

WORLD SUPERBIKE

# RIENTRO AI BOX



A Phillip Island, in Australia, il Mondiale Superbike prende il via ma allo stesso tempo si deve fermare per il lockdown, offrendoci comunque alcuni spunti per le prime riflessioni tecniche. Soprattutto su BMW...

di Jan Witteveen / Images BMW Group

**IL** Mondiale Superbike è iniziato alla grande, con gare spettacolari e tanti piloti in grado di lottare per la vittoria. Era da tempo che non si vedevano match così interessanti. Essendo Phillip Island il primo GP dell'anno non può aver mostrato i reali valori in campo. Alcuni fattori tecnici come i 250 giri in meno per il limitatore sulle Ducati, contro i 250 in più per le Yamaha, e il debutto della nuovissima Honda Fireblade rimangono ancora tutti da valutare nel confronto col riferimento "EVERGREEN" della categoria. Forte del suo interrotto dominio - 5 titoli in 5 anni! - la Kawasaki è rimasta pressappoco uguale. Gli pneumatici storicamente in sofferenza sulla pista australiana e il nuovo schieramento 2020 ha subito offerto gare equilibrate, moltissimi sorpassi, numerosi contatti e risultati incerti fino all'ultima curva. I vari cambiamenti fra piloti e moto, Lowes alla Kawas-

ki, Razgatlioglu alla Yamaha, Redding alla Ducati, Haslam e Bautista alla Honda, hanno anche aiutato lo spettacolo. Solamente BMW non è ancora allo stesso livello della concorrenza. Ducati ha ottenuto tre terzi posti con Scott Redding (vincitore del Campionato UK 2019) sulla Panigale che la stagione scorsa dominava con Alvaro Bautista. Nonostante i miglioramenti ad aerodinamica e peso (ridotto di 2 kg, ma ancora lontano dal limite regolamentare di 168 kg), un forcellone nuovo, il retrotreno ridisegnato e un motore con migliore erogazione, la rinnovata Panigale V4R 1000 non ha dato gli stessi frutti di un anno fa. Perché questa differenza di risultato? Proviamo a fare un'analisi: - secondo il regolamento "Balance Rule", rispetto all'inizio 2019 Ducati deve gareggiare con un motore limitato nel regime massimo di 250 giri. Una "penalizzazione" che vale circa 5 km/h sulla massima velocità raggiungibile a parità di rapporto finale.



- differenza di peso fra i due piloti. Fra Bautista e Redding ci sono circa 20 kg a favore dello spagnolo.

Considerandoli l'alleggerimento della nuova moto di 2 kg, nel bilancio totale significa 18 kg. Un'enormità che penalizza Redding.

- differenza di statura. Oltre al peso, fra i due piloti ci sono anche 16 cm a favore di Bautista, che con una statura inferiore ha una penetrazione aerodinamica nettamente superiore, ovviamente fondamentale per un'accelerazione migliore e una prestazione più elevata in velocità.



### Il peso della velocità

Ricordo i test dopo il GP del '96 sempre in Australia ma a Eastern Creek: ultima gara del Motomondiale 250, vince Max Biaggi. Per togliermi la curiosità, il giorno dopo faccio provare ad Harada la moto da gara di Max che per l'anno dopo sarebbe passato in Honda. Con un pilota più leggero di 10 kg qual era il giapponese, una statura inferiore e, quindi con un'aerodinamica più favorevole, l'acquisizione dati rilevò subito una velocità in fondo al rettilineo superiore di 5 km/h.

Le "penalizzazioni" di Scott Redding, 18 kg e 16 cm in più sono decimi di secondo persi. A Phillip Island come su qualsiasi altra pista. Svantaggi che si traducono in accelerazione e velocità massima, in frenata e nel consumo degli pneumatici per l'eccessivo stress. Facendo un calcolo approssimativo, a parità di capacità di guida, credo sia mediamente almeno mezzo secondo al giro in qualsiasi circuito.

L'unico vantaggio con più peso c'è quando la pista è bagnata, perché gli pneumatici per acqua essendo più sollecitati dal maggior carico di peso si scaldano meglio e di conseguenza hanno più grip. I tecnici Ducati sanno bene quale sia la verità, e immagino sappiamo considerare quanto avrebbero potuto vincere più facilmente nel 2020 con Bautista, forti anche delle esperienze e dei dati acquisiti l'anno scorso. Per godere di un campionato più equilibrato dobbiamo perciò ringraziare soprattutto Alvaro Bautista che ha preferito accettare l'offerta Honda coi rischi di una moto com-



**// Il potenziale c'è, la S1000RR può diventare competitiva ma BMW deve investire di più**

**A PHILLIP ISLAND** Tom Sykes (66) ha messo la firma sulla Super Pole, poi nono e decimo in gara anche per via di problemi tecnici.

pletamente nuova e tutta da sviluppare.

Torniamo a BMW. A Phillip Island abbiamo visto una S1000RR sorprendentemente lontana dal podio. Addirittura sembrava peggiorata rispetto alla versione dello scorso anno. Credo per un grave ritardo nello sviluppo, soprattutto perché penalizzata da un motore con una prestazione di circa 220 CV, quanto è possibile ottenere sostituendo il solo impianto di scarico. Nonostante questi limiti, la ciclistica sembra buona: Tom

Sykes ha vinto comunque la Super Pole con un tempo record (1'29"230), è partito in testa ed è rimasto davanti per metà gara. Vuol dire che c'è potenziale, la BMW può diventare competitiva, ma ovviamente bisogna investire le necessarie risorse, consapevoli che Sykes è riuscito a rimanere in testa perché il passo gara generale era lento per risparmiare gli pneumatici. E mentre gli avversari gestivano le gomme, Sykes stava comunque forzando. Quando i suoi pneumatici hanno per-





### Correre ai ripari

Colmare, durante il 2020, questa mancanza di competitività sarà difficile. Perché il regolamento vieta la possibilità d'intervenire sul motore, almeno fino a quando dei risultati molto deludenti facciano scattare le Balance Rules. Solo così si può evolvere il motore potendo montare sulle Evolution Parts che devono

essere pronte però. Non credo che questo sia l'obiettivo di BMW. Auguro ai tecnici della squadra di sistemare almeno la ciclistica per fare funzionare gli pneumatici. Ma temo che sarà una stagione molto difficile... Sempreché il Mondiale Superbike riprenda il suo cammino nonostante la tragedia che stiamo vivendo.

#### WEEKEND SFORTUNATO PER

**EUGENE LAVERTY (50)**, messo kappào da una caduta nel warm up di domenica che gli ha procurato una commozione cerebrale.

so prestazione, e gli avversari hanno cominciato girare più forte, la differenza è stata evidente.

Già nei test precampionato i tempi sul giro della BMW non erano molto confortanti, anche se le moto giravano sempre con pneumatici da gara per accumulare più dati possibile. I piloti ne parlavano positivamente, non erano affatto preoccupati. La moto modello 2019 aveva avuto tanti problemi di gioventù. La produzione della versione stradale era stata stoppata dopo 1300 esemplari per problemi tecnici. Soprattutto la qualità (porosità) delle varie fusioni hanno dato parecchi grattacapi. Sul modello 2020 presumo che i tecnici

BMW abbiano risolto tutti i problemi di affidabilità e per la versione racing, dopo un anno di gare e test, mettesse a frutto l'esperienza accumulata. Ho visto un forcello nuovo, so di un leveraggio della sospensione posteriore diverso e l'elettronica è aggiornata.

L'ultima sessione di prove, durante la settimana prima del GP di Phillip Island, e le prove della gara stessa erano andati bene. I tempi e il comportamento della moto erano soddisfacenti. Tom Sykes parlava - addirittura! - della possibilità di salire sul podio. È andata diversamente, perché la messa a punto è stata eseguita senza una sola simulazione di gara. Un errore.

Da quanto ho visto e saputo, BMW deve sistemare diversi problemi e farlo al più presto:

- trovare una combinazione ottimale tra stile di guida del pilota, bilanciamento ciclistica, sospensione ed elettronica per ottenere un rendimento degli pneumatici in configurazione gara molto migliore. Un compromesso fra massima prestazione e durata più equilibrato. È la priorità!

- sviluppare il motore. Il motore è poco potente. La mancanza di prestazione meccanica è plateale. Un anno fa a Phillip Island il motore aveva 210 CV. Da Aragon in Spagna con un nuovo albero a camme c'era stato un incremento. Da Misano si erano trovati altri 4-5 CV, un upgrading miglio-

re, con un impianto di scarico sviluppato appositamente da Akrapovic. Ad oggi il 4 cilindri BMW sviluppa circa 220 CV. E Sykes ha dichiarato dopo la prima gara che non può neanche rimanere in scia agli avversari. Credo manchino almeno 20 cavalli rispetto alla concorrenza. È una situazione d'inferiorità molto strana, perché ritengo BMW una Casa con tutta la tecnologia necessaria ad evolvere rapidamente un motore altamente prestazionale. Soprattutto dopo aver progettato "questo" motore, dotato dello ShiftCam, sistema di fasatura variabile che nessun altro costruttore può vantare in SBK. Dovrebbe essere un grande vantaggio, eppure il motore va piano.

