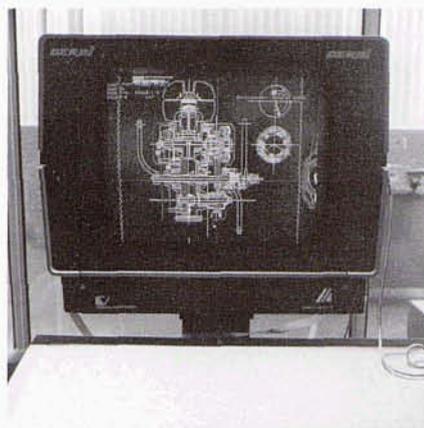


# "BALAS ROJAS"

LOS PROGRESOS TECNOLÓGICOS QUE SE EXPERIMENTAN EN LOS CIRCUITOS SE UTILIZAN DESPUÉS EN LA PRODUCCIÓN DE MOTOCICLETAS NORMALES.

DAVID VALLS PERIODISTA





**M**ollet del Vallès, año 1914, cerca de Barcelona. Simeó Rabassa recibe de su padre un regalo que colmaba sus mayores ilusiones: una bicicleta. Por aquel entonces Simeó Rabassa tenía trece años y una incontenible afición por la bicicleta y el ciclismo, afición que le llevó, ocho años más tarde, a abrir un modesto taller de reparación y alquiler de bicicletas. Poco tiempo después, aquel joven inquieto y tenaz ya fabricaba cuadros de bicicleta para importantes marcas del sector...

Era la primera piedra de lo que, con los años, se convertiría en una de las empresas más destacadas en la fabricación de bicicletas y motocicletas —ciclomotores, especialmente—, no sólo en Cataluña y España sino también en Europa, África, los Estados Unidos, Sudamérica y Australia. Una empresa que se llama "Derbi", nombre que proviene de las primeras sílabas de las palabras "DERivados de la Bicicleta", y que no es sólo conocida por las bicicletas y ciclomotores que produce y que circulan por todo el mundo; "Derbi" es también conocida, y temida, en todos los circuitos de competición, donde, desde el año 1969, ha conseguido cincuenta y cuatro victorias en Grandes Premios puntuables para el Mundial de Velocidad y seis títulos de Campeona del Mundo de Marcas en distintas categorías.

"Derbi" fabricó el primer ciclomotor en el año 1946. Era la SRS, una máquina dotada de un motor Iresa de 48 centímetros cúbicos y un caballo y medio de potencia, con una caja de cambios de dos veloci-

dades que podía llegar a los 45 kilómetros por hora. Este velomotor, que se basaba en la estructura de un bicicleta, incorporaba un importante adelanto tecnológico, la horquilla delantera telescópica, una solución prácticamente inédita por aquel entonces. El precio del SRS era de siete mil quinientas pesetas.

Muchos modelos de velomotores y motocicletas siguieron al éxito de aquel SRS, pero ninguno tuvo la aceptación de la "Derbi Antorcha", conocida popularmente como "la Derbi de paleta", una moto que apareció en el año 1965 y que ha seguido fabricándose hasta 1983.

Antes, sin embargo, "Derbi" comenzó ya a escalar peldaños en los podios de las carreras que se celebraban en toda España. Fue al comienzo de la década de los cincuenta. Josep Rabassa, hermano del creador de "Derbi", se convirtió en el impulsor y el alma del departamento de competición de la marca del Vallès. Incluso tomó parte —consiguiendo numerosas victorias— en un considerable número de carreras.

La primera victoria de "Derbi" se produjo el 2 de marzo de 1952. Jaume Pahisa se adjudicó el motocross de Vallvidrera, en la categoría —insólita hoy— de "no expertos".

Cuando "Derbi" participaba, la victoria estaba asegurada. En cualquier especialidad, en cualquier cilindrada: rallies de regularidad, *gymkhnas*, pruebas de motocross, subidas en cuesta, kilómetros lanzados, velocidad, pruebas de aceleración... Sólo en el año 1952, "Derbi" con-

siguió quince triunfos. Después, esta cifra se multiplicaría.

Diez años después de la primera victoria, "Derbi" se adjudicaba la primera prueba internacional. Fue el 13 de mayo de 1962, cuando Jacques Rocca triunfaba en el Gran Premio de Francia de Velocidad en el circuito de Clermont Ferrand, con una "Derbi" de 49 c.c. En 1963 ganaba el campeonato de Holanda de velocidad, con Jan Huberts; y en 1966 el de Suecia, con Leit Rosell.

Y el 13 de marzo de 1966, el piloto británico Barry Smith conseguía vencer en la prueba de 50 centímetros cúbicos correspondiente al TT (Tourist Trophy), de Tasmania, en Oceanía. El mismo Smith iba a ganar, aquel mismo año, el Gran Premio de Austria de velocidad, también en la pequeña categoría.

Pese al número de victorias en carreras de los Campeonatos de España o del Mundo, "Derbi" no consigue sus más espectaculares éxitos y los de mayor resonancia hasta la llegada de Angel Nieto, piloto zamorano criado en el barrio madrileño de Vallecas. Los demás pilotos de la marca del Vallès eran los conocidos Benjamí Grau (en 50 c. c.), Salvador Cañellas (125 c. c) y Joan Parés (74 c. c.).

Angel Nieto, empujado por su inamovible decisión de ser piloto de motocicletas, llegó cierto día a Mollet y pidió a Simeó Rabassa que le permitiera trabajar en su fábrica. Nieto comenzó barriendo y terminó en lo alto del podio, como campeón del mundo. Nieto llevó las "Balas Rojas", como se conocía a las pequeñas "Derbi"



en todas partes, a las primeras posiciones de la mayoría de carreras en las que participaba. Nieto dio a "Derbi" cuatro títulos mundiales de velocidad, dos en 50 c. c. y dos en 125 c. c.

La primera participación de Nieto en el Mundial de velocidad fue en la prueba de 50 c. c. correspondiente al Campeonato del año 1966, en el circuito de Nürburgring (Gran Premio de Alemania), pero su primera victoria no llegó hasta 1969, cuando se adjudicó el Gran Premio de Alemania Oriental, el 13 de julio, en el circuito de Sachsenring. Aquel año, "Derbi" y Nieto consiguieron el primer título Mundial, de marcas y pilotos, ante firmas tan conocidas y potentes como Honda, Suzuki, KTM, DKW, Jawa o Puch, entre otras.

La supremacía quedó patente, no sólo con este título sino con tres títulos más y un montón de victorias que convirtieron en insuperable el tandem Nieto-"Derbi". En 1970, por ejemplo, Nieto ganó cinco carreras en 50 c. c. y cuatro en 125 c. c... Y sólo hacía un año que ambos, la moto y el piloto, habían debutado en el Mundial de velocidad.

A fines de 1974, "Derbi" decidió abandonar su participación en el Campeonato del Mundo de velocidad, aunque en otros campos, como el motocross o el karting, la marca catalana seguía compitiendo con un máximo exponente, Toni Elias, cinco veces campeón de España de motocross y dos veces campeón de España de karting en la cilindrada de 250 c. c., con "Derbi".

Pero la experiencia en el mundo de la

competición no fue inútil. Los progresos tecnológicos que se experimentan en los circuitos se utilizan después en la producción de motocicletas normales. Así, la culminación de "Derbi" llega con la producción de la "Derbi Variant", un ciclomotor que se presentó en 1977, que hoy se exporta a todo el mundo y del que, en 1987, se habían producido ya un total de 60.000 unidades.

En 1984 la Federación Internacional de Motociclismo decide substituir la categoría de los 50 c.c. por la de los 80. Este cambio supuso el regreso de "Derbi" al Mundial de velocidad, con dos pilotos, Ricardo Tormo y Jordi Martínez "Aspar", un muchacho que prácticamente se iniciaba en la competición, motivado por los grandes maestros: Angel Nieto, ganador de trece títulos de Campeón del Mundo, y el propio Ricardo Tormo que ya había conseguido dos.

Pero "Aspar" tuvo que afrontar solo el Mundial y todo el peso del equipo porque Tormo sufrió un grave accidente mientras probaba la "Derbi" de 80 c.c. cerca de la fábrica, por las calles de un polígono industrial.

La "Bala Roja" no tardaría en cruzar de nuevo, en primera posición, la línea de meta de una carrera del Mundial. Fue en el Gran Premio de Holanda, en el circuito de Assen —la catedral del motociclismo— donde, el 1 de julio, ganaba la primera carrera de 80 c.c. Al año siguiente, "Derbi" presentó un equipo formado de "Aspar", "Champi" Herreros y... ¡Angel Nieto!, que a sus 37 años volvía a pilotar una "Derbi"

con la que conseguiría su nonagésima y última victoria en una carrera del Mundial de velocidad, en el Gran Premio de Francia disputado en el circuito de Le Mans.

Aquel año, "Aspar" terminó el Mundial en segundo lugar. Y se estaba ya preparando para ganar su primer título. Efectivamente, 1986 fue el año en que Jordi Martínez "Aspar" consiguió cuatro victorias en nueve carreras adjudicándose el Campeonato, mientras "Derbi" conseguía su quinto título de marcas y "Champi" Herreros se proclamaba subcampeón del mundo.

Al año siguiente, las cosas se repetirían. Jordi Martínez "Aspar" ganaba siete de las diez carreras del calendario, Manuel Herreros, "Champi", una y se proclamaban campeón y subcampeón del mundo respectivamente; mientras, la marca del Vallès se apuntaba su sexto título mundial de marcas. En otro apartado, Julià Miralles conseguía el Campeonato de Europa de velocidad en 80 c.c., con una de las "Derbi" del equipo de la Federación Española de Motociclismo que, entonces, creó su presidente Antoni López.

Hoy, "Derbi" tiene ya los ojos puestos en el Mundial de 1988, en el que afrontará el Campeonato del Mundo de 80... y de 125 c.c., con una nueva motocicleta creada por el departamento de competición de la marca, que dirige Santi Rabassa, nieto de Simeó, el hombre que ha creado un imperio que nació en un pequeño taller de reparación y alquiler de bicicletas y que, hoy, ocupa una superficie de sesenta mil metros cuadrados. Todo por amor a la bicicleta. ●