

WSBK E FUTURO

LIMITAZIONE GIRI MOTORE, PARTI SPECIALI CONCESSE COME ALLA PLAYSTATION E PUNTEGGI PLUS. COME CAMBIA IL MONDIALE

Per la stagione 2018 i piloti dei Team Kawasaki, Ducati, Yamaha e Aprilia sono ancora sotto contratto, così il mercato piloti WSBK durante l'inverno è rimasto tranquillo. C'è stato solamente un giro di giostra: Jordi Torres è passato alla MV Agusta per sostituire Leon Camier, che è stato ingaggiato da Honda, e BMW Althea per sostituire Torres ha messo sotto contratto Loris Baz di ritorno dalla MotoGP. Il mercato piloti sarà più movimentato quest'anno, in vista della stagione 2019 perché scadranno tutti i contratti importanti.

La Dorna dopo le modifiche regolamentari introdotte nel

2017 con l'obiettivo di aumentare spettacolo e interesse che non hanno funzionato a sufficienza, è intervenuta nuovamente. Con una profonda revisione del regolamento tecnico-sportivo, la WSBK-Commission (Dorna, FIM e MSMA) hanno deciso una nuova strategia per influenzare i risultati del Mondiale dedicato alle derivate di serie. Lo scopo è garantire gare più equilibrate, quindi combattute e spettacolari. Il nuovo sistema per eguagliare la prestazione nelle varie manche è complesso e cercherò di dare una spiegazione semplice. Intanto è stato abolito il sistema a handicap con gli air-restrictor per il bicilindrico 1200 cc, a suo tempo introdotto nel timore che la Ducati

si rivelasse troppo veloce. Invece non è stato mai necessario e applicato.

LIMITAZIONE GIRI MOTORE:

da quest'anno è applicato un limitatore dei giri motore, regolato per ogni marca, con valori calcolati da giri massimi e medi in terza/quarta marcia e con +3% o 1.100 giri sopra la prestazione (potenza in CV) massima della moto standard omologata. La limitazione dei giri si applica in tutte le marce. A ogni moto verrà applicato un giri-logger (un registratore dei regimi) approvato dalla FIM per controllare i regimi di ogni motore in prova/gara.

Per questa stagione 2018 le varie limitazioni calcolate in partenza sono:

GLI UFFICIALI YAMAHA,
Michael Van der Mark (60) e
Alex Lowes (22) in bagarre.
(image yamaha-racing.com)



- Aprilia: 14.700 giri (motore max)
- BMW: 14.700 giri
- Ducati: 12.400 giri
- Honda: 14.300 giri
- Kawasaki: 14.100 giri
- MV Agusta: 14.700 giri
- Suzuki: 14.700 giri
- Yamaha: 14.700 giri

Com'è chiaro in questa tabella, sembra che la Kawasaki sia il team più penalizzato.

PUNTEGGIO DI CONCESSIONE:

non è finita qui, ogni tre Gran Premi (sei manche) verrà verificata la prestazione dei vari costruttori e messa in relazione tra loro attraverso un punteggio chiamato "punteggio di concessione". Per ogni vittoria di manche al costruttore sono assegnati 3 punti, secondo posto 2 punti e 1 punto per il terzo. Quando il distacco di un costruttore arriva a 9 punti in meno dal primo costruttore, scatta un "premio". Da una lista di "concession parts" può selezionare un componente, per esempio albero camme, molle valvole, o altro per aggiornare e rendere più competitiva la propria moto. Ogni costruttore che a fine stagione abbia totalizzato 36 o più punti in meno nel confronto con la marca migliore, può aggiornare per la stagione successiva tutte le sue parti nella lista delle "concession parts". Comunque, quando un costruttore è sempre davanti oppure altri costruttori vicini che hanno meno di 9 punti di distanza, viene congelato lo sviluppo del motore.

ANCORA LIMITAZIONE GIRI: come terza possibilità rimane sempre l'aggiornamento del limitatore giri durante la stagione. Basandosi sui risultati,

tempo sul giro, tempo di gara, quantità di piloti per marca, ecc, si può cambiare ulteriormente la limitazione del regime massimo con salti di 250 giri in più o meno.

PARTI OMOLOGATE:

tanto per complicare maggiormente la situazione e il regolamento, sono introdotti dei costi calmierati e un'ulteriore omologazione per componenti finora liberi, come forcellone e leveraggio della sospensione progressiva.

CONCLUSIONE:

il regolamento è stato scritto esclusivamente per creare combinazioni moto-pilota che possano avere velocità simili, delle competitività molto livellate per garantire interesse e spettacolo fino all'ultimo giro, magari fino all'ultimo evento. Comunque sia, la WSBK-Commission (Dorna, FIM e MSMA) potrà intervenire in ogni momento per modificare il sistema ad handicap. Sono sicuro che questo regolamento abbia troppi vincoli e sia troppo complicato per tutti, da applicare e da comunicare. Un regolamento oltre che giusto dev'essere semplice e trasparente. Inoltre, con questo regolamento si bastona chi spende per lo sviluppo e lavora bene, invece chi non investe viene premiato. Vedo il campionato WSBK come l'opportunità per i costruttori di fare sviluppo specifico per i modelli nuovi e avere una vetrina in gara per mostrarli ai clienti.

Ecco perché non capisco come la MSMA (associazione dei costruttori impegnati nel racing) abbia accettato questo regolamento, nonostante il suo diritto di veto sull'in-



MARCO MELANDRI (33), ufficiale Ducati/Aruba.it (image ducatiipress.com)

LORENZO SALVADORI (32) sulla Aprilia RSV4. (image Press Aprilia)

LA HONDA HRC numero 69 del compianto Nicky Hayden. (image Press HRC)



troduzione di nuove regole tecniche. Ha quindi ancora senso un campionato WSBK così alterato? Faccio questa domanda visto come si sta sviluppando l'inizio di questa stagione. Temo che andando avanti così, per i costruttori non ci siano motivi per continuare. Senza le giuste motivazioni, qualche costruttore prima o poi uscirà dal campionato. Capisco il desiderio della Dorna di avere gare più combattute, però sono sicuro che si possano livellare le prestazioni con un regolamento più semplice. Avrei imposto un handicap legato al consumo tramite la capacità del serbatoio. Troppo forte in pista? Bene, meno benzina (serbatoio ridotto), così anche il costruttore rimane stimolato comunque a migliorare l'efficienza termica, meccanica e dinamica della sua moto ufficiale. E sarebbe una ricerca importante per fare esperienze utili alle moto in vendita e per l'ambiente.