

El acróbata que quería divertirse

Llegado tarde a la competición, Kevin Schwantz ha sido un piloto único. Autodidacta y no siempre con el mejor material, fiel a Suzuki de cabo a rabo en toda su carrera, campeón del mundo al final de una trágica temporada de 1993... el tejano es recordado por su incansable espíritu de lucha y porque las carreras para él deben de ser, ante todo, un placer.

■ MICHEL TURCO

El rostro marcado, el pelo más claro, y unos gestos y movimientos que denotan inevitablemente las múltiples lesiones que han marcado su trayectoria. A los 45 años, Kevin Schwantz muestra las huellas de su pasado. Al mismo tiempo, la mirada del piloto de Austin aún brilla con esa llama en sus ojos azules, como cuando se las tenía con Wayne Rainey, su eterno rival.

A pesar de todo, Kevin sigue vivo, como la memoria del que es uno de los pilotos de motos más populares de la historia y que es uno de los mitos de un tal Valentino Rossi, posiblemente el único heredero en carisma y proximidad a la gente del popular piloto tejano. "La gente me quiere porque he sido alguien cercano; me han visto como a otro ser humano igual que ellos. He ido rápido, pero también he cometido errores. Y siempre he expresado mis sentimientos, ya sean la alegría, la decepción o la ira; no he sido una máquina, como lo son la mayoría de los pilotos de hoy. Las carreras se han vuelto tan profesionalizadas que se ha perdido el aspecto humano. Es una vergüenza. Si Valentino ha llegado a ser tan popular es porque es uno de los pocos que da la impresión de ser capaz de disfrutar con lo que hace".

Su infancia nos lleva a los suburbios de Houston, donde sus padres, Jim y Shirley, tenían una tienda de cortadoras de césped en la que también se podían encontrar tanto bicicletas como algunas motos, sobre todo Yamaha y Ossa de trial. Por eso el pequeño Kevin se inició en esta disciplina, con los sabios consejos de Mick Andrews, un amigo de la familia. "Nunca fui un mal estudiante, pero estaba más interesado en lo que me esperaba al salir de clase que en las lecciones de los profesores".

La competición tardaría en llegar... En cuanto a la velocidad, no será hasta cumplidos los 19 años cuando el joven Schwantz probará suerte. "Descubrí el placer del asfalto tarde, cuando mi tío montó un neumático de dirt-track en la rueda trasera de mi YZ".

Corre su primera carrera en 1983 -con la moto de dirt-track de su tío- en las calles de Austin, con el número 34, con un estilo que levanta expectación. "Entonces estaba lejos de pensar que dos años

después estaría rodando en Daytona con Merkel, Spencer, Rainey y Lawson...".

Al año siguiente gana varias carreras a lomos de una FJ 600 y una RZ 350. Con ello consigue que en Yoshimura se fijen en él y le proporcionen una Suzuki, con la que corre en 1985 el Campeonato Americano de Superbike. "No me lo podía creer. Estaba loco de alegría".

Carreras de verdad

La GSX-R estaba falta de fiabilidad, pero Kevin no se quejó: "Yo ya era feliz con tener la oportunidad de correr, de aprender y de demostrar de lo que era capaz... cuando veo algunos jóvenes de hoy que hacen remilgos cuando les proponen un manillar, o que se quejan a la que las cosas no van mínimamente como ellos quieren...". Una faceta de su carácter que le llevará a cumplir toda su carrera deportiva en Suzuki. Tan sólo en un par de ocasiones estuvo a punto de serle infiel a la fábrica de Hamamatsu: la primera vez en 1989, al finalizar la temporada, cuando queriendo disponer del mismo material que Rainey firmó un precontrato con Agostini, aunque el auge del equipo Yamaha-Roberts y el declive del Yamaha-Agostini motivó que siguiese en Suzuki. Y más tarde, en 1991, cuando Erv Kanemoto lo invitó a irse a Honda, pero las promesas de los japoneses de Suzuki de que le darían una buena moto le motivó para quedarse con ellos. Será con la Suzuki cuando finalmente batirá a Rainey, y con la que conseguirá en 1993 el tan ansiado título mundial. "Ataqué el año preparado como nunca. Realicé más de 10.000 km antes de la primera carrera. La moto estaba por fin bien equilibrada. Gané la primera carrera en Australia y me subí al podio en las dos siguientes. Luego encadené dos victorias seguidas, en Jerez y Austria, más otra serie de podios con los que me instalé cómodamente en cabeza del campeonato. Era la primera vez que realizaba varias carreras con una moto a la que no había nada importante que modificar".

Y llegó el funesto GP de Inglaterra, en Donington: "Había conseguido la pole, tenía 23 puntos de ventaja... y me encontré de repente dando volteretas en la primera curva, después de haber sido abordado por Doohan. Aún no he digerido

"Estoy convencido de que si Doohan no me hubiese tirado en Inglaterra, Wayne no estaría ahora paralizado"

lo que se coció allí ese día". Para Schwantz, todo se desencadena a partir de ese momento: "Por la tarde mi ventaja se había reducido a sólo tres puntos, pero sobre todo me había roto la mano y tenía la moral por los suelos. Antes de esa carrera, Wayne prácticamente había tirado la toalla; sabía que su moto no estaba a la altura. Pero ahora le había dado una nueva esperanza y se sintió como si le hubieran puesto alas. El resultado de todo esto es el accidente de Misano. Estoy convencido de que si Doohan no me hubiese tirado en Inglaterra, Wayne no estaría ahora paralizado". (N. del R.: En Misano, Rainey cayó de cabeza en la grava luchando por el primer puesto con Schwantz, fracturándose la columna). Los acontecimientos de esta temporada de 1993 marcarían el futuro de Schwantz. Por fin campeón del mundo, pero privado del que siempre había sido su punto de referencia, viviría un final de carrera triste: "Tuve la suerte de recaer en mi lesión de la muñeca", dice sin pestañear. "Eso me permitió correr sin pensar que el tipo al que siempre quería batir ya no estaría nunca más allí. Mi lesión ocupó todos mis pensamientos. Estuve librando una batalla contra mí mismo". En el sacrosanto recinto del Dr. Costa, Kevin Schwantz tiene un lugar privilegiado. El tejano fue un asiduo visitante del doctor, pero también uno de sus peores pacientes. "A la mínima lesión, sólo tenía una cosa en mente, que era montar cuanto antes en mi moto para recuperar los puntos perdidos". Así, Schwantz ha construido su leyenda alrededor de sus clavículas y muñecas rotas, pero también de su cadera dislocada. "Tengo un montón de cicatrices, a veces sufro cuando me levanto por la mañana, pero por suerte aún puedo montar en moto, incluso sobre tierra", se consuela el tejano. Un verdadero milagro después de la multitud de caídas que sufrió el piloto de Austin.

Adaptación de Jordi Aymami



EL DETALLE

La historia de un campeón, en ocho capítulos

1985/1986: Los primeros GGPP



Embarcado en 1985 por Suehiro Watanabe, responsable de Yoshimura -el equipo de Suzuki USA-, corre con la nueva GSX-R en el Campeonato Norteamericano de Superbike, donde consigue el subcampeonato. Corre también una carrera en el GP de Bélgica de 500 cc. Al año siguiente logra el tercer puesto en el Campeonato USA, tras las Honda oficiales, y en 1988 forma parte del equipo oficial Suzuki en el Mundial de 500.

1988: Primer año en 500

En la primera carrera de la temporada (Japón) Schwantz consigue la victoria... con ocho segundos de ventaja sobre el segundo clasificado, Wayne Gardner. Pero la Suzuki dista de ser una moto competitiva, lejos de las Yamaha y las Honda, al mostrarse muy irregular... como descubre pronto el tejjano, y tan sólo puede estar delante cuando llueve, como en Nürburgring, donde se hace con su segunda victoria.

1989: La mejor temporada de Kevin



Será en esta temporada cuando el piloto de Austin verá reducida su desventaja frente a las Honda y Yamaha. En efecto, la Yamaha ha disminuido parte de su supremacía y la Honda es un monstruo difícil de domar. Pero será finalmente la Honda NSR 500 la que se llevará el título a final de temporada. A pesar de sus 6 victorias, Schwantz termina por detrás de la Honda de Lawson... y de las Yamaha de Rainey y Sarron. "Tenía la mejor moto, pero tanto el equipo como yo estábamos faltos de experiencia. Conseguí 6 victorias y 12 poles, pero también me caí tres veces y me tiraron otras tantas".

1990: Una bofetada en plena cara

A principios de la temporada de 1990, y después de partir como el gran favorito del campeonato, Kevin Schwantz se tiene que contentar con una moto similar a la de la temporada anterior, con el único cambio de los colores de Lucky Strike en lugar de los de Pepsi. Desde la primera carrera en Suzuki son conscientes de la superioridad de las Yamaha, y para colmo de males, Kevin se fractura la muñeca en la segunda carrera. A base de coraje



consigue mantenerse tras la estela de Rainey, pero dos nuevas caídas a final de temporada acaban con toda esperanza. "A pesar de mis 5 victorias y el subcampeonato, 1990 quedará en mi memoria como una gran bofetada en la cara".

1991: El no va más



La temporada de 1991 será aún más complicada, si cabe. El peso mínimo de las 500 pasa de 115 kg a 130 kg, pero sobre todo Suzuki decide cambiar de Michelin a Dunlop.

A pesar de sus tres victorias, algunas de ellas históricas, Schwantz no deja de quejarse de su moto. Para redondear su mala temporada, se destroza la mano en Malasia. Todo ello le lleva a replantearse su estrategia, que no es otra que la de vencer a cualquier precio, aun con una moto inferior. Es consciente de que así nunca podrá ganar el tan ansiado título mundial.

1992: Continuando en Suzuki

Después de amenazar con dejar la firma de Hamamatsu, Kevin consigue algunos cambios, especialmente con la llegada de Stuart Shenton, proveniente de HRC. Pero Honda dota de un motor big bang la NSR de Doohan, que parece insuperable. A media temporada, sin embargo, todo parece cambiar al sufrir el australiano una terrible lesión en los entrenamientos del GP de Holanda. Pero continuando con su mala racha, mientras Schwantz domina la carrera el domingo, es derribado por



Lawson, fracturándose el brazo y dislocándose la cadera. Al final, termina cuarto en el campeonato, aún por detrás de Rainey.

1993: Una consagración con sabor amargo



A principios de 1993, la suerte parece por fin cambiar. Regresando a Dunlop, la Yamaha parece haber ido a menos, mientras que la Suzuki ha ganado en equilibrio, y Doohan, aun condicionado por su caída en Holanda, parece estar lejos de su mejor nivel. Durante 11 carreras, los dos americanos luchan codo a codo, pero en Misano se produce un hecho dramático que inclina la balanza de una temporada fantástica: Rainey cae y se fractura la columna, dejando a su adversario de siempre sin rival a batir. Kevin nunca podrá saborear el tan ansiado título. La amargura por la trágica lesión de Rainey lo acompañará siempre.

1995: Tres carreras... y adiós



Después de un 1994 marcado una vez más por las lesiones, consiguiendo tan sólo dos victorias y sin estar nunca en condiciones de retener el título, Schwantz ataca 1995 en baja forma, más en el aspecto psicológico que en el físico. Su corazón ya no está con él. Después de tan sólo tres carreras, el tejjano arroja la toalla. Anuncia su retirada en el GP de Italia, con lágrimas en los ojos: "Tenía que haberlo dejado ya en 1994", admite Kevin.

9 preguntas a... Kevin Schwantz

"No paso más de tres meses al año en casa"

■ JORDI AYMAMI

Mucha gente se pregunta qué es lo que está haciendo el campeón tejjano desde que se retiró de la competición. La mayoría de los ex pilotos suelen llevar una vida tranquila, pero esto no va con alguien como Kevin Schwantz. Como estuvimos muchas horas juntos, hablamos un poco de todo, y también con Marnie, su encantadora compañera.

Solo Moto: Muchos aficionados se preguntan qué estás haciendo desde que te retiraste, Kevin...

Kevin Schwantz: Buff... pues de todo, menos estar en casa. Sigo vinculado a Suzuki y acudo a muchos actos en representación de la marca, desde presentaciones de nuevos modelos deportivos (N. del R. Coincidimos con él en las presentaciones de las GSX-R 600,750 y 1000 en Phillip Island), a otras cosas. Asisto a no menos de 8 ó 10 carreras de MotoGP y SBK en cada temporada, hago de comentarista para la televisión, etc. Colaboro en la Red Bull Rookies Cup como asesor. También participo en algunas carreras locales; corrí hace poco una de motos clásicas, muy divertidas, por cierto (gané yo, je, je...) ¡Ah! Y, desde luego, tengo mi escuela de conducción en Barber, a la que voy tanto como me es posible.

SM: ¿Y tu, Marnie? ¿Siempre vas con Kevin? ¿No te cansas de viajar tanto?

Marnie: Siempre voy con él, y no, no me canso de viajar (de momento, por lo menos). La verdad es que me gusta. ¡Hay tantas cosas interesantes por ver! Y tenemos buenos amigos en el paddock.

SM: Sí, pero ¿no echáis de menos estar en casa? ¿Cuánto tiempo pasáis en Texas?

KS: Vivimos en Austin, en un piso de la ciudad, y cuando llevamos mucho tiempo allí, la verdad es que me aburro. Echando cálculos, no pasamos más de tres meses al año en casa.

MR: No tenemos hijos, y por eso no es un problema grave estar tanto tiempo fuera, salvo por la escuela de conducción. Eso sí, tenemos un perro ¡que casi no nos reconoce cuando volvemos a casa!

KS: En Texas vamos mucho en bici, tanto de carretera como de montaña. Por cierto, esta noche nos vamos a Vitoria, a ver una fábrica española de bicicletas.

SM: Tus duelos con Wayne Rainey fueron míticos. ¿Cómo los recuerdas?

KS: Fue una gran época, aunque entonces Wayne y yo no nos llevábamos precisamente bien; quizás debido a eso las carreras eran más reñidas; ahora, en cambio, tenemos muy buena relación. Yo creo que entonces ofrecimos unas grandes carreras. Lástima de su accidente; me afectó mucho.

SM: ¿Cuál es tu temporada favorita?

KS: Hombre, te diría que la del 93, ya que conseguí el Campeonato del Mundo en ese año, pero también guardo un gran recuerdo del 91, porque en esa temporada tuvimos carreras muy buenas luchando con Wayne, con adelantamientos muy bestias, ja, ja...

SM: Precisamente el que le hiciste a Rainey en la última vuelta del GP de Alemania de ese año es de videoteca...

KS: Lo recuerdo perfectamente. La verdad es que en la última vuelta Wayne frenó muy tarde allí... ¡pero yo aún más! Estuvo bien, aunque también tengo un buen recuerdo del GP de Japón o del de Donington, en Inglaterra, ese mismo año, cuando en la última vuelta lo pasé por fuera, mientras él me esperaba por dentro. ¡Se llevó una buena sorpresa!

SM: Sigues MotoGP, ¿qué te parece? ¿Y los pilotos actuales?

KS: Son carreras muy distintas a las de mi época. Las motos tienen mucha electrónica y son muy dóciles, comparadas con las 500 de 2T, y hay menos lucha, aunque este año hemos visto algunas buenas carreras. Es una pena ver la parrilla con tan pocos pilotos; espero que Dorna y las marcas hagan algo pronto para solucionarlo. En cuanto a los pilotos, la verdad es que hay

"Cuando me sienta cansado, dejaré todo esto y me iré a casa, pero todavía no ha llegado el momento de parar"

cuatro que están claramente por encima de los demás: Lorenzo va muy fuerte y es valiente; Stoner es rapidísimo, aunque algo inconstante, y Pedrosa es muy fino y rápido, aunque parece que la moto no le va muy bien; cuando se inspira es inalcanzable. Pero el mejor para mí sigue siendo Valentino: es rápido, listo y fuerte psicológicamente, además de que es muy carismático. Somos buenos amigos; ayer estuvimos de juerga, por cierto...

SM: ¿No estás cansado de tanto viajar, de no parar? ¿Cuándo vas a decir ya está bien?

KS: Cuando lo sienta así. Si llega el momento de parar, lo sabré y me diré: OK, es hora de volver a casa, como cuando dejé las carreras; en ese momento supe que tenía que dejarlo. Cuando me sienta cansado, dejaré todo esto y me iré a casa, pero todavía no ha llegado el momento de parar. Aún no.

Así es Kevin Schwantz; para muchos, uno de los mejores pilotos de todos los tiempos. Simpático, franco, abierto... Mientras conversábamos durante la sobremesa, tuvo que levantarse no menos de diez veces, siempre sin una mala cara, para hacerse fotos con mucha gente que lo reconocía. Y eso que ya hace quince años que colgó el mono...

