



Nel suo sbarco in Europa, il nuovo campionato di Lotti ha proposto corse divertenti e un costante interesse da parte dei team e dei costruttori, tanto che in Spagna si sono visti i responsabili agonistici di Audi e Volkswagen

L'interesse aumenta



Dario Sala

La prima trasferta europea della TCR Series in Europa è andata agli archivi. Era una tappa molto attesa dagli addetti ai lavori che finalmente hanno potuto toccare con mano il peso di questa categoria. I due eventi asiatici, in concomitanza con la F.1, avevano infatti solo lasciato intuire il potenziale della serie inventata da Marcello Lotti. L'approdo in Europa invece, ha permesso di farsi un'idea più precisa e alla fine il risultato è stato positivo. Non sono solo sensazioni. Nel paddock di Valencia, anche se forse mancava un contorno degno della TCR, si sono visti personaggi di un certo spessore come Romolo Liebchen responsabile di Audi Customer Racing Program, e Bernhard Gobmeier, responsabile delle attività agonistiche del gruppo Volkswagen. Difficile che

i due si muovano se sul piatto non ci sono cose concrete e la loro presenza è suonata come la conferma del programma che vede coinvolta la Reiter Engineering per l'Audi S3 e Seat Sport che ormai ha approntato la Golf che, dopo i collaudi, debutterà con il Team Engstler. Altri personaggi di questo calibro sono attesi la prossima settimana in Portogallo dove, senza la concomitanza del WTCC, arriveranno altri team manager ad incontrare Marcello Lotti. Insomma sulla serie si stanno concentrando gli occhi di diversi costruttori, che forse stanno intuendo il potenziale della categoria. Se i promotori nazionali riusciranno a mettere insieme dei bei campionati e nel frattempo la serie internazionale proporrà dei marchi accattivanti come sta già facendo, è chiaro a tutti che ci si potrebbe trovare davanti ad un mercato di vetture potenzialmente molto alto.

TCR SERIES

Gare a Valencia

Obiettivo, tenere lontano le Case

I costruttori l'hanno capito o lo stanno capendo, e per questo stanno andando da Lotti per saperne di più e per stilare il piano di una possibile mini-produzione da vendere ai team. Questo interesse chiaramente è più che positivo. L'ambiente della TCR, al di là delle solite lamentele sportive di chi non ci sta a perdere, è sembrato molto sereno. Ora occorrerà capire quanto si potranno tenere distanti le Case. Il progetto sta andando avanti bene perché i costi sono calmierati. Si corre nei contesti migliori possibili, senza tracolli finanziari. Se la TCR si manterrà su questi livelli, il successo sarà assicurato. Le Case ed i loro investimenti che alzano i costi potrebbero invece decretarne l'instabilità. Vedremo, ma sul piatto della bilancia ci va anche questo. Lotti però, sa bene come muoversi, quali sono gli errori da evitare e come fare. Il primo sarebbe quello di non coinvolgere la FIA. Senza, si è più liberi di agire e di far funzionare al meglio le cose. E questo sembra essere ormai una certezza.

La Seat padrona Lo spettacolo c'è

Al di là di quello che sono stati i risultati sportivi scaturiti dalla pista, va sottolineato come la serie abbia mandato alle stampe il resoconto di due gare gradevoli. La seconda, specialmente. Alla fine a farla da padrona è stata la Seat ed oggi il campionato ad un occhio poco esperto, pare un monomarca della casa spagnola. I numeri dicono questo, ma Marcello Lotti è ben consapevole che in questa prima annata bisognerà soffrire dal punto di vista economico e per quanto riguarda i marchi presenti. La Seat León è stata la base da cui si è partiti per questo regolamento. E' quella più facilmente reperibile, ma anche quella che è nata per l'Eurocup. In sé ingloba quindi dei particolari che sono di produzione come il cambio DSG che quando le temperature aumentano, tende ad essere meno preciso mentre il motore va in protezione quando la temperatura dell'acqua sale. E questo sembra che in scia succeda. La León è veloce e affidabile, ma sembra ormai già arrivata al limite delle sue capacità. Sembra, ripetiamo.

Diverso invece il discorso per la Honda che è stata costruita appositamente per la serie. Ottimo il motore e ottimo il cambio sequenziale racing. Dopo pochi test ha fatto capire di avere un gran potenziale ed infatti a Shanghai ha vinto. Per queste ragioni è stata penalizzata come da regolamento. Qualche lamentela ovvia è arrivata. Così come è arrivata anche dalla parte avversaria. Gli uni non capiscono perché vengono penalizzati quando hanno fatto una macchina veloce, gli altri dicono che ci si è spinti un po' più in là e che quindi è giusto darle. E' il gioco delle parti e funziona bene come al solito. Diverso il discorso per la Opel. La macchina è realmente acerba, ma cresce. Se come si dice, Adrian Campos, ha convinto i responsabili della Casa ad investire qualcosa, è chiaro che in breve anche l'Astra potrà trovare un suo spazio. Il tutto mentre si aspetta il ritorno della Ford previsto per Monza dopo che il Proteam gli avrà messo addosso le mani trasformandola in macchina corsa. La carne al fuoco è veramente tanta e tutto è in divenire. Ma sembra bello...



Andrea Belicchi



Oriola e Nykjar in lotta



Pepe Oriola



L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 15 giri 26"06"049
- 2 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 4"593
- 3 - Jordi Gené (Seat León) - Craft Bamboo - 5"285
- 4 - Andrerá Belicchi (Seat León) - Target - 6"005
- 5 - Mikhail Grachev (Audi TT) - Engstler - 10"046
- 6 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 11"577
- 7 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 12"081
- 8 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 17"729
- 9 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 19"348
- 10 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 25"251
- 11 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 26"184
- 12 - Lucile Cypriano (Seat León) - JSB - 27"162
- 13 - Oscar Nogues (Opel Astra) - Campos - 40"019
- 14 - Davis Cébrian (Seat León) - JSB - 1 giro
- 15 - Igor Skuz (Honda Civic) - West Coast - 1 giro

Giro più veloce Pepe Oriola 1'42"778

Non classificati

7 giri - Franz Engstler
5 giri - Jordi Oriola

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 3 MAGGIO 2015

- 1 - Stefano Comini (Seat León) - Target - 17 giri 33'54"125
- 2 - Michel Nykjaer (Seat León) - Target - 7"775
- 3 - Gianni Morbidelli (Honda Civic) - West Coast - 17"732
- 4 - Kevin Gleason (Honda Civic) - West Coast - 29"735
- 5 - Pepe Oriola (Seat León) - Craft Bamboo - 31"735
- 6 - Davis Cebrian (Seat León) - JSB - 32"501
- 7 - Lorenzo Veglia (Seat León) - Engstler - 35"679
- 8 - Bas Schouten (Seat León) - ST - 1 giro
- 9 - Sergey Afanasiev (Seat León) - Craft Bamboo - 1 giro

Giro più veloce: Pepe Oriola 1'43"641

Ritirati

- 1° giro - Jordi Gené
- 1° giro - Oscar Nogues
- 1° giro - Mikhail Grachev
- 5° giro - Igor Skuz
- 5° giro - Jordi Oriola
- 10° giro - Lucile Cypriano
- 11° giro - Franz Engstler

Il campionato

1. Comini 106; 2. Morbidelli 91; 3. Oriola 89; 4. Belicchi 75; 5. Gleason 57



Stefano Comini davanti a tutti in gara 2