

WORLD SUPERBIKE

START YOUR ENGINES

di Jan Witteveen / Images BMW,
Kawasaki, Ducati, Yamaha, HRC

I test pre-campionato hanno dato le prime indicazioni sul potenziale degli schieramenti nel Mondiale 2020

L 29 febbraio è scattato da Phillip Island il Mondiale WSBK. Purtroppo Aprilia, MV Agusta e anche Suzuki non si sono schierate per vari motivi. Aprilia e Suzuki si concentrano sulla MotoGP, MV Agusta su Moto2 e SuperSport. BMW, Ducati, Kawasaki,

Honda e Yamaha invece continuano a credere in questo campionato investendo - ognuna a modo proprio - una fetta dei loro budget per cercare di rimanere o tornare competitivi. Purtroppo i tempi di stampa non ci hanno consentito di parlare del primo Gran Premio in Australia, quindi faremo il punto su ciò che i test pre-Mondiali di Dorna hanno detto.

Kawasaki. Cambia poco...

Con Jonathan Rea - Campione Mondiale in carica - e il nuovo compagno Alex Lowes (arrivato terzo nel 2019 con Yamaha) il Kawasaki Racing Team è il riferimento da battere nonostante la ZR-X 2020 sia rimasta pressappoco uguale al modello 2019. La moto prevista con 20 CV e 600 rpm in più non è stata purtroppo omologata, si dice

per motivi di affidabilità. Secondo me Kawasaki è tornata alla strategia convenzionale quando da metà campionato 2019 ha visto che Rea ha cominciato a vincere, e anche la vittoria alla 8 Ore di Suzuka è stata un'ulteriore ragione per tornare sui propri passi. Nei test pre-campionato a Portimao, Jerez de la Frontiera e Barcellona sono

andate bene ma non troppo. Segnale preoccupante? Non direi! Si tratta pur sempre di risultati sortite dai test, indicativi fino a un certo punto. La stagione di gare è lunga e la grande forza di Kawasaki resta il suo team esperto e professionale, l'affiatamento e la consistenza del suo Campionissimo, che fra tante qualità ha la capacità di gestire benissimo pres-

sione psicologica e di partire quasi sempre bene. Tutti i suoi Mondiali vinti a ripetizione non sono affatto un caso. Speriamo che basti a riconfermare il titolo, perché quest'anno la concorrenza è tecnicamente migliorata.

Ducati. Entra Redding...

Con la moto più prestazionale - la Panigale V4R 1000 - e il pilota più ideale per guidarla - Alvaro Bautista - Ducati sembrava destinata a stravinere il WSBK 2019. Fino a metà Mondiale era così, poi alcune cadute dello spagnolo e problemi di vario genere hanno impedito il concretizzarsi di un obiettivo apparentemente a portata di mano. Dopo l'esperienza dell'anno scorso il modello 2020 è stato migliorato a livello di aerodinamica, peso (adesso vicino al limite: 168 kg), forcellone e retrotreno ridisegnato, oltre ad un motore con una curva di coppia migliore. I piloti Chaz Davies e Scott Redding - vincitore del BSB 2019 con la Ducati Panigale V4R 1000 - sono entrambi inglesi con statura e peso molto simili fra loro, e questa "somiglianza" fisica potrebbe rendere più semplice per Ducati la gestione e lo sviluppo della nuova moto. Nei test pre-Mondiale entrambi i piloti ufficiali si sono dimostrati veloci e costanti. Un segnale incoraggiante per tornare a puntare molto in alto.



REA E KAWASAKI ancora i riferimenti da battere, però la concorrenza di Ducati, Yamaha, Honda e BMW si è rafforzata.

Yamaha. Robe "turche"

Con Alex Lowes (terzo) e Michael van der Mark (quarto) il Mondiale 2019 per Yamaha è stato di buon livello, ma non è purtroppo l'obiettivo di una Casa così importante. Il modello R1 2020 è stato tecnicamente evoluto in tantissimi particolari, ma soprattutto sul piano dell'aerodinamica, con un'impostazione di gui-

da più comoda e spaziosa per van der Mark e il neoacquisto Toprak Razgatlioglu (passato di sorpresa dalla Kawasaki). Nei test pre-campionato il pilota turco andava già piuttosto forte. Secondo me è ancora un outsider, però con la grinta e il talento che ha potrebbe diventare la sorpresa del campionato 2020.



BMW aRRabbiata

L'anno scorso Markus Schramm - nuovo capo BMW Motorrad - aveva cambiato strategia rientrando nel Mondiale con il Team SMS di Shaun Muir in veste ufficiale, almeno per quanto riguarda la responsabilità tecnica generale della moto, la S1000RR, tecnicamente interessante però con tanti problemi di gioventù ottenendo quattro podi con Tom Sykes. Se ben ricordate, la produzione della versione stradale era stata stoppata dopo 1300 esemplari per problemi tecnici. Immagino, e mi auguro, che BMW abbia risolto oggi quei problemi oltre ad aver migliorato la prestazione della SBK in versione 2020. I piloti sotto contratto sono Tom Sykes e Eugene Laverty (entrambi inglesi), due buoni manici che hanno già dimo-

strato in passato di essere veloci, contando anche un bagaglio d'esperienza che può essere utile per portare più rapidamente la S1000RR a livelli di competitività top. Dopo un anno di gare/test ed esperienza i miglioramenti principali per il 2020 sono la parte ciclistica che dà più fiducia e si guida più facilmente, il forcellone, il leveraggio della sospensione posteriore, l'elettronica e la prestazione motoristica (adesso circa 232 CV). Nei test pre-campionato i tempi sul giro non erano molto confortanti, però le moto hanno sempre girato con pneumatici da gara per accumulare più dati possibili. Comunque, i piloti sono convinti che possono competere contro Kawasaki e Ducati. Sono curioso di vedere come se la caveranno!

Honda. Ri-progetto Fireblade

Dopo 18 anni di assenza, HRC ha ripreso l'anno scorso la gestione tecnica e il controllo dello sviluppo della Fireblade per il Mondiale Superbike.

Per quest'anno Honda ha presentato la nuova versione Fireblade CBR-1000RR-R/SP, una moto con tanti aspetti tecnici interessanti, come l'impianto di scarico con valvola di vari step - prodotta e sviluppata da Akrapovic - o la carenatura "alata". Il motore, poi, presenta diversi trattamenti antiattrito per le parti meccaniche. Quello che manca - e che mi aspettavo - è invece la fasatura variabile. Il progetto iniziale la prevede-

va, tuttavia all'ultimo Honda ha cambiato strategia togliendola per motivi non ben noti. Il sistema Honda V-tec funziona bene, però per la massa un po' elevata è difficile da impiegare su motori che, per ottenere prestazione, devono girare molto. Probabilmente sono stati riscontrati dei problemi o il sistema non era sufficientemente a punto, cosicché Honda ha preferito non adottarlo onde evitare ulteriori complicazioni in fase di sviluppo della nuova moto durante il campionato e rimandare l'applicazione all'anno prossimo. Probabilmente vedremo la fasatura variabile già sulla moto

per la 8 Ore di Suzuka, perché aiuta a ridurre di molto i consumi - fattore importante in una gara di Endurance - senza perdere prestazione. Con Alvaro Bautista (ex Ducati) e Leon Haslam (ex Kawasaki) Honda ha due piloti potenzialmente in grado di vincere, sempreché la Fireblade dia il meglio di sé come prometterebbe. Dei due, sarà soprattutto Bautista ad aver maggiore motivazione per giustificare il suo passaggio in Honda. Comunque, sarà interessante vedere come e se Honda sarà capace di crescere durante il campionato e quale livello di competitività potrà raggiungere a fine stagione.

IN AZIONE TOM SYKES (66), uomo di punta di BMW. Nelle altre immagini: Alvaro Bautista (19) e Alex Lowes.



Politically correct

Per il Mondiale 2020 Dorna e FIM non sono intervenute - come negli ultimi tre anni - sulla parte regolamentare. Quindi, il format WSBK rimane eguale al 2019. Non tutti però sono d'accordo. Con un programma di gara molto fitto, le sole due prove di venerdì anziché tre potrebbero creare problemi di messa a punto delle moto per sabato e domenica. I tempi sono oggettivamente stretti e ne potrebbero risentire soprattutto i team con nuove moto e nuovi piloti. Per la questione sicurezza è basilare che i piloti abbiano il tempo necessario di conoscere bene la pista e i team di mettere a punto una moto funzionale. Un altro aspetto relativo alla sicurezza è se la moto ha problemi tecnici e/o cadute che - se pesanti -, il che metterebbe in difficoltà i team nel ripararla in tempo per la gara o la prova successiva. A mio avviso la soluzione sarebbe tornare ad avere due moto per pilota come in MotoGP. Certo, la SBK dovrebbe osservare il concetto di "low-cost", però non regge

assolutamente perché oggi un team di WSBK oltre alla moto principale ha sul camion una moto di scorta identica, inoltre deve avere tutti i componenti preassemblati pronti in caso di riparazione veloce. Per la MotoGP è un problema di spazio dentro il box, ma per la SBK non credo.

In base ai risultati del 2019 e alle nuove moto omologate, la FIM ha comunicato il limite di giri massimo per ogni marca di moto:

BMW	14.950 rpm
Ducati	16.100 rpm
Honda	15.600 rpm
Kawasaki	14.600 rpm
Yamaha	14.950 rpm

Yamaha può girare 250 giri in più rispetto al 2019.

Honda con la nuova omologazione può girare 550 giri in più rispetto al vecchio modello di Fireblade. (Giri max. versione stradale = 14.500 come regolamento + 1.100 giri = 15.600 rpm)

Come "balance rule" i giri massimi possono essere aumentati o diminuiti di 250 giri in base ai risultati di ogni tre Gran Premi (ovvero: 6 gare).

Chi vincerà? Si accettano scommesse...

Fare una previsione per quest'anno è veramente difficile, perché la vittoria del titolo Mondiale SBK dipende da troppi fattori. Kawasaki è l'unica Casa che, sulla carta, non è intervenuta tecnicamente sulla moto. BMW, Ducati, Yamaha e soprattutto Honda hanno invece presentato progetti molto aggiornati se non addirittura nuovi come nel caso della Fireblade. Jonathan Rea è probabilmen-

te ancora il pilota più forte, soprattutto il più completo, però sulla carta avrebbe a disposizione la moto meno prestazionale in confronto alla concorrenza. In ogni caso, sono curioso di vedere come andrà a finire questa stagione, perché sportivamente e tecnicamente parlando la Superbike con tutte queste novità è diventata più interessante di quanto non lo sia stata nelle ultime stagioni.