

Buona



Dario Sala

Buona la prima verrebbe da dire. A Sepang, la TCR International Series ha finalmente mosso i primi passi dopo i fiumi di inchiostro scritti in inverno. Le aspettative ovviamente erano tante e non sono andate deluse. Lo spettacolo in pista è stato, tutto sommato, di buon livello per essere il primo round di una categoria nuova che deve cercare ancora una identità precisa. Aver scelto di correre assieme alla

F.1 era una scommessa molto rischiosa, ma necessaria per lanciare la TCR con il botto e dargli la massima visibilità possibile. Alla fine è stata vinta e Marcello Lotti ha avuto ragione ancora una volta. Il paddock ha ricevuto la gradita visita di Bernie Ecclestone mentre i piloti hanno potuto festeggiare su un podio prestigioso davanti al Gotha dell'automobilismo. Ovviamente ci sono ancora molte cose da sistemare, ma i primi passi sembrano essere stati presi nella giusta direzione.

la prima

L'atteso debutto del campionato Turismo voluto da Lotti è stato positivo nonostante qualche problema di troppo ad alcune vetture e a un BOP confuso. Ma le corse sono state interessanti e divertenti e questo è quel che alla fine conta



Comini vincitore di gara 1

TCR Series

Gare a Sepang

Seat e Honda competitive

Il primo round della serie ha fotografato la situazione tecnica dello schieramento. Come era lecito attendersi, la parte del leone, nonché la macchina più competitiva è risultata la Seat León Racer. Del resto questa è la vettura più collaudata in quanto parente strettissima di quella usata nell'Eurocup da qualche stagione. Veloce e guidata bene, ha portato a casa due vittorie che hanno fatto felici i vertici di Seat Sport arrivati a Sepang per vedere da vicino la nuova serie. Bene anche la Honda, apparsa subito su buoni livelli e già capace di lottare per la vittoria, almeno con Gianni Morbidelli che l'ha portata sul podio. La Civic della JAS paga ancora qualcosa per ovvie ragioni di gioventù, ma è chiaro che nel corso dell'anno saprà togliersi diverse soddisfazioni.

In ritardo Opel e Ford

Lasciando perdere l'Audi che lascerà il passo alla Golf, va detto che gli altri sono decisamente indietro. Le Opel Astra della Campos, durante il fine settimana, hanno patito diversi problemi di surriscaldamento, tanto che la prima gara non è stata disputata per evitare guai maggiori. Le cose sono migliorate montando radiatori più grandi per gara due anche se poi il ritiro è arrivato lo stesso. E' chiaro che le prestazioni non sono ancora a livello degli altri modelli presenti. Il programma è in ritardo e occorrerà il tempo fisiologico per recuperare. Non è giudicabile la Ford della Onyx affidata al Proteam semplice-



mente perché ha fatto solo qualche tornata nelle libere prima di essere ritirata dall'evento. I problemi sono stati individuati nell'attuatore del cambio difettoso che non faceva entrare le marce in scalata. Alla squadra toscana non è rimasto altro che ritirare la vettura visto che non era possibile riparare il particolare in loco. In Cina ci si farà un'idea più precisa delle prestazioni, anche se la Focus appare ancora indietro.

Il caso del BOP chili messi e poi tolti

Le macchine però non sono le uniche che dovranno migliorare, anche l'organizzazione dovrà oliare meglio certi meccanismi. A Sepang qualche problema è venuto fuori con il Balance of



Jordi Gene e Pepe Oriola in lotta in gara 2



Morbidelli a podio
nella gara domenicale

Performance. Dopo i test di Barcellona, alla Honda e all'Audi sono stati dati 30 e 50 Kg in più rispetto al peso di 1260 Kg fissato per tutti. Dopo le prime prove libere i chili sono stati tolti. Poi, per la qualifica, alla Honda ne sono stati tolti altri 30 per poi essere rimessi poco prima di gara uno. Alla fine tutti hanno corso a 1260 Kg con un po' di frustrazione dei tecnici della West Coast che dovevano ogni volta adattare macchina e assetti per quanto potevano. Un aspetto questo sul quale occorrerà far più chiarezza in futuro, per evitare malumori. Con lo stesso peso alla fine lo spettacolo non è mancato. Forse era solo questione di far percorrere chilometri alle macchine e dare tempo a piloti e tecnici di capirle meglio. Nulla di trascendentale comunque ed è giusto sottolineare come l'organizzazione sia stata vigile e reattiva ogni volta per sistemare la situazione.

Comini e Gené I due vincitori

Le due gare hanno messo in evidenza diversi piloti. Su tutti ovviamente Stefano Comini che lascia la Malesia da leader del campionato. Lo svizzero della Target ha vinto autorevolmente gara uno mentre in gara due ha ottenuto il quarto posto. Ottimo il suo passo e la consapevolezza di aver rispettato le previsioni della vigilia che lo volevano inserito nella lista dei favoriti. Bene anche Pepe Oriola, autore di due secondi posti e Jordi Gené che ha vinto gara due. Molto buono anche il fine settimana di Gianni Morbidelli culminato con il podio. Potenziale alto mostrato anche da Andrea Belicchi purtroppo non supportato dai risultati. Da verificare invece Sergey Afanasiev e Michel Nykjaer. Piloti tutti inseriti nella lista di chi è destinato a vivacizzare questa nuova categoria. Ovviamente stiamo ancora parlando di previsioni, ma il quadro mostrato a Sepang indica in questi nomi i possibili protagonisti delle prossime gare. Le risposte in questo senso arriveranno già a Shanghai. Le gare in ogni caso hanno mostrato uno spettacolo discreto. Sepang, così come forse Shanghai, non sono le piste migliori per far correre macchine dotate di poco più di trecento cavalli. Il rischio di grandi pause fra un passaggio e l'altro è alto, così come quello di vedere il gruppo sgranato. Invece, le gare sono state belle, tirate fino alla fine e alcuni risultati si sono definiti solo sotto la bandiera a scacchi. Un buon viatico in vista di piste, meno lunghe e larghe. I luoghi migliori dove far scatenare questa nuova serie.

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 28 MARZO 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 9 giri 21'26"159
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 3"381
- 3 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 8"095
- 4 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 9"002
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 9"708
- 6 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 11"428
- 7 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 12"494
- 8 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 16"215
- 9 - Ferenc Ficzá (Seat León) - Zengo - 21"148
- 10 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 26"651
- 11 - Frank Yu Siu Fung (Seat León) - Craft Bamboo - 1'08"472

Giro più veloce
Stefano Comini 2'20"585

Ritirati
1° giro - Franz Engstler
3° giro - Mikhail Grachev
7° giro - René Munnich

Non partiti
Diego Romanini
Igor Skuz
Jordi Oriola



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 29 MARZO 2015

- 1 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 10 giri 23'53"256
- 2 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 0"752
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast 2"366
- 4 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 2"594
- 5 - Andrea Belicchi (Seat León) - Target - 3"570
- 6 - René Munnich (Honda Civic) - West Coast - 9"603
- 7 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 10"859
- 8 - Mikhail Grachev (Audi TT) - Engstler - 12"067
- 9 - Frank Yu Siu Fung (Seat León) - Craft Bamboo - 33"560
- 10 - Ferenc Ficzá (Seat León) - Zengo - 1 giro
- 11 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 1 giro

Giro più veloce Andrea Belicchi 2'21"336

Ritirati
1° giro - Jordi Oriola
1° giro - Michel Nykjaer
1° giro - Sergey Afanasiev
6° giro - Igor Skuz
6° giro - Franz Engstler

Il campionato

1. Comini 40; 2. P.Oriola 36; 3. Gené 31; 4. Morbidelli 27; 5. Belicchi 24;
6. Gleason 19; 7. Afanasiev 15; 8. Munnich 9; 9. Grachev e Nykjaer 4