

Manuel Herreros, l'heroi dels 80 cc



MIGUEL HERRANZ

«Ara ja em trobe perfectament i amb mentalitat de guanyador».

Després d'un mal any, en el qual les lesions el van apartar dels tres primers llocs del Mundial de motociclisme, Manuel Herreros *Champi*, ha tornat on acostumava a estar. Una vegada recuperat d'un nou accident de carretera que va patir el 20 de juliol, aquest cap de setmana es jugarà el mundial de la cilindrada de 80 cc amb l'alemany Peter Oetl. El gran premi de Txecoslovàquia, darrera prova del campionat del món, determinarà qui dels dos s'endú la corona mundial; sempre que Stefan Dolfinger, el tercer en discòrdia, no se n'apropie.

—*Quan tot semblava funcionar perfectament vas patir aquell desafortunat accident, ¿com va ser?*

—Ens dirigíem cap al circuit de Brno Santi Rabasa —que conduïa—, la seua dona, la meua nòvia i jo, en un Ford Sierra que havíem llogat. De sobte, un altre cotxe va quedar travessat en el nostre carril i no vam poder evitar el xoc. Afortunadament ja estem tots recuperats.

—*El colp et va afectar un ull i et van posar vint-i-cinc punts de sutura a la cara. ¿Influirà això d'alguna manera en el teu rendiment en la darrera etapa del Mundial?*

—No, em trobe perfectament i amb mentalitat de guanyador. A més, no hauré de prendre cap precaució per l'ull, encara que després de la cursa m'hauran d'operar. I la moto em va respondre molt bé durant els dos dies que vaig poder entrenar, tot i que ho vaig fer sobre sòl banyat.

Manuel Herreros és un home ben senzill; ningú que no el coneguera no creuria que ha estat subcampió del món de motociclisme fa dos anys —sempre que no el vegem baixar del seu formidable Mercedes, és clar—; no té ni una gran història a la qual atribuir el nom pel qual tots els coneixen, *Champi*. «Una vegada, un dels meus

germans grans —en té nou— es va emborratxar amb xampany, i des d'aleshores tota la família som Champis».

Champi va arribar al món de les motos de la mà de Pascual Royo, el cap del taller on havia treballat des que tenia catorze anys. Quan era *junior*, va fer 22 primers llocs. Això era el 1982. Aquell any va competir en les cilindrades de 80 cc, 125 cc i 250 cc. La temporada següent, ja en categoria *Super*, aconseguia ser subcampionat d'Espanya en 80 i 125. En el seu primer Mundial quedà en cinquena posició. Aleshores, Derbi, que havia perdut el seu campió, Ricardo Tormo, en un desafortunat accident, es fixà en ell.

—Jo no era un pilot que semblara predestinat a pertànyer a una marca oficial, com ho era Herri Torrontegui, que agradava molt a Angel Nieto i la casa Derbi. Jo només sabia que anava molt de pressa damunt de la moto, ¡i punt! I ho vaig demostrar aconseguint el mateix temps que Aspar en les proves. Aleshores, Derbi em va donar l'oportunitat d'enfrontar el campionat del món de 80 cc amb una moto oficial, i amb ella vaig aconseguir la quarta posició en la final del Mundial. Un any més tard vaig guanyar per primera vegada un Gran Premi. Va ser a Nurburgrin, a Alemanya. ¡No m'ho podia creure!

Aquest va ser el primer pas ferm en el camí que va dur Champi a obtenir els subcampionats de 1986 i 1987. El 1988, però, l'escalada es va deturar per una infortunada cursa que se li va endur un dit i qualsevol opció al títol mundial.

—No li desitge a ningú l'any que vaig passar. Això no obstant, vaig aprendre prou de l'experiència.

—*I enguany has hagut de renunciar a la cilindrada de 125 cc.*

—Derbi va creure oportú que Julián Miralles correguera en 125 cc i jo en 80 cc, ja que els meus coneixements eren majors per haver estat subcampionat del món. L'únic pilot que havia de disputar les dues cilindrades havia de ser Aspar. En un primer moment em vaig empenyar, perquè jo volia fer les dues també —fins i tot em motivava més el 125. Aquest és l'últim any que hi haurà la petita cilindrada i m'abellia acomiadar-me'n sent-ne el darrer campió.

—*Les Derbi, enguany, no estan tenint el rendiment que s'esperava. ¿No ho creus així?*

—Les motos estan funcionant quasi com l'any passat. Julián Miralles va el quart en el Mundial i ha fet alguns podis, i jo per ara sóc líder del cam-



MIGUEL HERRANZ

«Primer he de guanyar a Txecoslovàquia. Després ja és podrà parlar del futur de Champi Herreros».

pionat. Les Derbi, doncs, van davant. El que ha tingut molts problemes ha estat Aspar i, llavors, sembla que la marca haja anat pitjor.

—*¿Fins a quin punt t'ha afavorit l'adversitat que ha hagut de sofrir l'Aspar? Perquè, si Jordi haguera estat bé, hauries hagut de sacrificar-te en el seu favor.*

—Enguany, quan em vaig decidir a pilotar en 80 cc, vaig imposar a Derbi la condició que cada pilot havia de tenir absoluta llibertat.

—*¿Aleshores, continuaràs pilotant una Derbi l'any que ve?*

—No ho sé, he sentit dir a la resta dels pilots que l'any que ve canviaran a 250 (Aspar), 500 (Sito i Garriga), etc. Potser jo faré el campionat galàctic —*diu rient*—. Per a mi encara és massa d'hora. Ara he d'intentar guanyar a Txecoslovàquia. Després ja es podrà

parlar del futur del *Champi Herreros*.

Com quasi tots els pilots de la seua edat, Champi és un gran admirador d'Angel Nieto i, sobretot, de Ricardo Tormo.

—Els van ser els que ens van obrir el camí. Anaven a les curses coberts amb unes granotes completament negres —no com les d'ara, que semblen àlbums d'adhesius gràcies a la publicitat—, comptaven amb molt poca ajuda. Tant Angel i Ricardo, com el ja desaparegut Santiago Herreros, hagueren de fer un dur camí perquè avui, els joves, ho fem per una autopista.

—*La gent de la moto és bastant especial, ¿veritat?*

—Sí, en altres esports la gent té el seu club, i només comprèn i accepta la seua victòria. Contràriament, els aficionats al motociclisme, tot i tenir els seus ídols, van a veure l'espectacle.

—Un espectacle molt perillós. Tu vas veure la mort molt a prop l'any passat. ¿No vas pensar en cap moment abandonar les competicions?

—La millor manera de perdre la por a la mort és aprendre a morir. Jo sé que practique un esport molt perillós. Ara bé, quan vaig damunt d'una moto, l'única cosa que em passa pel cap és que he de posar-me el més avant possible.

Manuel Herreros ha compartit els darrers deu anys de la seua vida amb Mari Cruz, que «per fi ha aconseguit que em case» —la boda serà pel desembre.

—Quan començarem a eixir junts, em plantejà que triara entre la moto i ella; però va ser ella la que va haver de triar, que jo tenia molt clar que, les motos, no les deixava per res. Més tard s'hi va acostumar i des d'aleshores sempre m'ha prestat tot el suport possible.

—¿Què opines de la manca de circuits al País Valencià?

—És ben dolorós que no n'hi haja més, i que això haja contribuït a fets tan greus com l'accident que va apartar Ricardo Tormo definitivament de les motos. I no n'hi ha, tot i les condicions idònies de què disfrutem: un clima excepcional, una afició com no n'hi ha i un extraordinari planter de joves pilots. Una terra que té dos campions del món —Tormo i Aspar—, un campió d'Europa —Julián Miralles— i un subcampió del món com sóc jo, és inconcebible que no tinga cap circuit, mentre hi ha altres ciutats sense trajectòria en el món del motor, com Jerez, que sí que en tenen.

Sé que construir un circuit pot costar més de tres mil milions de pessetes, però si altres ho han fet, ¿per què no València? I més quan Salvador García, el president de la territorial i del Moto-Club Cullera, ha fet nombrosos esforços per aconseguir-ne un.

—Hi ha un fenomen sorprenent en el mundial d'enguanys que és l'aparició de Tannu Rinney en els primers llocs de les graelles d'eixida dels grans premis. ¿Què en penses?

—Veure una dona agradable i atractiva inclinant la moto en els revolts, com ho fem els altres pilots, està donant molts maldecaps a bona cosa de companys nostres que no suporten que una dona vaja més ràpida que ells.

És un fet positiu, però, ja que motivarà més dones a introduir-se en el Continental Circus. La força de les dones en l'esport dels darrers anys és una realitat, i moltes ja superen la categoria dels homes.



MIGUEL HERRANZ

«La millor manera de perdre la por a la mort és aprendre a morir».

—Un altre fet, conflictiu, ha causat impacte en el Mundial també: la desaparició de la cilindrada de 80 cc per a la pròxima temporada.

—Em sembla fatal. Els aficionats enguany han viscut el Campionat del Món amb més passió que mai perquè hi ha hagut més espectacle. Jo no havia vist mai un Mundial on s'arribara a l'última cursa amb les portes de la victòria obertes per a tres pilots.

A més, no és gens lògic que desaparega la categoria on s'inicien els joves pilots en la competició d'elit. És una categoria on les despeses són mínimes i les curses es fan en llocs pròxims. Per això, a qualsevol novell li resultava fàcil accedir al Mundial.

—¿Com veus el tracte que has rebut de la premsa al llarg d'aquesta darrera temporada?

—Sé que les apostes dels periodistes es decantaven més cap a Torrontegui que cap a mi, que se'm tenia oblidat

després del que passà l'any passat. La meua bona actuació demostra que en el món del motociclisme no es pot apostar per ningú. Un pot tenir els seus ídols; ara bé, si un pilot ha estat subcampió del món, no pot tornar-se rei de la nit al dia. I, de la mateixa manera que jo no estava acabat per culpa d'un mal any, tampoc ho està ara l'Aspar. Encara que gran part de la premsa m'havia descartat, jo sabia que tornaria a estar dalt, i que aquests senyors haurien d'adonar-se de l'errada comesa.

—¿Com penses plantejar el Gran Premi on t'has de jugar el Mundial?

—Com qualsevol altra competició. Un bon reglatge de la moto: canvi, carburacions, suspensions. Intentaré aconseguir una bona posició en la graella d'eixida i després, l'única tàctica vàlida és guanyar. No sé si ho podré fer, però està clar que serà una cursa de les que fan afició.

V. Mifsud Estruch