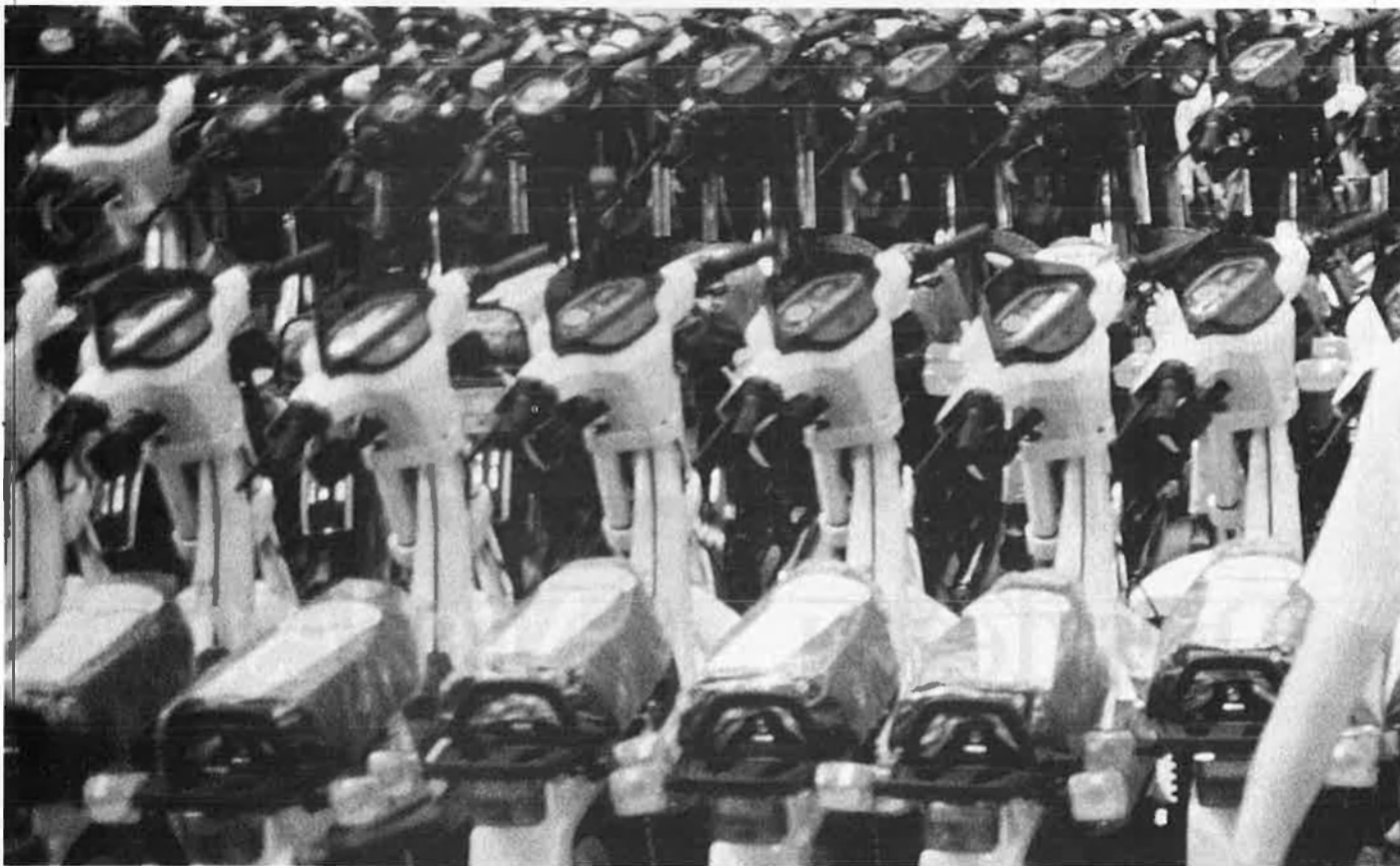


Entrevista a Josep Mensa, apoderat i director comercial de la casa Derbi

“Som una fàbrica que té futur”

L'empresa catalana Derbi té un futur força esperançador, tant pel que fa al creixent nombre de motos que circulen per carrers i carreteres com pels contactes que s'estan establint amb l'estranger per a participar en fàbriques de nova construcció.



Aquest any començarà la construcció de les pistes de proves per a l'automòbil, amb una inversió de 7.328 milions de pessetes. La Idiada, entitat pública, és qui tirarà endavant el projecte i vostès són components d'Idiada. ¿Què representarà per a vostès aquesta pista de proves?

—Qualsevol circuit que hi hagi a prop nostre sempre ens facilitarà la feina i així no haurem d'anar ni a Jerez, Madrid... Si hem de fer una prova de vent o qualsevol prova tecnològica i la podem fer aquí a la vora, fantàstic. Aquí hi ha el circuit de Calafat, però és molt petit i no sempre està disponible per a poder-lo

utilitzar. Ara s'està acabant també el circuit de Catalunya, que aquest setembre ha d'inaugurar-se amb una cursa per tal de poder-lo homologar. El que no està tan clar és que per aquest setembre es pugui fer la cursa.

—L'any passat vostès participaven en el campionat mundial de 125 cc. ¿Quins perjudicis econòmics els ha comportat haver deixat les curses?

—Jo crec que en principi, de perjudici directe, cap perquè s'ha de comprendre que, de fet, una indústria no és un negoci per anar a les curses, sinó que es tracta d'un complement que el que fa és que ens obliga a tenir uns estudis tecnològics superiors que els que tindríem, potser, sense participar-hi. Participar en curses

et fa estar a la punta de la tecnologia. L'any passat ens va passar que amb l'Aspar volent anar dels 125 als 250cc, això és, passar a una nova categoria, vam veure que era molt difícil per a nosaltres. Però també ho és per a tothom, que ja estem veient els resultats d'aquest any. Aleshores semblava que qui hagués de construir la màquina de l'Aspar havia d'assegurar que guanyaria, i això s'està demostrant ja ara que no és tant senzill. Guanyar un campionat és difícil. Nosaltres portem vuit campionats de marca i deu campionats del món de pilots, però tampoc podem pensar que cada any els podem guanyar. Pot haver-hi un any que preferim no assistir a les proves per mirar de tenir la màquina el màxim de mo-

derma. No oblidem que amb les curses, si comences a pensar que no guanyaràs, que no ho faràs ben fet, si en teoria un ja pensa que serà difícil guanyar, millor no presentar-s'hi. Estem preparant motor nou, xassís nou, i si bonament podem, aquest any al final de les curses del campionat del món nosaltres hi anirem, o si no, hi anirem l'any que ve. No hem d'anar als mundials a provar sort. Inclús que fent-ho bé hi ha vegades que tens mala sort.

—Les inversions de Derbi s'han anat incrementant des de l'any 86, que van

—¿Estan investigant nous models?

—Sí, i és que això s'ha de fer constantment. Avui dia, encara que a vegades no hi ha uns canvis massa importants, sí que es fan moltes innovacions d'estètica. I com és natural en el motor i en el xassís s'hi han de posar les últimes innovacions tècniques que hi ha. Inclús si un any no hi ha una innovació tècnica per a fer una reforma fonamental i tècnica en el motor i el xassís, alguna cosa s'hi posa que estigui de moda, com pot ser el color, la decoració, complements ...

—¿Per què un model com la Derbi

saltres. Crec que aquesta fórmula és un bon sistema perquè es puguin fer sèries grans i així es puguin tenir bons preus i es pugui tenir futur. Llavors, el que són les xarxes comercials, aquestes distribueixen el que fabriquem nosaltres i el que importem. A més a més, de la casa Kawasaki també importem els *jet-ski* i els generadors. Crec que entre el que fabriquem i el que comercialitzem som una fàbrica que té futur.

—D'aquest model de moto de què parlàvem, ¿té les xifres de vendes que s'esperaven? De fet s'ha dit que aquest



ser de 195 milions, fins als 750 milions de l'any passat. ¿Quin percentatge d'aquestes inversions es destinen a I + D?

—Del pressupost d'inversió de l'any passat, un cinc per cent és el que dediquem exclusivament a I + D. Només en el període de 1986-89, s'han invertit més de 1.500 milions de pessetes en la modernització de les instal·lacions. Amb aquestes inversions hem procurat el que se'n diu reconversió industrial, que l'hem hagut de fer nosaltres sense que ens hagi ajudat ningú. Però fent esforços com el de no repartir beneficis, posant-hi tot el que calia en la fàbrica, hem aconseguit modernitzar-nos i poder tenir una fàbrica que perfectament pot competir amb qualsevol fàbrica del món.

GPR 75? ¿Es un intent de competir amb Yamaha, Honda o Aprilia de la mateixa cilindrada?

—Nosaltres sempre havíem fet la cilindrada 75 i havíem arribat a fer, inclús, 350, però passa que dia a dia ens hem d'especialitzar cada vegada més i nosaltres creiem que la nostra és una fàbrica ideal per a fer motos de petit cubicatge i les màquines més grans que les facin les fàbriques que es dediquen a aquesta cilindrada. Kawasaki és un fabricant de màquina gran i nosaltres tenim l'exclusiva per a importar a l'estat espanyol Kawasaki, des de 400 fins a 1.100 cc., i per a màquines més petites, les de 125 cc., importem les Aprilia. El que és màquina petita de 75 cc i ciclomotor ho fem no-

era una mica la gran esperança de Derbi i potser no és així?

—El que passa és que encara fa poc de temps que l'estem fabricant i encara no surten en sèries molt grans.

—Els ciclomotors són, de fet, el seu principal producte. ¿Quina és la quota de mercat en aquesta especialitat?

—Pel que fa a ciclomotors estem en el 37% de la quota de mercat.

—¿I quines zones distribueixen més ciclomotors en l'estat?

—On més venem és a Catalunya, però de fet, tota la franja mediterrània i Galícia.

—¿Quin és el percentatge d'exportacions i a on exporten?

—Exportem al voltant d'un 8% de la

El làser de la Derbi

Ja fa mesos que ha deixat d'il·luminar el làser verd-fluorescent que s'enlairava per damunt de l'autopista a l'altura de Mollet. "Es va espatllar i ja no s'ha reparat", diuen uns. "Es va acabar el pressupost", diuen uns altres. "Com que ja no corren en els mundials...", encara afegeix algú més. Sigui com sigui, el làser de la Derbi ja no s'eleva cap el firmament, i el cas és que a aquesta empresa fabricant de ciclomotors i motocicletes marca Derbi no li va gens malament la cursa empresarial.

El capital social de Nacional Motor, SA-DERBI, és de 365 milions de pessetes i el valor d'actius actual de la societat s'estima superior als cinc mil milions de pessetes, tenint en compte el valor de les instal·lacions, els immobles, l'existència de mercaderies, el disponible en caixa i bancs, etc.

Dins el grup Rabasa-Derbi hi ha la Societat Indústries Rabasa, S.A., que és l'empresa dedicada a la fabricació i venda de bicicletes. L'actual president de la societat és Andreu Rabasa Negre i els accionistes són tots de la mateixa família Rabasa. Però des que l'any 1922 Simón Rabasa Singla va establir un taller de fabricació d'accessoris per a bicicletes i motocicletes fins avui que l'empresa disposa d'uns terrenys de 60.000 metres quadrats, Derbi no ha deixat de créixer.

Així, la facturació de l'any passat va ser de 13.428 milions de pessetes.

Tot i que és l'empresa que, excloent-hi les de cotxes, té més robots de tot l'estat espanyol (en una sola nau, la de soldadura, ja n'hi ha onze), té 1.038 treballadors entre operaris, administratius i tècnics, a més de 120 representants i més de 5.000 agents repartits arreu de l'estat.

L'equip de disseny de les màquines Derbi disposa d'una recentment amplificada estació d'ordinadors CAD-CAM que consta d'un seguit de programes especials que van des de l'inici de projectes generals fins a la simulació de moviments per a verificar els mecanismes.

A més a més, Derbi disposa d'unes màquines de control numèric i equips *transfer* que realitzen les llargues seqüències d'operacions sobre peces. Aquests equips s'utilitzen per fabricar els cilindres, els càrters i els cigonyals.

El 80% de les peces que componen els ciclomotors Derbi són fabricades en la mateixa casa i una vegada obtingudes, junt amb el 20% de les peces restants, des del primer cargol, la motllura de les peces, la polvoritzadora capa de pintura, fins al muntatge definitiu de tota la maquinària. La maquinària es verifica a les dependències de la fàbrica. Una vegada llesta, cada motocicleta es provarà una a una i finalment seran distribuïdes a la xarxa comercial.

fabricació nostra i ho fem a Alemanya, Andorra, Àustria, Bèlgica, Bermuda, França, Grècia, Guadalupe (a les Antilles franceses), Holanda, Índia, Islàndia, Israel, Itàlia, Mali, Maurició, Mèxic, Noruega, Portugal, Suïssa, EUA i la Xina, i cada any hi incrementem la nostra presència.

—Derbi és la importadora en exclusiva de Kawasaki. ¿Pensen augmentar el procés d'importació donada la gran demanda d'aquestes motos?

—El que passa és que hi ha limitacions de sostre pel que fa a les importacions, però ja aquest any s'importaran 6.000 unitats i l'any que ve se s'importaran encara més. La màquina és molt bona i la demanda és molt gran, com també ho és pel que fa a les Aprilies. Però amb aquestes importacions hem procurat agermanar-nos amb marques que fossin de primera línia.

—¿Quin perill pot representar per a

vostès la competència dels ciclomotors japonesos?

—Jo diria que els ciclomotors japonesos que vénen del Japó han de portar una càrrega econòmica de transport tan elevada que això fa elevar força l'import final. El fet que arribin els ciclomotors japonesos no ens ha de fer patir. Són competència, però abans també havíem de competir amb les fàbriques de la resta de l'estat i ara ho fem amb els japonesos. Tant se val. És qüestió de competència.

—Vostès han iniciat contactes amb Polònia per tal de tirar endavant el projecte de fabricació d'un model semblant al scooter. ¿Com estan aquestes converses i en què consisteixen?

—Polònia està interessada en nosaltres però tot just estem en els inicis de les converses. Per tant, encara no es pot dir res massa concret i, a més, aquestes són coses que van lentes. Si de cas no es



tractaria d'exportar ciclomotors a Polònia sinó de posar-hi una fàbrica. Són ells els que posarien la fàbrica i nosaltres hi tindriem una petita participació.

—*¿Hi ha altres contactes amb diferents països de l'Est? ¿Quin potencial de mercat representen aquests països?*

—S'estan fent diferents estudis, sobretot pel que fa al tema de vendre'ls tecnologia, però no hi ha cap cosa concreta encara.

—*Les bicicletes són, de fet, el primer producte a què es va dedicar la casa Rabasa-Derbi. ¿Es, la bicicleta, un mitjà de transport que vagi en augment?*

—Actualment hi ha un boom de la bicicleta, sobretot pel que fa al *mountain bike*, que s'està posant de moda. Tenim una fàbrica germana que és Indústries Rabasa, SA, que fabrica motos infantils i bicicletes. Es una indústria dins del grup familiar Rabasa.

—*¿També n'exporten?*

—Sí, de bicicletes també n'exportem, però no massa quantitat perquè hi ha una sèrie de fabricants asiàtics que utilitzen qualitats molt mediocres i llavors poden posar preus més baixos i això en dificulta l'exportació. A més, normalment cada país es fabrica les bicicletes de qualitat i, si de cas, les que importa són les de més baixa qualitat.

—*El nombre de matriculacions de motos i ciclomotors va en augment els darrers anys. ¿Què passarà quan s'acabi el boom de les motos?*

—L'any passat es van vendre a l'estat espanyol 300.000 ciclomotors. Aquest any les vendes de ciclomotors estan pujant aproximadament un 10%, les llicències han pujat un 13% en aquest primer quadrimestre, les motocicletes venudes l'any passat van ser de 100.000 unitats i aquest any han pujat un 25% i en motos grans hi ha hagut un augment del 44'9%. A més, cada dia es fa més difícil circular per les ciutats a causa del trànsit i llavors l'única solució és el vehicle de dues rodes, la moto petita sobretot.

—*¿Pot fer una tipologia del motorista?*

—Sí, però abans deixa'm que et digui una cosa. Els ciclomotors es poden començar a dur a partir dels 14 anys, després d'haver passat un examen i amb el permís dels pares. Si de joves comencen a tenir un aprenentatge, quan siguin grans i surtin a la carretera perquè tinguin permís per a dur una moto més gran, ja tindran una experiència de vehicle de dues rodes.

Si no, quan un jove tingui setze anys es traurà el carnet de 75cc, o quan en tingui divuit es trobarà que ja es pot traure el carnet per a poder dur una moto de gran cilindrada i tan sols serà la qüestió econòmica la que el farà decidir per una moto o una altra. Si no ha tingut un aprenentatge de més jovenet anant amb un vehicle petit, és llavors quan pot ser més perillós sortir a la carretera i això crec que cal tenir-ho present. També diria una cosa que és important, continuant això del noi jove. Un va amb un ciclomotor que o bé és seu o bé el demana a un company. Quan es demana la moto a un company, sempre es diu que en sap i llavors el company li la deixa. Jo em pregunto: si a qualsevol de nosaltres en un moment donat ens deixen un Ferrari, procurem traure-li el màxim de suc perquè d'aquí a una hora l'hem de tornar.

A un nano jove li pot passar igual. Si va amb un ciclomotor que és seu i en té cura, sortirà a la carretera amb prudència.

Si li han deixat la moto, com que a més l'ha de tornar al cap de mitja hora, anirà estripant per traure-li el màxim profit, i això sovint la gent gran no ho veu.

I també caldria que les persones, quan surtin a la carretera, siguin educades. És més important l'educació que no saber-se el Codi de Circulació de memòria.

—*Després d'aquests consells, ¿podria fer una tipologia del conductor de moto?*

—La tipologia pel que fa a ciclomotor és un noi o una noia jove, de 14 a 20 anys. No oblidem, però, que als 16 anys molts es compren ja una 74 amb el carnet A1. A partir dels 18 que ja es pot anar amb moto més gran.

Hi ha el factor econòmic, que fa que moltes vegades no es pugui arribar a una moto gran però així que la persona treballa, sobretot els nois, van amb una moto de cilindrada més alta. I la noia, sovint, si no és que és molt motorista, normalment del ciclomotor passa a una *scooter*.

—*L'augment que hi ha hagut de noies conduint moto ha fet variar-ne el disseny, ¿ho tenen vostès en compte?*

—Sí, en el sentit que la moda ha d'estar d'acord amb el públic. Com que hi ha més públic femení, avui les motos són d'una gran diversitat de colors, cosa que fa uns anys enrere no era així.

Sílvia Monfort

