

Para escribir estas líneas he estado viendo ejemplares de la revista MOTOCICLISMO de principios de los años 70 y ha sido una experiencia fantástica. Por un lado te das cuenta de lo mucho que ha cambiado nuestro mundo en casi todos los aspectos, aunque por otra parte hay cosas que no cambian como el peso del deporte en las publicaciones de motor o la importancia de las pruebas dinámicas de los nuevos modelos. Si eres jovencillo puede que no te hagas una idea de la repercusión que la marca Derbi tuvo en nuestro país. Al igual que, por ejemplo, Bultaco, la marca de Martorelles siempre tuvo una vocación deportiva que le llevó a alcanzar ocho títulos mundiales de marcas con pilotos como Nieto, Tormo y Asper. Los ciclomotres en los años 70 tenían que cumplir una norma muy estricta, cuyo objetivo era acercarlos a lo que en realidad era una bicicleta con motor. Esta reglamentación obligó a emplear en los ciclomotres los pedales practicables, lo que complicaba el número de piezas a emplear. En Derbi hacían gala la que su Antorcha: «Resúme las cinco características que hace referencia el BOB: 1. Posee un motor de cilindrada no superior a 50 cc. 2. Por construcción no puede desarrollar en llano una velocidad superior a 40 km/h. 3. Poseer pedales practicables. 4. Con independencia del motor, se puede accionar el vehículo con los pedales, a una velocidad suficiente para su normal empleo. El recorrido mínimo por cada vuelta de pedal es superior a 2,80 metros. 5. Su peso, con todos los dispositivos y con depósito de gasolina lleno, no excede de 55 kg. No precisa: ni seguro, ni matrícula, ni examen de conducir y está exento de impuesto de lujo». Así que cualquier podía, simplemente, comprarse un ciclomotor y empezar a usarlo sin mayores dificultades.

TRES VELOCIDADES

En el Salón de Barcelona de 1969 Derbi como principal novedad exhibió la Antorcha «Super 49», que venía a sustituir a la Antorcha. Las principales variaciones afectaban a la carrocería, el depósito era diferente y se le había añadido un carburador muy eficaz en el motor. La cadena trasera iba ahora encadenada totalmente y los muelles de suspensión trasera montados al aire y cromados. El motor continuaba siendo de 48,66 cc con 2,2 CV de potencia y con caja de cambios de tres velocidades y mando al pie.

En 1971 vio la luz la Derbi Antorcha Super Campeona. Modelo a símil a la Antorcha Super, con diferentes aletas, sillín, caja de herramientas, cubrecadenas trasero y pintura. Además de contar con un aspecto más deportivo en general.

En la revista MOTOCICLISMO de abril 1971 se hacía un exhaustivo informe de este ciclomotor: «Hemos probado para nuestros lectores la Derbi 49 Super Campeona. Los éxitos obtenidos por las máquinas Derbi y puestos al servicio del cliente en estos modelos de serie, suya ya, por sí solos, el mejor banco de pruebas al que se pueda ser sometida una motocicleta. ¿Qué se les puede pasar por alto a un equipo altamente especializado cuando sus motos están en dura competencia en los circuitos con las más prestigiosas



[1965-1980]

DERBI ANTORCHA

La Derbi Antorcha fue uno de los vehículos preferidos por las clases populares para disfrutar de la movilidad individual durante los años 70 del pasado siglo. ILDEFONSO GARCÍA. FOTOS: JOAN CARLES ORENDO





casas fabricantes de vehículos de dos ruedas? ¡Prácticamente nada! El más ínfimo detalle se controla, y estas experiencias son luego traspasadas al modelo cliente. La seguridad que ofrece una máquina experimentada en estas circunstancias hace que su comportamiento sea seguro y eficiente, práctico y duradero». «El futuro poseedor de esta "pequeña joya" podrá apreciar, ya desde el primer momento, aun sin estar el motor rodado, la extraordinaria delicadeza de su propulsor; el sonar del mismo es ya de por sí un detalle que agrada al más exigente piloto».

«La posición que ocupa el cuerpo en la conducción es de las más satisfactorias que se puede encontrar dentro del campo de los velomotores. El manillar, muy simple, permite llevar los brazos en una posición que no cansa en absoluto, y si a esto le añadimos la amplitud del asiento, que permite llevar a otro pasajero con holgura, y su cómodo diseño, nos encontramos con una máquina que nos permitirá andar largos trayectos sin apenas notar la marcha. Quizá un pequeño detalle en contra se aprecia en la conducción: resulta que al accionar la palanca de freno trasero, más de una vez se topa nuestra pierna con la palanca de puesta en marcha, que, aunque bastante oculta, molesta. Este detalle puede ser abolido cuando el usuario lleve unos cuantos kilómetros encima, por su familiaridad con la moto».

➤ DERBI FUE CAPAZ DE OFRECER UN VEHÍCULO ROBUSTO Y DE POCO MANTENIMIENTO A UNA SOCIEDAD NECESITADA

«El sistema de carburación va protegido por un pequeño carenado, que resulta de lo más práctico, puesto que permite una gran limpieza en la marcha. Estos son abatibles en las dos partes, permitiendo cualquier acto de maniobrabilidad en el carburador sin obstáculos. La cadena, por su parte exterior, va igualmente protegida totalmente por una carcasa de fibra».

«En esta nuestra prueba de frenada hemos conseguido para la máquina completamente, usando los dos frenos, en diez metros. La velocidad aproximada sería de 40 kilómetros por hora. No es que sea muy efectiva esta frenada, pero, teniendo en cuenta la estrechez de cubierta y el peso del piloto, unos ochenta kilogramos, se puede dar por pasable. Muy bien situado el mando del freno trasero; se encuentra con facilidad en el momento preciso, y el del cambio, con sus tres velocidades, la primera hacia arriba y segunda y tercera hacia abajo». **IAMOTO**

modelos



1965 ANTORCHA

En este año nació la Derbi Antorcha con un motor de 49 cc refrigerado por aire de inspiración Sachs y solo tres marchas. Con el tiempo se convertiría en todo un fenómeno sociológico debido a su enorme popularidad.



1970 ANTORCHA SUPER

La lista de variantes sobre el mismo modelo se dispara y afectaban sobre todo a aspectos de la carrocería, decoración y diseño en general. Mientras que la mecánica permanecía más o menos invariable.



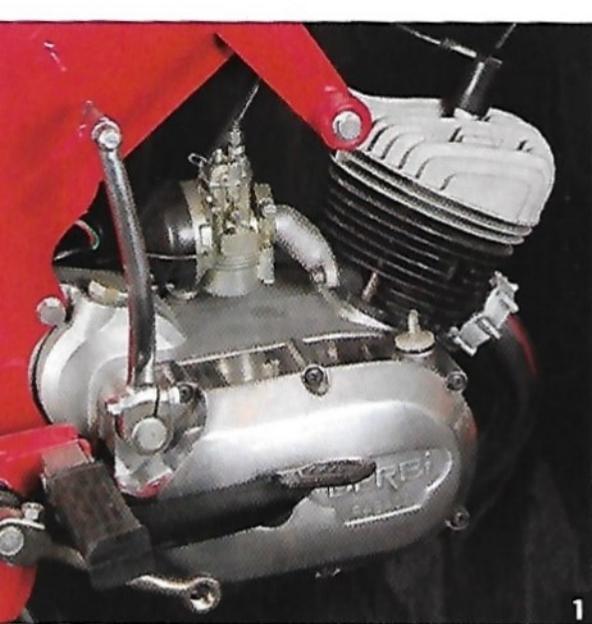
1973 ANTORCHA OLÍMPICA CAMPEONA

Se moderniza la estética que se vuelve más cuadrada. Los éxitos mundiales de Derbi en las competiciones de la mano de Ángel Nieto hacen que se utilice el término «Campeona».



1974 ANTORCHA TRICAMPEONA 4V

El gran salto adelante lo supuso el empleo de un inédito cambio, en este caso ya de cuatro velocidades. Hasta este momento la Antorcha siempre se había conformado con solo tres.



1. El monocilíndrico de 49 cc rendía dos CV de potencia y no podía superar los 40 km/h. La caja de cambios contaba con tres relaciones. 2. La postura de conducción era natural gracias a un manillar bien resuelto. 3. Dos humildes frenos de tambor se ocupaban de detener a la Antorcha.



FICHA TÉCNICA

Tipo: 2T. 1 cilindro, 48,74 cc. Refrigeración por aire. Diám. x carrera: 38 x 43 mm. **Pot. máx. dec.:** 2,2 CV a 5.000 rpm. **Par máx. dec.:** N.D. **Alimentación:** Carburador de 10 mm. **Transmisión:** 3 velocidades. Cadena. **Chasis:** Chapa estampada tipo «espina de pescado». **Geometría direc.:** N.D. **Suspensión del.:** Horquilla telehidráulica. **Suspensión tras.:** 2 amortiguadores de doble muelle. **Freno delantero:** Tambor de 105 mm. **Freno trasero:** Tambor de 105 mm. **Neumáticos:** 2,25 x 18" / 2,25 x 18". **Peso vacío:** 55 kg. **Cap. depósito:** 6 litros. **Consumo:** 2,25 litros. **Altura asiento:** N.D. **Colores:** N.D.

NACÍA LA DERBI «PALETA»

600 de dos ruedas

➔ La Derbi Antorcha fue a la moto lo que el Seat 600 al coche. Un vehículo que puso en movimiento a las clases populares de la España de los años 60 y 70. La Derbi «Paleta» fue conocida así porque sirvió de medio de transporte para que muchos obreros de la construcción se desplazaran con ella hasta la obra. La llegada del 600 supuso un golpe mortal para muchas fábricas de motos españolas. Derbi, que ya en 1957 había producido la 350, la primera moto española que realmente funcionó, decidió refugiarse en el ciclomotor. En el indispensable libro «Historia del Motociclismo en España» se habla de la Derbi Antorcha como: «Ciclomotor duro y poco bebedor, y desde luego nada amigo de visitar los talleres... ».

En 1969 la Derbi Antorcha

costaba 11.450 pesetas (68,82 euros) y si iba equipada con cuentakilómetros el precio subía hasta 11.950 pesetas (71,82 euros). Estos precios, con la mentalidad de ahora, pueden parecer ridículos pero no debemos perder de vista que, por ejemplo, el salario mínimo legal mensual en 1969 era de 519 pesetas (3,12 euros).



El ciclomotor se podía utilizar sin ningún tipo de permiso