

Santi Herreros “ El Rubio volador”

Piloto Oficial LUBE y Bilbaino de Corazon

Todos los 17 de junio un grupo de incondicionales, rinde visita a su memoria en el cementerio de Derio donde descansan sus restos.

Santi Herrero ha pasado a la historia del motociclismo español como el primero de los nuestros que luchó por un título “grande”, sin complejos. Junto a OSSA formó un binomio inolvidable, un equipo ganador que sólo pudo ser batido por la fatalidad. “No digas que fue un sueño” es una novela de Terenci Moix que obtuvo el Premio Planeta en 1986.



A Santi lo perdimos una mañana de primavera de 1970, calurosa como pocas se recuerdan en la Isla de Man. Allí, disputando su tercer Tourist Trophy, la carrera que le había embrujado casi hasta la obsesión, encontró la muerte al caer en la fatídica milla trece, en Cronk Urleigh, antes de llegar a Kirk Michael. Santi vivió una pasión desmedida por esta carrera que terminó costándole la vida.

El Mountain Course le enamoró de tal manera que llegó a lucir una camiseta con el mapa de la isla y su recorrido, y en su casa, su dormitorio estaba adornado con algún recuerdo pintoresco procedente del TT. Pero el Tourist Trophy, ya lo sabemos, nunca ha sido una prueba gentil ni misericordiosa, no ha tenido miramientos ni con sus mejores hijos, y como a tantos, devoró a Santi sin la menor piedad.

Sus orígenes

Por su residencia bilbaína, muchos creen que Santi Herrero era vasco, pero nació en Madrid y se crió en el barrio de Retiro. Apasionado de las motos desde la más tierna infancia, Santi comenzó a trabajar de aprendiz en un taller de Vallecas con sólo doce años, y allí fue donde aprendió a montar en moto. No sólo le gustaba montar en moto, también se interesó por la mecánica. Muchos lo recuerdan como un muchacho abierto y alegre, estudioso y responsable. Tuvo la fortuna de caer en las manos de Gabriel Corsín, por entonces piloto de MV Avelló, quien le enseñó el oficio y el mundo de las carreras, y le animó a seguir sus estudios. Santi se aplicó, compaginando trabajo, carreras, y estudios nocturnos de delineante proyectista, dando a su carrera de piloto, todavía en ciernes, un activo más.

Corsín no tardó en ver que Santi tenía talento para ir en moto, y logró encauzar la carrera deportiva del Santi, que se estrenó en competición en 1960 nada más cumplidos los 18 años. El arranque fue difícil, y no con pocos sacrificios logró adquirir una Bultaco Tralla 101. En 1961, corriendo en el Retiro de nuevo sobre su Tralla, fue cuando Corsín puso en práctica sus buenas artes. Le presentó a Luis Bejarano, patrón de Lube, y éste, tras verle en pista -Herrero fue segundo en el Premio de Primavera-, le ofreció trabajo en el departamento de carreras y una moto oficial. No se lo pensó dos veces. Dejó Madrid y se instaló en Baracaldo, donde se encontraba la fábrica.

A Bilbao con Lube



Los pilotos de la marca vizcaína eran César Gracia y Manuel Esteban, y en su trabajo en el departamento de carreras Santi coincidió con el ingeniero Hermann Meier, de quien adquirió mucha experiencia en el sistema de admisión por válvula rotativa.

Estuvo vinculado a Lube hasta finales de 1965. A pesar del empeño del empresario vasco, las motos no eran suficientemente competitivas frente a las Bultaco, que en aquellos años tenían en pista a un talento llamado Ramón Torras.

A pesar de las dificultades económicas, que terminarían provocando el cierre del departamento de competición en 1965, y el cese de la actividad de la propia fábrica poco después, Herrero supo sacarle partido a las Lube. Fue tercero en 125 en 1964 -el título fue, obviamente, para Torras y Bultaco-, y al año siguiente, pese al cierre de la fábrica, Bejarano le cedió todo el material de competición, pero a pesar de ser excesivamente frágil y desfasado en comparación con la Bultaco TSS, la referencia de la época, Santi supo sacarle todo el partido y se proclamó subcampeón tras José Medrano, convertido en el hombre fuerte de Bultaco tras la muerte de Torras en una carrera insignificante en Comarruga (Tarragona).

Salir del paso

Pero la temporada 1966 no tenía buenas perspectivas. Como pudo se las apañó para salir del paso, con motos prestadas, a veces una TSS y en ocasiones una Tralla. También desempolvaba las Lube, y con motivo de una carrera que realizó en Guernica, donde fue tercero tras las OSSA 230 de Carlos Giró y Luis Yglesias, recibió una llamada de la fábrica.

No tardaron en llegar a un acuerdo, realizando su primera carrera a finales de 1966 en Sevilla. Eduardo Giró, hijo del fundador, un joven ingeniero que había completado el doctorado en ingeniería con el proyecto de un motor monocilíndrico “dos tiempos” de

válvula rotativa, necesitaba un piloto profesional que supiera sacarle todo el partido al propulsor. Herrero llegó a OSSA en el momento oportuno, y Giró siempre reconoció que los conocimientos técnicos de Santi también fueron claves para el buen desarrollo del proyecto.

En 1967, corrió con la 230 mientras desarrollaba la nueva moto. Pero su rendimiento fue superior a lo que cabría esperarse, porque ganó con autoridad el Campeonato de España de 250 y se adjudicó también el Trofeo Presidente 250. Mientras, las pruebas con el nuevo motor sobre el chasis de la 230 resultaron impresionantes: era muy potente, pero se necesitaba un bastidor capaz de soportar semejante potencia. Y así se tomó la decisión de construir un chasis monocasco en chapa de magnesio, que llegó casi a escondidas procedente de Estados Unidos.

Sus comienzos con OSSA

El entusiasmo de Santi, que confiaba ciegamente en las posibilidades del motor, contagió a OSSA. En 1968, la moto estaba terminada y comenzaron las pruebas. Debutó en Alicante, en la prueba internacional que se disputaba en el circuito Vistahermosa, y aunque no pudo terminar, Santi pudo medirse con las Yamaha V4 oficiales de Read e Ivy, y las mejores máquinas de la época, puesto que la prueba de Alicante fue una carrera que siempre gozó de excelentes inscripciones.

Santi estaba decidido a ir al Mundial, pero OSSA no estaba para gastos. Consiguió convencer a la fábrica de que le dejaran la moto, y al volante de la modesta furgoneta de la fábrica, se marchó solo a Nürburgring. Fue sexto, un éxito sin duda.

Sus resultados fueron a más carrera tras carrera, y aunque OSSA no estaba para grandes gastos, Herrero siguió yendo solo a las carreras, en alguna ocasión con Giró pagando de su propio bolsillo: se retiró en Montjuïc, fue séptimo en el TT, sexto en Assen, quinto en Spa con el semimanillar izquierdo roto...

Se tuvo que imponer una parada por cuestiones económicas, pero regresó a la acción en la última carrera, Monza, y allí fue tercero. Sólo pudieron con él Read e Ivy. Esa colección de resultados le permitía terminar el Mundial en séptima posición, y además volvió a ganar el Campeonato de España de 250.

OSSA y Herrero, inseparables

Los resultados de Santi terminaron por convencer a Manuel Giró, padre de Eduardo y propietario de OSSA, y la fábrica decidió involucrarse de lleno en el Mundial de 1969 con el objetivo de ganar el título. Compró un SEAT 1500 "pick up" para transportar la moto, y Santi contaría con la asistencia del propio Eduardo Giró y de un mecánico, Esteban Oliveras.

El arranque no pudo ser mejor: Herrero ganó la primera prueba, en el Jarama, en el estreno del circuito madrileño como escenario mundialista, un día lluvioso y desapacible en el que apenas hubo un puñado de aficionados. El desenlace de aquella temporada fue extraordinario. Se tuvo que retirar en Hockenheim (encendido), pero ganó en Le Mans, fue tercero en el TT -colocándose ahí líder del campeonato- y Holanda, y volvió a ganar en Spa.

Su triunfo en Bélgica fue sencillamente sensacional, porque se trataba del circuito más rápido del campeonato, y allí la OSSA ganó a una media de 189,8 km/h. No está nada mal para tratarse de una monocilíndrica... Y una semana después, Herrero era segundo en Sachsenring. Era el sólido del Mundial, con veinte puntos de ventaja sobre Andersson, superado el ecuador del campeonato, y además había comenzado a correr en 50 con una Derbi de fábrica como apoyo a Ángel Nieto, siendo segundo en Spa y Sachsenring, donde Nieto logró su primera victoria en el Mundial.

Mala racha

Pero la segunda mitad de la temporada fue un desastre. En Brno la gasolina checa de baja calidad provocó una rotura cuando lideraba holgadamente la carrera. En Imatra se enfrascó en una lucha cuerpo a cuerpo con Pasolini y los dos se cayeron, aunque Santi pudo levantarse y terminar sexto. Seguía siendo líder. Y en el Ulster se fue de nuevo al suelo cuando disputaba la victoria a Carruthers, y se rompió la muñeca izquierda. Aún quedaban dos carreras, pero Santi llegaba lesionado. En Imola los médicos no le querían dejar salir. Santi aguantó con entereza la prueba a la que le sometió el médico del circuito: un fuerte apretón de manos. Cuando dejó la clínica, con la aprobación médica, casi se desmayó del dolor, pero ni abrió la boca. Corrió con un fuerte vendaje y terminó quinto. Las cosas se habían puesto en su contra, pero aún tenía posibilidades.

La última carrera fue en Opatija (Yugoslavia), un peligroso circuito urbano al borde del mar. Valiente, como siempre, Santi salió en cabeza y mandó en la carrera, hasta que la lluvia hizo acto de presencia. Pisó una raya de pintura y volvió a caer, violentamente, rompiéndose de nuevo la muñeca, y haciendo añicos su sueño. Carruthers ganó y se proclamó campeón.

La decepción sufrida por el desenlace de 1969 no desanimó ni a Santi ni a OSSA. Mantuvieron la misma mecánica que tan buen resultado había dado en las dos temporadas previas. Herrero y OSSA estaba decididos a que el título fuera suyo.

La desaparición de las motos pluricilíndricas, como las Yamaha V4 o la Benelli cuatro cilindros con la que Carruthers ganó el año anterior, dejaron como competencia de la OSSA una legión de Yamaha TD2, varias MZ e incluso alguna Aermacchi de aire. En el viejo Nürburgring, Herrero tuvo que retirarse por avería cuando lideraba la carrera. En Le Mans, ganó Rodney Gould, pero Santi fue segundo y marcó la vuelta rápida de carrera.

Y en Opatija cerró cuentas con el pasado. En el mismo escenario donde fue derrotado en 1969, Herrero logró una clara victoria sobre Andersson, convirtiéndose de nuevo en líder del Mundial. La siguiente cita, dos semanas después, era el Tourist Trophy.

Su adiós en el Tourist Trophy

Para Santi, el TT era la carrera más importante del mundo. “El TT es la gran prueba. Para mí vale como todo un campeonato”, dijo el año anterior tras terminar tercero. Y con ese ánimo afrontó la prueba de 1970. Fue una edición que muchos recuerdan por el excesivo calor de aquellos días, y también por su siniestro balance, ya que allí perdieron la vida nada menos que cinco pilotos a lo largo de las dos semanas de entrenamientos y carreras.

Santi corrió con todas sus fuerzas, quizás por encima de sus fuerzas. Compartió salida con Jack Findlay (en aquellos días salían de dos en dos), y tras dos vueltas, en el primer repostaje, se encontraba quinto. En la tercera sufrió una caída leve en Braddan Bridge, en la que se le rompió la cúpula del carenado, pero se levantó y siguió adelante, recuperando terreno.

En la cuarta era cuarto tras Carruthers, Woods y Gould. Pero en la quinta Woods tuvo problemas técnicos y se retrasó, siendo superado por Santi en la sexta, cuando éste ya rodaba tercero. Era el último giro al Mountain Course, y Woods consiguió ponerse a rueda de Santi en Glen Helen, poco después de superar la milla nueve. En Cronk Urleigh, la milla trece, la OSSA derrapó en una rápida de izquierdas; Woods intentó una trayectoria evasiva, pero no pudo evitar el choque y ambos rodaron violentamente por el suelo, quedando tendidos, malheridos, tras la casa Westwood: Woods con las dos clavículas y un tobillo rotos; Herrero quedó inconsciente, con múltiples lesiones. Se le evacuó rápidamente al hospital Nobles de Douglas, pero dos días después falleció.

Una semana después, el 17 de junio, fue enterrado en el cementerio de Derio (Vizcaya). Desde entonces fieles incondicionales de Santi se reúnen en esa fecha para rendirle homenaje con una sencilla y modesta visita. Su empeño les llevó a colocar un ramo en la milla trece en el centenario del TT, y a conseguir colocar una placa en su recuerdo en el Memory Wall del Tourist Trophy.

OSSA quedó conmocionada de tal manera por la tragedia que se retiró de la competición, y no volvió a realizar motos de Gran Premio. La fantástica 250 monocasco monocilíndrica de válvula rotativa no volvió a los circuitos. Pasarían catorce años antes de que un piloto español volviera a ganar un Gran Premio (Sito Pons, Jarama 1984), y 18 hasta que, por fin, un español (Sito de nuevo) fue campeón del mundo de 250, el ansiado sueño de Santi, aquello que no fue una utopía ni una aventura.