

MOTO GP

SET-UP DOPO I PRIMI TEST INVERNALI IN SPAGNA, MALESIA E TAILANDIA...

IL confronto tecnico-sportivo nel massimo campionato a due ruote riprende in Qatar, quindi tutte le Case si stanno preparando e sperimentando le novità tecniche. Dopo i primi test in Spagna, Malesia e in Thailandia il quadro si sta delineando e la squadra Campione del Mondo sembra essere nuovamente in vantaggio. La Honda ha vinto ma non dominato l'ultimo campionato, molto del merito è certamente del pilota, ma dopo questa serie di test la situazione è cambiata. Honda sta dominando la "pausa" invernale e in tutte le piste ha mostrato una velocità notevole con tutti e tre gli ufficiali, perché anche Crutchlow è ufficiale HRC con gli stessi materiali di Marquez e Pedrosa. Forse anche Nakagami ha materiale evoluto perché il suo debutto è molto positivo, più di Morbidelli che guida una RC213 dell'anno scorso. Honda ha portato due specifiche evolute del suo motore V4 e sembra che i piloti abbiano scelto quella dall'erogazione più lineare. Lo sviluppo ciclistico pare limitato, ma certamente ci sono evoluzioni anche nel telaio. La più visibile e "sconcertante" è il forcellone in carbonio, materiale che HRC ha ritrovato per particolari strutturali, dopo che per



oltre 30 anni lo aveva abbandonato. Honda era certamente all'avanguardia con l'ultimo prototipo NR500 a pistoncini ovali, dalla ciclistica completa in fibra di carbonio, dischi, steli forcella e ruote. Ma dopo l'incidente a Freddie Spencer nel 1985 per la rottura della ruota, HRC dichiarò che non avrebbe più adoperato quel materiale per componenti strutturali.

In collaborazione con Ferrari Engineering, io lo scelsi per le ruote e il forcellone già negli Anni 90 in Aprilia e ora Hon-

da torna sulle sue decisioni dopo che le avversarie Ducati e Yamaha utilizzano da anni questa fibra nobile per i loro forcelloni.

Dopo le impressionanti prestazioni di Honda e soprattutto di Marquez nelle sue parziali simulazioni di gara, c'è altrettanta certezza: la Ducati è cresciuta ulteriormente e soprattutto Dovizioso ha mostrato grande serenità al punto da chiudere in anticipo i test, senza cercare un time-attack in Thailandia. Lorenzo ha mostrato più discontinuità, ma il

terzo ufficiale (Danilo Petrucci) e il nuovo arrivato (Jack Miller, che guida la vecchia ufficiale 2017) sono andati forte. Il motore è stato reso meno aggressivo nonostante abbia guadagnato un paio di cavalli – a quanto dichiarato – ma si è cercato soprattutto un miglioramento della guidabilità in inserimento curva e aerodinamico. Con Honda, la Ducati ha certamente la miglior situazione per quanto riguarda la gestione elettronica, ma non era ancora abbastanza maneggevole. Sulla versio-

ne 2018 è stato quindi alzato il motore e abbassata la posizione del pilota. In Thailandia si è vista una carenatura dalle superfici alate più estese. Per migliorare la penetrazione aerodinamica è stata ristretta la zona del cupolino, che così lascia più spazio e portanza per le ali chiuse alle estremità come si è dovuto fare per accontentare (o aggirare) il regolamento FIM che voleva vietare le appendici alari. E' abbastanza facile prevedere quindi un inizio del campionato MotoGP come si è concluso, con Marquez e Dovizioso protagonisti.

La Yamaha invece è in colpevole ritardo. Lo staff tecnico rimescolato per la stagione 2017 non sta mostrando la concretezza che si poteva immaginare da un reparto corse tanto affermato. Dopo aver sbagliato la ciclistica e i successivi sviluppi nel 2017, Yamaha ha ripreso il vecchio telaio 2016 (quello che tanto piace a Zarco) e sta cercando di evolverlo per limitare il consumo della gomma posteriore. Che stia riuscendo a migliorare complessivamente la moto non è ancora chiaro. Il motore va più forte. La velocità massima in rettilineo è un ottimo segnale, indicativo del buon lavoro svolto dai motoristi, e dopo tanti anni la Yamaha è tornata a mostrare una velocità massima in rettilineo comparabile con Ducati, Honda e KTM. Eppure i piloti ufficiali non sono molto soddisfatti, mentre solo Zarco ha mostrato costantemente un'ottima velocità guidando la sua M1 "ibrida": telaio 2016 con aerodinamica versione 2018 e motore 2017. Le prestazioni del francese del team satellite Tech3 sono sorprendenti.

Solo un buon pilota per essere così spesso più veloce di Vinales e Rossi! Sono prestazioni indicative e significative del periodo interlocutorio che sta attraversando la squadra ufficiale. Che, come tutte le altre, sta lavorando nella direzione imposta dalla relativa qualità delle gomme Michelin, che non ha raggiunto la costanza di prestazioni delle precedenti Bridgestone e forse mai ci riuscirà.

Sviluppare una MotoGP competitiva, tutte dotate delle stesse gomme, sospensioni, freni ed elettronica, con un limitato contenuto di benzina, oggi significa lavorare per poter sfruttare meglio degli altri a fine gara le gomme consumate. Tutta l'ingegneria possibile sulla moto è focalizzata al consumo degli pneumatici e alla prestazione nel finale di gara. Tanto importante da costringere un pilota robusto e pesante come Petrucci a una dieta ferrea per perdere parecchi chili di massa corporea.

Per diretta ammissione di Vinales e Rossi, la Yamaha non ha colmato il gap nella messa a punto del software di gestione elettronica. Sorprende allora che il reparto corse Yamaha non abbia trovato una soluzione dopo un anno di lamentele dei suoi piloti. Che non abbia assunto uno specialista italiano del sistema Marelli (come ha fatto Honda ormai due anni fa strappando un tecnico alla Ducati/Marelli). E, ancor peggio, che proprio Yamaha non abbia cresciuto nel suo staff dei tecnici capaci sull'elettronica Marelli, visto che (come Ducati) la usava da tanti anni prima che venisse imposta obbligatoriamente da regolamento.

Fra le big sta rientrando Su-

zuki, che sembra avere tre grosse opportunità. Le prestazioni del giovane Rins, concreto e veloce in ogni giornata; il regime di ritrovate concessioni (come Aprilia e KTM) per non aver mai fatto un podio nel Mondiale 2017; una moto meglio sviluppata, con nuova posizione di guida, un motore migliorato e un'aerodinamica dotata di winglets allungate che sembra funzionare molto bene. La Suzuki nelle mani di Rins è stata spesso davanti alle Yamaha, mentre l'annone è meno veloce, stranamente anche con gomme nuove! Forse la sua guida aggressiva ancora non si sposa alla perfezione con le caratteristiche Suzuki/Michelin e, in mancanza di una squadra satellite, i riferimenti sulla Suzuki si fermano solo ai due piloti ufficiali. Entrambi si stanno dichiarando soddisfatti del miglioramento ciclistico, non lamentano più il critico inserimento di curva emerso nel 2017, e sembrano motivarsi a vicenda come avviene in tutte le altre squadre. Inoltre, bisogna tener ben presente che Suzuki, Aprilia e KTM avendo le concessioni regolamentari, sono libere di aggiornare e modificare durante il Mondiale le specifiche del motore. Lo ritengo un buon vantaggio rispetto a Ducati, Honda e Yamaha che dopo gli ultimi test dovranno congelare le specifiche tecniche per tutto il campionato e presentarsi in Qatar con un motore che potrà essere ottimizzato soltanto intervenendo sull'impianto di scarico, rapporti cambio e mappatura elettronica.

La KTM continua a sperimentare novità tecniche e continuerà a farlo, ma l'infortunio di Pol Espargarò ha tolto dalla squadra il pilota più veloce.

Senza il loro miglior riferimento, è più difficile interpretare questa stagione di test. Senza mai dimenticare che KTM è l'unica Casa che sta gareggiando in MotoGP con una moto abbastanza diversa dalla concorrenza; per le coraggiose scelte ciclistiche (l'unica con telaio a traliccio in tubi d'acciaio) e per la scelta delle sospensioni diverse da tutti. Invece delle Öhlins, KTM ha preferito percorrere una strada più lunga e difficile sviluppando internamente le proprie WP (azienda del Gruppo austriaco).

Aprilia, che lavora con l'azienda svedese di sospensioni, ha invece adottato solo ora la più recente Öhlins con foderi in carbonio. Forcella più leggera, che permette di variare più facilmente la rigidità con caratteristiche e profili diversi.

Per seguire le richieste di Espargarò (il secondo pilota Redding è appena arrivato) è stata modificata la ciclistica per ruotare il motore più alto e indietro. Riposizionamento necessario per migliorare la maneggevolezza. Più avanti, negli ultimi test in Qatar prima dell'inizio Mondiale, si vedranno la nuova carenatura e il motore versione 2018. Come ci ha abituato il Gruppo Piaggio, cui Aprilia appartiene, le evoluzioni arrivano spesso all'ultimo minuto. Credo che il "mio" vecchio reparto corse disponga anche del budget più limitato fra le Case impegnate in MotoGP, e questo non aiuta la rincorsa verso posizioni migliori. Ma c'è ancora qualche settimana per lavorare, per andare in galleria del vento e al banco prova prima di cominciare la stagione.

Ne riparlamo dopo i primi Gran Premi.