

# GIMME FIVE

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



## Il fuoriclasse del Kawasaki Racing Team Jonathan Rea conquista il suo quinto titolo Mondiale

**C**on l'evento a Magny-Cours, Francia, Jonathan Rea e la Kawasaki hanno vinto il quinto titolo Mondiale consecutivo con due GP (Argentina e Qatar) di anticipo.

La prima sorpresa: la superiorità di Bautista con la Ducati Panigale V4R, vincenti al debutto nella WSBK - per pilota e moto! - in tutte le manche disputate prima di

Imola. Dopo la Superpole race a Jerez, Alvaro Bautista aveva 61 punti di vantaggio sul detentore del titolo Jonathan Rea. Poi è arrivata la seconda sorpresa: dopo la gara a Imola, Bautista non ha più dominato, né in prova né in gara. La situazione si è riequilibrata. Poi la terza sorpresa: il pilota spagnolo comincia a cadere inaspettatamente alla seconda gara di Jerez, Misano e Donington, poi a Laguna

Seca si è fatto anche male. Mentre Rea rispondeva con altrettante vittorie, portando lo svantaggio in classifica a 81 punti nei confronti del pilota Ducati.

A Magny-Cours un'altra caduta di Bautista ha spianato la strada a Rea verso la conquista dal suo quinto titolo Mondiale SBK. In anticipo sui tempi.

È spiegabile quanto successo? Secondo me, sì! Almeno ci provo...

### **Balla balla ballerina**

Fino a Imola Bautista ha corso sfruttando l'esperienza dei suoi anni nella MotoGP e vinto alla grande. Da Imola in poi le piste, nella loro maggioranza, non sono più state quelle del Motomondiale. Alcune, compreso il circuito Dino ed Enzo Ferrari, sono anche un po' particolari. A Imola ho visto Alvaro Bautista in difficoltà alla guida della sua Ducati ufficiale. Mentre tutte le Kawa-

saki sono andate forte, non solo quella di Rea, perché sono certamente più facili da sfruttare. Ormai è chiaro che il quattro cilindri giapponese ha un motore con coppia lineare ai regimi intermedi, un albero motore con molta più inerzia, capace di un'erogazione più pastosa, gestibile e sfruttabile soprattutto su piste con asfalti più ondulati, meno aggressivi. Così a Imola, Misano, Portimao e anche sulle piste bagnate, le

Kawasaki sono decisamente più stabili e gestibili delle Ducati, risultate invece più ballerine, nervose e con più problemi di trazione. Anche per le cadute c'è secondo me una spiegazione. Ai test fatti a Misano a fine maggio la Ducati ha portato materiale relativo alla parte ciclistica per Chaz Davies e Alvaro Bautista. Utilizzando la soluzione alla gara di Jerez che ha prodotto la prima caduta e a Misano la seconda. Però quando non

sai il perché si cade, diventa un problema soprattutto per il pilota che perde confidenza. Sicuramente cambiando la rigidità dell'avantreno cambia il feeling di guida, di conseguenza cambia la ricerca del limite. Dopo alcune cadute la pressione aumenta e la situazione diventa più difficile da gestire. Sono convinto che il campionato sarebbe andato diversamente se Bautista avesse usato sempre la stessa moto.



**ALZI LA MANO CHI AVEVA IMMAGINATO UN INIZIO COSÌ SFOLGORANTE** di Alvaro Bautista con la V4R. L'ex pilota MotoGP aveva sorpreso tutti, però sia Ducati che lo spagnolo avrebbero dovuto crederci di più. Invece hanno buttato al vento un titolo che, considerata la partenza di campionato fulminea, sarebbe stato alla loro portata. Ducati ci riproverà con Scott Redding, Bautista con la Honda Fireblade...

### Box per box

**DUCATI.** Come accennato prima, la situazione è cambiata varie volte, soprattutto per Ducati. A Imola e Misano ho potuto osservare i limiti di trazione e stabilità delle V4R. Nelle stesse condizioni ho visto molto meglio la Kawasaki, impressione confermata anche nelle gare successive. D'altronde il progetto V4R è ancora giovane, ha certamente potenzialità per migliorare ulteriormente in tutte le aree tecniche. Secondo me l'obiettivo per Ducati dev'essere di modificare, per l'anno prossimo, la moto con un comportamento simile a quello Kawasaki, ma con l'attuale prestazione motoristica Ducati. Chaz Davies ha trovato un feeling migliore durante il campionato, però i risultati sono ancora troppo incostanti. Vedremo l'anno prossimo cosa farà Scott Redding sulla Ducati. Redding ha vinto il campionato BSBK per Ducati e andrà a sostituire Alvaro Bautista che passa, sorprendentemente, a Honda HRC.

Non so il motivo per il quale Bautista se ne sia andato, comunque penso che Ducati abbia perso un grande pilota. Il Team Barni Racing ha sostituito Rinaldi con Leon Camier, un altro pilota forte con la statura e tipo di guida simile a Davies e Redding, che può essere un vantaggio per lo sviluppo e la messa a punto della moto.

**KAWASAKI.** La situazione qui è invece opposta. Rea ha vinto e ricominciato a vincere su una moto che piace e che si è rivelata competitiva anche con molti altri piloti. Una Kawasaki continuamente affinata da anni. Per l'anno prossimo, per contrastare la Ducati e forse anche la BMW e la nuova Honda Fireblade, serve comunque prestazione in più. Si dice che il modello Kawasaki 2020 abbia 20 CV e quasi 600 rpm in più. Vuol dire circa 250 CV a 15.000 giri. Secondo me, con Rea e Lowes potrebbe bastare per rimanere competitiva anche l'anno prossimo. Così non

serve una moto estrema, stile MotoGP com'è la Ducati V4R, che potrebbe solamente far perdere alla Kawasaki i suoi numerosi team privati.

**YAMAHA.** A mio parere ha deluso per risultati e prestazione. Con i piloti ufficiali Michael van der Mark e Alex Lowes non ha progredito rispetto al 2018. Non c'è ancora la costanza di risultati e forse la prestazione per essere competitiva. Con l'arrivo del giovane talento Toprak Razgatlioglu, che ha lasciato a sorpresa Kawasaki per andare a sostituire Alex Lowes (partito per la direzione opposta), per il 2020 Yamaha potrebbe migliorare la situazione, a patto che la moto venga migliorata molto visto i programmi della concorrenza. Comunque per il Team GRT con Sandro Cortese e Marco Melandri - che si ritirerà a fine campionato - e il Team Ten Kate con Loris Baz, dalla gara di Jerez de la Frontiera la Yamaha rimane una moto attrattiva.

### JONATHAN REA MAI COME QUEST'ANNO.

Aveva iniziato il Mondiale subendo la sorprendente superiorità del nuovo arrivato Alvaro Bautista. Poi ha corretto il tiro, ha puntato meglio l'obiettivo e fatto di nuovo centro. Cinque titoli Mondiali in cinque anni! In ginocchio di fronte a King Rea.



**BMW.** La S1000 RR sembrava nata bene: sul bagnato di Misano Tom Sykes ha afferrato il suo primo risultato stagionale con un ottimo secondo posto. Nonchè primo podio dopo il ritorno di BMW. L'ultimo risale al 20 ottobre 2013 (Melandri a Jerez). Bisogna anche considerare che lo sviluppo racing è iniziato da febbraio. Quasi ad ogni gara venivano portati aggiornamenti, evoluzioni di elettronica, motore, assetti e taratura sospensioni per cercare il giusto bilanciamento. Sul piano motoristico si è iniziato il campionato con 207 CV e con un upgrading ad Aragon e Misano (scarico Akrapovic nuovo evoluto) la potenza è salita a 224 CV registrati al pignone, però non era ancora sufficiente. Mancavano almeno 25 CV.

Poi durante la stagione sono subentrati problemi di affidabilità che hanno condizionato i risultati e anche quelli di finire il campionato con i sette motori - per pilota - previsti da regolamento. I problemi sembra siano basilari, si parla di inconvenienti elettrici/elettronici e dello shift-cam, dato che anche la produzione della moto di serie dopo il primo lotto di 1300 esemplari è stata sospesa. BMW dovrebbe avere l'esperienza e le risorse per risolvere i problemi riscontrati durante la stagione 2019 ed evolvere la moto prestazionalmente per diventare competitiva l'anno prossimo con Tom Sykes ed Eugene Laverty (che sostituisce Markus Reiterberger per mancanza di risultati). Comunque, lo dovrebbe fare, almeno per l'immagine che il mondo ha dei suoi motoristi.



**HRC.** Il grande reparto corse Honda ha ripreso la gestione tecnica della Fireblade. Un segnale positivo per il Mondiale SBK e/o forse anche per essere più preparati per la 8 Ore di Suzuka, una gara importante per le Case giapponesi e che da un po' di anni Honda non vince più. Obiettivamente, la stagione 2019 di Honda è stata molto scadente, visto che non ha raggiunto nemmeno gli scarsi risultati del 2018. Leon Camier - il più veloce - a Jerez si è infortunato, il sostituto Yuki Takahashi non è stato abbastanza veloce, ed

è chiaro che i tecnici giapponesi si stanno concentrando esclusivamente sullo sviluppo della nuova Fireblade 2020. Come sarà nel dettaglio ancora non si sa. Si parla di un motore a distribuzione variabile V-tec, di un peso al limite regolamentare, con elettronica adeguata e una carenatura "alata". Dopo il Salone EICMA di Milano sapremo probabilmente qualcosa di più. Comunque, mettendo sotto contratto di sorpresa Alvaro Bautista, HRC avrà sicuramente un pilota che potrà mettere in evidenza le qualità della moto.



**POTEVA ANDARE SICURAMENTE MEGLIO,** ma quando sbatti contro problemi tecnici difficilmente porti a casa il risultato. Sykes l'unico a portare un po' di gloria nel team, ma dall'anno prossimo BMW dovrà cambiare registro se vorrà stare al passo con la concorrenza più accreditata.

### Tecnica, sport e politica

È stato positivo il fatto che la Dorna e FIM siano intervenute una volta sola all'inizio del campionato sulla "balance rule", la regola che ogni tre GP permette di analizzare e bilanciare la prestazione tecnica delle moto in gara. Questo è importante perché la situazione rimanga il più stabile possibile per garantire un campionato sportivamente attendibile. Mi sono sbagliato considerando Alvaro Bautista il quasi scontato vincitore di questo campionato. Ho spiegato sopra perché poteva andare

così, come poi è andata. La Kawasaki ha lavorato, durante l'anno, sulla perfezione di messa a punto della moto. E Rea ci ha creduto dall'inizio, dando il massimo possibile, creando così la base per vincere il Mondiale. L'anno 2020 sarà tecnicamente ancora più interessante con l'arrivo della Honda Fireblade pilotata da Alvaro Bautista. La Kawasaki con Rea e Lowes, BMW con Sykes e Laverty, Yamaha con Michael van der Mark e Toprak Razgatlioglu, soprattutto con motori più potenti

nei confronti della Ducati attualmente già molto prestante. Aprilia e Suzuki sbagliano a non essere presenti perché tecnicamente la SBK sta diventando anche più interessante della MotoGP che ha un regolamento tecnico troppo restrittivo. Tecnologia innovativa come fasatura variabile e altre già impiegate sulle auto sono vietate. La moto impiegata nel WSBK dev'essere omologata di serie. Un motivo in più per seguire e apprezzare il Mondiale Superbike 2020.