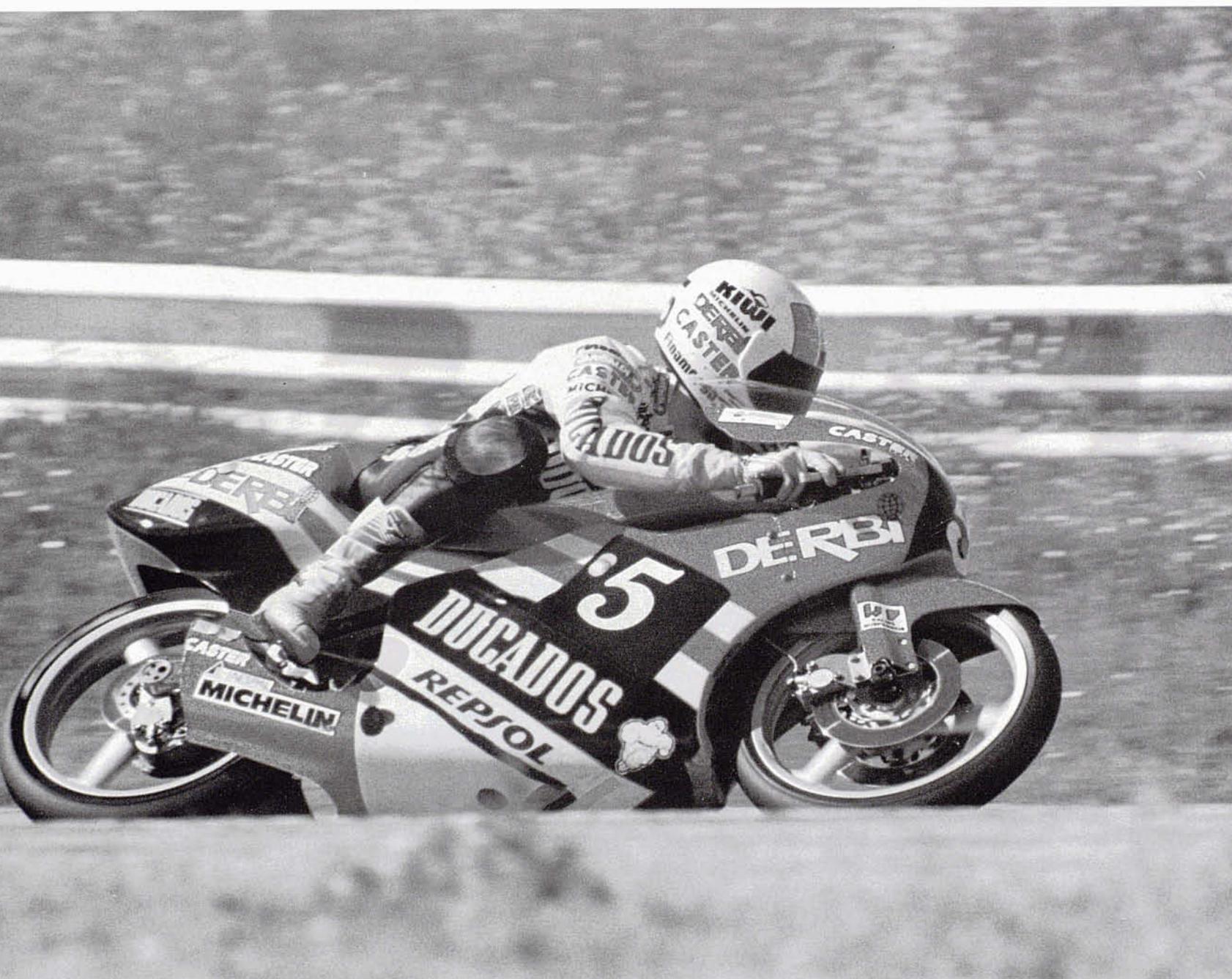
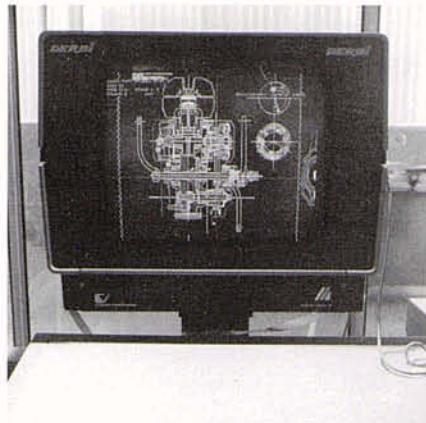


"BALES VERMELLES"

LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES EXPÉRIMENTÉES SUR LES CIRCUITS SONT UTILISÉES PAR LA SUITE DANS LA PRODUCTION DE MOTOS ORDINAIRES.

DAVID VALLS JOURNALISTE





Mollet del Vallès, 1914, non loin de Barcelone. Simeó Rabassa reçoit de son père un cadeau dont il avait toujours rêvé : une bicyclette. Il était alors âgé de treize ans et la vive inclination qu'il manifestait déjà pour la bicyclette et le cyclisme le conduirait, huit ans plus tard, à ouvrir un modeste atelier de réparation et de location de bicyclettes. Peu après, ce jeune homme inquiet et persévérant fabriquait des cadres de bicyclette pour d'importantes fabriques du secteur...

C'était la première pierre de ce qui, au fil du temps, allait se convertir en une des plus grandes entreprises de fabrication de bicyclettes et de motocyclettes — surtout cyclomoteurs —, non seulement de Catalogne et d'Espagne, mais aussi d'Europe, d'Afrique, des États-Unis, d'Amérique du Sud et d'Australie. Une entreprise répondant au nom de "Derbi", de la première syllabe des termes "DErivés de la Bicyclette", et dont la renommée ne tient pas uniquement aux bicyclettes et cyclomoteurs qu'elle produit et circulant dans le monde entier : Derbi est connue et crainte sur tous les circuits du monde où, depuis 1969, elle a remporté cinquante-quatre victoires dans des Grands Prix qualificatifs pour le Mondial de vitesse, et six titres de champion du monde des marques dans différentes catégories.

Derbi fabriqua le premier cyclomoteur en 1946. Il s'agissait du SRS, une machine dotée d'un moteur Iresa de 48 centimètres cubes et d'un cheval et demi de puissance, pourvue d'une boîte de vitesses de deux vitesses et pouvant atteindre

45 kilomètres à l'heure. Ce vélosmoteur, dont la structure reproduisait celle de la bicyclette, comportait une fourche avant télescopique constituant une innovation technologique, une solution pratiquement inédite. Il coûtait sept mille cinq cents pesetas.

Succéderont à cet engin un grand nombre d'autres modèles dont aucun n'eut le succès que remporta la "Derbi Antorcha", ou "Derbi du maçon" dans le jargon populaire, une moto qui apparut en 1965 et fut fabriquée jusqu'en 1983.

Avant cela toutefois, Derbi avait déjà commencé à remporter un certain nombre des courses qui étaient organisées dans toute l'Espagne. C'est vers le début des années cinquante que Josep Rabassa, le frère du créateur de la marque Derbi, devint l'instigateur et l'âme du département de compétition de la marque du Vallès. Il participa même — et remporta bon nombre de victoires — à de nombreuses courses.

La première victoire de Derbi remonte au 2 mars 1952, date à laquelle Jaume Pahissa remporte le moto-cross de Vallvidrera dans la catégorie — aujourd'hui insolite — "non experts".

Que Derbi participe à une course, et une victoire quelconque était assurée. Dans n'importe quelle épreuve, sur n'importe quelle cylindrée : circuit de régularité, gymkanas, moto-cross, courses de côte, kilomètres lancés, vitesse, épreuves d'accélération... Durant la seule année 1952, elle remporta quinze victoires, et ses triomphes n'allaiennt cesser d'augmenter.

Le 13 mai 1962, dix ans après sa première victoire, elle remportait sa première épreuve internationale : Jacques Rocca gagnait sur une Derbi de 49 cc le Grand Prix de France de vitesse, sur le circuit de Clermont Ferrand. En 1963, Jan Huberts s'attribuait le championnat de Hollande de vitesse, tandis qu'en 1966 Let Rosell remportait celui de Suède.

Le 3 mars 1966, c'est le pilote britannique Barry Smith qui est vainqueur de l'épreuve des 50 centimètres cubes correspondant au TT (Tourist Trophy) de Tasmanie, Océanie. C'est aussi lui qui gagnerait, la même année, le Grand Prix d'Autriche de vitesse, également en petite catégorie.

En dépit des nombreuses victoires qu'elle s'attribuait aux épreuves des championnats d'Espagne ou du monde, Derbi ne connaîtrait ses grands triomphes à retentissement international qu'avec l'arrivée du conducteur naturel de Zamora, élevé dans le quartier madrilène de Vallecas, Angel Nieto. En ce temps-là, la marque du Vallès se distinguait aussi grâce à d'autres pilotes connus tels que Benjamí Grau (50 cc), Salvador Cañellas (125 cc) et Joan Parés (74 cc).

Angel Nieto, fermement résolu à devenir conducteur de motos, se rendit un jour à Mollet et demanda à Simeó de bien vouloir l'employer dans sa fabrique de motos. Et c'est cet homme qui avait commencé par de modestes tâches de nettoyage que l'on verrà monter sur le podium en tant que champion du monde. Grâce à lui, les petites Derbi ou "Bales Vermelles", comme on les appelle partout, ont presque toujours remporté les premières



places. Il donna à Derbi quatre titres mondiaux de vitesse, deux en 50 cc et deux en 125 cc.

En 1966, à Nürburgring (Grand Prix d'Allemagne), il participe pour la première fois au championnat du monde de vitesse dans la catégorie 50 cc, mais ne remportera sa première victoire qu'en 1969, en gagnant le 13 juillet, sur le circuit de Sachsenring, le Grand Prix d'Allemagne de l'Est. Cette année-là, Derbi et Nieto remportaient le premier titre mondial des marques et des conducteurs, devant des marques aussi prestigieuses que Honda, Suzuki, KTM, DKW, Jawa ou Puch, pour ne citer qu'elles.

Après ce premier titre attestant leur supériorité, en viendront trois autres plus une foule de victoires qui convertiraient Derbi-Nieto en un tandem imbattable. En 1970 par exemple, alors qu'il n'y avait qu'un an qu'ils — la moto et le conducteur — participaient au championnat du monde de vitesse, Nieto gagna cinq courses en 50 cc et quatre en 125...

À la fin de l'année 1974, Derbi décida de se retirer du championnat du monde de vitesse, sans pour autant abandonner d'autres domaines tels que le moto-cross ou le karting, où s'illustrait Toni Elias, cinq fois et deux fois champion d'Espagne de moto-cross et de karting respectivement, dans la catégorie 250 cc, sur Derbi.

Toutefois, l'expérience du monde de la compétition n'aura pas été inutile : les innovations technologiques expérimentées sur les circuits seront utilisées par la suite dans la production de motos ordinaires. Preuve en fut l'apparition sur le marché en

1977 de la Derbi Variant, un cyclomoteur dont on fabriqua, l'année de sa sortie, 60 000 unités et qui depuis est exporté dans le monde entier.

En 1984, la Fédération internationale de motocyclisme décida de remplacer la catégorie 50 cc par celle des 80 cc. Un tel changement supposa le retour de Derbi à la compétition mondiale de vitesse avec deux conducteurs, Ricardo Tormo et Jordi Martínez dit "Aspar", un tout jeune homme n'ayant pour ainsi dire jamais participé à une compétition et qui était motivé par les grands maîtres, Angel Nieto, treize fois champion du monde, et le propre Ricardo Tormo, deux fois détenteur du titre.

Cependant, à la suite du grave accident dont fut victime Tormo alors qu'il essayait la 80 cc à proximité de l'usine, dans les allées d'un polygone industriel, "Aspar" dut affronter le Mondial, et porter tout le poids de l'équipe, seul. Malgré cela, la "Bala Vermella" n'allait pas tarder à franchir la ligne d'arrivée d'une course du mondial en première position : le 1^{er} juillet, lors du Grand Prix de Hollande, sur le circuit d'Assen — la citadelle du motocyclisme — elle remportait la première course des 80 cc. L'année suivante, Derbi présentait une équipe constituée par "Aspar", "Champi" Herreros... et Angel Nieto ! qui, à l'âge de 37 ans, remontait sur une Derbi, au volant de laquelle il remporterait son quatre-vingt-dixième et dernier triomphe dans une épreuve du championnat du monde de vitesse, lors du Grand Prix de France disputé au Mans.

Ce fut cette année-là que "Aspar", après avoir terminé second au championnat du monde, se sentit prêt à essayer de décrocher son premier titre mondial. Et 1986 fut effectivement l'année des grands triomphes : "Aspar" gagna quatre des neufs courses auxquelles il participa et remporta le championnat du monde, tandis que Derbi remportait pour la cinquième fois celui des marques et que "Champi" Herreros se proclamait vice-champion du monde.

L'année suivante fut aussi brillante : Jordi Martínez "Aspar", vainqueur de sept des dix courses au calendrier, et Manuel Herreros dit "Champi", en remportant une, se proclamaient champion et vice-champion du monde respectivement. De son côté, la marque du Vallès remportait pour la sixième fois le championnat du monde des marques. Par ailleurs, Julià Miralles gagnait le championnat d'Europe de vitesse des 80 cc, sur une Derbi de l'équipe de la Fédération espagnole de motocyclisme qui avait été créée par le président de l'époque, Antoni López.

À l'heure qu'il est, Derbi se prépare pour le Mondial 1988, où elle affrontera le championnat du monde des 80 et de 125 cc avec une nouvelle machine créée par la département de compétition de l'entreprise, dirigé par Santi Rabassa, petit-fils de Simeó, l'homme qui à partir d'un petit atelier de réparation et de location de bicyclettes s'étendant aujourd'hui sur soixante mille mètres carrés, fonda un empire. Et tout cela par amour pour la bicyclette.