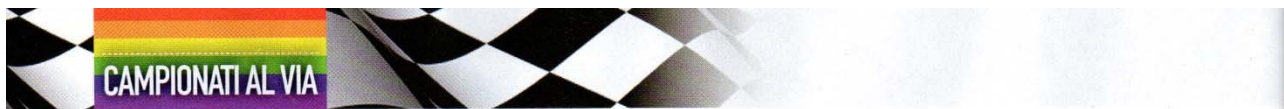


AUTOSPRINT (ITA)
24 March 2015



Tcr turismo intelligente

SCATTA DALLA MALESIA LA NUOVA SERIE IDEATA DA PATRON LOTTI
E CHE INTRODUCE UNA FORMULA RIVOLUZIONARIA PER TUTTA LA CATEGORIA

MORDIBELLI VA IN HONDA

Sviluppata dalla Jas la Honda Civic che avrà a disposizione Gianni Morbidelli punta subito in alto e sarà schierata dal team West Coast che si affida alla grande esperienza del pesarese per porsi ai vertici della categoria



LE FORZE IN CAMPO CON 3 ITALIANI AL VIA: MORBIDELLI, BELICCHI E VEGLIA

	TEAM	PILOTI	VETTURE
6	Team Engstler	Franz Engstler (Ger)	Audi TT
7	Team Engstler	Lorenzo Veglia (Ita)	Seat León Racer
8	Team Engstler	Mikhail Grachev (Rus)	Audi TT
10	West Coast Racing	Gianni Morbidelli (Ita)	Honda Civic Tcr
17	Target Competition	Michel Nykjær (Den)	Seat León Racer
20	Campos Racing	Igor Skuz (Ukr)	Opel Astra Opc
21	Campos Racing	Jordi Oriola (Esp)	Opel Astra Opc
23	West Coast Racing	Renè Münnich (Ger)	Honda Civic Tcr
24	West Coast Racing	Kevin Gleason (Usa)	Honda Civic Tcr
25	Target Competition	Stefano Comini (Sui)	Seat León Racer
33	Target Competition	Andrea Belicchi (Ita)	Seat León Racer
55	Zengo Motorsport	Ferenc Ficza (Hun)	Seat León Racer
72	Proteam Racing	Ricardo Teixeira (Ang)	Ford Focus St
73	Proteam Racing	Fredy Barth (Sui)	Ford Focus St
74	Team Craft-Bamboo	Pepe Oriola (Esp)	Seat León Racer
77	Team Craft-Bamboo	Sergey Afanasyev (Rus)	Seat León Racer
88	Team Craft-Bamboo	Jordi Gené (Esp)	Seat León Racer
99	Craft-Bamboo Racing	Frank Yu Siu Fung (Hkg)	Seat León Racer

IN ITALIA SI CORRE A MONZA

29 marzo	Sepang
12 aprile	Shanghai
3 maggio	Valencia
10 maggio	Portimão
24 maggio	Monza
31 maggio	Salzburgring
21 giugno	Sochi
26 luglio	Buenos Aires
20 settembre	Singapore
1° novembre	Buriram
22 novembre	Macao*

*da confermare

di **Alfredo Filippone**

Pronti, forse non tutti al cento per cento, ma comunque "via" con tanto entusiasmo. Lo stato d'animo del Tcr si può riassumere così, alla vigilia del grande debutto nella prestigiosa vetrina del Gp di Malesia di F.1. La nuova creatura di Marcello Lotti, ormai davvero il "deus ex-machina" del turismo, incuriosisce, attira e spaventa, a seconda di chi guarda. C'è già chi predice che è l'inizio di una rivoluzione copernicana nel mondo delle vetture da corsa derivate dalla serie.

L'idea di base è semplice: partire da vetture di serie sportive che tutti i costruttori o quasi hanno (compact di 4 o 5 porte, motori turbo 2 litri, potenza sui 320 cavalli) per creare una "formula", economicamente accessibile a team privati e piloti (prezzo della vettura previsto sotto i 100.000 euro), che possa funzionare ovunque. Un ritorno alle origini e alla vocazione universale delle gare turismo: la Tcr International Series, con un calendario davvero mondiale e la chicca aggiuntiva di tre gare in apertura di Gp di Formula Uno, è soprattutto una vetrina per una categoria che aspira soprattutto a diffondersi a livello nazionale, regionale o continentale, per ricostruire la base della piramide della galassia turismo, che non esisteva quasi più. Il business model sembra praticamente fatto su misura per i tempi non rosei che attraversiamo: i costruttori non possono cimentarsi ufficialmente, il loro interesse non è darsi battaglia a colpi di portafoglio, ma costruire (in proprio o attraverso engineering private) vetture e venderle. Proprio come successo nelle Gt con le Gt3, modello cui Lotti si è ispirato, al punto che il nome iniziale del progetto era Tc3, modificato in Tcr (che sta per "touring car racing") su richiesta del Consiglio mondiale Fia del dicembre scorso, che ha dato l'imprimatur a tutto il resto senza altre modifiche.

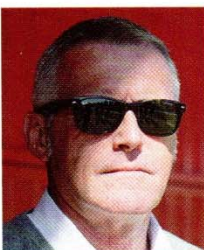
Il Tcr non mette a rischio i trofei monarca dei costruttori, anzi li esorta a produrre una vettura che vada bene per entrambi i tipi di competizione. Non a caso la vettura di riferimento per la nuova categoria è stata la Seat León Racer, varata un'anno fa per la nuova Eurocup della Casa spagnola. L'av-



vento del Tcr ha già moltiplicato le ordinazioni della León Eurocup, di cui sono stati costruiti e consegnati ben 96 esemplari in dodici mesi. La prima León in configurazione Tcr ha d'altronde debuttato la settimana scorsa a Zolder, nella gara d'apertura del Brcr belga, che ospita quest'anno una categoria Tcr, in attesa del varo del Campionato Tcr Benelux nel 2016. Sarà così anche per Italia (nel Cite), Russia, Cina, Spagna e persino Usa, mentre Asia e Portogallo partiranno già quest'anno con campionati Tcr doc. E la lista delle serie futuribili prevede anche Germania, Thailandia, America centrale e Sudafrica. Dati che danno un'idea del mercato potenziale e rischiano di lasciare a bocca aperta sia la Fia, i cui standard recentemente adottati per le gare turismo nazionali (il Tn argentino) e continentali (il Btcc inglese) rischiano di non trovare molti adepti, che il più blasonato Wtcc, i cui costi (due volte superiori per un team privato) potrebbero presto apparire ingiustificabili. La rivoluzione, forse, sta per cominciare davvero...

Cinque marchi in lizza e tanti nomi noti

Per la maggior parte dei team è stata una corsa contro il tempo per essere pronti al fischio d'avvio, e sarà ancora così per qualche mese, ma a Sepang dovrebbero essere 18 le vetture al via, non male per un campionato che appena qualche mese fa esisteva solo su un foglio di carta. Tanti i nomi interessanti e di peso, molti dei quali già protagonisti nel Wtcc. Cinque le marche rappresentate: Seat, Honda, Opel, Ford e Audi. Le vetture più "pronte" le Seat León, perché esistono già da un anno. Al momento, sono ovviamente la maggioranza. Spiccano le tre del team Craft Bamboo per due ex-Wtcc di peso come Jordi Gené e Pepe Oriola e l'ex-Gt Sergey Afanasiev. Anche il team altoatesino Target Competition della famiglia Krummner si affida alla León, con Andrea Belicchi, reduce dal Wec, l'ex-Wtcc Michael Nykjaer e il ticinese Stefano Comini, mentre un'altra León è iscritta dal Zengö Motorsport ungherese, per Ferenc Ficzá. Subito in vena al test a Barcellona, le Honda Civic sviluppate dalla Jas Motorsport di Alessandro Mariani sono gestite dal West Coast Racing e affidate a Gianni Morbidelli e René Münnich, venuti direttamente dal Wtcc, e all'americano Kevin Gleason. Il Proteam Racing di Valmiro Presenzini ha scelto le Ford Focus Rs costruite dalla Onyx di Mike Earle, che dovrebbero aver superato i problemi elettronici incontrati durante la fase di collaudo. Piloti, lo svizzero Fredy Barth e l'angolano Ricardo Teixeira, ex-Gp2. Ai nastri di partenza anche le nuovissime Opel Astra Opc progettate per il futuro trofeo della casa tedesca. Le iscrive l'onnipresente Campos Racing per il minore dei fratelli Oriola, Jordi, e l'ucraino Igor Skuz, visto nell'Etcc. Infine, c'è il team di Franz Engstler, ex-pilastro del Wtcc. La compagine tedesca è in attesa delle Volkswagen Golf, attualmente in costruzione presso la Seat Sport. Nel frattempo, il forte team bavarese colmerà l'attesa con una León per il nostro Lorenzo Veglia, mentre Franz e il russo Mikhail Grachev ricorreranno a delle Audi TT Cup per onorare l'imperativo di correre con una vettura made in Germany imposto dal-



LA CRISI DELLE GARE TURISMO NAZIONALI ERA CHIARA. BISOGNAVA RILANCIARE LA CATEGORIA

MARCELLO LOTTI



lo sponsor Liqui Moly. La TT ha ottenuto una "wild card", visto che carrozzeria 2 porte a parte, meccanicamente adempie ai criteri Tcr. Stando alle voci, la lista dei marchi presenti dovrebbe arricchirsi velocemente, con nomi altri nomi blasonati, anche giapponesi, francesi ed ...italiani.

Lotti ... di entusiasmo

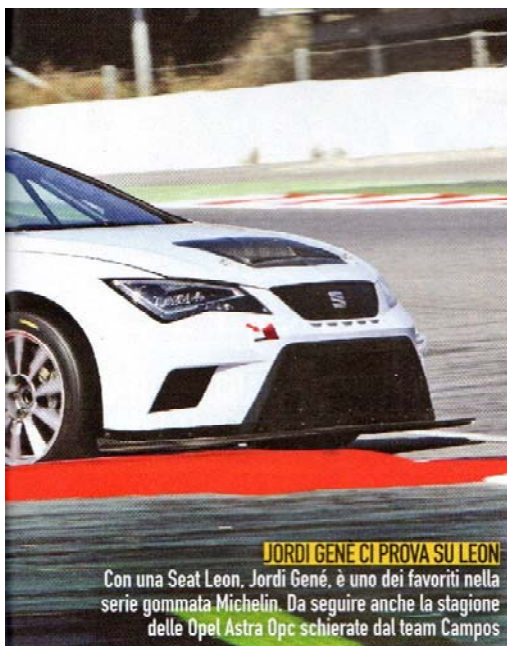
Dopo il divorzio da Eurosport a fine 2013 e l'amarrezza di doversi separare dal Wtcc che aveva creato, Marcello Lotti si è dato al golf ma si è stufato presto di rincorrere le palline sui green... A 57 anni, ecco che il manager modenese si è rimesso a carburare a caffè e sigarette per rilanciare il turismo di base. «L'idea mi frullava in testa da tempo ma fin quando mi occupavo del Mondiale, non potevo fare nulla. La crisi delle gare turismo nazionali era palese a tutti, bisognava fare qualcosa per rilanciare la categoria».

La ricetta vincente, il ritorno al passato, «con vetture corsaiole ma vicinissime alla serie, oggi numerose, che costino poco e che abbiano costi di esercizio minimi. Bisogna evitare l'escalation tecnologica in cui si è incorsi in passato, il contesto economico non lo permette più. C'è un mercato potenziale grande, l'obiettivo per i costruttori sarà conquistare clienti, non sviluppare aggeggi stratosferici». La scintilla che ha fatto partire il progetto, la Seat León: «Quando ho visto che veniva accettata in tutte le serie, ho capito che il paradigma tecnico era quello».

SI CORRERÀ NELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE

Macao per il gran finale

Slittata al 2016 la gara in Cile prevista ad agosto, per un paio di ritocchi al tracciato nuovo di Codeguá, il primo impianto permanente del paese, il calendario è confermato su 11 gare, con chiusura in bellezza a Macao (manca solo l'annuncio), strappata al Wtcc. Tappa in Italia il 24 maggio, a Monza, come ai bei tempi.



JORDI GENÉ CI PROVA SU LEON
 Con una Seat Leon, Jordi Gené, è uno dei favoriti nella serie gommata Michelin. Da seguire anche la stagione delle Opel Astra Opc schierate dal team Campos



DIRETTE E DIFFERITE

Gare in tv su Sky

In Italia, il Tcr sarà teletrasmesso da Sky. I dettagli sono in corso di definizione, ma dovrebbe esserci la diretta per le gare 'normali', mentre le tre inserite nei weekend di F1 (Sepang, Shanghai e Singapore) verranno proposte in differita.

Avanti tutta, dunque, raccogliendo subito consensi in mezzo mondo, e anche l'appoggio di Bernie Ecclestone che ha fornito il palcoscenico prestigioso di tre Gp. Sulla benevolenza dimostrata da Mister E, Lotti glissa: «Ci conosciamo da tempo, abbiamo buoni rapporti e lo ringrazio per la fiducia. Lavorare con la Fom non è semplice, ma è un supporto inestimabile». A Lotti viene chiesto spesso se il nuovo Tcr non sia una minaccia per il Wtcc, ma lui la vede diversamente: «Non andiamo contro nessuno, anzi, ridare una base forte al turismo gioverà a tutta la categoria. Come succede nelle monoposto o nei rally, un mondiale ha bisogno di una base forte dalla quale attingere forze fresche». Alla vigilia del battesimo vero del Tcr, si sente preoccupato ma fiducioso: «Avremmo avuto bisogno di un po' più di tempo per avere tutti i tasselli a posto, pagheremo lo scotto di qualsiasi start-up, ma le prospettive ci sono e l'importante è partire...».

Morbido ci crede, Larini pure

Reduce dal Wtcc, che lo ha visto nel 2014 fra i pochissimi a vincere una gara in barba alle Citroën pigliatutto, Gianni Morbidelli sarà l'alfiere della pattuglia tricolore sin dall'avvio a Sepang. Il pesarese, che guiderà una Honda Civic, è entusiasta della nuova avventura: «Sarà un anno zero, di rodaggio, per tutti e per tutto, ma i presupposti perché il Tcr diventi un campionato di riferimento ci sono tutti. C'è molta fiducia in Lotti, molto ottimismo, e un package davvero esaltante, con un calendario mondiale e le tre gare con la F1. Per quanto riguarda la mia Honda Civic, sono molto contento dell'ottimo lavoro di sviluppo fatto insieme alla Jas e al team West Coast, due realtà serie. La macchina mi è piaciuta subito, c'è ancora molto da esplorare, ma i primi riscontri sono molto positivi. Poi, è difficile dire quanto saremo competitivi: si parte tutti al buio, fra tante incognite, ma il bello è anche questo!». Gli fa eco Nicola Larini, l'ex-star del Dtm, Itc e Wtcc, che è stato arruolato come tester per la Bop, eseguita a Barcellona a metà marzo: «Visto il mio ruolo,

LE PRINCIPALI REGOLE DELLA NUOVA SERIE

Vetture	berline compatte 4/5 porte, lunghezza minima 4,20 metri, motori (benzina) 2 litri turbo, potenza attorno ai 320 cv, peso minimo di riferimento 1.260 kg. Monogomma Michelin
BoP	realizzata intervenendo su altezza, peso minimo e diametro del restrittore del turbo
Format Prove	2 turni di 30' di prove libere. Qualifica in due fasi: 20 minuti di Q1, i primi 12 passano in Q2, di 10 minuti
Gare	2 gare di +/- 60 km, pari a mezz'ora. Gara 2 con le prime 10 posizioni in griglia invertite su base del risultato della Q1
Punteggio	Ai primi cinque di Q2 (5-4-3-2-1 punti) e ai primi 10 di ogni gara (secondo l'abituale scala da 25 a 1 punto)
Zavorra	30-20-10 kg ai primi tre (per somma di punti nelle due gare) dell'evento precedente



IL "BALANCE" NELLE MANI DI NICOLA LARINI

È stato Nicola Larini, sopra, nei test di metà marzo a Barcellona a scendere in pista come tester per stabilire il balance of performance delle vetture

sarò imparziale e non parlerò delle singole vetture, ma l'impressione d'insieme è che si tratta di vere macchine da corsa, con potenza e con aderenza. Ci sono cavalli e gomma a terra, insomma. Si divertiranno e il campionato mi sembra un format furbo per i tempi che corrono». Alla domanda se gli piacerebbe essere anche lui al via della serie, il toscano dà una risposta fulminea: «Sì!». ●