

## Tourenwagen

# Die neue

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Bei den Tourenwagen tut sich derzeit einiges: Neue FIA-Klassen für nationale Rennserien sowie die neue TCR-Fahrzeugkategorie beschäftigen die Szene. MSa erklärt den neuen Regel-Dschungel.**

Eigentlich wäre alles so einfach – der Blick ein Jahrzehnt in die Vergangenheit bestätigt das. Damals waren die Super-2000-Regeln als Nachfolger der Supertourenwagen gerade drei Jahre alt und hatten sich europaweit durchgesetzt. Die britische BTCC – deren BTC-Regeln die Vorläufer der S2000 darstellten –, die schwedische STCC und selbst die Deutsche Tourenwagen Challenge (2005 als DPM) boten ansehnliche Felder mit den gleichen Fahrzeugen wie sie in der Tourenwagen-EM (ab 2005 WM) um Siege und Punkte führen.

Heute ist der Stand dieser: In der Tourenwagen-WM (WTCC) sind seit 2014 die neuen TCI-Fahrzeuge (Turbomotor, ca. 380 PS, nur Frontantrieb) im Einsatz, welche für nationale Serien aber zu teuer sind und somit der WTCC vorbehalten bleiben. In Schweden fährt man mittlerweile als Skandinavische Meisterschaft (STCC) mit Silhouetten-Fahrzeugen von Solution F (V6-Saugmotor, ca. 420 PS, Heckantrieb), allerdings 2015 wohl in der letzten Saison.

Für 2016 wird man sich vermutlich dem NGTC-Reglement (Turbomotoren, gut 300 PS, Heck- und Frontantrieb) anschließen, das in der BTCC seit 2011 zur Anwendung kommt. Auch hier ist der Fahrzeugkern standardisiert, jedoch muss man nicht den günstigen NGTC-Motor (ca. 30 000 Euro) benutzen, sondern kann selber ein entsprechendes Zweiliter-Turbo-Triebwerk entwickeln. Sollte sich dieses als zu stark er-



weisen, läuft man jedoch Gefahr, mittels einer anderen Ladedruckbegrenzung eingebremst zu werden.

### Aktuell kaum Hersteller aktiv

In der Deutschen Tourenwagen-Challenge respektive ADAC Procar geht man einen ganz eigenen Weg. Dort wurde 2014 ein neues Turbo-Reglement für die Division 1 eingeführt, das zwar Freiheiten erlaubt – aber nur so viele, wie das Original-Turbogehäuse des Serienmotors (max. 1,6 l) hergibt. Ende 2014 fuhr man damit auch bereits fast auf dem Niveau der alten S2000-Fahrzeuge.



Seat Leon Cup Racer: Basis für die neue TCR-Kategorie



# Tourenwagen-Welt



TC1-Boliden in der Tourenwagen-WM: Die 2014 eingeführte Klasse wird auch in Zukunft der WTCC vorbehalten sein

Es fehlt also derzeit schlichtweg eine Linie in Sachen technische Regularien. Und so gibt es eben ein halbes Dutzend verschiedene Ansätze für Serien, die gut und gerne auch mit dem gleichen Reglement antreten könnten. Die Folge: wenig Interesse der Hersteller, ein entsprechendes Auto zu bauen – schließlich kann man sich aktuell ja nur auf ein Reglement konzentrieren. Kein Wunder also, dass selbst BMW als «Ferrari der Tourenwagen» derzeit kein Kundenfahrzeug für eines dieser Reglemente anbietet.

Immerhin: Es tut sich was! Marcello Lotti hat mit seiner

Idee der TCR-Tourenwagenklasse womöglich einen sehr grossen Stein ins Rollen gebracht. «Ich habe festgestellt, dass auf der ganzen Welt Seat Leon Supercopas im Einsatz sind. Ich habe daraus den Schluss gezogen, dass der Markt so ein Fahrzeug braucht: schnell, spannend, zu überschaubaren Kosten», so Lotti.

Das Resultat war eben die neue TCR-Klasse, welche auf dem neuesten Seat Leon Cup Racer basiert. Rund zehn nationale Serien haben das Reglement bereits adaptiert oder zugelassen – von Asien über Russland, Portugal bis Mittelameri-

ka und natürlich die «Weltserie» der TCR International Series.

## TC2-Autos Auslaufmodelle

Zu Letzterer kommen derzeit fast täglich News über den Äther. Unter anderem, dass sich mit Campos Racing ein Team zum Einsatz des Opel Astra OPC entschieden hat. Das konnte man sich bei Opel Motorsport gegenüber MSA nicht erklären – der Stand sei noch immer derselbe wie vor zwei Wochen und Autos zu kaufen gäbe es derzeit ohnehin nicht. Einzige mögliche Erklärung: Campos kauft bereits bestehende Fahrzeuge von VLN-Teams

und setzt diese privat und in voller VLN-Konfiguration ein.

Auch bei VW ist der Stand unverändert. Ein Entwicklungsfahrzeug auf Golf-Basis besteht, aber ein offizielles Kundenprogramm ist noch nicht beschlossen. So wird auch das Engstler-Team wohl zumindest am Saisonbeginn mit dem Seat Leon Cup Racer fahren müssen.

Bei einem Treffen von Lotti mit Vertretern der nationalen Serien sowie interessierten Herstellern und Teams vergangene Woche in Barcelona verständigte man sich darauf, weltweit das gleiche Logo der TCR (übrigens kurz für «Touring

Car Racing») zu verwenden und weitere nationale Serien anzustreben, wobei das sportliche Reglement natürlich der jeweiligen Organisatoren vorbehalten bleibt.

Zumindest der Ablauf der internationalen Serien wird stark die WTCC angelehnt sein. Zwei (WTCC: drei) Sesseln wird das Qualifying und damit die Startaufstellung für zwei Rennen ausgefahren. Die Rennen werden, ebenfalls wie in der WTCC, rund 60 km lang sein. Und was passiert mit den einst so weit verbreiteten S2000- respektive nach neuer Nomenklatur TC2-Autos? Diese sind wohl endgültig zum Auslaufmodell degradiert und nach der plangemässen Verbrennung aus der WTCC lediglich in der Tourenwagen-1 (ETCC) kommende Saison noch vermehrt anzutreffen. Die Idee einer FIA-TC2-Serie ist jedenfalls in den letzten Monaten extrem ruhig geworden.

## Neue nationale FIA-Klassen

Neben den TC1-Fahrzeugen, wie gesagt exklusiv in der Tourenwagen-WM zur Anwendung kommen, wird sich vermutlich die TCR speziell in den Staaten von Privatteams/-fahrern in den gesetzten Ländern und Serien durchsetzen. In Sachen Performance etwa auf der gleich Schiene anzusetzen ist die NGTC, wobei die Autos dort mehr als doppelt so teuer sind wie der Zielpreis der TCR-Fahrzeuge (Seat Leon Cup Racer: 70.000 Euro zzgl. MwSt).

Dafür ist die NGTC unter der neuen Bezeichnung TCN-1 die offizielle FIA-Klasse für nationale Tourenwagen-Serien, was mit abzuwarten bleibt, ob nicht doch weitere Hersteller für ein Kundenprogramm auf dies statt den TCR-Zug aufspringen. Ebenfalls neu in diesem Jahr ist die FIA-Klasse TCN-2, welche als Einstiegsklasse von der Performance her deutlich unter der TCN-1 liegt. Als Basis für die technische Reglementierung dient bei der Turismo-Nacional-Serie aus Argentinien.

Fazit: Auch wenn sich in der sichtbaren Zeit wohl kein technisches Reglement als globale Lösung für alle wichtigen Tourenwagen-Serien durchsetzen wird – die «neue» Hackordnung (WM: TC1 – international; TCN-1 – national; TCR/TCN-1/TCN-2) ist nach einigen Jahren nicht mehr oder weniger geordnet Chaos ein grosser Schritt in die richtige Richtung. ♦



NGTC/TCN-1: Seit 2011 in der BTCC (Foto) – ab 2016 auch STCC?



Auslaufmodelle: Die TC2/TC2T-Autos wie der BMW 320 TC