

Santiago Herrero: Campeón sin corona

Trajo de cabeza al Mundial de 250. Disputó el título a las Benelli y Yamaha oficiales. Rozó la gloria con la singular Ossa monocasco. Sólo la audacia y el destino le privaron del trono. Estaba llamada a ser uno de los -grandes-, pero el Tourist Trophy se llevó al audaz campeón sin corona.

El TT es la gran prueba. Para mí, vale como todo un campeonato; es la reválida para los ases, reveló Santi Herrero en 1969 cuando se encaramó al tercer peldaño del podio de la isla de Man en compañía de Frank Perris y Kel Carruthers.

CARLOS DOMÍNGUEZ

Publicado el martes 01 de mayo de 2012



Por aquel entonces, el **Tourist Trophy** ya estaba considerado circuito de alto riesgo. La estadística de **accidentes** mortales no cesaba y algunos grandes pilotos -no británicos- preferían soslayar el **TT**.

Los equipos oficiales respetaban esa decisión; el **TT** no era determinante porque para el campeonato contaban la mitad más uno de los resultados obtenidos en las carreras programadas.

Aquel año, **1970**, se tomarían en cuenta los siete mejores resultados de cada **piloto** - quedaban cinco para el descarte-. Pero Santi sabía que en la elite de pilotos

mundiales, un triunfo en el Tourist Trophy tenía especial reconocimiento entre ellos.

Ganar el TT era más, mucho más que ganar un **Gran Premio. También** se ganaba un exclusivo respeto privativo. Y Santi quería demostrarles a todos ellos que él también era capaz de ganarles en **-la Isla-**.

Recuerdo cuando, un año antes, corrió por primera vez el **TT**. En aquel tiempo tuve mucha relación con Santi con motivo de sus estancias en Barcelona.

Al anochecer, solía frecuentar el bar Casa Tejada -lugar de encuentro del ambiente del motor barcelonés- con Carlos Giró, Luis Yglesias y Eduardo Werring (de Ossa).

En la primavera del '68 estaba muy ilusionado por correr el **Tourist Trophy**, así que un mes antes de la carrera viajó en solitario a la isla de Man, donde el importador de Ossa había desplazado una 230 de calle para que pudiera rodar y aprenderse el largo y muy difícil circuito.

Tras un par de días de dar vueltas por las carreteras de la isla que configuran los

60 km del **circuito -empezaba a** memorizar algunos tramos- se enteró que había estado girando ¡en sentido contrario!.

Nos lo contó entre risotadas al regreso de las tres semanas que estuvo quemando gasolina por la isla.

Regresó tan ilusionado de su estancia en Man que, con frecuencia, vestía una camiseta con un gran dibujo del perfil del circuito y los míticos nombres de sus curvas: **May Hill, Quarter Bridge, Ballacraine, el famoso salto de Ballaugh Bridge**, el ángulo de Ramsey Hairpin, Bungalow, Creg-Ny-Baa...

Cuando le preguntaban por la camiseta, señalaba hacia el pecho y afirmaba muy convencido : ¡Yo ganaré aquí!

Pero el destino le deparó todo lo contrario...



Aprendiz con Gabriel Corsín

La afición por las motos le llegó de niño y de **forma casual**. Nacido en el seno de una modesta familia madrileña, precisamente un dos de mayo (**1942**), se vio obligado a compartir colegio con trabajo.

A los doce años empezó a trabajar de machaca en un **tallercillo de Puente de Vallecas** que dos años después cerró sus puertas. Le gustaban las motos y la mecánica, era mañoso y trabajador.

Con este escueto bagaje, buscó nuevo trabajo y tuvo la suerte de recalar en el taller de Gabriel Corsín, piloto **oficial MV Agusta/Avello**, auténtica institución del motociclismo madrileño.

Había dado con el sitio adecuado para encarrilar su futuro: **Corsín** sería su protector y promotor, que se lo llevaba de mecánico a sus carreras, le enseñaba el oficio, lo educaba y trataba como a un sobrino.

-Mi tío siempre nos dio el mismo trato, le quería como a uno más de la familia- -recuerda Luís Torres Corsín, un año mayor que Santi y durante varios años su compañero en el taller del **famoso piloto, hermano de su madre-**

-Siempre se lo llevaba a las carreras; era **serio, trabajador** y muy buen mecánico, además de persona jovial, simpática, extrovertida... se hacía querer.

Mi tío le aconsejaba que estudiase, que le serviría para el futuro aunque lograra triunfar en las motos. De todas formas siempre le ayudó con mucha ilusión a preparar las **motos** con las que corrió mientras estuvo trabajando en su casa-.

Voluntarioso, aplicado, sensato y sacrificado, compartía trabajo con afición y estudios. Obtuvo la graduación de **bachillerato elemental** y a continuación cursó estudios

nocturnos de delineante proyectista; tenía muy claro que su vida iba a transcurrir en el mundo de las motos.

Su ilusión era ser piloto y Corsín le dejaba probar sus motos, incluso llevó la MV oficial, y pronto se dio cuenta que aquel joven tenía madera. -Enseguida mostró sus buenas cualidades de pilotaje- **-explica Luís Torres Corsín-** -era rápido y valiente, se metía en las curvas con mas decisión que nadie.

En aquellos tiempos era habitual ir a -picarse- a **Galapagar** y Cruz Verde; también iba Angel Nieto y otros que empezaban a correr. Con Santi no podía nadie-.



Con Derbi y Bultaco trucadas

Entre la clientela de Gabriel Corsín había lo más selecto de Madrid y citamos al gran Javier Ortueta, a Luis Soriano -futuro presidente de la RFME- y a Jorge de Bagratión, personajes que de una u otra forma intervinieron en los inicios de **Herrero**.

Los dos primeros, junto a Corsín, salían en moto por las carreteras de la sierra llevándose a Santi para enseñarle y corregirle.

El Príncipe de Bagratión -futuro campeón automovilista- hacía sus pinitos en **moto** y le prestó su Derbi Gran Sport 4 velocidades para su debut en competición. Eso sucedía en 1960, con 18 años recién cumplidos.

Prepararon la Derbi en el taller de Corsín y corrió una carrera provincial con escaso éxito.

La diferencia de potencia entre su moto de calle **-trucada-** y las de competición era enorme, más no por ello desistió y siguió participando en carreras locales, donde le solían doblar una o dos veces.

Le dolía, porque sabía que era más rápido que otros pilotos con motos más potentes, pero insistía con tenacidad: quería competir, foguarse, aprender, progresar...

Y ese progreso pasaba inexorablemente por una **Bultaco Tralla 101**, la moto más deportiva de la época. Con muchos sacrificios, abnegaciones y préstamos, se hizo con una Tralla que pasó directamente al taller de Corsín para la preparación.

En un principio disputó algunas carreras locales y en verano se aventuró por los circuitos urbanos del calendario nacional: Palencia (8º), Lugo (5º), Cádiz (9º) Jerez (9º) y en octubre, el **XIIII Premio Internacional de Otoño** en el madrileño circuito del Retiro, su primera carrera -grande-.

Participó en 125 Sport Nacional y en 125 Internacional. Una la ganó el inalcanzable Ramón Torras compartiendo podio con el italiano Franco Farné (Ducati-Mototrans) y César Gracia (Lube Renn) su futuro compañero de marca. Santi cruzó la meta a rebufo de Torras ... ¡acababa de doblarle! Fue undécimo.

En la carrera internacional mejoró el resultado (8º) pero también fue doblado por el vencedor, John Grace y la Bultaco TSS oficial, que había dejado atrás a las Ducati-Meccánica de Farné y **Guiseppe Vincenzi**.

Unos días después, corría el XI Premio Internacional del Pilar en el parque de **Zaragoza (8º)** y al término de aquella temporada se proclamaba sub-campeón de Castilla de Velocidad.



El Retiro, Corsín y Lube

La primera carrera importante de la temporada era el **Premio de Primavera de Madrid**, en el parque del Retiro. Gabriel Corsín acompañaba a su protegido, le asistía técnica y deportivamente con la intención de -colocarlo- en alguna fábrica.

Bultaco tenía un equipo completísimo con **John Grace, Ramón Torras y Paquito González** y era difícil hacerle un sitio a pesar de que estuvo en tratos con F.X. Bultó.

Montesa, más modesta, corría con las Brío 110 -Monotubo- en manos de los hermanos Sirera y de un incipiente José M^º Busquets. Lube alineaba sus veloces pero irregulares Renn 125 con el rápido **César Gracia y Manuel Esteban**.

Era difícil encontrarle un sitio, pero Corsín tenía muy buena amistad con Luis Bejarano -patrón de Lube- desde sus tiempos como piloto de la marca. Durante los entrenamientos, Gabriel se llevó a pie de pista a **Bejarano** para mostrarle a su pupilo.

En carrera, **Herrero** tuvo una magnífica actuación y se clasificó segundo. A Don Luis le gustó la actuación de aquel joven rubio de cara aniñada que era todo su arrojo y le ofreció un contrato para trabajar en el departamento de carreras y correr con su equipo oficial. Santi no se lo pensó dos veces y se trasladó a Baracaldo.

Luis Bejarano lo recibió como a un hijo, lo alojó en su casa y le instruyó en los secretos de los dos tiempos.

Prosiguió aquella temporada pilotando las **Lube junto a Cesar Gracia** y Manuel Esteban y desarrollándolas en Baracaldo al lado del ingeniero alemán Hermann Meier, que estaba diseñando/construyendo un motor con admisión rotativa.

Durante este período, **Herrero** aprendió mucha técnica de -dos tiempos- y del sistema de admisión Zimmerman que posteriormente le fue de enorme ayuda para el desarrollo y reglaje de la **OSSA 250** que le catapultó a la fama mundial.

-Además de ser un extraordinario piloto, Santi tenía amplios conocimientos técnicos- - explica Eduardo Giró, el ingeniero que diseñó la OSSA monocasco-; -fue de gran ayuda durante la fase de **desarrollo y también** para la puesta a punto en las carreras; era un excelente mecánico.

Cuando en 1968 corrió los primeros **Grandes Premios**, se fue él solo a las carreras, nadie le acompañaba ni ayudaba, se lo hacía todo él solito: conducir la furgoneta, descargar, cambiar desarrollos, carburaciones, entrenar, conocer y aprenderse los circuitos y correr la carrera sin una triste pizarra.

Así y todo, consiguió muy buenos resultados que nos animaron a seguir seriamente el Campeonato del Mundo de 1969, un título que se escapó por muy poquito-.

Aunque era madrileño, Santi se sentía bilbaino de adopción, estaba orgullo de vivir integrado en Bilbao. De la mano de Luis Bejarano, patrón de Lube, se introdujo en aquella sociedad.

Al término de la temporada deportiva se reincorporó al departamento de carreras de la fábrica y a la vida cotidiana de su querido Bilbao, donde echó raíces. Se sentía bilbaíno de adopción, estaba orgulloso de vivir integrado en **Bilbao**.

De la mano de Luis Bejarano se introdujo en aquella sociedad y por talante propio se ganó su afecto y fue integrado como un paisano más.

Corría bajo los colores de la Peña Motorista Vizcaya, estaba absolutamente identificado con **aquella tierra** y se le atribuye haber expresado este deseo: -Si alguna vez me ocurre algo, por favor, que me entierren en Bilbao-.



Las peleas con Ramón

Torras y el declive de Lube

A mediados de los sesenta, el sector de la motocicleta estaba atravesando una de sus periódicas crisis.

Los pequeños fabricantes tenían dificultades financieras y varias marcas desaparecieron -**Lube fue una de las afectadas**-.

En 1965, Bejarano -muy a su pesar- se vio obligado a abandonar las carreras y cerrar el departamento de competición para reducir gastos, pero cedió a Santi todo el material existente y le concedió autorización para preparar sus motos en el propio departamento.

Santi volvía a ser un piloto **privado**, bajo sus recursos, pero con el soporte técnico de la fábrica, una prevenda indispensable para mantener en activo las delicadas Lube.

Así pues, **1964 fue** el último año activo del equipo de fábrica, un año absolutamente dominado por Ramón Torras y las Bultaco oficiales.

Ese mismo año, Santi hizo sus primeras salidas al extranjero. El debut extra-fronteras fue en Pau (Francia) pero la Lube manifestó todavía más sus carencias y quedó diluida en **mitad del pelotón**.

También corrió en Módena la clásica carrera del día de **San José**, que precisamente ganó Torras en una de sus épicas italianas; **Herrero** fue décimo.

La temporada -65 le fue adversa, las roturas se sucedían, el **material era frágil y vetusto**.

La 125 de válvula rotativa apenas lograba terminar una carrera, pero Santi no disponía de otro material y perseveraba en el intento.

Por si ello fuera poco, todavía le quedaba humor para liarse con un **proyecto** asaz ambicioso: unir dos motores Lube 125 **cc** de válvula rotativa para hacer un **bicilíndrico** de 250 **cc**.

Las pocas veces que logró hacerlo funcionar con cierta corrección, se **mostró muy**, muy rápido, y eso le mantenía vivas las esperanzas y la ilusión para seguir trabajando en él aunque fuese malviviendo.

La llamada de OSSA

Para la temporada de 1966 ya no podía **seguir** manteniendo las Lube en activo y decidió arrinconarlas. Buscó alternativas sin resultado y recurrió a motos prestadas para seguir en activo.

Uno le dejaba una TSS, otro una Tralla 101 y de vez en cuando todavía desempolvaba una Lube para correr alguna carrera de compromiso, como la de Guernica, en la que finalizó tercero detrás de las dos **OSSA 230 de Carlos Giró y Luis Yglesias**.

Esta carrera y el resultado obtenido le resultaron providenciales para su futuro inmediato.

Eduardo Giró había preparado un motor de 230 **cc** derivado del **175 SE** para hacerlo correr en circuitos con sus primos Carlos y Luis.

Los resultados fueron sorprendentemente buenos: con el cambio de cuatro velocidades, el **chasis** de serie y un plato de doble leva en el tambor delantero estandar, se peleaban y ganaban a las Bultaco de fábrica de José Medrano y Ramiro Blanco.

Eduardo se planteó correr asiduamente el campeonato de España con la intención de ganarlo y, para lograrlo, necesitaba un piloto profesional con dedicación exclusiva, pues sus primos corrían por simple hobby. Les expuso sus intenciones y les consultó acerca del panorama que había en los circuitos.

Le hablaron de **Herrero** y de la carrera que había hecho en Guernica unas semanas antes. Eduardo se puso en contacto con Bejarano, buen amigo de su padre -Manuel Giró- con quien había corrido antes de la guerra, y le planteó la situación.

Evidentemente, Don Luís se deshizo en loas para Santi y los puso en contacto.

Al día siguiente, **Herrero** se presentaba en la fábrica de la **Zona Franca** de Barcelona dispuesto a lo que fuera. Hablaron del proyecto, del calendario, de los objetivos y decidieron hacer una prueba en la última carrera del año, en Sevilla.

No ganó, pero estuvo con los del grupo **delantero** y pudo medir las posibilidades de la moto para enfrentarse al equipo oficial Bultaco como aspirante al título español de 250 **cc** del año siguiente. Así se lo manifestó a Eduardo Giró y firmaron el primer contrato.

La temporada '67 fue fructífera para esta nueva coalición: ganaron cinco carreras y Santi se proclamó campeón de España con la 230 **cc** 4 velocidades.

También fue vencedor del Trofeo Presidente **250 cc**. Acababa de romper el largo monopolio de Bultaco, marca con la que estuvo en tratos que nunca acabaron de cristalizar.



Entre tanto, Eduardo - **-El Técnico-**, como le llamaban sus primos- había desarrollado un motor enteramente nuevo que había diseñado en 1964 como trabajo del doctorado en ingeniería que obtuvo a los 23 años.

Era el famoso válvula rotativa de un cilindro que sorprendió y convulsionó el Continental Circus en el bienio 69-70. En un principio lo instaló en un **chasis** de tubos derivado de la 230 que no soportaba la potencia del nuevo propulsor y se retorció como una culebra.

Los pilotos que la probaron (**Petrus Millet, Carlos, Luis y Salvador Cañellas**) coincidieron en el diagnóstico: potencia impresionante, algo jamás visto, pero moto inconducible.

Santi, que tenía sus miras puestas en el **Mundial**, vio las posibilidades de aquel motor si se montaba en un **chasis** adecuado.

Así se lo confió a Eduardo y pocos meses después, en pleno invierno, **hicieron** las primeras pruebas con el inédito **chasis** monocasco de chapa de magnesio, traída a escondidas de EEUU.

Solo en Nurburgring -1968-, sin conocimientos de idiomas ni ayuda, Santi se las compuso como pudo para correr... ¡a la española!

Fue un frío atardecer de febrero en una solitaria carretera militar periférica al aeropuerto de Barcelona, muy cerca de la fábrica OSSA. Allí acudí con Mario Chavalera, director de la revista mensual Fórmula donde inicié la profesión de periodista.

En un largo tramo recto, encontramos a Eduardo Giró, Esteban Oliveras, **Santi Herrero** y una extraña moto de chapa: era la monocasco.

Santi no cesaba de hacer recorridos arriba y abajo, siempre a fondo, pasando una exhaustiva -esse- que ponía a prueba la estabilidad.

El diagnóstico era contundente: donde el **chasis** de tubos flexaba, éste pasaba **rígido y decidido**.

Eran las últimas pruebas antes de viajar aquella misma semana a la primera carrera del año: Alicante -Vistahermosa, un peculiar trazado que utilizaba la carretera nacional y la sinuosa carretera del acantilado.

Allí debutó la monocasco frente a buena parte de la elite mundial: Phil Read y Bill Ivy (Yamaha 250-4), Ralph Bryans (Honda 250-2) Bruno Spaggiari (Ducati-Desmo), Gilberto Milani (Aermacchi), **Jack Findlay y Ginger Molloy (Bultaco-TSS)** y nuestros españoles Nieto, Cañellas, Medrano, Blanco...

No fue un debut brillante; la suspensión oleoneumática ideada por Giró y fabricada por Telesco no estaba a punto -en realidad nunca lo estuvo- y los **frenos** -los mismos doble leva de la **230-** desfallecieron a la potencia del motor de válvula rotativa (42 CV a 11.500 rpm), y en la vuelta catorce abandonó.

Pero las primeras **impresiones** habían sido muy positivas; Santi había podido contrastar las posibilidades de la nueva y revolucionaria OSSA .

El Mundial en solitario

En Alicante, excepto las Yamaha-4 oficiales, ninguna otra moto era más rápida que la **OSSA** y el bastidor tenía un comportamiento extraordinario cuando la avanzada suspensión trasera funcionaba correctamente.

Santi insistió a Eduardo Giró que le dejara probarla en el **GP de Alemania en Nürburgring**. Era el primero del año -68 y se disputaba en el circuito corto -Sudschleife- de 7.750 m, lo que facilitaba el aprendizaje de la pista.

Pero la situación sectorial y económica del momento no estaban para grandilocuencias ni gastos extraordinarios.

A pesar de ello, Santi estaba decidido a ir al Mundial a cualquier **precio y propuso** irse él solo con la vetusta furgoneta Ebro de la fábrica.

Solo en Nürburgring, sin conocimientos de idiomas ni ayuda, se las compuso como pudo para hacer los entrenamientos, afinar carburación, cambiar desarrollos, aprender el circuito y correr la carrera sin pizarra... ¡a la española!, con gallardía y determinación.

Así era **Santiago Herrero** y así hizo todos los **GP** que corrió aquel año.

Cruzó la meta en sexta posición, a una vuelta de **Bill Ivy** y de la inalcanzable Yamaha-4 que, con más de 60 CV se paseaba por la pista en ausencia de las recién retiradas Honda y Suzuki.

Fue su forma de expresar su protesta a la nueva reglamentación **FIM** que limitaría el número de cilindros y de relaciones de cambio en **1970**, una decisión que abría nuevos horizontes a los fabricantes modestos, beneficiaba a los españoles y en especial a Derbi. A la sazón, el presidente de la FIM era el español Nicolás Rodil del Valle.

Herrero regresó ilusionado a Barcelona, se traía el primer punto del **Mundial**, estaba esperanzado para el GP de España en Montjuïc, que se disputaba dos semanas después.

En OSSA empezaban a creer en aquel **proyecto y Eduardo** seguía confiando en su revolucionaria suspensión oleoneumática como un avance determinante para disponer de mejor estabilidad que todas las demás motos del Mundial.

Pero ese -sistema- le amargó la carrera en el revirado Montjuïc, el escenario que se presentaba idóneo para acortar diferencias ante el derroche de caballería de las Yamaha de **Read e Ivy**.

El oleo neumático no logró funcionar correctamente en todo el fin de semana y Santi debía conformarse con el 5º lugar en la parrilla entre las Bultaco TSS de Ginger Molloy y de Salvador Cañellas, además de la veloz **MZ-2 de Heinz Roser entre medio**.

En carrera, Santi salió primero y se escapó de **Ivy**, pero este ya lo alcanzó en San Jorge y lo pasó frente a boxes.

Read, que salió mal, en la segunda vuelta lo adelantó y se fue a por Ivy llevándose a Santi a su estela durante tres vueltas, el tiempo que funcionó la suspensión.

La estabilidad empeoraba vuelta a vuelta, iba **dando meneos por doquier** y pasaba la rápida curva de San Jorge con impresionantes bailoteos que hacían clamar al público.



La **OSSA** se había vuelto inconducible y en la décima vuelta le tiró al suelo en la Font del Gat.

Eduardo Giró vio las posibilidades de su moto y decidió atajar los problemas con la sabia decisión de volver a los componentes habituales de la época, y así lo recuerda: - En **Montjuïc** sacamos buenas conclusiones.

Por una lado comprobamos que la suspensión oleoneumática era muy eficaz pero frágil y difícil de reglar.

Por otro, nos dimos cuenta que la moto tenía mucho potencial -seguir a las Yamaha-4 con veinte caballos más que la nuestra era un dato muy interesante-.

Fuimos al circuito de Albi (**sur de Francia**) y probamos la moto con amortiguadores convencionales Girling, horquilla Ceriani y freno delantero Oldani.

Era lo mejor de la época y funcionó de maravilla. La moto se comportaba muy bien, **Herrero** tenía muy buen paso por curva y hacía unas inclinadas increíbles; valía la pena seguir probando en el Mundial-.

Un mes después, Santi volvía a encaramarse a la **Ebro**, esta vez con destino a la isla de Man. También estaba solo en su debut en el Tourist Trophy, aunque afortunadamente pudo contar con la asistencia del importador de OSSA, que participaba con una 230 Wildfire -era su nombre comercial en Inglaterra- en el TT Production Race, que ganó.

La carrera de 250 Lightweight era a una distancia de **364, 32 km** (6 vueltas al circuito de 60, 72 km), más del triple de un GP actual, y era indispensable detenerse al menos una vez para repostar: el célebre Pit-Stop del Tourist Trophy.

La carrera fue una pelea fraternal entre las dos **Yamaha oficiales de Ivy y Read**. Este rompe y Pasolini (Benelli 4-4T) hace segundo. Rosner (MZ-2) cubre el tercer peldaño del podio.

Más atrás se encontraba Santi **Herrero** rivalizando con otros cuatro pilotos británicos con mucha experiencia en el TT.

A lo largo de esa peculiar carrera en solitario, a ritmo de cronometrada, donde se corre contra el asfalto y contra sí mismo, se produjeron diversas caídas y roturas que situaron a Santi en el octavo lugar a poca distancia de John Cooper (Yamaha-2) en su penúltimo paso por la meta.

Advertido de ello por la pizarra del **importador**, forzó su ritmo y cruzó la meta ganando la séptima posición con una mínima ventaja de 16- ¡después de dos horas y media de carrera!

La actuación del desconocido español cautivó a la entendida afición británica. La prensa inglesa, conocedora y exigente, se deshizo en elogios y titulares con el destacado: Spanish Flyer del semanal **Motor Cycle News**.

La organización del **TT** le otorgó el premio -Debutante del año- ganado con indudable coraje y determinación. A partir de ahí se inició el despegue internacional del rubio madrileño que se decía bilbaíno a ultranza.

Del precario viaje a Holanda al primer podio en Monza

Los siguientes GP eran Assen y Spa-Francorchamps. **Herrero** anhelaba descubrir esos dos circuitos de enorme carisma en el campeonato y que se disputaban en semanas sucesivas.

Pero la situación **financiera en la fábrica** no estaba para alardes deportivos a pesar de la esperanzadora trayectoria que estaban llevando su moto y su piloto.

La actuación del desconocido español en el Tourist Trophy de 1968, el -Spanish Flyer-, cautivó a la entendida afición británica.

Pocos días antes de partir hacia Holanda, el viaje quedó en entredicho: -En **fábrica** estaban entusiasmados con los resultados que se obtenían- -explica Eduardo Giró- - pero una semana antes del viaje mi padre me dijo que hiciéramos un paréntesis y que después del verano ya veríamos como estaba la situación para proseguir.

Lo estábamos haciendo bien y yo me resistía a tener que abandonar, así que decidí pagar de mi bolsillo los costes del viaje. Era soltero, tenía pocos gastos y mucha ilusión por ver hasta donde podíamos llegar-.

La carrera volvió a ser un enfrentamiento de las dos **Yamaha oficiales**. Pasolini y Rosner eran comparsas solitarios y alejados de todos.

Pero a sus espaldas, un cerrado grupo se jugaba el 5º lugar y entre ellos estaba **Herrero**, que pudo con todos menos con la Yamaha-2 de Rodney Gould, que le precedió en la meta.

Con otro sexto lugar en el bolsillo, acudió al rapidísimo circuito de **Spa-Francorchamps**, donde las Yamaha-4 giraban a una media de 200 km/h.

La OSSA estaba en desventaja, pero se planteó la carrera para aprovechar rebufos y de esta forma estuvo disputando el tercer lugar a Gould con la peculiar

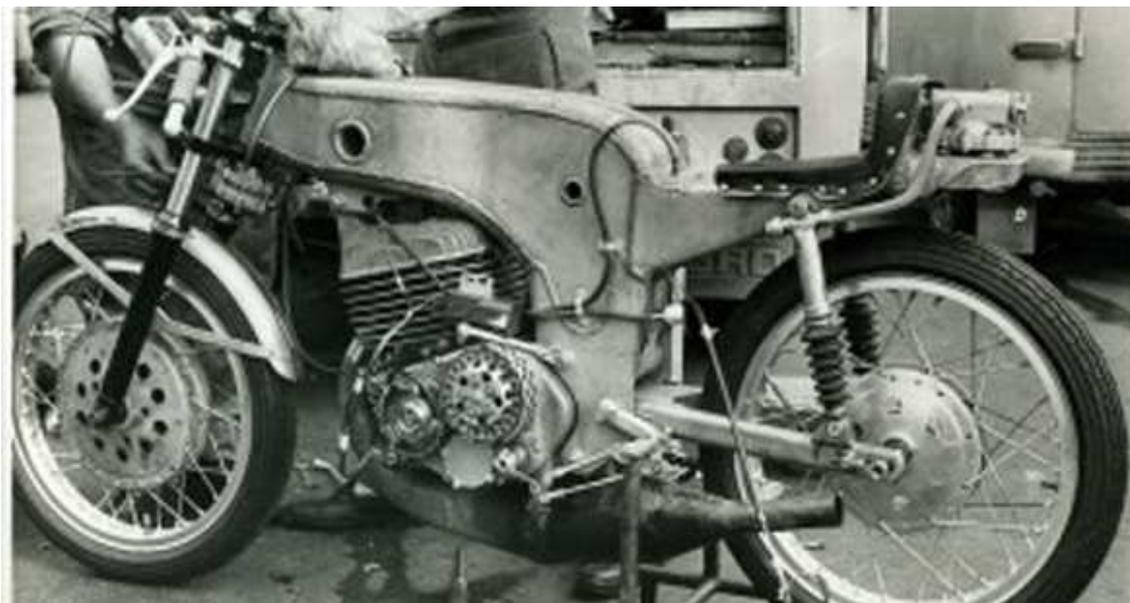
-Yamtaco- -motor Yamaha y **chasis** de Bultaco TSS- y a las **MZ** bicilíndricas con válvula rotativa de Heinz Rosner y Laslo Szabo, hasta que a media carrera rompió el manillar izquierdo.

Pero el corajoso **Herrero** no se dio por vencido: colocó el semi-manillar por encima de la tija de horquilla y agarrado a la barra de la suspensión continuó en carrera hasta cruzar la meta en una heroica quinta posición.

De regreso a Barcelona se decidió poner un paréntesis veraniego al Mundial y centrarse en las carreras del campeonato de España para ganar el título, lo que no les resultó nada difícil: Santi era inalcanzable para las Bultaco, ganó carrera tras carrera y se aseguró el título nacional.

En septiembre se disputaba el último Gran Premio del año en Monza y **Herrero** insistió mucho para correr en el mítico circuito del parque de la Villa Reale, otra pista muy rápida donde las bicilíndricas aplastaban a la monocilíndrica del trébol.

Séptimo en entrenamientos, podía aspirar a clasificarse entre los cinco primeros, pero el día amaneció lluvioso y haría falta algo más que potencia para un buen resultado y **Herrero** tenía ese diferencial a su favor. Habilidad y coraje no le faltaban.



Como ya era habitual aquel año, Read e Ivy se marcharon en solitario. **Walter Villa** se instalaba en tercer lugar con la velocísima bicilíndrica de admisión rotativa creada por su hermano Francesco y que inscribía bajo las marcas Montesa o Mondial en función de quien le patrocinase.

A sus espaldas, gran pelea entre Rosner, Gould, Braun y **Herrero**. El español marcaba territorio en los virajes más comprometidos (Lesmo y Parabólica) y aguantaba los rebufos en las largas rectas.

Todo dependería de cómo se sucedieran los hechos en la última vuelta sobre el asfalto húmedo. Pero no le hizo falta tomar riesgos de última instancia: Gould y Rosner rompían sus motores intentando descolgar al correoso español y a cuatro del final **Villa entró en box**.

Santi cruzó la meta en tercera posición y subía por primera vez a un podio del Campeonato del Mundo.

Acariciando el título mundial

En Monza puso broche de oro a su debut mundialista que culminó con el séptimo puesto del campeonato, su pasaporte para el año de la gloria.

La Ossa monocasco tenía mejor panorama por delante: Yamaha abandonaba oficialmente el **campeonato del mundo** y solo suministraría kits de potenciación para las TD (2 cil) competición cliente a sus pilotos privados Rodney Gould y Kent Andersson.

Las MZ seguían en la brecha con el mismo material y problemas de fiabilidad. Benelli reaparecía con su antigua cuatro cilindros totalmente remozada que Renzo Pasolini ya había pilotado ocasionalmente en el -68.

El campeonato estaba abierto y OSSA decidió tomárselo en serio y organizó un pequeño equipo con Esteban Oliveras -mecánico del departamento de prototipos y carreras de la fábrica- asistiendo a **Herrero** en los circuitos.

Adquirieron un Seat 1500 pick-up para desplazarse por Europa llevando moto y recambios a cuestas. Eduardo Giró se desplazaría a todas las carreras desde los entrenamientos.

El objetivo era el título mundial y no cabía dejar **ningún cabo suelto**, la competencia sería muy dura: con un cilindro se enfrentaban de tu a tu a motores de dos y cuatro cilindros sensiblemente más potentes.

Pero la ejemplar estabilidad de la **OSSA** y la audacia de Santi suplían las diferencias, incluso en circuitos rápidos, donde la avanzada aerodinámica del carenado y la zaga de la moto le permitieron mantener los rebufos, como sucedió en Spa-Francorchamps, donde dio una sorpresa mayúscula.

La clásica invernal de Alicante abría la temporada internacional y Santi barrió sin oposición.

El motor había sido ligeramente mejorado y el piloto estaba plenamente identificado con la moto; la eficacia del conjunto hombre-maquina había subido varios puntos.

El Mundial empezó en el Jarama. Correr en casa siempre es una ventaja, pero aquel día fue lluvioso y la carrera se disputó sobre la pista mojada.

Herrero y Pasolini se enfrascaron en un intenso duelo en delicadas condiciones de adherencia que acabó con el italiano por el suelo a cuatro vueltas del final. Kent Andersson fue segundo a 25- y **Borje Jansson entró 3º a 43-** con una recuperada Kawasaki ex-oficial.

Aquel mismo día, Santi debutó con la Derbi 50 **cc** como refuerzo del equipo oficial de Angel Nieto y Barry Smith. Su misión era restar puntos a los pilotos de Kreidler, principal rival de la marca catalana.



Herrero estuvo acosando al escapado Aalt Toersen hasta sufrir una caída. Nieto fue segundo a 14- del holandés, con quien se disputaría el título a lo largo de un campeonato en el que Santi tuvo mucho que ver y llegó a ser determinante para lograr el **objetivo de las -Balas Rojas-**.

Para 1969, y ante la retirada oficial de las marcas japonesas, el campeonato estaba abierto y OSSA decidió tomarse en serio el Mundial, organizando un pequeño equipo con Herrero, Giró y Oliveras.

El domingo siguiente se corrió el **GP de Alemania** en el rapidísimo Hockenheim.

La OSSA apenas lograba seguir a las bicilíndricas **Yamaha y MZ**, pero mantenía el tipo en la rápida curva del bosque y las acosaba en el revirado y técnico Motodrom, donde solía ponerse en cabeza y cruzaba la meta en primera posición.

Aquello podía ser el desenlace de otra victoriosa y heroica carrera, pero el encendido electrónico -eran los inicios de esta tecnología- se averió y dejó a todos en la duda de cómo se hubiera resuelto la desigual carrera. Gould y Rosner también rompieron y ganó Andersson, que se destacaba en el campeonato.

El domingo siguiente se volverían a ver las caras en Le Mans, circuito revirado donde **Herrero** podía resarcirse, como así fue. Ganó a lo grande, con 41- de ventaja sobre Rodney Gould. Andersson fue tercero a casi una vuelta.

TT: ¡Herrero the hero!

-**Herrero** el héroe- fue el titular más apasionado que le dedicó la rigurosa prensa especializada británica al término del brillante Tourist Trophy que le llevó al podio de la carrera que más deseaba ganar.

Benelli había contratado para la ocasión al experimentado **Carruthers** con la intención de ganar en -la Isla-; el australiano logró ese objetivo y se vio recompensado con un contrato para el resto de la temporada.

Era un rival añadido en las pretensiones del equipo español, y en Assen lo dejó bien patente al anotarse el segundo sitio por delante de **Herrero** y secundando el autoritario triunfo de su **veloz compañero Renzo Pasolini**.

El rápido circuito rutero de Spa-Francorchamps (14,12 km), le era tan desfavorable como Hockenheim, pero el de las Ardenas tenía una serie de enclaves determinantes, difíciles de pasar a fondo - con las **motos de la época**- y sólo los más intrépidos lograban arañar segundos en esos críticos enclaves.

Santi era uno de ellos y así quedó reflejado en sus tiempos por vuelta durante los entrenamientos, con promedios superiores a los 190 km/h. Las Yamaha y Benelli eran más veloces, pero **Herrero** se encargaba de poner la diferencia.

-En la bajada de Stavelo-t -recuerda su compañero y amigo Carlos Giró, encargado aquel año de desarrollar la versión refrigerada por agua- -había una -esse- muy rápida entre unas casas donde yo no acababa de encontrar la buena velocidad de paso y se lo comenté a Santi. Me respondió con la naturalidad de la evidencia: aquello se pasa a fondo. **¿A fondo lo pasas? le dije sorprendido.**

Se rió y reafirmó: Si. si, esa -esse- es de fondo. **Pruébalo ya** verás como se pasa bien. Lo probé, pero no lo conseguí nunca y nunca llegué a entender como se las apañaba para pasar sin cortar por aquel lugar tan difícil-.

En carrera se escapó con Gould dejando a Carruthers y Andersson disputarse el tercer peldaño. Fue siguiendo al inglés como su propia sombra para no perder el rebufo; era su única chance para jugar su baza en la **frenada** del ángulo de La Source en la última vuelta.



En las rapidísimas -esses- antes de llegar al ángulo, **Santi** se echaba encima del inglés y de esta forma podría emparejarse en la **frenada** y disputarle la **frenada** de la cerrada y lenta horquilla que inicia la bajada de meta.

La carrera fue a fondo; estrujando el motor, escondido en el carenado, sigiloso... nunca enseñó sus armas hasta que en la última **frenada** llegó un poco más rápido, lo suficiente para emparejarse a **Gould** por el interior, en el sitio bueno, y apuró hasta el límite.

Rodney también frenó muy tarde, ligeramente colado, con la rueda trasera rebotando.

Santi estaba apurado, puso un pie en el suelo, tumbó la **OSSA** y abrió gas antes que su rival, aceleró a fondo aprovechando el mejor par del monocilíndrico y cruzó la meta medio segundo antes que la **Yamaha**. Había ganado en Spa-Francorchamps a 189,836 km/h de media! -Eduardo Giró salió corriendo pit lane abajo- -explica sonriente y con la mirada brillante el fiel Esteban Oliveras-; -los pies le tocaban el culo... nunca había visto correr así al Jefe. Cuando Santi se paró al final de los boxes, le dio un abrazo.

Creo que es la victoria que más satisfacción le dio a Eduardo y posiblemente también a **Herrero**; hizo una carrera perfecta en todos los aspectos-.

Aquel mismo domingo Santi ya había estado en el segundo peldaño del podium.

Se había lucido en la carrera de 50 **cc**: mandó con soltura hasta que los responsables de **Derbi** le ordenaron dejar pasar a Barry Smith -Nieto había roto-, pues les convenía a efectos del campeonato.

De todas formas, igualmente relegaba al máximo rival Toersen al tercer lugar, restándole dos puntos que al final del campeonato resultaron decisivos para Nieto, como también lo fueron los que le volvió a restar el domingo siguiente en Sachsenring después de dominar la carrera y ceder el triunfo a Ángel en los últimos compases para cubrirle las espaldas del rival **holandés**.

En Spa-Francorchamps (estamos hablando de 1969) se conseguían promedios superiores a los 190 km/h. Las Yamaha y Benelli eran más veloces, pero Herrero se encargaba de poner la diferencia.

En el complicado circuito rutero de **Alemania Oriental (8,62 km)** hizo otra de sus magistrales carreras contra un Renzo Pasolini en pletórico día de pilotaje y, lo que fue una sorpresa por su parte, de estrategia.

En la lucha de las primeras vueltas, el italiano estuvo delante pero no podía escaparse del coriaz español y optó por hacer una carrera de desgaste y espera.

Estuvo toda la carrera detrás de **Santi** y en la última vuelta lo adelantó impunemente liberando el aullido de la caballería del cuatro cilindros de cuatro tiempos en el tramo rápido antes de la llegada a meta.

Le había -robado la cartera- para gran enfado de **Herrero**, pero sus rivales para el título, Andersson y Carruthers, quedaban en 4º y 5º lugar respectivamente.

La situación para conquistar el campeonato era favorable para Santi. Aquel año se utilizaba el nuevo sistema de puntuación que otorgaba 15 puntos al ganador, 12 al segundo, 10 al tercero, **8-6-5-4-3-2-1**, y se tomaban en consideración los mejores resultados obtenidos en la mitad más una de las carreras programadas.

En aquel momento, a falta de cinco carreras de las **doce convocadas**, tenía seis resultados buenos (tres victorias, un segundo lugar y dos terceros).

La gasolina de Brno

El circuito de **Checoslovaquia** también discurría por carreteras cercanas a la ciudad de Brno.

Era **largo (13,94 km)** y complicado, pero las cosas se complicaron más en el aspecto técnico por engaño de los organizadores en un país que vivía oprimido por el régimen comunista soviético sufriendo todo tipo de limitaciones y carencias.

-La gasolina checa era de muy mala **calidad y bajo octanaje**- -puntualiza Eduardo Giró- -pero los organizadores nos aseguraron que habían traído gasolina de Austria, y así fue durante los entrenamientos.

El motor funcionaba bien, no **tuvimos ningún problema** y nos olvidamos del asunto. Pero el día de la carrera, a la chita callando, nos suministraron gasolina local; alguien debió hacer un cambiazo.

Cuando arrancamos el motor para ir a la **parrilla**, me di cuenta que detonaba y me temí lo peor, como así sucedió. Perforó el pistón cuando estaba primero y con ventaja para creer en otra victoria.

Fue la primera rotura de motor en dos años de carreras y fue por culpa ajena, pero aquel abandono nos costó el campeonato, ¡seguro!-Además, ganó Pasolini, con lo que contabilizaba tres triunfos y a **falta de cuatro carreras** se convertía en peligroso rival con opciones para disputarle el título.

Santi no le **había ganado ni una sola vez en todo el año** -salvo Jarama tras la caída- y eso le tenía preocupado.

En Finlandia dio buena muestra de ello. Se enfrascaron en una pelea sin cuartel -**Santi era un ganador y a -Paso-** le tenía ganas-; corrió en Imatra sin pensar en el campeonato.

A Renzo sólo le valía ganar y en la tramo rápido de aquel peculiar circuito de carreteras se ponía delante, Santi le aguantaba el rebufo para poder atacarle, carenado contra carenado, en la curva después de meta: un trecho muy feo por donde cruzaban una vías de ferrocarril.

El cuerpo a cuerpo terminó con encontronazo y los dos por el suelo. **Herrero** actuó con celeridad, arrancó la moto, se detuvo en box para colocar en su lugar la maneta del freno delantero, regresó a la pista y terminó sexto a una vuelta de Andersson, el ganador, que con este triunfo volvía a inmiscuirse en la lucha por el título. Pasolini no pudo continuar en carrera y perdió sus opciones.

A falta de tres carreras, el campeonato era asunto de tres: **Herrero** (82 puntos, 7 resultados y tres victorias), Andersson (76 puntos de 8 resultados y 2 victorias), Carruthers (61 puntos, 6 resultados y 1 victoria).

Santi era el que lo tenía mejor, pero no podía cometer **ningún error**, no le convenía empecinarse con victorias arriesgadas.



En Belfast se tuerce el futuro

En pleno agosto se disputó el GP de Ulster, **12,07 km** de carreteras por las afueras de Dundrod, un ingrato circuito que discurría entre casas, muros y farolas...

Además llovía. Santi estaba atento a los cuatro **escapes** de la Benelli de Carruthers, que encabezaba la carrera. Por detrás de ellos, ¡nadie!. Tras un par de adelantamientos mutuos, **Herrero** se fue al suelo en la cuarta vuelta y se lesionó seriamente la muñeca izquierda: luxación metacarpiana y fractura de varios huesecillos intermedios.

Carruthers se anotaba otra victoria y Andersson un segundo lugar. Las diferencias se acortaban, el título empezaba a desvanecerse.

La situación era muy complicada; sólo una milagrosa proeza podía enmendar la situación. **Herrero** fue escayolado durante dos semanas y acudió al GP de Italia (Imola) con una férula de escayola en media caña con vendaje compresivo.

Los médicos italianos no querían darle la **autorización para correr, la Federación Española** intercedió y a la postre el director médico le hizo la prueba definitiva: le estrechó la mano fracturada desprovista de vendajes con todas sus fuerzas.

Santi apretó los **dientes** y soportó impertérrito el dolor como si nada ocurriese. El galeno se dio por convencido y salió de la estancia. Cuando cerró la puerta, dos lagrimones de dolor corrieron por sus mejillas enrojecidas.

-Estuvo a punto de desmayarse- -asegura Esteban-; -así me lo confió mientras se recuperaba antes de poder vestir el mono de cuero.

Para la arrancada le coloqué una segunda maneta de **embrague** en el lado derecho; de esta forma podría tomar la salida, que entonces era a empujón, y todavía le complicaba más la **situación**-.

Para esta carrera contaba con una ayuda **especial, Phil Read**, con quien le unía una buena amistad y le tenía gran consideración profesional; se le ofreció para participar en el Gran Premio y echarle una mano.

Su estrategia era tirar de él y después colocarse por delante de Kent Andersson con la finalidad de fastidiar a Yamaha, que le había despedido el año anterior por no respetar las órdenes de equipo para repartirse los títulos de **125 y 250 con Bill Ivy**.

Santi corrió infiltrado pero el dolor era intensísimo y no consiguió seguir el ritmo de los delanteros. Cuando Read se dio cuenta de ello, se fue a por la victoria para evitar que se le adjudicase alguno de sus dos **rivales**. Carruthers fue segundo y Andersson tercero.

En la milla 13 del Tourist Trophy, allá por la bajada de Kirkmichael, Santiago Herrero sufrió la caída que le costaría la vida.

El triunfo de Phil remitía el desenlace al último **GP** por las carreteras de la veraniega localidad de Opatija, en el Adriático yugoslavo. Los tres aspirantes se jugaban el título a cara de perro.

Benelli había contratado a Gilberto Parlotti para ayudar al australiano; los otros dos iban por libre. **Herrero** salió delante y estuvo mandando la carrera por delante de un paciente Carruthers, que estaba a verlas venir y dejaba pasar las vueltas con las espaldas cubiertas por Parlotti, que precedía a Andersson.

En la novena vuelta empezaron a caer algunas gotas de agua que apenas mojaban el asfalto, pero si las rayas pintadas sobre el asfalto y Santi pisó una...

La caída fue inevitable, además de **violenta**. Se volvió a fracturar el brazo izquierdo y sus ilusiones saltaron en añicos. Todo estaba perdido. Carruthers ganó la carrera y el título.

Andersson fue subcampeón y **Santi** el vencedor moral, reconocido por todo el Continental Circus....

Campeón sin corona. Aquel mismo día, **Angel Nieto** conquistó su primer título mundial al terminar segundo por detrás de Paul Lodewijkx sobre la artesana Jamathi de Jan Thiel y con su rival Aalt Toersen fuera de carrera desde la segunda vuelta con la biela rota. ¡Nieto ganó el título con un solo punto de ventaja sobre Toersen!



El último Tourist Trophy

La decepción de perder el título no fue **motivo de desánimo**. Todo lo contrario, el ánimo de Santi estaba sereno. Recuperado de sus lesiones, no pensaba más que en el próximo campeonato.

Estaba convencido que lo ganaría. Había entrado en vigor la reglamentación que excluía a las cuatro cilindros. Sus rivales serían exclusivamente las Yamaha TD-2 y las **MZ-2**. Se veía capacitado para ganar el desafío a pesar de que Carruthers también disponía de una Yamaha con asistencia técnica de fábrica.

Para entrar en situación y después de su **implacable triunfo** en Alicante-Vistahermosa, quiso correr algunas carreras de la pre-temporada italiana, donde le pagaban muy buenas primas de salida.

Fue a Módena y ganó, pero en **Riccione** fue derrotado por el hombre que siete meses antes le había ganado el título.

El Mundial empezaba dos semanas después en Nürburgring -circuito largo: 22,85 km- y se temía que las Yamaha semi-oficiales marcaran las diferencia y fueran inalcanzables, pero Santi comprobó que nada había **cambiado sustancialmente**.

En el transcurso de la primera vuelta se situó en cabeza y mandó con autoridad hasta que una avería le apeó de la que hubiera sido su primera victoria del año, que fue a parar a manos de **Carruthers**.

En **Le Mans**, **siguiente GP**, los chicos de Yamaha se acordaban de la paliza que les infligió el año anterior e hicieron coalición: Gould y Andersson contra Santi. Kent se encargó de cubrir la espaldas a Rodney haciéndole el tapón a Santi, y desde las primeras vueltas el inglés se escapó y obtuvo holgada ventaja para ganar la carrera a pesar de la remontada que hizo **Herrero** cuando se desembarazó del sueco.

Una semana después, en **Opatija**, se resarcí de rencores en el escenario donde unos meses atrás perdió definitivamente el título. Peleó el liderato con Carruthers y Andersson hasta que el campeón rompió la **Yamaha** y él se deshizo del sueco para ganar con 4- de ventaja. Sería su última victoria.

Dos semanas después corrió el Tourist Trophy; quería ganarlo a toda costa. **Ni** por un momento pensó en el campeonato: era una carrera especial a la que se entregaba en cuerpo y alma y quiso el destino que la metáfora se tornara realidad.

Poco importarán ahora los detalles de la caída que le arrebató la vida en la milla 13 del **TT**, allá por la bajada de Kirkmichael. Santi Ingresó en el hospital Nobles de Douglas el lunes 8 de junio en **extrema gravedad**.

Falleció el miércoles 10, a las **14:00 h**, en compañía de su prometida Marisol Maruri, con la que había acordado contraer matrimonio cualquiera que fuese el resultado obtenido al finalizar el campeonato del mundo En su dormitorio del domicilio de Bilbao, junto a sus trofeos más preciados, quedó clavado en la pared un foulard de seda con el rotulo **-Isle of Man-** y la imagen de la isla con el trazado del circuito y sus enclaves míticos.

Flanqueando el foulard, pósters de **Jackie Stewart**, **Graham Hill** y **Steve McQueen** - en **-La gran evasión--** quedaron velando la ausencia del campeón sin corona que les admiró.

El 19 de junio le fueron impuestas a título póstumo las medallas al **Mérito Deportivo** y al Mérito Motociclista y recibió sepultura con todos los honores deportivos y civiles en el cementerio bilbaíno de Derio, como era su deseo.

Santiago Herrero en cifras

4 Victorias en Gran Premio 250 cc (1969: Jarama, Le Mans, Spa ; 1970: Opatija)

1942Nace el 2 de mayo en Madrid

1960Debut en competición. Derbi 75 cc Gran Sport

1962Subcampeón Castilla 125 cc. Bultaco Tralla 101

1963Piloto oficial Lube. Subcampeón España 125 Junior

1966Noviembre, piloto oficial OSSA

1967Campeón de España 250 cc

1968Campeón de España 250 cc. 7º Ctº del Mundo. 1er podio Mundial: Monza 250

19693º Ctº del Mundo 250. 1ª Victoria en GP: Jarama 250 cc. Dos segundos GP 50 cc (Derbi): Spa y Sachsenring; 7º Ctº Mundo 50 cc

1970Fallece el 10 de junio en hospital Nobles de Douglas (Isla de Man)