

KING REA

Il WSBK 2017 ha visto la netta affermazione dell'ufficiale Kawasaki

Col nuovo regolamento sportivo si voleva il Mondiale Superbike 2017 meno scontato nei pronostici. Perché dopo tredici Gran Premi (26 gare: 2 per GP), di cui due in Italia (Imola e Misano), la WSBK 2017 è cominciata come si è conclusa. Kawasaki e Jonathan Rea hanno vinto alla grande, e stanno continuando a farlo da anni perché sono nettamente superiori alla concorrenza. È la Casa che investe di più col miglior pilota del campionato. Nel 2016 non era così, si vedeva che la Ducati era più competitiva da metà campionato in poi. Davies era molto veloce. Per il 2017 poi la Kawasaki ha reagito bene, ha fatto molti test, una nuova omologazione ed è tornata decisamente al vertice.

Questo continuo sviluppo con costante aggiornamento dell'omologazione è il sistema migliore per vincere nel WSBK, nonostante la strana regola introdotta nel 2017 di far partire il vincitore della prima manche dalla nona casella in terza fila, e via via ribaltando la classifica di gara1 nello schieramento per il via di gara2. Così i primi giri sono stati più interessanti, però per il risultato finale non è servito a niente!

Jonathan Rea e gli altri protagonisti del campionato si sono sempre riproposti nelle prime posizioni entro un paio di giri.

Più influente è stata la gestione degli pneumatici. Pirelli non ha ancora mostrato una tecnologia sufficiente a rendere costante la prestazione massima in gara. Anche il surriscaldamento delle gomme continua a essere un problema pericolosissimo. A Phillip Island in Australia ci sono stati molti problemi in passato, quest'anno a Donington è scoppiato uno pneumatico a Rea, e nella seconda manche a Misano Michael van der Mark e Jordi Torres hanno rischiato parecchio.

Capisco che Pirelli voglia sviluppare tecnologie replicabili nella produzione di serie, ma si continua a sottovalutare il rischio per i piloti.

Le sollecitazioni sullo pneumatico in pista sono superiori rispetto all'impiego stradale. Secondo me serve quindi una struttura diversa, una carcassa che per l'impiego quotidiano sarebbe troppo rigida, ma renderebbe più sicure le gomme per la WSBK e la prestazione in gara rimarrebbe più costante.

Proprio come corse ai ripari Bridgestone dopo i problemi sempre a Phillip Island

(le gomme duravano mezza gara). Bridgestone ha dimostrato che c'è il modo per rendere più sicure le gare.

KAWASAKI

Per quanto riguarda le varie Case, sicuramente la Kawasaki è rimasta il riferimento del campionato. Ha i due piloti migliori, esperti e veloci, un team professionale, e la moto da battere. Continuano a vincere e possono continuare a farlo.

Al di là di questo problema relativo al fornitore di pneumatici, la stagione 2017 si è chiusa rispettando le previsioni.

DUCATI

Con la Panigale V2 da 1200 cc è rimasta competitiva, non veloce però come nel 2016 con Chaz Davies. Ma ha recuperato il talento di Marco Melandri: dopo 18 mesi di pausa ha raccolto risultati positivi e vincere la seconda gara a Misano è una bella iniezione di fiducia.

YAMAHA

Alex Lowes e Michael Van der Mark ha ottenuto sei podi, molto meglio del 2016. Però manca qualcosa per essere competitiva con Kawasaki e Ducati. Tecnicamente credo non manchi niente, la Yamaha è una moto moderna e aggiornata.



JONATHAN REA,
Campione del Mondo
WSBK 2017. (images
presskawasaki.eu)



ta. Infatti, alla 8 Ore di Suzuka, gara importantissima in Giappone, ha vinto bene. In Europa invece non è così veloce nel confronto con gli avversari. Sembra che la Yamaha funzioni bene con le gomme Bridgestone, i piloti danno questa informazione ed è plausibile perché è stata sviluppata con gli pneumatici giapponesi.

Credo, quindi, che la messa a punto sia da sistemare meglio con le Pirelli, viste anche le svariate cadute durante il campionato. Un migliore affiatamento con le Pirelli potrebbe far diventare la Yamaha competitiva anche con gli attuali piloti.

APRILIA

Tramite il team inglese Milwaukee e i piloti Eugene Laverty e Lorenzo Savadori, ha una moto ormai anziana (quasi dieci anni di progetto) ma rimane una buona base su cui lavorare. La Casa italiana però ha delle risorse limitate dal suo impegno in MotoGP, campionato che assorbe la maggior parte delle energie. Mi aspettavo

risultati migliori. In prova facevano vedere ogni tanto il vero potenziale, in gara invece no.

MV AGUSTA

Sono convinto che Leon Camier coi risultati ottenuti quest'anno abbia fatto un miracolo. Per quanto la moto non sia giovanissima ha davvero brillato, soprattutto per la buona ciclistica, ben oltre le aspettative. Ma le difficoltà finanziarie e il nuovo assetto societario non sono stati il modo migliore per supportare il team professionalmente.

HONDA

Su Honda invece non so proprio cosa dire. Le aspettative erano altissime per l'arrivo della nuova Fireblade, di un nuovo sponsor importante (Red Bull) e la conferma di due piloti veloci ex-MotoGP come Nicky Hayden e Stefan Bradl. Invece, la stagione è stata un disastro. La moto è scesa in pista tardi, forse ancora per le ripercussioni del terremoto 2016, e nei pochi test ha mostrato

molti limiti, tanti problemi, vibrazioni e un motore poco potente.

Al di là della disgrazia di Hayden, deceduto mentre si allenava in bicicletta, è chiaro che senza l'impegno diretto della Casa, la Honda è molto lontana dalla vittoria e rischia solo figuracce. Speriamo che cambi qualcosa in positivo.

BMW

Nel 2017 si è presentata con le stesse S 1000 RR dell'anno prima. I motori sono potenti, la moto è abbastanza veloce, però nel WSBK la Casa bavarese fornisce solo motori, elettronica e assistenza tecnica alla squadra italiana Althea. Un impegno sufficiente per una presenza dignitosa coi piloti Jordi Torres e Raffaele De Rosa. Ma i risultati sono stati inferiori rispetto alla stagione 2016. E fino a quando la BMW non tornerà a credere seriamente in questo campionato WSBK, sviluppando moto complete per correre, non si potrà sperare in risultati migliori.

Rea e
Kawasaki
continuano
a vincere
perché sono
nettamente
superiori alla
concorrenza