

HISTORIA DEL MOTOCICLISMO VASCO - I

Aunque en realidad se trata de un puro experimento, hay que considerar al vehículo fabricado en 1869 por los franceses Michaux y Perreaux como la primera motocicleta. Alcanza una velocidad de 10 kms. hora y a partir de este prototipo se inicia una auténtica carrera, superándose récords de velocidad de día en día, llegándose en 1885 a los 30 kms. hora, gracias al alemán Gottlieb Daimler, que consigue adaptar a una bicicleta un motor monocilíndrico de cuatro tiempos. En 1893, el americano Lybe alcanza una media de 50 kms. hora en el exiguo recorrido de 700 metros, pero en tan sólo 10 años, en 1903, ya se alcanza una media de 62 kms. hora en más amplias distancias. El récord se debe a Bucquet, que figura en cabeza en la carrera París-Madrid, que ha de suspenderse en Burdeos por el accidente causado por un coche seguidor de la prueba. Sorprende la noticia de que en este mismo año de 1903 Gentry alcance los 99 Km. por hora. Ante el incremento que alcanza el «sport» de la motocicleta surgen por doquier clubs y federaciones, creándose en 1904 la Federación Internacional de Clubs Motociclistas, que inicia la reglamentación de pruebas de carácter internacional. Se tropieza con no pocos inconvenientes, muchos derivados de los accidentes producidos por los pioneros de la «moto». Se disputa, no obstante, la Copa Internacional y a la que sucede tras su suspensión el prestigioso «Tourist Trophy». En 1910, se logra superar una barrera que parecía infranqueable, la de los 100 Km. hora. Lo consigue primero Haswel con una media horaria de 101,564 que es pronto superada por W. S. Sfanhope con 105,339. La marca americana «Indian» aporta decisivas innovaciones técnicas que tendrán un inmediato reflejo en marcas y resultados. Y es en 1914, poco antes de iniciarse la guerra mundial, cuando se celebra en Inglaterra, en Carlisle, la primera prueba «todo-terreno». para este momento ya ha llegado el deporte motociclista al País Vasco. Y así, el 22 de junio de 1911, en carrera organizada por el Club Deportivo, vence Garros Petit sobre «Alción» en 250 cc., con una media de 45 Km. hora, con Francisco Chillón con «New Hudson» y Pedro Zorriqueta con «Triumph», vencedores en 350 y 550 cm.³. Arana es el triunfador en motos de superior cilindrada. El 7 de abril de 1912 se corre la prueba Bilbao-San Sebastián, en medio de inusitada expectación, siendo Esteban Espinosa el vencedor en un tiempo de 2 horas, 8 minutos y 22 segundos. Sigue organizando importantes pruebas el club vizcaíno y en 1915 celebra el Campeonato de España sobre el recorrido Bilbao-Vitoria-Alsasua-Tolosa-Lasarte-Deba-Bilbao. También crece la afición en Gipuzkoa y hacia 1914 se inician gestiones para la creación de un club motorista, gestiones que cristalizan poco después ya que en septiembre de 1915 se organiza la primera excursión mensual organizada por el Moto Club de Guipúzcoa siendo la meta y punto de regreso el Balneario de Zaldibar. Casi paralelamente se registran los primeros éxitos de nuestros pilotos y así en octubre de 1915, asistimos en Madrid al triunfo de Vildosola, representante en San Sebastián, juntamente con Azqueta, de la firma «Indian». Veinte corredores se inscriben para disputar en Gernika la prueba del Km. lanzado, organizado por el semanario bilbaíno «Los Deportes», aunque en la meta de salida tan sólo se presentan cinco participantes, que no consiguen por otra parte marcas de interés. En septiembre de 1916 se disputa la carrera San Sebastián-Madrid, con paso por Valladolid, que debe hacerse a velocidad controlada. Vence Fuentes en 8 h. y 57 m. aunque se presenta reclamación contra él por no respetar la limitación al pasar por Valladolid. El cuarto, con idéntico tiempo que el tercero, es Eduardo Landa una de las grandes figuras del motociclismo vasco, al igual que sus hermanos Víctor y Julio. Al principio de la década de los años veinte alcanzó Eduardo los 133 Km. hora superando más tarde los 150 sobre «Harley-Davidson». Su hermano Víctor consiguió un «récord» memorable el 18 de abril de 1916, al batir sobre

«Indian» la marca europea continental del Km. lanzado, a la velocidad de 130,434. El benjamín de la familia, Julio, especialista en la difícil especialidad de «side-car», alcanzó igualmente importantes triunfos, detentando algún tiempo el «récord» de la Subida a Igueldo, una prueba clásica del motorismo de los años veinte. Es precisamente en esta prueba donde los Landa consiguen una de sus más sonadas victorias, en las dos pruebas reinas del año 1922. En fuerza libre vence Eduardo, siendo Víctor segundo y Julio quinto, mientras en «sidecars» se invierten las posiciones con Julio en primer lugar, seguido de Víctor y Eduardo. Esta prueba, organizada por el meritorio y polideportivo C. D. Fortuna, marca una etapa dentro del motorismo guipuzcoano y vasco. El auge de la especialidad se debe a dos entidades modélicas, la Peña Motorista de Vizcaya y el Real Moto Club de Guipúzcoa. Este tiene una notoria participación en la I Gran Semana Automovilística que tiene lugar en el guipuzcoano circuito de Lasarte. Junto a los bólidos más veloces del mundo, compiten también los ases de la «moto», siendo Eduardo Landa el vencedor, que recibe el premio de manos de los Reyes de España, en medio del delirio popular. Aunque vuelven a competir las motos en Lasarte, terminan por desaparecer del programa del circuito de Lasarte, uno de los más prestigiosos de Europa. Una de las primeras pruebas organizadas por la Peña Motorista de Vizcaya es el I Circuito de Getxo siendo muy competidas las Subidas al Cristo y seguidas con mucho interés las pruebas de «Dirck-Track» sobre la pista de ceniza del campo de fútbol de Ibaiondo. A destacar igualmente las pruebas celebradas en el circuito de Berango, en cuya edición de 1928 se proclama Laca campeón de Bizkaia. Tan prestigiosas entidades, la Peña por Bizkaia y el Real Moto Club por Gipuzkoa, organizan conjuntamente algunas pruebas como la San Sebastián-Bilbao-San Sebastián, en cuya 1ª edición vence el donostiarra Eduardo Landa. Pero la prueba de más categoría es sin duda el «Tourist Trophy» que organiza la Peña Motorista de Vizcaya que sitúa a Bilbao en uno de los primeros lugares del Calendario Internacional de tan prestigiado trofeo. La competición se desarrolla en el circuito de Castrejana y en la edición de 1933 participan los mejores pilotos del mundo como los británicos Guthrie y Johnston, el italiano Sandri y los portugueses Ferreira y Teixeira, junto al español Vidal. El elevado costo de la prueba impide más tarde desarrollar la prueba del «Tourist Trophy» en el circuito de Castrejana, celebrándose el mismo sobre un circuito urbano, que se corre por última vez en 1935. Llega la guerra civil española que enlaza con la mundial, lo que supone el cese de toda actividad deportiva, especialmente a nivel internacional. La coyuntura bélica tiene una especial incidencia en el mundo del motor. No existen en España fábricas de «motos» y las extranjeras se dedican prioritariamente a la fabricación de material bélico, condenando a la inactividad a corredores y clubs. Es 1945 un año clave para el motorismo nacional. Termina la Segunda Guerra Mundial y se inicia en España la producción de motocicletas. La iniciativa se debe al ingeniero catalán Francisco X. Bultó que crea la marca «Montesa». Casi al mismo tiempo el ingeniero vasco Luis Bejarano crea en Munguía la factoría «Lube». En este mismo año, reanuda su actividad la Peña Motorista de Vizcaya con la organización de la Subida a Castrejana y a Santo Domingo, con doble victoria del bilbaíno Javier Ortueta, destacando igualmente Rafael Echeverría, campeón de Bizkaia. Es el de 1948 otro año importante para el motorismo de la postguerra. El Real Moto Club de Guipúzcoa, disuelto al comienzo de la guerra civil, vuelve a constituirse gracias a un esforzado grupo de aficionados encabezados por Santiago Soto, a cuya iniciativa se debe la creación de los Premios Internacionales de Velocidad que tienen lugar en los años siguientes en el donostiarra Circuito de Amara. Paralelamente nacen en Cataluña dos nuevas marcas, «Ossa» y «Derbi», que irrumpen con fuerza en el mundo de la competición. En agosto de 1948 se celebra el I Premio Internacional de San Sebastián

sobre un circuito de 2.950 metros, que en sucesivas pruebas quedará reducido a 2.750. Desde este año hasta el de 1957 se disputan siete Premios, no celebrándose en alguno de estos años por diversas razones. Desfilan por Amara las primeras figuras del motorismo como los campeones mundiales Nello Pagani, Fergus Anderson, Tommy Wood, Roland Benz y Eric S. Oliver. Otros grandes pilotos que compiten en el circuito donostiarra son los campeones franceses Jean Behra, Marcel Perrin, Roger Sceaux y los Moneret, el padre, Georges, y sus hijos Pierre y Jean. Todos inscriben sus nombres en el «palmarés» del circuito donostiarra junto a los pilotos nacionales Anastasio Romillo, Juan Soler Bultó, Ramón Soley y los hermanos Alfonso y Leopoldo Milá, todos ellos en máquinas de pequeña cilindrada. En máquinas de mayor potencia, 350 y 500 cc, junto a los catalanes Fernando Aranda y Antonio Creus hay que destacar al bilbaíno Javier de Ortueta y al donostiarra Juan Kutz, que compiten con éxito con los grandes pilotos extranjeros. Juan Kutz, vence en Madrid, en 1949, en el Premio Internacional, frente a un brillante plantel de ases internacionales. Su victoria es doble y en las categorías más espectaculares, fuerza-libre y sidecars. Javier Ortueta consigue igualmente importantes premios destacando su victoria en el VI Premio Internacional de Madrid, con lo que se proclama campeón de España de 1950 en la categoría de 350 cc. En los años 1948 y 1949 la Peña Motorista de Vizcaya organiza la Semana Motorista de Bilbao y el III Premio Internacional que supone un grave percance y le obliga a la inactividad a lo largo de 1950. Mientras tanto, el Real Moto Club de Guipúzcoa organiza su III Premio Internacional con un buen plantel de ases en liza. Vencen entre otros Nello Pagani en 125 cc., Tommy Wood en 350 cc., Fergus Anderson en 500 cc., y Julien Deronne en side-cars. Nace en Pamplona la Peña Motorista de Navarra que organiza el Premio Internacional de San Fermín, prueba puntuable para el Campeonato de España, al igual que las celebradas en San Sebastián y Bilbao. Se amplía el calendario motorista con el circuito de San Prudencio en Vitoria y con el Premio San Juan en Tolosa. Siguen mientras tanto los éxitos de Ortueta y Kutz. Este último obtiene una espectacular victoria en Madrid en 500 cc. frente a la élite mundial y en Bilbao vence en la prueba del Km. lanzado a la velocidad de 156,652 Km. hora. Hay que señalar igualmente la fundación del Moto Club Basque de Bayona, en 1947, que organiza inicialmente pruebas en la pista del Velódromo Municipal, con gran apoyo del público. Bachères, del Moto Club Bayonnais, detendrá durante varios años el «récord» de la prueba. Ya en la década de los cincuenta, hay que contar con una nueva prueba en el nuevo circuito de Deusto con un desarrollo de 5,900 Km. Sus largas rectas y la amplitud de la calzada propician la consecución de excelentes «cronos», convirtiéndose en el circuito más rápido de España. Siguen los triunfos de Kutz y Ortueta, aunque han de dejar paso a las nuevas figuras del motorismo nacional. Es meteórica la ascensión del piloto guipuzcoano José Ramón Eizaguirre, con excelentes clasificaciones al igual que el francés Christian Bosque, vecindado en San Sebastián. En tono menor hay que apuntar los nombres de Angel Diago y Vicente Cordero en Guipúzcoa y de los hermanos Sabugo, Nicanor Blázquez, Jesús M.^a Mendivil y del piloto oficial de «Lube», García, que falleció en la disputa del Premio del Pilar en Zaragoza. En 1955 se retiran los ya veteranos Kutz y Ortueta, cogiendo José Ramón Eizaguirre el relevo, mientras se siguen disputando los Premios Internacionales de Bilbao y Pamplona. Desde el punto de vista técnico se produce este año una importante revolución técnica ya que la Federación Internacional Motociclista autoriza los carenados integrales de las máquinas, lo que redundará en una sensible mejoría de los «cronos» conseguidos. José Ramón Eizaguirre se consagra definitivamente en 1956, pasando a ser el mejor piloto vasco de esta etapa consiguiendo el Sub-Campeonato de España sobre la «Montesa-Sprint» de 125 cc.

Historia, II. El siguiente año de 1957 es nefasto para el motorismo vasco. En primer lugar por un grave accidente acaecido en la tradicional prueba del Premio Internacional de Navarra. Fallece un espectador, arrollado por el campeón mundial Hillebrand y se suspende definitivamente la celebración del ya prestigiado Premio. Y otro tanto sucede en San Sebastián ya que el avance urbanístico de Amara obliga a la suspensión definitiva de la prueba, que se celebra este año de 1957 por última vez. Y para cerrar el triste panorama del motociclismo vasco, fallece en Bilbao, al chocar contra una farola, el campeón Hillebrand, protagonista del anteriormente citado accidente de Pamplona. Tras la suspensión de los circuitos de San Sebastián y Pamplona la actividad motorista parece reducida a Bilbao. Pero afortunadamente se inicia una nueva actividad motorista, que a pesar de haberse iniciado en Inglaterra en los años treinta, era prácticamente desconocida por estas latitudes. Se trata del «motocross» cuyas primeras pruebas, de escaso relieve, se inician en el País Vasco en 1956, siendo Tolosa y Vitoria sus primeros escenarios y Javier Ayerza y José Ramón Eizaguirre las figuras más destacadas. Hay que añadir los nombres de los hermanos Eciolaza, Castillo y Sáez de Buruaga en Alava y en Vizcaya a Jesús M.^a Mendivil, quien empieza a copar los primeros puestos en la especialidad. San Sebastián prepara un magnífico circuito en Ayete con un recorrido de 1.860 metros, en el que se dan cita los mejores especialistas españoles y extranjeros. En mayo de 1960 tiene lugar la prueba inicial con victoria de los pilotos catalanes Pedro Pi sobre «Montesa» y Juan Elizalde con «Ossa». Un marco que no le va a la zaga al donostiarra es el vizcaíno circuito de Archanda, aunque en Bilbao siguen disputándose pruebas de velocidad en el anual Premio Internacional. El motocross sigue sumando adeptos y desfilan por las tres capitales vascas figuras de la talla de Dave Bickers, Otto Walz, John Blackway, Gordon Jackson, Frank Lukas, Christoph Specht, Arthur Lampkin, además de los nacionales Pedro Pi, Oriol Puig Bultó y José Sánchez. Son precisamente Pi y Puig Bultó los grandes triunfadores en el Gran Premio de España que se celebra en San Sebastián, en Ayete, en 1963. Y en la misma prueba, en 1964, se asiste a un emocionante codo a codo entre Rolf Tibblin y Jeff Smith, con triunfo de este último. En velocidad siguen siendo Vitoria y Bilbao los escenarios de las pruebas de mayor interés. En la capital vizcaína el rápido circuito de Deusto es sustituido por el aún más veloz de Begoña-Bolueta, pruebas en las que van surgiendo nuevos valores nacionales como Ramón Torras, Paquito González, José Medrano, Ramiro Blanco y el trío de «Montesa» José María Busquets y los hermanos Enrique y Jorge Sirera. Mientras, firma por «Ducati» un joven piloto, del que se espera mucho, que se llama Ángel Nieto. Por lo que se refiere al motociclismo vasco hay que saludar la aparición del alavés Manuel Esteban y sobre todo del bilbaíno Santi Herrero, que se convierte sin duda en la gran figura esperada por toda la afición. Como contraste, en los años 1965, 66 y 67, se inicia un progresivo descenso en las competiciones de altura en el País Vasco. Tras siete años de esplendor dejan de celebrarse las pruebas de motocross en el circuito de Ayete, por la misma razón que anteriormente en Amara, el crecimiento urbanístico. Siguen celebrándose las pruebas de Arxanda y Vitoria y se inicia una nueva actividad, trasplantada del automovilismo, que es el «rallye». Y aunque no puede hablarse de novedad -recordemos las pruebas de Castrejana e Igueldo- lo cierto es que se ponen de moda las pruebas en cuesta. Estas carreras constituyen un excelente banco para promocionar nuevos pilotos y gozan, por su espectacularidad, con el favor de la afición. Entre los «rallyes» el más importante es el llamado de los Pirineos con salida y llegada en Pau; pasando por la capital guipuzcoana: En esta prueba obtiene varias victorias el ya veterano José Ramón Eizaguirre. Y en el ámbito de la velocidad hay que destacar a Santi Herrero que luego de abandonar «Lube», consigue con una revolucionaria «Ossa» de 250 cc. por dos años consecutivos el Campeonato de España.

Puede considerarse a Santiago Herrero la máxima figura del motorismo vasco. Nacido en Madrid en 1942 se forma deportivamente en Bilbao y su brillante carrera de éxitos se verá segada por un trágico accidente en el «Tourist Trophy» en la Isla de Man, prueba en la que han perdido la vida un amplio número de pilotos. Se inicia la carrera de Herrero con «Lube» en 1964, con excelentes clasificaciones. En 1967 con Ossa se proclama campeón de España como queda dicho y en 1968 obtiene buenas clasificaciones en diversos premios europeos. El año 1969 registra los mayores éxitos de Herrero venciendo en el Gran Premio de España e igualmente en el de Bélgica en el rapidísimo circuito de Spa. Tras vencer no pocas dificultades conquista este año el Subcampeonato del Mundo. Un año más tarde termina su carrera y su vida en el fatídico circuito de la Isla de Man. El motorismo de velocidad en circuito, desaparece prácticamente en Euskadi, contando con alguna prueba de carácter aislado y de escaso relieve. Como compensación, el motorismo de montaña vive una etapa de esplendor a través de las especialidades de «moto-cross» y «trial» y a partir de 1971 ya se celebran pruebas puntuables para el Campeonato de España en la segunda de las especialidades. Nace el Moto Club Bilbaíno que es el que organiza el «I Trial Santiago Herrero» con un recorrido por el monte Pagasarri. Mientras tanto en Álava los hermanos Eciolaza forman la escudería que lleva su nombre, desarrollando una infatigable labor de promoción. La prueba cumbre del motorismo alavés es el Moto Cross Virgen de la Blanca, puntuable para el Campeonato de España. En esta etapa el veterano Real Moto Club de Guipúzcoa atraviesa momentos difíciles entrando en un período de letargo, hasta que en 1971 se crea una Comisión Deportiva que desarrolla un amplio programa en la especialidad de Montaña. Además de las pruebas valederas para el Campeonato de España de Moto-Cross que se celebran en las capitales vascas son muchas las competiciones que se celebran en todo el país con abundante participación de pilotos y público. En 1973 José Angel Mendivil se proclama campeón de España de MotoCross en 125 cc. y sub-campeón en 250 cc. En 1974 surgen dos nuevas figuras, Roque Tavares en trial y en motocross el bilbaíno Ricardo López. En 1975 el Real Moto Club de Guipúzcoa realiza una gran competición de velocidad en la incipiente urbanización de Intxaurre de la capital guipuzcoana con asistencia de 30.000 personas. Contienen entre otros Nieto, Grau y Palomo, registrándose un mortal accidente del que es víctima el piloto bilbaíno Emilio Medina. No vuelve a celebrarse la prueba, otra vez por razones de tipo urbanístico, pero como contrapartida cuenta Gipuzkoa con dos excelentes circuitos de Moto-Cross, los de Pasaia y Alza, en los que compiten las primeras figuras de la especialidad. El calendario de pruebas de Montaña es bien nutrido. En Artxanda compiten los ases del Moto-cross entre los que destaca el bilbaíno José Ángel Mendivil celebrándose en Bizkaia igualmente otras dos pruebas, el V Trial Santiago Herrero y el I Todo Terreno Estival. Esta prueba, como la celebrada en Vitoria por la Peña Motorista de Álava, son puntuables para el Campeonato de España. La última prueba de la temporada está organizada por el Real Moto Club de Guipúzcoa el Moto-cross Internacional, en el circuito de Alza, con amplia participación de pilotos nacionales y extranjeros. En la mitad de la década de los setenta se funda el Moto Club Irunés, coincidiendo con el apogeo del Moto Cross y el Trial en Euskadi. Hay que destacar las veinticinco pruebas organizadas a lo largo de 1976 por el Real Moto Club de Guipúzcoa, lo que sirve para que la Real Federación Española de Motorismo le otorgue el Diploma al Mérito Motorista y a su presidente, Santiago Soto, la Placa de Plata. Aún se superan los guipuzcoanos en 1978 y 1979, totalizando en este segundo año 27 competiciones, situándose en segundo lugar entre los clubs nacionales. Se funda el Moto Club de Llodio, que se dedicará fundamentalmente a la organización de pruebas de Trial, valederas para el Campeonato de España. La proliferación de pruebas y clubs

es un factor determinante de la ampliación del número de licencias, surgiendo nuevas figuras. Entre los guipuzcoanos hay que señalar a Mikel Huarte, Avelino Aguirre, Alfredo Valiente y José Luis Astrain. Destacan en Vizcaya Roberto Badiola, Eduardo Echeverría, Jaime Bergareche y sobre todos Ricardo López. El guipuzcoano Mikel Huarte pasará posteriormente al automovilismo y la gran esperanza del motorismo vizcaíno Roberto Badiola fallece en accidente de circulación en 1980. Ya en el terreno de la velocidad surge en 1981 un piloto de categoría, el donostiarra Pedro Lizarribar, vencedor en el Critérium de tres pruebas celebrado en el Circuito de Calafat, en lo que puede calificarse como Campeonato de España oficioso en categoría Junior. Breve carrera la suya, ya que al pasar un año más tarde a la máxima categoría del motorismo nacional, se ve obligado a abandonar la competición ante la falta de «sponsors». Surge otra figura, el también guipuzcoano Juan Echaide, ya destacado piloto en Moto Cross. Paralelamente hay que anotar en Vizcaya los triunfos de Iosu Echevarría, gran especialista en subidas cronometradas. En Moto-Cross Ricardo López sigue destacando sobre sus competidores regionales mientras que en Trial el guipuzcoano Ander Landaluce cosecha buenos resultados, al igual que los alaveses Aldecoa y Chávarri y los vizcaínos Tavares y Ucelay. El 9 de enero de 1981 un aparatoso incendio destruye totalmente las instalaciones del Real Moto Club de Guipúzcoa, lo que frena la actividad del motorismo guipuzcoano en ésta y en las inmediatas temporadas. Coincidiendo con este hecho se detecta una importante crisis en el motorismo vasco, sobre todo en la especialidad de Montaña, en la que no surgen nuevas figuras. Hay que reseñar el grave accidente sufrido por el piloto Juan Echaide en el circuito del Jarama en 1982, en una temporada en la que consigue excelentes clasificaciones que queda de ese modo trunca así como la de 1983. El panorama es similar a lo largo de los años 1984 y 85, con preponderancia de la especialidad básica, la velocidad. En este bienio se observa un fuerte estancamiento en las modalidades de moto-cross y trial. Juan Echaide vuelve a la competición, recuperado de su gravísimo accidente del 82, proclamándose subcampeón de España de fórmula 2. En esta misma fórmula y en resistencia hay que consignar los buenos resultados obtenidos por el piloto bilbaíno Rubén del Río. En el Campeonato de España de Fórmula 3, el donostiarra Armando Barbé se clasifica en tercera posición. Irrumpe con fuerza en el panorama motorista nacional Francisco Javier «Herri» Torrónategui, de 17 años, natural de Górliz, que se proclama campeón nacional en las categorías de 80 y 125 cc., «junior» en su primer año de competición. A principios de 1985, por iniciativa del Real Moto Club de Guipúzcoa que preside Santiago Marauri, se convoca a todos los clubs motoristas de Euskadi. Reunión histórica, a la que también asisten clubs navarros y que da pie a la organización de los Primeros Campeonatos de Euskadi, con gran éxito de participación en todas las modalidades. Son los vencedores el vizcaíno Roque Tabares en Trial, en scooter el guipuzcoano Luis M.^a Lazcano y los vizcaínos Ricardo López en Motocross y Miguel Ángel Moreno en subidas cronometradas. El 23 de abril de 1986 se constituye la Federación Vasca de Motociclismo a la que se incorporan de modo inmediato Gipuzkoa y Álava uniéndose más tarde Bizkaia y no pudiéndolo hacer Navarra por temas estrictamente políticos. Se da la paradoja que frente a esta organización se produce un descenso en el número de competiciones, no convocándose el Campeonato de Euskadi. Siguen las participaciones en campeonatos estatales de los dos pilotos vascos más significados del momento, Juan Echaide y Herri Torrónategui, con suerte diversa, con mejor fortuna para el segundo. En 1987 los campeones de Euskadi en las distintas especialidades son los vizcaínos Roque Tabares y Fernando Sarmiento en Trial y Velocidad Subidas y el guipuzcoano Alberto Ruiz de Larrinaga en Moto Cross. En 1988 es espectacular el resurgimiento del motocross, con abundancia de competiciones y muy crecido número de participantes.

En velocidad sigue destacando Herri Torrónategui con excelentes clasificaciones en el Campeonato del Mundo con un 5.º puesto en el Gran Premio de Holanda y un 6.º en el Gran Premio de España, en el Circuito del Jarama. Y es al final de esta década, en 1989, en la estela de la enorme eclosión que experimenta el motociclismo en el Estado español, temporada en la que se alcanzan los campeonatos mundiales de velocidad en las categorías de 80 cc. , 125 cc., 250 cc., el campeonato del mundo de Trial y el subcampeonato de Europa de Motocross 125 cc., cuando el joven piloto vizcaíno Herri Torrónategui estuvo a un paso de conseguir el campeonato mundial de 80 cc. al vencer en los Grandes Premios de España y Checoslovaquia. Como compensación se proclamó campeón de España de la categoría máxima, la de superkibes de 750 cc. Este resurgimiento del motorismo en Euskadi y la sofisticada tecnología de las motos de competición ponen en evidencia una carencia fundamental para aspirar a más altas cotas. Es la falta de un circuito permanente, problema que puede ampliarse al mundo del automovilismo. Es un grave problema, que por su magnitud, sólo pueden resolver las instituciones del País, a todos los niveles. Lo que es evidente, es que sin un circuito permanente, las posibilidades de nuestros pilotos serán siempre limitadas.

José M^a FERRER CHAPARTEGUI