

Les conegudes motocicletes Rabasa-Derbi tenen el seu origen en un petit negoci que va crear Simeón Rabasa, el pare del nostre convidat, relacionat amb el muntatge de la bicicleta, primer, i els accessoris d'aquest vehicle, després. De fet, la paraula Derbi "significa Derivados de la Bicicleta. A casa, els meus pares, Simeón Rabasa i Rosa Negre, feien les Bicicletes Rabasa des del 1922 i van començar a fabricar accessoris com canvis de marxa, eixos del rodament de direcció, forquilles telescòpiques, etc. que servien a totes les altres marques de bicicleta sota el nom comercial Derbi."

L'Andreu Rabasa té cura de la divisió de l'empresa que fabrica les populars motos utilitàries de cilindrada baixa, 125 centímetres cúbics com a màxim. Ara ja fa 30 anys que hi és al capdavant i això l'avalua per fer-nos cinc cèntims de quina ha estat l'evolució del mercat motociclista en aquest període: "El món del transport ràpid s'ha fet petit. Ve gent de fora a fer-te la competència, i això obliga les empreses catalanes a sortir, a no quedar-se tancades a Europa. Aquests últims anys hem anat realitzant contactes per ampliar el nostre mercat per l'Amèrica del Sud, l'Amèrica del Nord, Índia, Rússia, i ja hem començat a fabricar a la Xina. Si et quedes petit, intenten menjar-se't; si vols fer-te gran, t'has de menjar els mercats de fora. Hem d'afrontar el repte de la globalització." Un exemple de globalització és la manera com Derbi va evitar ser menjada per una marca japonesa i com s'hi va aliar: "La moto gran, creada pels anglesos, va patir una recessió i el Japó es va posar al capdavant del mercat. Així van sorgir les quatre grans marques, Honda, Yamaha, Suzuki i Kawasaki. Per entrar al mercat espanyol, aquestes cases van absorbir les marques nacionals Montesa, Sanglas i Abelló respectivament. També va haver-hi intents de quedar-se Derbi, però nosaltres estàvem ben situats perquè fèiem màquines petites i populars i vam firmar un conveni amb Kawasaki per representar en exclusiva les seves motos grans. D'aquesta manera fa 15 anys vam obrir el ventall d'ofertes!"

L'Andreu considera que precisament la competència és el repte més important amb què s'ha d'enfrontar el seu sector arreu d'Europa: "La competència no era problema quan es limitava a l'espanyola i europea, perquè tot era molt equilibrat, però les coses van canviar amb l'arribada del Japó primer, de Taiwan després i de Corea darrere. Són països que no volen que entrin productes de fora a casa seva i amb els impostos que marquen les duanes el preu del teu producte allí es duplica. En canvi, Europa els ha obert massa les fronteres cobrant molt pocs aranzels duaners." A més d'aquest handicap, als empresaris espanyols se'ls en suma un altre: "Cal mentalitzar Espanya que el producte espanyol és tan bo o més que els altres. Per aquest motiu Derbi va optar per participar en carreres de motos, perquè, quan fabriques tecnologia avançada, has de demostrar que té qualitat, i això en el nostre camp es fa a les carreres. Nosaltres ho vam evidenciar guanyant 18 campionats mundials: 8 de constructors i 10 de pilots."

Eren anys en què els tècnics i pilots de Derbi sortien de casa disposats a guanyar, i a l'estranger aquestes victòries resultaven inespe-

rades: "Quan anàvem a participar a països com Txecoslovàquia, Alemanya de l'Est o Iugoslàvia, havíem de dur la bandera espanyola i l'himne, perquè no els tenien." Gràcies a aquests èxits, "érem respectats pel règim franquista, però no mimats. En una ocasió, en 1972, després de guanyar una carrera de 250 centímetres cúbics, a Àustria, Televisió Espanyola va tallar les paraules del pilot quan deia que havia corregut amb la marca Derbi. Posteriorment, amb l'arribada de la democràcia a Espanya, ens hem sentit molt recolzats per la Generalitat de Catalunya, perquè ha entès que totes les indústries -grans i petites i de qualsevol sector- som el motor de Catalunya i que per sobreviure hem de ser internacionals."

L'Andreu també és un bon coneixedor del ritme de les vendes de motos petites a Europa. Els números diuen que "a Espanya la quantitat de motos petites que els representants serveixen -330.000 unitats aproximadament entre totes les marques per a uns 40 milions d'habitants- és equivalent a la de França i inferior a la d'Itàlia -unes 650.000 unitats per a 60 milions d'habitants. Barcelona és la ciutat espanyola que té més motos i de les més destacades a escala europea, però en algunes urbs italianes, com Gènova i rodalies, el nombre de motos dobla el de cotxes." Un cas curiós és el de "Taiwan que, amb una superfície de terreny equivalent al de Catalunya, té 20 milions d'habitants i s'hi venen un milió de petites motocicletes anuals." Dintre d'aquestes estadístiques es pot precisar que "Derbi, concretament, ven unes 75.000 motos l'any a Espanya."

Per tants anys de rodatge i pels èxits esportius, Derbi és una d'aquelles marques que ha fet història: "Tots els motoristes que han passat per casa simbolitzen, per a mi, una part viva de la història. És a dir, la història sol correspondre al passat però a vegades és molt recent o fins i tot present. És el que anomenariem la història viva. Les motos i personatges com Àngel Nieto, Jordi Martínez 'Aspar', Manuel Herreros 'Champi'... que van donar a conèixer la nostra marca al món, són història viva, tant que Nieto i 'Aspar', per exemple, encara estan al Mundial amb escuderries pròpies i són directores dels seus respectius equips."

¿I qui millor que un representant de la família Rabasa per valorar les infraestructures del Circuit de Catalunya? "Catalunya es mereixia un circuit així i era una reivindicació molt antiga. Durant molts anys es va estar discutint sobre on es construiria, com i quan, i per fi l'Ajuntament de Montmeló i la Generalitat de Catalunya van arribar a un acord." Abans de donar el vistiplau als plànols definitius, els tècnics van demanar l'opinió d'especialistes en motociclisme i carreres com l'Andreu: "Vaig intervenir en la millora del disseny. Hi havia fet un projecte de circuit i pilots com Àngel Nieto i Jordi Martínez 'Aspar' amb un dels meus fills i jo mateix vam revisar-los." Un fill que tant podria ser en Santi com l'Andreu, perquè tots dos, amb la seva germana Marta, ajuden el nostre protagonista a mantenir Rabasa-Derbi als primers llocs de classificació quant a fabricació de motos petites.



**“El món del transport ràpid s’ha fet petit; ve gent de fora a fer-te la competència, i això obliga les empreses catalanes a sortir, a no quedar-se tancades a Europa”**

**Andreu Rabasa** - Martorelles (Vallès Oriental)