



TCR SERIES - SEPANG
COMINI
INAUGURE

Les Seat se sont taillé la part du lion lors de cette épreuve en lever de rideau de la F1, dont le jeune pilote suisse, qui restera comme le premier vainqueur de la discipline, est reparti en leader. **J.L. Tallade**

Le nombre de voitures présentes en Malaisie pour ce premier rendez-vous représentait le minimum vital (17), mais la naissance prometteuse de cette série plante les bases d'un bon compromis entre spectacle et atout économique (voir aussi QR ci-contre. Ndlr). Les températures caniculaires de Sepang ont permis de pousser dans leurs retranchements les modèles en mal de développement suffisant. Quant à l'équité des chances promise par le règlement technique de la série et la recherche de la meilleure balance de performances, encore erratique (voir encadré), devraient sous peu garantir le suspense. Cette première manche, sans surprise, a permis aux teams et pilotes équipés des Seat Léon Racer, déclinaisons de celles éprouvées l'an passé dans l'Eurocup taillée pour elles, de se mettre en évidence. Parti de la deuxième ligne en course 1 samedi, l'Italien Stefano Comini (25 ans) se portait en tête dès le premier tour au prix d'un très beau dépassement par l'extérieur sur Kevin Gleason. L'Américain, recrue du team suédois WestCoast Racing qui fait débiter trois Honda Civic préparées par JAS Motorsport, avait créé une petite surprise en devenant le premier poleman. Comini, lauréat de l'Eurocup Mégane Trophy 2011, a remporté la Clio Cup italienne

2012 et animé l'Eurocup Léon la saison dernière (4^e). Une fois installé en tête, il tiendra sans faillir à distance les deux plus rapides équipiers d'une forte équipe Craft-Bamboo ; le jeune Espagnol Pepe Oriola formé chez Seat et ayant dû renoncer au WTCC, faute de budget, et le Russe Sergey Afanasyev. « C'est incroyable de gagner le tout premier événement du TCR, confiera le Tessinois. Je m'en souviendrai toujours. J'ai quand même la sensation d'avoir été très chanceux dans cette course. Mon départ fut bon, mais j'ai manqué mon point de freinage au virage 1 et

j'ai dû faire un peu de dérive... que j'ai bien récupérée avant de prendre la tête. Puis j'ai beaucoup poussé dans les quatre premiers tours pour construire un bon avantage. Les gars derrière m'ont rendu la tâche plus facile, car ils se battaient farouchement entre eux. » Gianni Morbidelli terminait au pied du podium, mais l'ancien pilote F1 allait pouvoir l'atteindre en course 2.

Dimanche, profitant de la règle de la grille inversée, « l'ancien » Jordi Gené (44 ans) a pu se rappeler le bon temps du WTCC, lorsqu'il était sociétaire de l'équipe officielle de Martorell. Le Catalan, malgré la menace en fin de course de son compatriote Pepe Oriola (20 ans), tenait bon pour valider ce doublé pour le team de Richard Coleman. La lutte pour la troisième marche du podium était de toute beauté, Morbidelli finissant par la décrocher avec sa Civic, non sans avoir connu une petite friction avec la Léon de son compatriote Andrea Belicchi. Le vainqueur du Renault Spider Trophy 1998 devait laisser filer Comini, mais conservait la 5^e place devant les Honda de René Münnich et Kevin Gleason. Juste derrière, le Russe Mikhail Grachev marquait les premiers points pour l'équipe de Franz Engtler, qui a entamé par dérogation le championnat avec ses deux coupé Audi TT, en attendant que ses VW Golf soient prêtes.



Lauréat de l'Eurocup Mégane 2011, Comini n'avait pu percer, faute de budget. Le revoilà au premier plan.



Marcello LOTTI Promoteur des TCR Series

Dix-sept voitures pour le lancement de la série, le nombre vous satisfait-il ?

Quarante aurait été mieux, mais je crois que nous pouvons nous montrer satisfaits. Plus que le nombre, c'est l'intérêt que suscite cette nouvelle série auprès des Constructeurs (Subaru et Alfa Romeo notamment. Ndlr) qui me réjouit. Notre concept va leur donner l'opportunité de vendre des voitures clients, et d'avoir un bon outil marketing. Nous sommes en train de passer des accords avec beaucoup de promoteurs nationaux qui souhaitent adopter le même concept que les TCR. En ce moment, seize promoteurs nationaux suivent la même réglementation, en Asie, Europe, Amérique Latine et USA. La plateforme est là.

Techniquement, les

TRC Series sont-elles très éloignées du WTCC ?

Le WTCC répond au critère d'un championnat du monde, et pour faire rouler une voiture il faut une écurie de professionnels. Le problème est que le coût requis est énorme, alors que la santé des championnats Tourisme à travers le monde n'est pas bonne. À cause de la récession, ces championnats n'ont cessé de descendre en gamme. Les bonnes structures nationales n'ont plus les budgets pour opérer une voiture en WTCC, et il fallait recréer quelque chose d'abordable afin de régénérer les championnats nationaux. Nous sommes en train de faire cette base avec une voiture de course bon marché (100 000 euros. Ndlr) nécessitant un entretien peu coûteux. Hormis les freins et les pneus, il n'y a pas d'autres dépenses.

Le WTCC voit-il votre initiation d'un bon œil ?

Ce que nous faisons ne peut qu'aider le WTCC en lui fournissant un vivier. De plus, à l'inverse du WTCC, nous ne voulons pas impliquer les Constructeurs pour garder un contrôle sur les coûts. S'ils viennent avec une écurie « usine », le développement va s'envoler et le prix des voitures clients avec...

Le WTCC ne se produira pas à Macao cette année. Êtes-vous sur les rangs ?

C'est la vitrine asiatique du sport automobile et notre souhait est de nous y produire. Nous travaillons activement avec les gens de Macao pour trouver une solution.

Pourquoi vous produire en lever de rideau de la F1 ?

C'est une bonne chose pour la promotion, mais il ne faut pas aller au-

delà de trois Grands Prix (Malaisie, Chine et Singapour cette saison. Ndlr) car il faut que la série trouve son identité. Pour cela, elle doit bénéficier de ses propres dates et meetings. Idem, il est bon de pouvoir compter sur des ex-pilotes F1 comme Morbidelli, mais sans perdre de vue que nous sommes là pour défendre nos clients. Si certaines écuries privées avec de bons sponsors peuvent attirer des garçons comme Gianni, elles sont loin d'être la majorité. Il n'en reste pas moins que le plateau a fière allure avec des pilotes de dix nationalités différentes qui se sont illustrés au plus niveau du Tourisme.

Propos recueillis par J.M. Desnoues, à Sepang



Habitué des voitures de Tourisme, Jordi Gené s'est rappelé au souvenir de tous.

En quête du bon équilibre

À l'orée de cette toute première épreuve, le bureau technique du TCR a décidé de lester les Honda Civic de 30 kg et les Audi TT de 50 kg, les Seat Léon, Ford Focus et Opel Astra restant au poids minimum de 1260 kg, pilote inclus. Les cinq modèles ont conservé la hauteur de caisse minimum de 80 mm. Mais après la première des deux séances libres, conséquence de la domination trop franche des Seat Léon, les Honda et Audi se sont vu retirer le surpoids initial. À ce moment-là, toutes les voitures revenaient à 1260 kg.

Mais les Léon s'avèrent dominatrices en libres 2, les Honda se voyaient retirer 30 kg pour la qualification... remportée par la Civic de Gleason. Juste avant la course 1, nouveau changement, les japonaises récupéraient à nouveau ces 30 kg, au grand dam du team suédois qui les engageait. Les décisions fluctuantes de ce chantier technique, Marcello Lotti l'a confirmé, se poursuivront pendant la manche chinoise. Ensuite seront prises en compte les performances relevées sur les trois précédents meetings.

Classement TCR

28-29 mars. Manche 1/11
Course 1 : 1. S. Comini (Seat Léon Racer), 9 t. en 21'28"159 (139,635 km/h), 2. P. Oriola (Seat Léon Racer) à 3"3, 3. S. Afanasyev (Seat Léon Racer) à 8"0, 4. G. Morbidelli (Honda Civic) à 9"0, 5. A. Belicchi (Seat Léon Racer) à 9"7, 6. K. Gleason (Honda Civic) à 11"4, 7. J. Gené (Seat Léon Racer) à 12"4, 8. M. Nykjaer (Seat Léon Racer) à 16"2, 9. F. Ficzca (Seat Léon Racer) à 21"1, 10. L. Veglia (Seat Léon Racer) à 26"6, etc. PP : Gleason 2'19"717 (142,822 km/h). MT : Comini 2'20"585 (141,941 km/h).
Course 2 : 1. J. Gené (Seat Léon Racer) 10 t. en 23'53"256 (139,226 km/h), 2. P. Oriola à 0"7, 3. G. Morbidelli à 2"3, 4. S. Comini à 2"5, 5. A. Belicchi à 3"5, 6. R. Münnich (Honda Civic) à 9"6, 7. K. Gleason à 10"8, 8. M. Grachev (Audi TT) à 12"0, 9. F. Yu Siu Fung (Seat Léon Racer) à 33"5, 10. F. Ficzca à 1t, etc. PP : Gené. MT : Belicchi 2'21"336 (141,186 km/h).
Championnat : 1. Comini 40 pts., 2. P. Oriola 36, 3. Gené 31, 4. Morbidelli 27, 5. Belicchi 24, 6. Gleason 19, 7. Afanasyev 15, 8. Münnich 9, 9. Grachev et Nykjaer 4, etc.
Teams : 1. Team Craft-Bamboo Lukoil 76 pts., 2. Target Competition 64, 3. WestCoast Racing 49, 4. Liqui Moly Team Engstler 14, 5. Zengö Motorsport 10.

V8 SUPERCARS - TASMANIE

TRIPLE 8 RÉPLIQUE

Champion sur les cinq derniers exercices, le team soutenu par Red Bull n'a pas attendu pour répondre aux velléités de l'écurie « historique » Holden Racing Team, sortie vainqueur du premier round, début mars à Adelaïde. Craig Lowndes s'est d'abord imposé dans les deux manches sprint pour porter son nombre de victoires dans la discipline à 99. Le triple champion V8 Supercars a été stoppé dans son élan par son équipier Jamie Whincup dimanche. Le sextuple champion en a profité pour s'installer en tête du classement général provisoire, 19 points devant James Courtney, fer de lance de HRT. Cette bataille au sommet entre pilotes Holden ne fait pas les affaires de Ford. Malgré le triplé signé par Winterbottom, lors du meeting de Melbourne, qui ne comptait pas pour le championnat, la marque à l'ovale bleu n'a toujours pas décroché la moindre victoire en six courses officielles cette saison. **J.C.R.**

Classement V8 SUPERCARS

28-29 mars. Manche 2/14
Course 1 : 1. C. Lowndes (Holden Commodore) 25 t. en 22'01"312, 2. M. Winterbottom (Ford Falcon) à 2"2, 3. J. Courtney (Holden) à 3"0, etc.
Course 2 : 1. C. Lowndes (Holden) 25 t. en 24'24"067, 2. J. Whincup (Holden) à 0"3, 3. J. Courtney (Holden) à 5"5, etc.
Course 3 : 1. J. Whincup (Holden) 84 t. en 1h15'51"0176, 2. C. Mostert (Ford) à 3"5, 3. S. van Gisbergen (Holden) à 15"3, etc.
Championnat : 1. Whincup 483 pts., 2. Courtney 464, 3. Lowndes 460, 4. Iander 457, 5. Van Gisbergen 456, etc.