

about

Pensieri  di Corsa

RACING

di Jan Witteveen



ID:

JAN WITTEVEEN, nella sua vita ha progettato motori e moto che, tra individuali e costruttori, hanno vinto 40 titoli mondiali

OVER THE LIMITS

Kawasaki e Jonathan Rea ancora Campioni nonostante le nuove limitazioni regolamentari



JONATHAN REA HIGHLIGHTS

2015, 2016, 2017, 2018

World Champion 2018:

24 gare, 16 vittorie, 21 podi, 2 superpole

Vittorie in carriera: 70

(55 con Kawasaki)

Podi in carriera: 133

(91 con Kawasaki)

Pole in carriera: 16

(12 con Kawasaki)



Jonathan Rea ha vinto per la quarta volta consecutiva il titolo WSBK con un GP d'anticipo. Secondo il nuovo regolamento tecnico-sportivo introdotto quest'anno dalla WSBK Commission (Dorna, FIM, MSMA), Kawasaki ha il motore col regime massimo limitato a 14.100 rpm. Vuol dire 600 giri meno della concorrenza a quattro cilindri. Eppure Jonathan Rea ha vinto lo stesso, perché è il pilota più forte, è superiore, e ancora una volta ha dominato nonostante le nuove limitazioni. Tuttavia, va sottolineato che gli altri piloti Kawasaki hanno comunque avuto più difficoltà rispetto al passato.

DUCATI. L'ultimo anno con la V2 da 1200 cc si chiude con una Ducati ufficiale ancora competitiva, ma un po' meno veloce rispetto al 2017. Sembrava che la doppietta di Melandri a inizio stagione, a Phillip Island, aprisse un buon campionato per la Casa italiana. Invece ci sono stati vari problemi e i piloti Ducati non hanno potuto lottare per la conquista del titolo.

YAMAHA. Lowes e Van de Mark hanno fatto più risultati, vincendo pure qualche gara rispetto alla stagione precedente. Manca la costanza. Tecnicamente... la Yamaha credo sia la moto migliore, ma ancora manca continuità nei risultati.

APRILIA. Tramite il Team Milwaukee i piloti Laverty e Savadori hanno ottenuto complessivamente risultati migliori. Però hanno dimostrato grande discontinuità.

In prova sono spesso con i primi, ma poi in gara concretizzano poco. Peccato!

MV AGUSTA. I risultati con Torres sono stati inferiori rispetto al 2017 con Leon Camier. Certamente un anno da dimenticare.

HONDA. L'arrivo di Camier sembrava aver migliorato la competitività all'inizio stagione, poi durante il Mondiale i risultati sono peggiorati. Secondo me, finché HRC (reparto corse ufficiale giapponese) non tornerà a impegnarsi direttamente nel campionato, la Fireblade è destinata a rimanere una comprimaria, molto lontana dalla vittoria.

BMW. Si è presentata con le stesse S1000RR dell'anno prima. I motori sono potenti, la moto è abbastanza veloce, però al Team Althea la Casa bavarese fornisce solo motori, elettronica e assistenza tecnica, e non è uno sforzo sufficiente per vincere. È un impegno giusto per una dignitosa presenza con Baz, ma i risultati sono stati inferiori al 2017. Fino a quando BMW non tornerà a credere seriamente e investire nel WSBK, sviluppando moto complete per correre, non c'è speranza.

VERSO IL 2019

La grande novità è la Ducati: presto debutterà la Panigale V4 coi piloti Davies (confermato) e lo spagnolo Bautista in arrivo dalla MotoGP. E dalla MotoGP arrivano pure le esperienze servite per

sviluppare il motore V4 con le scelte tecniche necessarie al regolamento WSBK. Sono molto curioso su questo nuovo confronto con Yamaha e Kawasaki. Da cui mi aspetto una reazione. Kawasaki sicuramente sta sviluppando un upgrade e la nuova omologazione per mantenersi competitiva. Altra novità sarà la BMW S1000RR, profondamente rivista con l'applicazione della fasatura variabile. Però non sono per nulla chiari i programmi sportivi, perché ancora non si sa con chi correrà o addirittura se correrà! Ed è abbastanza sorprendente visto che si tratta di una delle novità commerciali più attese al Salone di Milano.

Nel regolamento sportivo viene inserita una terza gara: una "sprint race" per la domenica. Una terza manche più breve che si aggiunge alle due gare tradizionali. Un modo per aumentare lo spettacolo ma non necessariamente la sua qualità. Praticamente sarà un warm-up per verificare le condizioni in vista dell'ultima manche, pagando forse un punteggio ridotto. Oppure per definire la griglia di partenza della terza gara. Per ora c'è soltanto da segnalare con quanta ironia e sarcasmo sia stata accolta dalla stampa questa ennesima novità regolamentare. Purtroppo la FIM non sta mostrando la necessaria lucidità per rilanciare il Mondiale delle derivate di serie. Speriamo nel nuovo presidente che succederà a Vito Ippolito.