



about **RACING**

# BAUTISTA IL DUCA

di Jan Witteveen / Images BMW Group, Ducati Aruba.it e Kawasaki.eu

## La Panigale V4R e lo spagnolo i grandi protagonisti di questo inizio Mondiale Superbike

**D**opo quattro gare la situazione nel Mondiale Superbike è molto chiara. Alvaro Bautista con la Ducati Panigale V4R le ha vinte tutte, quasi sempre davanti a Jonathan Rea e la Kawasaki ZX-10RR, i dominatori assoluti degli ultimi quattro campionati. Bautista e Ducati hanno impressionato per come hanno vinto, sono stati in testa per 149 giri dei 163 totali e ora sono il riferimento del campionato.

Alvaro me lo ricordo bene - nel 2004 - quando arrivò insieme a Hector Barbera nel Team Aprilia di Clarence Sedorf e due anni dopo (2006) vinse il Mondiale 125 nel Team Master-MVA Aspar. Poi salì sulla 250 Aprilia, e passò

infine alla MotoGP con Suzuki, Honda, Aprilia e Ducati. Oggi a 34 anni è un pilota maturo e l'ideale per la SBK dopo la lunga militanza e i risultati ottenuti con la Ducati Desmo V4 da MotoGP. L'unica incertezza era il tempo necessario ad adattarsi agli pneumatici diversi, ma Alvaro si è trovato subito meglio con Pirelli.

Ducati e il suo responsabile racing Gigi Dall'Igna hanno fatto molto bene a portare Alvaro Bautista in SBK per cercare di rivincere il titolo dopo tanti anni. Oggi è scontato dire che sia stata una scelta azzeccata, ma lo scorso autunno non era prevedibile il dominio cui stiamo assistendo. Perché Rea e Kawasaki sono una coppia vincente e affiatata, mentre Bautista salì su una Ducati tutta nuo-

va, certo promettente dopo un lungo anno di test col colaudatore Michele Pirro, ma ancora da scoprire nelle reali condizioni di gara.

Salvo imprevisti e ulteriori limitazioni dettate da Dorna e FIM, la probabilità che con Bautista la Ducati possa arrivare alla conquista del titolo Mondiale sembra inevitabile. Non c'è alcuna possibilità che gli avversari reagiscano in tempo. Forse nemmeno per la prossima stagione. Dal GP di Assen, Dorna e FIM hanno già imposto a Ducati una limitazione di 250 giri al regime massimo del motore. Col risultato che Bautista ha dominato ugualmente, umiliando Rea su uno dei suoi circuiti preferiti. Quindi, sarà la politica a ridare semmai fiato agli avversari, che tecnicamente sono rimasti indietro?

## Ducati

A Bologna non solo hanno mandato in pensione la Panigale V2 1200. Dopo una storia praticamente parallela al Mondiale SBK e ormai assunta alla leggendaria sfida Davide-Golia, ovvero la piccola Ducati contro i colossi giapponesi, con grande coraggio in Ducati si è messa da parte la filosofia bicilindrica per abbracciare i concetti sviluppati inizialmente in MotoGP: motore 4 cilindri a V portante, telaio ridotto ai soli supporti sella e canotto sterzo, aerodinamica accurata e deportante. E per il 2019 ha omologato la nuova Panigale V4R. Una 1000 con prestazioni ec-

cezionali, una meccanica estrema, regimi elevatissimi fino a 16.000 giri/min e delle ali persino più estese ed efficienti della versione MotoGP (il regolamento WSBK è meno restrittivo).

Si è rivelata subito competitiva, fin dal primo test ma soltanto con Bautista. Chaz Davies, compagno di squadra, è soltanto sesto in classifica e il ritardo costante nei tempi sul giro anche dei due assistiti Laverty-Rinaldi sono un altro segnale evidente. Senza Bautista la situazione Ducati in SBK sarebbe quasi un disastro, e comunque molto peggiore rispetto all'anno scorso. Forse qual-

**ALVARO BAUTISTA** e la Ducati Panigale V4R in testa ad Assen e... in festa ad Aragon.

che osservatore avrebbe già scritto che la Panigale V4R non è una moto competitiva e sarebbe stato meglio continuare con la bicilindrica. Perché mai solo Bautista riesce a far rendere la Panigale V4R?

I motivi sono molto chiari:

– la base della Panigale V4R è la Ducati Desmo V4. Bautista conosce ed è abituato alle caratteristiche di moto simili e anche più impegnative avendole guidate a lungo in MotoGP. Sa come si comporta una potente V4, è preparato per metterla a punto in poco tempo, e per ottenere queste prestazioni non ha dovuto cambiare troppo lo stile di guida.

– il passaggio pneumatici da Michelin a Pirelli, per feeling, durata e grip, è stato positivo.

– Alvaro è leggero, 60 kg, aerodinamicamente è forse il pilota migliore in SBK, e questa caratteristica fa molta differenza sui tempi sul giro e sulla prestazione/durata degli pneumatici nel corso della gara.

– le MotoGP sono più impegnative da guidare. Hanno almeno 40/50 CV in più di una SBK, e la gara è più lunga. Quindi, anche fisicamente la SBK è meno stancante e meno intensa di un Gran Premio MotoGP.

La scuola del Motomondiale è molto più selettiva della SBK. E la stessa Ducati potrebbe migliorare ulteriormente. Prima di tutto per una questione temporale, perché nessun progetto può arrivare al massimo sviluppo dopo pochi mesi. Naturale che col passare degli anni la Ducati V4 sarà man mano migliorata. C'è quindi margine.



## Kawasaki

La ZX-10RR è migliorata nel confronto 2018. Il limite massimo dei giri motore è aumentato a 14.600 giri/min (nel 2018 era 14.100). I risultati anche con Leon Haslam vanno bene.

Senza Bautista, Rea sarebbe primo in campionato e più veloce rispetto all'anno scorso. Invece anche la Kawasaki è stata sorpresa dalla Ducati e da Bautista.

Rea è forte, fortissimo, ma non abbastanza per battersi per la vittoria. In Giappone

stanno quindi pensando di preparare per il 2020 una moto estrema, con più tecnologia, simile MotoGP, per tornare vincenti. L'ha affermato il loro uomo più coinvolto del reparto corse.

L'ingegner Yoda ha pubblicamente chiesto a Dorna e FIM quale filosofia regolamentare si vorrà applicare per il futuro della SBK.

Perché con una MotoGP omologata e targata come la Ducati non ci sono alternative: bisogna fare altrettanto.

## Yamaha

In questa stagione la Casa giapponese ha aggiunto il secondo Team GRT Yamaha con Sandro Cortese (vincitore Supersport 600 2018) e Marco Melandri. La Yamaha coi piloti ufficiali Michael van der Mark e Sam Lowes sta migliorando, ma la costanza di risultati necessaria per arrivare almeno al livello di Jonathan Rea e Kawasaki è ancora da raggiungere. E con un progetto già abbastanza datato e sviluppato, forse non c'è più il potenziale necessario.

**DIFFICILE RICONFERMA** del titolo per Jonathan Rea e la Kawasaki ZX-10RR.



## BMW

La nuova S1000RR 2019 è l'ultima arrivata sul mercato. Il motore con tecnologia ShiftCam (fasatura variabile) è potente (207 CV nella versione stradale) e nelle prime due gare è stata utilizzata una versione poco elaborata. Da Aragon i cavalli sono saliti a 220 e a Imola è atteso un ulteriore step. Si parla di altri 8 CV in più. La parte ciclistica ha una geometria perfezionata con telaio più flessibile (flex frame) e un cinematisimo posteriore Full Floater Pro Dynamick per la sospensione/ruota posteriore. La BMW sembra nata bene, i risultati coi Tom Sykes e Markus Reiterberger sono molto positivi e con uno sviluppo racing iniziato da pochi mesi la Casa tedesca ha un potenziale promettente, forse il migliore per avvicinarsi a Ducati. Almeno in alcune situazioni la moto è già apparsa molto veloce. Manca esperienza alla squadra, la BMW non ha nei suoi reparti ricerca e sviluppo lo



stesso DNA, le stesse tradizioni di reparti corse come quelli HRC Honda, Ducati, Yamaha e Kawasaki, ma su questa moto finalmente si vede un impegno costante e diretto. Che non c'era neppure ai tempi del primo ingresso in SBK.

Con uno sviluppo costante e un'esperienza crescente, forse la Casa tedesca avrà bisogno di un pilota di livello come Bautista e Rea.

## Honda HRC

Ha cambiato tutto tranne la moto. HRC ha ripreso la gestione tecnica dopo il lunghissimo impegno del dealer olandese TenKate (che presto tornerà in gara con moto Yamaha!) e quando il reparto corse giapponese della Casa Alata si schiera direttamente, i risultati hanno spesso coinciso con gli obiettivi. Ma per vincere serve tempo, denaro, piloti vincenti e una moto completamente nuova e ben più estrema dell'attua-

**TOM SYKES** sulla BMW S1000RR factory.

le Fireblade. Che per la verità ora non sta raggiungendo neanche gli scarsi risultati della stagione 2018.

Il Team Moriwaki-Althea ha nella parte italiana una lunga militanza nel Mondiale, ma Leon Camier è un buon outsider, mentre l'anziano Ryuichi Kiyonari servirà soprattutto per la sua esperienza e capacità di interagire senza problemi di comunicazione coi tecnici giapponesi. Cosa potranno ottenere? Assolutamente nulla di più che raccogliere informazioni e dirigere lo sviluppo del progetto per la Fireblade che verrà.

La prestazione della moto attuale non è competitiva, confrontandola con la stagione 2018 è addirittura peggiorata. Certamente è stato ritenuto inutile perdere tempo per sviluppare una moto ormai destinata alla pensione. E anche se elettronica e pneumatici hanno comunque migliorato, prima del campionato 2020 è inutile aspettarsi anche un fortuito exploit.

Nel paddock si parla invece della nuova quattro cilindri in linea Honda (non c'è alcuna replica commerciale della RCV da MotoGP in arrivo) che dovrebbe presentarsi con un motore a fasatura variabile in aspirazione e scarico. Se questa soluzione sarà sufficiente per vincere è quanto si chiedono tutti. Honda ha sempre cercato con le sue Fireblade di vendere moto sfruttabili e godibili su strada e in pista. Ma rimanendo in un ambito di prezzo e di estremizzazione tecnica molto più contenuti rispetto alla concorrenza europea di Aprilia, BMW e Ducati. Ora che Ducati ha spostato così in alto l'asticella (anche per il prezzo di una Panigale V4R a quasi 40.000 euro) non penso che in Giappone vogliano o riescano a stravolgere le loro idee di marketing. Probabilmente anche per Honda serviranno politica (con restrizioni tecniche alla Ducati) e almeno un pilota "da MotoGP" veloce non meno di Bautista. Ne ripareremo fra un anno.