

Campeón del Mundo de SBK 2022

"Me siento un poco culpable de que el nivel de SBK esté subiendo"

Álvaro Bautista, 38 años recién cumplidos, se ha convertido en el segundo piloto español capaz de ganar el Mundial de Superbike, tras la gesta de Carlos Checa en 2011, también con Ducati. Como si solo los pilotos españoles fueran capaces en los últimos tiempos de sacar partido a las motos de Borgo Panigale en ese campeonato.

Josep Lluís Merlos
Fotos: WorldSBK

El de Talavera fue campeón del mundo de 125 tras la estela de pilotos de la dimensión de Lorenzo o Pedrosa. Y, como hiciera en los Grandes Premios, en SBK también ha sido capaz de doblegar a los mejores pilotos de un campeonato donde se ha reinventado con el máximo esplendor tras quedarse sin sitio en MotoGP. Nos lo contó al llegar de Australia, después de una temporada de récords para él, y que cerró con una victoria épica que se recordará por mucho tiempo.

¿Cómo han sido estos días tras la carrera de Australia?

Bueno... entre viajes, vuelos, jet lag, el cambio horario y todo... bien, a pesar de ello. Cuando llegué a Talavera hicieron un recibimiento mi club de fans y el ayuntamiento, y la verdad es que lo estoy disfrutando con un montón de gente dándome la enhorabuena, y contento. Disfrutándolo, vamos.

El homenaje en Talavera fue muy especial, según tengo entendido...

Sí, la gente de Talavera –al ser yo de aquí– me sigue mucho y me apoyan siempre. Fue muy bonito poder celebrar un título dieciséis años después. Yo creo que estaba casi la misma gente de la primera vez, pero... ¡dieciséis años más vieja!

¿Fue difícil mantener la concentración en la última carrera en Australia después de haber ganado el título en Mandalika?

Era fácil pensar que como ya soy campeón, voy y me relajo, ¿no? Pero este año no sé por qué, si tal vez será que ya estoy viejo o que tengo más experiencia o qué, pero lo veo todo desde otra perspectiva. Y para mí, conseguir el campeonato fue un poco como decir 'bueno lo he conseguido'. Pero es que, realmente, lo que me está gustando este año es que estoy disfrutando mucho con la moto. En cada oportunidad que salgo a pista intento dar el máximo porque me divierto, porque me lo paso bien. Para mí la carrera de Australia no fue un relax, un 'eso está ya hecho, tranquilo y tal'. No. Es que me gusta disfrutar y salir a darlo todo porque disfruto con la moto, tengo tan buen feeling con ella, tan buenas sensaciones, que en la

2022 WORLD C

SBK

FIM SUPERBIKE WORLD



“ **Creo que lo estoy disfrutando más que incluso hace dieciséis años, cuando gané el Campeonato de 125. Ahora soy más consciente de lo que pasa en cada momento, lo tengo todo más bajo mi control**”

carrera de Australia –bueno en esa y en todas– fui a dar el máximo, a divertirme y no a pensar si puedo ganar o no, si puedo ganar tantos puntos o menos...

Llegué a Australia con las mismas ganas, la misma mentalidad del primer día. Quería acabar el año con ganas de demostrar que aquí sigo, y que aquí voy a seguir. Yo quiero siempre más, y quiero seguir disfrutando a tope de la moto. La verdad es que esto me ha funcionado y estoy a gusto. Para mí cada fin de semana de carreras es especial, y tengo que intentar dar lo mejor en cada momento.

O sea que te sigues divirtiendo como cuando empezaste...

Yo creo que más. Creo que más porque sobre todo estos últimos dos años lo tengo todo como mucho más claro. Sé lo que quiero en todo momento, y estoy como más centralizado en prepararme al máximo para disfrutar cada momento en la moto. Entonces yo creo que lo estoy disfrutando más que incluso hace dieciséis años, cuando gané el campeonato de 125. Ahora soy como más consciente de lo que pasa en cada momento, lo tengo todo más bajo mi control. Entonces, tío, me siento en el mejor momento de mi carrera deportiva en cuanto a control, saber lo que quiero y cómo hacerlo y trabajarlo. Me encuentro muy bien.

¿Esa es la principal diferencia entre tu primer Mundial en 125 de 2006 y este en Superbikes?

Sí. Cuando gané el título de 125 era como una cosa que me vino como más natural. Está claro que hay que estar ahí y que hay que luchar por ganar. Pero me vino como todo más rodado, por así decirlo. Esta vez ha sido como distinto, como que había un plan en el que tenía que hacer esto, esto y esto. Y he estado centrado en ello, como más trabajado desde el principio, más de ir a por ello. Lo otro fue como que me vino, pero esto es como que lo he ido a buscar.

Y tú, en el plano personal, ¿crees que también has cambiado?

Una cosa lleva a la otra. Al final es siempre la persona. Yo creo que el haber tenido dos niñas en los últimos años –una al final de 2019 y otra a principios de 2021– puede que te cambie la manera de ver las cosas, y eres como mucho más directo en todo. Te dejas de pamplinas. Te ordena más la vida, porque al final con las niñas, pues también tienes como una rutina, no lo sé. A lo mejor creo que te obliga a tener una rutina y a hacer unos pasos. Puede ser también eso, que personalmente haya cambiado un poco, y esto a nivel profesional lo note también.

La última victoria del año, con tu atrevida apuesta por los slicks cuando nadie se atrevía con ello... fue una exhibición... o ¿qué fue? Porque para llegar a ese punto, a esa confianza... Esto no es fácil, no sale solo. Esto es consecuencia de muchas cosas.

Pues sí, tío. Sinceramente estoy superorgulloso de la carrera esta de los slicks. Y creo que me ha llenado más esta carrera que incluso todo el campeonato, porque fue una apuesta mía al cien por cien. Los del equipo no me lo dijeron claramente, pero lo he pensado mucho y seguro que dijeron 'pero ¿dónde va este?', se ha vuelto loco, ¡sí está empapada la pista!'. Pero yo tenía esa tranquilidad, esa confianza de conocer un poco la pista, esa experiencia de haber corrido antes también allí, en Australia, donde en esa época del año



con tanto aire el asfalto se seca muy rápido... Tenía esa corazonada que me hizo poner los slicks, porque sabía que en dos vueltas se iba a secar. Y, joder, me salió bien. Para mí, tío, es la mejor carrera táctica, tranquilidad... porque, claro, en la primera vuelta iba pisando huevos, y tú imagínate: tienes que tener esa tranquilidad y esa confianza, y decirte: 'tranquilo, confía en ti, que a esto le vas a dar la vuelta'.

Si ahora pudieras volver a 2019, tu primer año en SBK... ¿qué harías distinto a lo que hiciste entonces?

En 2019 iba rápido, pero no sabía realmente por qué. Con lo que sé ahora, lo que habría cambiado de 2019 es aprender a conformarme. Empecé con una racha de ganar carreras con mucha ventaja, y al final era como que no quería ganar... quería como extraganar... y no, no se puede. La primera vez sí, porque me salió así, pero... ya está. Luego llegaron circuitos que no eran los mejores ni para mí ni para la Ducati en ese momento. Pero a mí me dio igual, y yo quería ganar a toda costa. Y me equivoqué.

Si se pudiera volver al pasado, yo cambiaría la paciencia y la tranquilidad, y la no conformidad: tener una perspectiva un poco más desde la distancia y poder decir: 'psé, ¡esperaj, que en este circuito si haces segundo, ya es un buen resultado'. Pero no me conformaba con ser segundo, y un poco también mi falta de experiencia con los neumáticos en la categoría... Pero yo creo que en mí habrían cambiado muchas cosas.

¿Perdiste el tiempo en esos dos años en Honda?

¡Para nada! De todo se aprende, sobre todo de los malos momentos. Lo que viví en Honda fue un golpe de realidad. En 2019, como te decía: llegué y arrasé, y me dije: 'joder, aquí voy muy bien'. Y tenía la confianza en Honda, que quería hacer un proyecto para ganar. Era una moto muy buena, y aquí –igual que en todos los campeonatos– tienes que tener una buena moto y un buen equipo, y de ahí a

empezar a trabajar... Pero con la Honda sufrí mucho porque en ningún momento me encontré a gusto con la moto que, aun siendo buena, no era supercompetitiva. El equipo también era bueno, pero le faltaba experiencia en SBK, y como te comentaba, fue un golpe de realidad. Aquí cualquier mínimo detalle, todo, tiene que estar perfecto para poder luchar por hacer... quinto. Y entonces era como que 'joder, intenta lo máximo para entender más los neumáticos, para sacar el máximo partido de todas las circunstancias de todo'... Y esto seguro de que me ha hecho crecer como piloto, porque me obligo a intentar sacar lo máximo en cada situación. Pero lo que me pasaba es que siempre sobrepasaba mucho los límites, y ese primer año me caí mucho por eso: porque quería más de lo que me permitía lo que tenía. Ahora he aprendido a llegar hasta el límite... pero no sobrepasarlo. Y eso ha sido también una clave de este año: sacar el cien por cien de cada situación, pero sin querer más, porque pasar los límites en un campeonato al final te cuesta caro.

Tras once años de sequía, tú has devuelto la gloria a Ducati en SBK. Te deben estar muy agradecidos, supongo...

¡Ya te digo! Gigi está supercontento; Ciabatti, también; Domenicali, lo mismo. Y los ingenieros que se ocupan del proyecto de Ducati SBK me dan siempre las gracias después de cada carrera y me dicen: 'sin ti no lo habríamos logrado'. La combinación Bautista/Ducati ha sido muy buena, y ellos lo saben. Y por eso cuando hubo la opción de poder volver con Ducati, yo quería ir, pero ellos me querían a mí también porque según algunos datos que habían visto de todos estos años con la Panigale en manos de otros pilotos, en el aspecto técnico tenían claro que el piloto que mejor le había sacado el potencial a esta moto había sido yo. Entonces, yo me quería subir a la Ducati, porque me divierte y con ella todo me sale más natural para mi estilo, pero ellos también me querían a mí porque era al piloto que sacaba el máximo de esta moto.



Bautista (19) y su Ducati en 2022 han estado intratables, un dúo que ha dominado a placer, tanto, que se ha cuestionado su peso como una ventaja adicional.

¿Es diferente trabajar con italianos que con japoneses? ¿A quienes prefieres?

Pues... ¡a los italianos! Son como más, más vivos, con las reacciones más rápidas. Con los japoneses todo es más lento, se requieren más permisos para todo, más probar antes de usar...

La mentalidad italiana es más rápida, y yo creo que se adapta mejor a mi estilo. Somos más de 'prueba esto a ver si funciona o no', pero los japoneses tardan más tiempo y es todo como más lento.

Con Ducati siempre me he encontrado muy a gusto, tanto en MotoGP como en SBK. Cuando he estado en mi época de Honda en los dos sitios, y aunque haya conseguido muy buenos resultados en MotoGP... nunca he terminado de sentir que la moto era mía... Es así.

Leía el otro día un tuit: "Álvaro Bautista ganó en Australia por el peso... por el peso de sus cojones al montar los slicks". ¿Qué tienes que decir a la polémica que ha surgido en torno a este tema?

Me río. ¿El peso? Sí, claro, ser ligero tiene algunas ventajas, pero también tiene muchas desventajas. Quienes solo ven lo de mi peso, solo ven mi ventaja, pero ninguna de las muchas desventajas... Eso del peso mínimo con una moto que pesa casi 170 kilos y tiene más de 230 caballos... sinceramente yo no lo veo. No creo que sea una cuestión de que solo por el peso gane.

No me da rabia, pero está claro que buscan excusas, y cuando no es porque peso poco, es porque la moto corre mucho, y si no, por la aerodinámica. El caso siempre es buscar una excusa de que yo, por ejemplo, no puedo ser mejor que otro, y que si gano es porque soy ligero, no porque soy mejor o porque trabajo más en la técnica...

Al final son excusas, y si tú tienes unas ventajas con tu peso: aprovéchala, intenta sacar el máximo de todo. O al menos eso es lo que intento hacer yo.

Yo tengo muchas desventajas, pero intento por mis medios, por mi entrenamiento, con la técnica, intentar minimizarlas. Y cuando tengo

las ventajas de mi peso... intento aprovecharlo, y ya está.

Es como si tú vas a la NBA y mides 1,69 como yo... pues te jodes, macho, porque no vas a poder jugar. Pero ese no es mi deporte, ni tampoco voy a pedir que me bajen las canastas porque los que miden 2,15 van a decir... pues te jodes, macho.

Yo tendría desventaja aquí, sí, pero luego a lo mejor me muevo más rápido que esos gigantes. En todos los deportes hay ventajas y desventajas con el tema del peso y la altura.

Saca el máximo de tus ventajas y minimiza las desventajas y ya está. Y céntrate en ti, no busques excusas externas de que si te gana un tío, es solo por eso.

El año próximo llegarán pilotos como Petrucci, Gardner, Aegerter... será divertido, ¿no crees?

Desde luego. Sinceramente me siento un poco culpable de que el nivel de SBK esté subiendo porque antes de 2019 –sobre todo aquí en España y a lo mejor también dentro de MotoGP– era un campeonato como que... bueno, está ahí, ¿no?... pero al que nadie quería venir. Y yo el primero que no quería venir, pero la verdad es que estoy muy contento porque es un campeonato muy divertido, distinto a MotoGP, pero también con mucha competencia. Y yo creo que a partir de ahí muchos pilotos lo han empezado a ver con otros ojos, y que también es un buen campeonato. Esto es lo que ha abierto la puerta a pilotos que vean este campeonato como una opción más para correr. Con Petrucci creo que el nivel va a subir, Gardner será un piloto nuevo, pero seguramente lo hará bien, porque ya hemos visto en el Mundial de Moto2 que tiene talento. También con Lekuona y con Vierge este año...

El campeonato está creciendo mucho en cuanto a pilotos, y cada año se va a poner más difícil. Hay que seguir trabajando, y no me puedo relajar nada, ni aunque sea la última carrera. Hay que seguir siempre ahí intentando dar el máximo para seguir mejorando como piloto, para seguir aprendiendo. Creo que acabará pasando un poco como MotoGP, que cualquier decimilita es superimportante, cualquier mínimo detalle que podamos siempre mejorar va a ser muy importante, porque cada vez se está poniendo más difícil.

¿A Toprak le pasa con la Yamaha lo mismo que a Quartararo en MotoGP, que están demasiado solos para hacer evolucionar la moto?

Yo creo que es distinto, porque la Yamaha en SBK es una moto muy buena, y la Yamaha de MotoGP es peor. En nuestro campeonato, la verdad es que es una moto bastante completa, porque frena muy bien, gira sobre todo muy bien, y tiene mucha tracción; a lo mejor le falta un poco de velocidad punta, pero no creas que le falte tanto en comparación con los demás, lo que pasa es que Razgatlioglu es un poquito alto, y entonces esto le castiga aerodinámicamente y en marchas largas le hace perder un poco más, pero la moto en SBK es muy muy completa. En todas las áreas es una moto bastante fuerte.

¿Toprak irá a MotoGP?

Estuve hablando con él en la carrera de Estoril a principio de año, que era cuando el rumor cogió más fuerza y de hecho iba a hacer un test, y como tengo buena relación con él, le pregunté por el tema y me dijo: 'Bueno, yo si voy, tiene que ser en un equipo oficial, si no, nada'. Le recomendé que, si se iba a MotoGP, cambiara su estilo de pilotaje porque su agresividad no le iba a permitir conducir así una moto más radical. También le dije que, a lo mejor, la SBK es más flexible, y que eso le permitía moverla mejor, pero que se olvidara de ello en la MotoGP, donde no se puede ser tan bestia como él, y hay que ir más fino. ¡El único que puede ser tan bestia en MotoGP es Marc Márquez!

Le comenté que aquí él es una estrella, que gana y hace espectáculo y que tiene mucho apoyo, y que es él tal como es: Toprak, el de las Superbike. Pero que allí, como tuviera un par de carreras que no estuviera delante... se convertiría en uno más y pasaría al olvido.

Hay que tener en cuenta que se trata de un campeonato que es un poquito matador. Hemos visto muchas veces gente que llega joven, con muy poca experiencia y... a la que tienen un poco de dificultad, no tienen oportunidad, y los cambian enseguida.

MotoGP es un campeonato más crítico, y por eso tienes que hacer resultados desde el minuto uno, si no te quedas sin sitio porque meten a personas cada vez más jóvenes, y a lo mejor cada año los van cambiando sin que les den más oportunidades de coger experiencia. Entonces es muy complicado....

¿Rea merece una moto mejor que la actual Kawasaki , tan limitada por el reglamento técnico en los dos últimos años?

Bueno, que conste que también Ducati es la única moto de la parrilla que podemos usar menos revoluciones que la moto de calle. Pero, sinceramente, desde fuera claro, porque yo no la he probado, creo que la Kawasaki ahora está un poquito por debajo de Yamaha y de Ducati. Tienen que ponerse las pilas. Para Kawasaki este campeonato es lo más importante, porque no tiene otra cosa que SBK. Creo que el año que viene, aunque no hagan un mode-

lo nuevo, su moto va a mejorar porque quieren volver a conseguir el título. Es su campeonato, donde han ganado mucho, y estoy convencido de que van a mejorar. Este año han sacado petróleo de esa moto, sobre todo Jonathan, que es un piloto que siempre intenta sacar el máximo, lo ves caer muy poquitas veces, porque el tío va como al cien por cien, pero no se sobrepasa. Si puede, lo hace; pero si no puede, se conforma, y siempre ha sacado el máximo de lo que tenía.

¿Cómo ves ahora MotoGP desde la distancia? ¿Lo echas de menos?

Echo de menos algunas cosas, como el tipo de conducción, los frenos de carbono, el cambio seamless, la potencia... ¿sabes? Cosas más de pilotaje. Como campeonato, sinceramente no lo echo de menos, porque SBK para el piloto es más divertido, con tres carreras el fin de semana, mucha adrenalina, esa tensión que te obliga a saber gestionar bien todos los momen-



2022 WORLD
SBK
FIM SUPERBIKE WORLD

tos del fin de semana... No sé... Todo es más divertido, incluso el trabajo en el paddock es mucho más relajado, más ameno, más parecido a como era MotoGP hace diez años, como más tranquilo y menos fashion, por así decirlo.

No le echo de menos. De todas maneras, estos últimos años –no sé si habrá sido por la ausencia de Marc o por qué– veo como mucha más igualdad en MotoGP, donde las motos son tan tan buenas todas, que cada vez se va viendo menos al piloto. Al final es como que todos los pilotos son buenos, claramente. Pero hay tanta igualdad técnica, que ya no se diferencia un piloto bueno de un piloto superior. Me acuerdo cuando yo estaba allí, que hacer el quinto era la leche, pues tenías ahí todas las motos oficiales con todos los pilotos oficiales, y ahí sí que había diferencia entre una moto oficial y una moto satélite. La moto satélite ahora mismo... joder, si es que parece que todas son iguales. Ganar una carrera de MotoGP visto desde fuera –no lo sé desde dentro– parece más factible que hace siete años... Entonces, no lo sé, pero un poco raro lo veo...

¿Qué les dirías a los que creen que SBK es un Mundial de segunda?

Que no lo conocen. Eso era lo que yo pensaba antes de venir a este campeonato, pero ahora que he estado en los dos, puedo decir que este no es un campeonato de segunda, aunque sí diferente... porque son motos muy distintas, es una manera de hacer carreras distinta... No se puede calificar como de primera o de segunda. SBK es un formato distinto en el que –como te he dicho antes– como piloto es más divertido, y en el que se ve más lucha porque como las motos no son prototipos sino de calle, pues se ven mucho más las diferencias de una marca a otra. La Yamaha va bien en un área del circuito, la Kawasaki en otra, la Ducati en otra... Hay como más diferencia porque en algunas partes dices ‘joder este tío va siperrápido...’, pero en otra va más lento... y eso es por lo que te permite la moto. Por eso se ve más espectáculo, trazadas muy distintas... Pienso que es un campeonato más divertido en cuanto a piloto, pero ¡ni mucho menos es de segunda!

“MotoGP es un campeonato más crítico, y por eso tienes que hacer resultados desde el minuto uno, si no te quedas sin sitio, porque meten a pilotos cada vez más jóvenes”

