a la venda. Després d'uns anys de tot just surar a causa de la crisi, en els quals Derbi crea vehicles de muntanya —la «Cross», la «Diablo», la «TT», el 49 0 74 c.c.— i fa incursions en cilindrades majors —la poc acceptada «2002»—, una altra decisió encertada li obre les portes a una nova època de prosperitat: es tracta de reestructurar-se de cara a la fabricació exclusiva de ciclomotors.

Surten les populars «Variant» i les nètes i besnetes de l'«Antorcha», és a dir, les «FDX» i «FT» de carretera, i les esportives «FDS», «FD» i «RD 2», vertaderes motocicletes d'estètica i acabaments perfectes, fins al punt que resulta estrany creure-les un ciclomotor i absurd que la legislació vigent els limiti la velocitat punta a quaranta quilòmetres per hora.

I, també, Derbi crea, l'any 86, un ciclomotor tipus *scooter*, de moderada acceptació si es té en compte que el mercat, en aquesta modalitat, estava ja ben proveït per la famosa i italianíssima Vespa.

Del moment actual de Derbi, només poden dir-se'n que elogis, i això sense caure en cap classe d'adulació. El fet és que, del repàs històric, se'n pot extraure fàcilment el corol·lari que la línia empresarial que ha dut a terme la fàbrica catalana ha estat ferma i prudent alhora, i arriscada quan ha calgut, de manera que, amb el bri de sort que l'ha acompanyat, la seva economia, a hores d'ara, té el vent de popa, i en l'aspecte esportiu, per bé que mai no es va abandonar el departament, ja que els seus tècnics, en l'espai de temps que va del 72 fins al 85/85, en què es repren l'aventura del mundial altra volta, mai no han estat de braços creuats

## Tormo: «Ajudar els pilots es més difícil que córrer»

—i ^fcuina és la teva funció aquí, f<sup>c</sup>m a la Derbi?

—Bé, ací faig diverses coses. Ara em veus ai departament tècnic de les Kawasakis, on arreglem les motos d'aquesta marca que tenen algun problema. També m'encarrego d'assessorar l'equip de competició per l'europeu, ja saps, el campionat on corren Crivillé i Miralles, i també em preocupo de In distribució. Faig, en conjunt, una mica d'intermediari, per ajudar quan calgui.

—iCom et va la cama?

—Home... D'ací a poc m'hauré de tornar a operar.

—i,l quantes operacions portes, ja?

—Ui, no ho sé. Onze o dotze, Abans sí que les comptava, ara ja no. Encara me'n queden quatre.

—t,! què és més difícil, córrer en moto o assessorar els que córren?

—Per a mi, assessorar els pilots. Has d'estar sempre a l'aguait, i moltes Vegades els has de llegir el pensament per poder-los ajudar bé. És una fecció més psicològica, ja que a vegades amb una paraula dita a temps pots pujar-los la moral, i això és important per n un pilot.

—^Enyores la competició?

—Síi no. Ara ja no m'atrau tant com abans. Però bé, sí que m'agradaria tornar a córrer.

—Si haguessis sabut per endavant allò de l'accident, ^hauries pujat alguna vegada sobre una moto?

—Si. No me'n penedesc, perquè el temps que vaig passar fent curses, el vaig viure molt intensament.

—iT'ha ajudat, la Derbi, des de l'accident?

—Sí, m'ha ajudat. Van portar-se bé amb ml, perquè del que es tractava era de buscar una solució. I vam (robar-ne la millor possible... No m'ofega massa ta faena i els horaris són una mica flexibles.

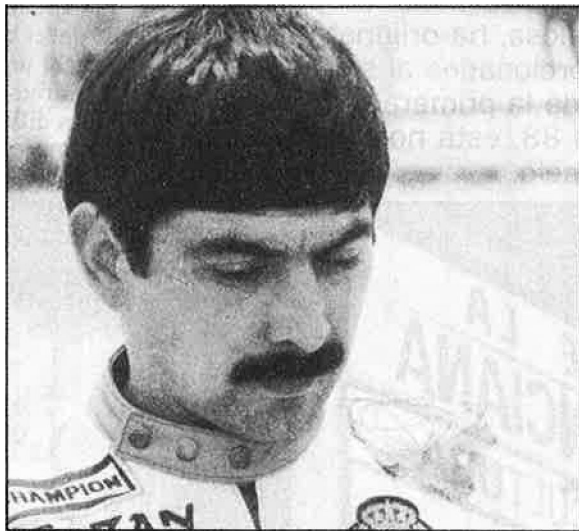
—^Segueixes les curses del campionat?

—Sí. No me'n perd ni una. •

—esment necessari als quatre títols estatals de moto-cross—, en l'aspecte esportiu, dèiem, l'empresa del Vallès ha conquerit dos campionats del món més, el del 86 i el del 87, aquest últim nou de trinca.

L'evidència de la gestió del departament de competició és que posa en relleu que la seva capacitat i qualitat resulta innegable, i que potser els 80 c.c. s'han quedat petits per a la Derbi.

La fàbrica emplaçada a Martorelles és una experiència per la qual tot bon



«Derbi va trobar-me la millor solució».

aficionat al motociclisme hauria de passar. Observar la gènesi d'un ciclomotor s'assembla a assistir a un part múltiple —salvant les distàncies, òbviament—, on els vehicles van desfilant per una cadena de muntatge que parteix d'un no-res de peces, en un 85 per cent fetes allí mateix, fins arribar, dos quilòmetres de cadena enllà, a tenir enfront dels ulls el ciclomotor resplendent, just un cada tres minuts, un total de 350 al dia i una globalitat de 60.000 unitats a l'any. La facturació anual, doncs, ronda els 6.000 milions de pessetes, i és una quantitat que té tendència a incrementar-se. I, per a acabar-ho d'arrodonir, s'ha de fer constar que Derbi té l'exclusiva d'importació de les motocicletes japoneses de la marca Kawasaki, l'única de les quatre macroempreses orientals que encara no era al mercat de l'estat. La diferència de la relació Derbi-Kawasaki és que, mentre Montesa-Honda, Suzuki-Puch, i Yamaha-Sanglas tenen un acord favorable als nipons o, en alguns casos, completament absorbides pels japonesos, Derbi té un contracte amb Kawasaki que dona a la marca catalana l'exclusiva de la importació a l'estat mitjançant l'ús de la seva xarxa de distribució; gaudint, Derbi, de be-

nefícis considerables en l'acord, tot i que el percentatge que extrau per moto venuda és secret de la casa.

També, en aquesta vessant, la fàbrica vallesana pot observar amb un plàcid somris als llavis com les vendes de la importació de les Kawasaki augmenten any rere any, i és una manera de cobrir el dèficit de màquines de mitja i gran cilindrada que té l'empresa del senyor Rabasa.

Quant a conflictes amb els treballadors, Derbi mai no ha tingut cap problema, sinó que, per contra, està considerada com a exemplar en aquest aspecte. Són difícils d'esbrinar les causes per les quals els més de sis-cents treballadors especialitzats amb què compta la seva plantilla no hagin muntat mai cap vaga i que, si algun problema ha sorgit aïlladament amb un dels obrers, aquest s'hagi solucionat per la via del diàleg i la negociació.

Un exemple il·lustratiu d'això podria ser el greu accident que va patir el corredor valencià Ricard Tormo, que va ser ajudat per la fàbrica en la mesura del que fou possible i que, avantatjament per ambdues parts, ara s'encarrega d'un parell de departaments concrets del complex industrial de Martorelles. Potser, si alguna raó s'hagués d'esbossar, seria que, com que la majoria dels treballadors de les poblacions són de les rodalies, sempre s'hagin sentit units d'alguna manera a Derbi, considerant-la com una mica pròpia. Si més no, les competicions que disputen l'«Aspar» i l'Herrerros són seguides amb assiduitat per la majoria.

De cara al futur, Derbi té els objectius molt clars. Inicialment, continuar amb el seu tarannà de sempre, reinvertir la majoria dels beneficis en nova tecnologia, mantenir un departament de competició integrat fortament a l'empresa, afanyar-se per estar al dia respecte a la competència, i tenir confiança en ells mateixos, una de les directrius més bàsiques de la fàbrica. I, a curt terme i en concret, desenvolupar un nou prototip de 75 cc, capaç de fer ombra en el mercat peninsular a les mateixes Honda i Yamaha, que tenen ja sengles models de sinònimes característiques escampades al llarg i ample de les carreteres de l'estat.

Qui passi pels voltants de Martorelles, de nit, i vegi dues línies verdes, obliques, alçant-se cap al cel, que no s'esveri: són dos raigs lasser, disparats des del cor de la fàbrica Derbi, l'única enterament catalana en l'àmbit motociclista, fent el dibuix de la «V» de la victòria. Victòria esportiva i també, i,per què no?, econòmica. •