

# El naixement de Derbi i les claus del seu èxit

Marc Prat Sabartés\*

**Resum:** El primer franquisme portà a un tancament de l'economia espanyola que estimulà el desenvolupament de la indústria de les motocicletes a Espanya. Simeó Rabasa fou un dels homes que aprofità l'oportunitat per saltar de la fabricació de bicicletes a la de motos. Per aconseguir-ho hagué de buscar socis fora de la família i acceptar perdre la majoria en el capital de l'empresa, l'any 1950. Les motos Derbi tingueren més èxit de l'esperat i en pocs anys la família Rabasa recuperà la majoria del capital. Derbi s'adaptà a la crisi del sector de la dècada de 1960 especialitzant-se en ciclomotors i fou l'única de les grans empreses de motos catalanes que sobrevisqué independent a la crisi industrial de finals de la dècada de 1970 i principis de la de 1980. El 2001 fou comprada per Piaggio, que tancà la fàbrica el 2013.

**Paraules clau:** Derbi, franquisme, indústria motocicletes, Martorelles, Mollet del Vallès, Nacional Motor SA, Rabasa, Sant Fost de Campsentelles

## The birth of Derbi and its keys to success

**Abstract:** The economic closure of the first period of Francoism stimulated the development of the motorcycle industry in Spain. Simeó Rabasa, among others, profited from the situation and switched from producing bicycles to motorcycles. To achieve it, in 1950 he had to find partners from outside his family and accept to lose the majority in the capital of the company. Derbi motorcycles were a surprise hit and, in a few years, Rabasa regained most of the capital. Derbi was able to adapt to the crisis of the sector in the 60s specializing in mopeds, and it was the only major Catalan motorcycle company to survive on its own during the industrial crisis at the end of the 1970s and the beginning of the 1980s. In 2001 it was bought by Piaggio, who then closed the factory in 2013.

**Keywords:** Derbi, Francoism, motorcycle industry, Martorelles, Mollet del Vallès, Nacional Motor SA, Rabasa, Sant Fost de Campsentelles

## Introducció

La indústria de les motocicletes a Espanya era només incipient abans de la Guerra Civil. Després de la guerra, el règim de Franco inaugurà una política de tancament econòmic, l'autarquia. Inspirat per la visió econòmica del feixisme italià i el nazisme alemany, el règim estava convençut que l'economia espanyola havia d'intentar ser el màxim d'autosuficient possible, amb la restricció de les importacions i evitant al màxim la dependència del capital exterior. La situació de l'economia internacional durant la Segona Guerra Mundial i l'alineament de l'Espanya de Franco amb les potències de l'Eix en aquesta contesa agreujaren la incapacitat d'importar productes de l'exterior. Aquesta situació de tancament, que es perllongà durant la segona meitat de la dècada de 1940 i, amb certs matisos, durant la dècada de 1950, fou molt negativa per al nivell de vida dels espanyols, però donà certes oportunitats per al desenvolupament de determinades indústries. La de les motocicletes en va ser una, i Simeó Rabasa, un dels homes que aprofità l'oportunitat.

La política autàrquica condicionava la compra de cotxes i motos estrangers a la disponibilitat de llicències d'importació, que es concedien amb comptagotes. A Espanya hi havia una gran escassetat de mitjans de transport, una demanda insatisfeta, i això fou un estímul perquè diferents empresaris es decidissin a

fabricar motocicletes. En les dècades de 1940 i 1950 sorgiren moltes iniciatives de producció d'aquests vehicles, de més o menys envergadura, i algunes d'elles, les més petites, encara ens són prou desconegudes. Coneixem sobretot les que es van acabar consolidant i convertint en empreses de certa dimensió.

Les dues zones on més empreses es consolidaren foren Catalunya i el País Basc. Les tradicions industrials prèvies d'aquestes dues regions, l'abundància d'empreses metal·lúrgiques, l'existència, en definitiva, d'uns districtes industrials, expliquen aquesta localització. Els empresaris que en les dècades de 1940 i 1950 es decidiren a fabricar motos venien d'altres activitats. Els Giró de l'OSSA eren fabricants de màquines de cinema; els Permanyer de Montesa, de gasògens; i els diversos fabricants d'Eibar com Gárate, Anitua y Cia (GAC) o Beistegui Hermanos (BH) eren empreses armeres que s'havien passat a les bicicletes i ara també provaven amb les motos. El pas de les bicicletes a les motos era força lògic i és el que també seguí la família protagonista d'aquesta història, els Rabasa.

### Simeó Rabasa, de les bicicletes a les motos

Com ja s'ha explicat en altres llocs, el 1922 Simeó Rabasa obrí, ajudat pels seus germans, un petit taller de reparació i lloguer de bicicletes a Mollet del Vallès.<sup>1</sup> Tres anys més tard s'associà amb el seu cunyat Vi-

<sup>1</sup> La història de l'origen de Rabasa-Derbi s'ha recollit en diferents publicacions, entre les quals destaco: Colell (1983), Colell (1987a), Colell (1987b), Herrerros (1993), Walker (1997), Rabasa (2004) i Catalan (2006). Per a una visió del sector de les bicicletes i les motos a Mollet, vegeu Martos (2017).

cenç Solà, que tenia un local a la plaça del Mercadal<sup>2</sup> núm. 9 de Mollet, i inauguraren la raó social Rabasa i Solà. Posteriorment afegiren les seccions d'esmaltat i niquelat i començaren a fabricar quadres per a d'altres empreses. El 1931 Simeó Rabasa s'estableix pel seu compte, adquirint un petit terreny a la carretera de Badalona núm. 9 de Martorelles i constituint Bicicletas Rabasa (Colell, 1983; Colell, 1987b). El juny de 1936 s'acaba una segona nau a Martorelles.

Pocs anys després de la guerra produeix milers de bicicletes i proveeix de xassissos a fabricants de ciclomotors i petites motos. El juliol de 1944 decideix convertir la seva empresa en societat anònima, Bicicletas Rabasa, SA, en la qual va donar entrada com a accionistes minoritaris la seva dona, Rosa Negre Pallí, el seu germà Josep Rabasa Singla i el que probablement era el seu sogre, Josep Negre Ametller, comerciant d'Hostalric. El capital de la societat era de 400.000 pessetes.<sup>3</sup>

Durant la Segona Guerra Mundial coneix a Oscar Ravá, jueu italià vinculat a la indústria automobilística del seu país i resident llavors a Barcelona. Li proposa de vendre les bicicletes que ell fabrica i aconseguix vendre'n moltes. Després de la guerra, el 1948, Ravá proposa a Rabasa que li fabriqui els xassissos dels velomotors amb llicència Guzzi que vol produir, amb motors de la sevillana ISA. Rabasa també treballa per Montesa, té contactes amb Ossa, amb Valsolet del Servicio Estación i amb Lube de Bilbao.

Ravá li encarrega els xassissos de mil velomotors Guzzi, però posteriorment no es posen d'acord per fabricar-ne 5.000 més i s'acaba la seva col·laboració (Colell, 1987b; Catalan, 2006). És a dir, Simeó Rabasa és proveïdor de les primeres iniciatives que sorgeixen en la dècada de 1940 de producció de motos. Això li permet adonar-se de l'oportunitat que hi ha de substituir amb producció nacional les motocicletes estrangeres que ara ja no poden ser importades. També del fet que una fàbrica de bicicletes està molt ben situada per posar-se a produir motos.

Simeó Rabasa construeix el 1949 els seus primers velomotors, amb motors de 48 cc de la madrilenya Iresa. Els batejarà amb les seves inicials: SRS. Després decideix passar a cilindrades superiors i compra un motor Villiers anglès de 108 cc a la seva importadora, Harry Walker. Només en fan un prototip. S'assabenta que per Barcelona circula una moto txecoslovaca molt maca, la Jawa. Localitzen qui és el propietari, l'amo d'un conegut cine de Barcelona, i després d'insistir molt aconseguix comprar-li. La desmunten i convenç Martí Birulés, enginyer industrial, i Arcadi Dunjó, mestre industrial provinent del camp de l'aeronàutica amb excel·lents coneixement de bastidors, per fabricar tres prototips, amb algunes variants. El juny de 1950 ja es presenta a la Fira de Mostres de Barcelona la Derbi 250, inspirada en la Jawa 250 però amb aportacions pròpies. És la primera moto que utilitza la marca Derbi (Rabasa, 2004).

<sup>2</sup> Avui, plaça de l'Església

<sup>3</sup> Registre Mercantil de Barcelona (RMB), 29 d'agost de 1944, full registral núm. 381, p. 2, del tom 418, del llibre 25 de la Secció 2a del Llibre de Societats (Colell, 1983, p. 25).



**Figura 1.** Antonio Basolí, en una gimcana a Santa Perpètua de Mogoda, l'any 1950. Pilota un SRS, el primer ciclomotor fabricat per Rabasa i precursor de la marca Derbi. Font: família Basolí Ferret, Arxiu Històric de Mollet del Vallès (AHMVA)



**Figura 2.** Antonio Basolí, amb una Derbi 250 cc a l'estació de França de Mollet, l'any 1951  
Font: família Basolí Ferret, AHMVA

### A la recerca de capitalistes

70 Ja s'ha fet el treball tècnic, però ara cal construir una fàbrica nova i buscar els recursos financers necessaris. Passar de fabricar bicicletes a motos implica un salt que no es pot fer exclusivament amb els recursos familiars. És per això que Simeó Rabasa contacta amb els seus proveïdors de fleix, Torras y Herrerías, i amb Jaume Carner, de la Compañía de Industrias Agrícolas. Els presenta el projecte d'una societat anònima per fabricar motos, amb el compromís de fer-ne una al dia (entre 300 i 350 a l'any). Aquests i altres inversors participaran en la transformació de Bicycletas Rabasa, SA en Nacional Motor, SA (Colell, 1987b).

La disponibilitat d'una part dels fons de Derbi a l'Arxiu de l'Ajuntament de Martorelles ha permès reconstruir amb precisió aquesta transformació, a partir de diverses

escriptures notarials. També s'ha consultat el Registre Mercantil de Barcelona per corroborar la informació. El 7 de novembre de 1950 Bicycletas Rabasa, SA es transforma en Nacional Motor, SA. No només es tracta d'un canvi de nom, tot i que aquest ja ens indica per on van els trets: també canvia l'objecte social. Si abans era el de:

Dedicarse a la fabricación y compra-venta de bicicletas y accesorios de todas clases para las mismas, a la representación de casas nacionales o extranjeras de aquel ramo, a la distribución con carácter exclusivo de los productos por aquellas fabricadas.<sup>4</sup>

ara serà:

La fabricación y compra-venta de motocicletas, vehículos similares y accesorios por los mismos, la im-

<sup>4</sup> RMB, 29 d'agost de 1944, full registral núm. 381, p. 2

portación y exportación de unas y otros, la explotación de patentes de invención, de introducción, modelos de utilidad, marcas y cualesquiera otros privilegios, así nacionales como extranjeros.<sup>5</sup>

L'altre canvi important és que s'amplia el capital, que passa de 400.000 a 4.975.000 pessetes, és a dir, es multiplica per més de dotze. L'emissió de 4.575 accions noves de 1.000 pessetes no es cobrirà totalment fins un any i quatre mesos més tard, però el 20 de febrer de 1951 ja se n'hauran subscrit 3.350, que sumades a les 400 accions antigues permetran nomenar els nous membres del Consell d'Administració. La figura 3, on es recullen tots els accionistes presents o representats a la Junta General Extraordinària d'aquell dia, ens permet veure la nova posició minoritària que la família Rabasa tenia a Nacional Motor, SA: només controlaven 1.000 accions, el 26,6 % del capital subscrit. El principal accionista era la Sociedad General de Electro Metalurgia, amb 1.250 accions i representada per Francesc Torras Fusté, que esdevindria president del Consell d'Administració. El tercer major accionista, després de Simeó Rabasa, seria la Sociedad Española de Carburos Metálicos, amb 400 accions i representada per Joaquim Guitart, que seria nomenat vice-president. Altres accionistes importants serien Eduard Cabré Font-

boté i Alfons Carner Sunyol, amb 200 accions cadascun. La família Rabasa només tindria un membre al Consell d'Administració, el propi Simeó Rabasa, que compartiria el càrrec de conseller amb Miquel Palau Terrada, Eduard Cabré Fontboté, Jaume Boix Alemany, Francesc Torras Ferrer i Alfons Altayó Ubach. El secretari seria Pere Castellet Mimó.

<i>accionistes</i>	<i>accions</i>
Rabasa Singla, Simeó	500
Negre Palli, Rosa	100
Rabasa Negre, Andreu	100
Rabasa Singla, Josep	100
Palli, Carme	100
Negre, Josep	100
<b>Total família Rabasa</b>	<b>1.000</b>
Soc Gen. de Electro Metalurgia	1.250
Soc. Española de Carburos Metálicos	400
Cabre Fontbote, Eduard	200
Carner Suñol, Alfons	200
Romero Requejo, Gerard	100
Altayo Ubach, Alfons	100
Montaner, Cecília	38
Almirall Castells, Vicenç	37
Castellet Mimo, Pere	25
<b>Total accionistes presents o representats</b>	<b>3.350</b>
Accionistes absents i no representats	400
<b>Total accions subscrites</b>	<b>3.750</b>

**Figura 3.** Accionistes de Nacional Motor, SA, el 20 de febrer de 1951. Font: Fons Derbi, Arxiu Municipal de Martorelles (AMMAR)

A pesar d'aquesta nova posició minoritària en l'accionariat, Simeó Rabasa és ratificat com a gerent i serà assistit en la gestió per un Comitè Executiu.<sup>6</sup> Tot indica doncs que Rabasa actua com a "soci in-

<sup>5</sup> RMB, 15 de gener de 1952, full registral núm. 381, p. 7

<sup>6</sup> Aquest comitè executiu actuava per delegació del Consell d'Administració i estava format per tres dels seus membres: Joaquim Guitart, Eduard Cabré Fontboté i Alfons Altayó Ubach. Arxiu Municipal de Martorelles (AMMAR), Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial Nomenclamiento de Consejo de Administración, Gerencia y designación de un Comité Ejecutivo, 7 d'abril de 1951.

dustrial”, és a dir, com l’home que porta l’empresa en el dia a dia. A més, el Consell d’Administració facultava el president Torras Fusté perquè estudiï una retribució complementària a Simeó Rabasa:

En compensación de sus esfuerzos en pro de la evolución de la Sociedad, su renuncia al carácter preferente de las acciones que tenía atribuidas, la aportación de las diversas patentes de introducción referentes a motocicletas, y el sacrificio que para el mismo representa convertirse en minoritario de la Sociedad, como consecuencia de la ampliación de capital llevada a cabo.

tà a produir-ne més del previst ja el desembre d’aquell any. Les comandes dels representants superaven la capacitat de producció i això obligava a forçar-ne l’augment per conservar la confiança guanyada en el mercat.

El Sr. Rabasa cree que, mediante la adquisición de ciertos elementos, la utilización cuidadosa de industrias y talleres auxiliares, aunque independientes, un prudencial aumento de la plantilla de personal y ciertas modificaciones, puede sin dificultad, en un plazo relativamente breve, superarse la producción a la que viene haciéndose mérito.<sup>9</sup>

El març de 1952, just quan s’havia aconseguit col·locar les darreres accions de l’ampliació de capital del novembre de 1950, ja era evident que calien més fons propis. L’increment de l’activitat de l’empresa s’havia finançat amb un crèdit del Banc Central de 2 milions de pessetes. Era indispensable duplicar la producció inicialment prevista i això va portar a acordar una ampliació de capital fins als 10 milions de pessetes.<sup>10</sup> Si el pla inicial de Simeó Rabasa era produir entre 300 i 350 motos a l’any, durant el 1952 se’n van acabar produint 798. Aquest augment també va propiciar que el propi Rabasa acceptés renegociar a la baixa la seva comissió sobre les

72

Aquesta retribució suplementària consistirà en l’1 % del valor de les vendes fetes per l’empresa.<sup>7</sup> Per altra banda, Nacional Motor, SA decideix desprendre’s de la secció de fabricació de bicicletes, venent-la al propi Simeó Rabasa per 275.000 ptes.<sup>8</sup>

La demanda de les motos Derbi superà les expectatives. Simeó Rabasa ho explicava als accionistes reunits en Junta Extraordinària el 10 de març de 1952. Si la fàbrica va començar a construir-se el novembre de 1950, just quan es va decidir canviar de nom a la societat i ampliar-ne el capital, a mitjans de 1951 començaren a llançar-se al mercat les primeres motos. El seu èxit por-

<sup>7</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Contrato entre Simeón Rabasa y Nacional Motor*, 12 de juny de 1951

<sup>8</sup> La venda es decidí el 21 de maig de 1951, però el contracte de compra-venda no es firmà fins el 22 de novembre 1951. AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Compra de la secció de bicicletes por parte de Simeón Rabasa a Nacional Motor*, 22 de novembre 1951.

<sup>9</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Aumento de capital y puesta en circulación de acciones de la entidad mercantil*, 24 de març de 1952

<sup>10</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Aumento de capital y puesta en circulación de acciones de la entidad mercantil*, 24 de març de 1952

vendes, que passà del 1 % al 0,5 % en un nou acord amb l'empresa el 3 d'octubre de 1952.<sup>11</sup>

### Els Rabasa recuperen el control

Els desemborsaments de les accions de la segona ampliació de capital es van començar a produir en el darrer trimestre de 1952 i es completaren l'abril de 1953.<sup>12</sup> A partir de llavors Nacional Motor, SA es mantindria amb 10 milions de capital social fins el 1969.<sup>13</sup> Des del 20 de febrer de 1951, quan la família Rabasa només controlava el 26,6 % del capital subscrit, es va anar produint un augment progressiu del seu pes en l'accionariat. El 10 de març de 1952, just quan s'havia completat la primera ampliació i es va decidir que se'n faria una segona, els Rabasa ja controlaven el 42,51 % del capital (figura 4). Aquest increment es va produir per dos mecanismes. Per una banda, de les 1.225 accions de sèrie B que quedaven pendents de subscriure el febrer de 1951, la família Rabasa en va subscriure 440, el 35,9 %.<sup>14</sup> Per l'altra, els Rabasa van comprar accions ja subscrites a d'altres accionistes. Tot i que no podem identificar tots els moviments d'accions perquè no tots els accionistes acudien o eren representants en les juntes generals, entre febrer de 1951 i març de 1952 Simeó Rabasa va adquirir 525 accions d'altres accionistes i, en el mateix període, la Sociedad General de Electro Metalurgia se'n va vendre 500. A més, Josep Negre en

comprà en el mercat 100 més i Josep Rabasa 50. S'estava produint un realineament intern dels principals grups d'accionistes.

<i>accionistes</i>	<i>accions</i>
Rabasa Singla, Simeó	1.025
Negre Palli, Rosa	200
Rabasa Negre, Andreu	245
Rabasa Negre, Margarita	145
Rabasa Singla, Josep	200
Palli, Carme	100
Negre, Josep	200
<b>Total Família Rabasa</b>	<b>2.115</b>
Soc Gen. Electro Metalurgia	750
Soc. Española de Carburos Metálicos	400
Cabre Fontboté, Eduard	200
Carner, Alfons	200
Nadal Comas, Miquel	100
Romero Requejo, Gerard	100
Altayo Ubach, Alfons	100
Almirall Castells, Vicenç	75
Montaner Meana, Cecília	75
Palau Terrada, Miquel	50
Gallart Gual, Manuel	50
Grau Mas, Manuel	50
Cid Pla, Antoni	50
Masriera, Mercè	40
Jove Ametlle, Benet	35
Maturano Vargas, Francesc	30
Atienza, Carme	25
Atienza, Dolors	25
Garcia, Amàlia	25
Castellet Mimó, Pere	25
Birba, Lluïsa	25
Bassols Pascual, Antoni	25
Fenoll Baradat, Josep	25
Borrelles, Antoni	20
Ros Berenguer, Jaume	10
<b>Total accionistes presents o representats</b>	<b>4.625</b>
Accionistes absents i no representats	350
<b>Total accions subscrites</b>	<b>4.975</b>

**Figura 4.** Accionistes de Nacional Motor, SA, el 10 de març de 1952. Font: Fons Derbi, AMMAR

<sup>11</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Modificación de los pactos sociales de Nacional Motor*, 10 d'octubre de 1952

<sup>12</sup> RMB, 28 de gener de 1955 i 10 de gener de 1956, full registral núm. 381, p. 122

<sup>13</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 259

<sup>14</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial de 28 de gener de 1953

L'augment del pes dels Rabasa continuà en la segona ampliació, la que portà a la Societat a tenir 10 milions de capital. Diversos membres d'aquesta família subscrigueren 2.850 de les 5.025 accions de tipus C, el 56,7 %, fet que portà que el 13 d'abril de 1953 ja controlessin, com a mínim, un 49,65 % del capital (figura 5). És un mínim perquè, en aquest cas, no podem saber si els Rabasa havien seguit comprant accions a altres accionistes.<sup>15</sup> En qualsevol cas, sabem del cert que el desembre de 1955 ja posseïen el 71,3 % del capital, i el juny de 1961 el 74,9 %. És indubtable doncs la recuperació per part dels Rabasa del control de l'empresa que, al passar de les bicicletes a les motos, havien momentàniament perdut. És sorprenent que una família que el novembre de 1950 va acceptar, probablement perquè no tenia recursos suficients, que el salt que emprenien al fabricar motos implicava perdre el control de la societat, fos capaç en un any i mig d'aixecar 4.240.000 pessetes.<sup>16</sup> El percentatge que de les vendes obtingué Simeó Rabasa només va poder representar una petita part d'aquests fons. No sabem quins beneficis tingué la societat durant aquests anys, dels quals a Simeó Rabasa n'hi pertocaven el 3 % com a gerent i la part corresponent del 7 % com a membre al Consell d'Administració. Tampoc coneixem els dividendes que tots els Rabasa cobraren com accionistes aquells anys. És molt

possible que la família obtingués fons addicionals amb la desinversió d'altres actius o amb endeutament.<sup>17</sup>

<i>accionistes</i>	<i>accions</i>
Rabasa Singla, Simeó	2.075
Negre Palli, Rosa	500
Rabasa Negre, Andreu	695
Rabasa Negre, Margarita	595
Rabasa Singla, Josep	400
Palli, Carme	200
Negre, Josep	300
Negre Palli, Josefa	100
Negre Palli, Maria	100
<b>Total família Rabasa</b>	<b>4.965</b>
Soc. Gen. Electro Metalurgia	850
Soc. Española de Carburos Metálicos	800
Cabre Fontbote, Eduard	400
Carner, Alfons	400
Nadal Comas, Miquel	200
Almirall Castells, Vicenç	200
Montaner Meana, Cecília	200
Romero Requejo, Gerard	200
Altayo Ubach, Alfons	150
Palau Terrada, Miquel	100
Grau Mas, Manuel	100
Gallart Gual, Manuel	50
Bassols Pascual, Antoni	50
Cid Pla, Antoni	50
Masriera, Mercè	40
Birba, Lluïsa	40
Jove Ametlle, Benet	35
Atienza, Carme	30
Atienza, Dolors	30
Maturano Vargas, Francesc	30
Garcia, Amàlia	25
Castellet Mimó, Pere	25
Fenoll Baradat, Josep	25
Borrelles, Antoni	20
Ros Berenguer, Jaume	10
<b>Total accionistes presents o representats</b>	<b>9.025</b>
Accionistes absents i no representats	975
<b>Total accions subscrites</b>	<b>10.000</b>

**Figura 5.** Accionistes de Nacional Motor, SA, el 13 d'abril de 1953. Font: Fons Derbi, AMMAR

<sup>15</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Desembolso del último dividendo pasivo de las acciones de serie C de Nacional Motor SA*, 23 de desembre de 1953

<sup>16</sup> Aquesta és la quantitat mínima que els diferents membres de la família Rabasa dedicaren, entre el 22 de novembre de 1951 i el 13 d'abril de 1953, a invertir a Nacional Motor, SA, incloent-hi les 275.000 pessetes amb les quals Simeó Rabasa comprà la secció de bicicletes.

<sup>17</sup> RMB, 22 de desembre de 1954, full registral núm. 381, p. 30



Aquest augment progressiu en l'accionariat de l'empresa va tenir conseqüències orgàniques. La Junta General d'Accionistes del 22 de desembre de 1955, quan els Rabasa ja controlaven el 71,3% del capital, considerava que:

Dados los importantísimos intereses que en la Sociedad representa la familia Rabasa y el hecho que D. Simeón, verdadera 'alma mater' del negocio, su iniciador y actual gerente, sea quien lleva efectiva y prácticamente la dirección de la industria, se le invista de la máxima autoridad, nombrándole Consejero-Delegado y delegando en el mismo todas cuantas facultades corresponden al Consejo de Administración, salvo aquellas que sean indelegables por ministerio de la Ley.

És a dir, qui sempre havia estat el líder de l'empresa ara també hi tenia un control accionarial majoritari, i això es veia reflectit en l'assumpció del poder absolut. Francesc Torras Fusté ja havia dimitit com a president, sent substituït per Eduard Cabré Fontboté. El Comitè Executiu desapareixia, Simeó Rabasa també era nomenat vicepresident, i en el Consell d'Administració cinc dels vuit membres pertanyien a la família Rabasa.<sup>18</sup>

Cinc anys i mig més tard, a la Junta General de 22 de juny de 1961, Eduard Cabré Fontboté i Mi-

quel Palau Terradas havien venut les seves accions i dimitit del Consell. La família Rabasa tenia el 74,96% del capital, Simeó Rabasa sumava al seu càrrec de conseller-delegat el de president del Consell, i quatre dels cinc membres d'aquest ja eren Rabasa.<sup>19</sup> Estava clar que Nacional Motor, SA havia esdevingut una empresa familiar.

### Derbi, les claus de l'èxit

Fins ara hem explicat com Simeó Rabasa aconseguí introduir-se en la fabricació de motos en la dècada de 1950, recorrent primer a capitals aliens a la família, per acabar més endavant recuperant el control absolut de l'empresa. A finals d'aquella dècada Nacional Motor, SA produïa diversos models de motos Derbi que anaven dels 95 cc als 344 cc.<sup>20</sup> Tanmateix, als inicis de la dècada de 1960 es produiria un canvi en els patrons de consum dels espanyols. Les motos deixarien de ser el primer mitjà de transport de moltes famílies en la mesura en que el SEAT 600 tenia un preu força competitiu: el 1960 costava menys de 70.000 pessetes, mentre que una Derbi 350 costava, amb impostos i matriculació inclosos, 47.842 pessetes (gairebé 60.000 si s'inclouïa el sidecar) (Herrerros, 1993). Això provocà una forta caiguda en la demanda de motos, la crisi del sector i el tancament de les empreses que no saberen adaptar-se als canvis. Una via d'adaptació era

75

<sup>18</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Aceptación de cargos de la entidad Nacional Motor SA*, 16 de gener de 1956

<sup>19</sup> A part de Simeó, formaven part del Consell com a vocals el seu germà Josep i els seus fills Andreu i Margarita. L'únic membre no pertanyent a la família Rabasa era el secretari Pere Castellet Mimó. AMMAR, Fons Derbi, Caixa 1, acta notarial *Aceptación de dimisiones y nombramiento de nuevos cargos*, 3 de novembre de 1961

<sup>20</sup> AMMAR, Fons Derbi, Caixa 15

especialitzar-se en la producció de ciclomotors, motos senzilles que tenien un tractament fiscal i regulador més benigne. Aquesta estratègia és la que seguí Derbi.

El gir de Derbi cap a les petites cilindrades l'inicià el 1960, quan per capejar la crisi de vendes provocada pel Pla d'Estabilització va presentar a la Fira de Mostres de Barcelona una moto força barata, la Derbi 65, amb un motor basat en l'alemany Sachs però amb la part del cycle de disseny propi i molt diferent del que havia fet fins llavors l'empresa. Tenia 3,5 CV de potència i arribava als 70 km/h. Al tenir un cubicatge inferior als 75 cc es considerava un ciclomotor i, per tant, estava exempt de l'impost, de l'obligatorietat del permís de conduir i de l'assegurança (Herreros, 1993; Walker 1997). Tanmateix, el maig de 1961 el govern feu un nou decret que reduïa

a 49 cc el que legalment s'entenia com a ciclomotor. A Derbi encami-saren el motor i convertiren la Derbi 65 en la Derbi 49 (Herreros, 1993). El 1965 tornà a canviar la llei, que exigia que per gaudir dels avantatges del ciclomotor el vehicle havia de portar pedals practicables i no superar en pla els 40 km/h. Derbi fou l'empresa espanyola que més fruit tragué d'aquesta reglamentació amb la creació de l'Antorcha 49, model de gran èxit que recollia millores tècniques fruit de l'experiència amb motos de 49 cc (Herreros, 1993; Walker, 1997; Rabasa 2004). Aquest ciclomotor, conegut popularment com a *Derbi Paleta*, per qui foren els seus principals compradors, fou el pilar sobre el qual s'assentà la gran expansió de vendes de l'empresa en el període 1967-1973.

Derbi no va ser l'única empresa que apostà pels ciclomotors. De fet,

76



**Figura 6.** Benedicció de la moto número 1.000 fabricada per Derbi, una 90 cc, l'any 1953. Font: Rabasa-Derbi, AHMVA

la majoria de les espanyoles seguien el mateix camí. La diferència és que la del Baix Vallès creà un producte bo tècnicament i competitiu des del punt de vista econòmic i esportiu. Les victòries d'Àngel Nieto amb Derbi als Campionats del Món de 50 cc el 1969 i 1970, de 125 cc el 1971 i de 50 cc i 125 cc el 1972, catapultaren la fama i les vendes de la marca (Colell, 1983; Walker, 1997). En la majoria d'anys de la dècada de 1970 els ciclomotors Derbi foren els més venuts a Espanya, amb una quota de mercat entre el 22 % i el 26 %, per sobre dels Vespino, Mobylette i Puch, de tecnologia estrangera. El llançament del ciclomotor automàtic Derbi Variant el 1977 demostrà una vegada més la perícia de l'empresa per crear productes competitiu (Rabasa, 2004). La sòlida posició en el mercat i la fortalesa financera aconseguida en els anys de vaques grasses, així com la valenta renovació tecnològica, permeteren a Derbi resistir el temporal de la crisi de la segona meitat de la dècada de 1970 i principis de la de 1980, que s'emportà per endavant fàbriques catalanes com Bultaco i OSSA, o les menà a l'absorció per multinacionals japoneses, com Sanglas i Montesa.

Haver sobreviscut a aquella crisi i mantenir-se independent permeté a Derbi viure un altre període de prosperitat a la segona meitat de la dècada de 1980, quan va arribar a tenir 800 treballadors i es tornaren a guanyar quatre Campionats del Món amb Jorge Martínez Aspar i un amb Manuel Champi Her-

teros (Walker, 1997). Després del sotrac dels anys 1991-1994, l'empresa es disposava a jugar amb les cartes de la globalització, exportant com mai ho havia fet abans i promovent una joint-venture a la Xina, però l'experiència no acabà bé i l'empresa fou venuda a Piaggio el 2001. L'absorció per part d'una multinacional és una manera de salvar els llocs de treball durant una crisi, però deixa exposada l'empresa a la següent, doncs els empresaris tendeixen a sacrificar abans una fàbrica a l'estranger que al propi país. Això és el que feu Piaggio amb Derbi el 2013 quan tancà la fàbrica.<sup>21</sup>

### Conclusions

L'autarquia del primer franquisme fou un context econòmic molt particular que propicià el sorgiment de la indústria de les motocicletes a Espanya. Simeó Rabasa, que ja feia anys que fabricava bicicletes, veié l'oportunitat de posar-se a produir motos. Aquest canvi implicava una forta inversió de recursos i hagué de recórrer a capitals externs a la família. Com a mínim durant dos anys, la família Rabasa no tingué la majoria de les accions de Nacional Motor, SA, tot i que després la recuperà. Aquesta informació, que no figura en cap dels treballs publicats anteriorment, s'ha obtingut a partir dels arxius conservats de l'empresa i de la informació del Registre Mercantil.

De totes les iniciatives que sorgiren en aquells anys a Espanya, Derbi fou de les que superà la crisi de la moto de carretera de la dècada

<sup>21</sup> Per a una descripció dels anys de Derbi en mans de Piaggio, vegeu Orengo (2017).

de 1960, especialitzant-se en ciclomotors. L'èxit en aquest segment li permeté superar la següent crisi, que coincidí amb els inicis de la democràcia a Espanya, i arribar com empresa independent fins a l'inici del segle XXI. La compra per part

de Piaggio només li allargà la vida dotze anys més. Tot i que ja no es fabriquen motos a Mollet, ni a Martorelles, ni a Sant Fost, haver arribat fins el 2013 es pot considerar un èxit de l'empresa creada per Simeó Rabasa el 1922.

### Bibliografia

- Catalan, J. (2006). Simeó Rabasa i Singla (1901-1988). Dins F. Cabana (Dir.), *Cien empresarios catalanes* (pp. 497-505). LID Editorial Empresarial.
- Colell, R. (Coord.) (1983). Rabasa DERBI, 1922-1982. Rabasa-Derbi i Editorial Juventud.
- Colell, R. (Coord.) (1987a). Rabasa DERBI, 1922-1987. Rabasa-Derbi.
- Colell, R. (Coord.) (1987b). Simeó Rabasa i Singla. Fundador de les empreses Rabasa Derbi. 85 anys de la vida d'un home. Rabasa-Derbi.
- Herreros, F. (1993). Derbi. Las balas rojas de Mollet ... y algo más. Moto Retro.

- Martos, I. (2017). Mollet, de la bici a la moto. Notes, 33: 193-202.
- Orengo, J.C. (2017). Derbi, el dia en que el present va devorar el futur. Notes, 33: 243-249.
- Rabasa, A. (2004). DERBI: vuitanta anys d'història. De com un modest taller de bicicletes va poder arribar a ser campió del món de motociclisme. Notes, 19: 199- 208.
- Walker, M. (1997). Medio siglo de motos españolas de turismo y competición. Bultaco, Derbi, Montesa, Ossa, Sanglas y otros fabricantes (1940-1997). Osprey Collector's Library.

78

### Agraïments

Gràcia Pedrosa i Domènech, Arxiu Municipal de Martorelles (AMMAR)

Jordi Catalan i Vidal, Universitat de Barcelona

Centre d'Estudis Jordi Nadal, Universitat de Barcelona

Projecte del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades *¿Capitalismo mediterráneo?: Éxitos y fracasos del desarrollo industrial en España, 1720-2020* (PGC2018-093896-B-I00) dirigit per Jordi Catalan i Ramon Ramon.