

LA ALTERNATIVA SE LLAMA TCR

Ante un Mundial de Turismos que se desmorona por el éxodo de las marcas -a causa del "rodillo" Citroën- y del aumento disparatado de costes, ha nacido un nuevo campeonato que trata de volver a los orígenes: las TCR Series.

L.A.Izquierdo (texto)



Las claves de este nuevo campeonato internacional son sencillas: a la cabeza está Marcelo Lotti, el creador del WTCC, salvador de la categoría de Turismos a principios del nuevo siglo, cuando habían perdido todo su peso en el automovilismo internacional. Su gestión los llevó de nuevo al primer plano a través de los "Super Racing Weekends", obteniendo de la FIA el marchamo de Campeonato Europeo (ETCC) y, poco después, el de Campeonato del Mundo (WTCC). Asociado a la cadena deportiva de TV, Eurosport -como promotor del certamen y garante de la repercusión mediática- vivió una década de éxito, con la sucesiva presencia de marcas como Alfa Romeo, BMW, Seat, Chevrolet, Lada, Ford... Sin embargo, el año pasado las relaciones se agriaron y Lotti y su equipo de colaboradores abandonaron el barco del WTCC, que quedó en manos exclusivas de Eurosport. El cambio de reglamento -que elevaba desmesuradamente el coste de los vehículos- dictado por la entrada de Citroën, y el dominio posterior ejercido por los "C-Elysée" han dirigido al WTCC a un callejón sin salida.

| Nuevo campeonato internacional de Turismos para pilotos y equipos privados |

Marcelo Lotti podía haberse dedicado a otra cosa, pero decidió perseverar en el concepto inicial, creando una Serie Internacional (sin ambición de título, por el momento) de Turismos, más económica y destinada a equipos privados. Inicialmente denominada TC3 (por la similitud filosófica y reglamentaria con el GT3) finalmente recibió de la FIA el nombre de TCR.

La idea es clara: implicar a los grandes fabricantes, pero sin que intervengan oficialmente. Es un campeonato para equipos privados, clientes de las grandes marcas, que pueden comercializar sus productos "racing". Un modelo de coche relativamente económico (entre 70 y 90.000 euros), con bajo coste de mantenimiento y muy versátil (útil también para Campeonatos Nacionales o Territoriales, Copas Monomarca, carreras de Resistencia...), con unos 300/330 CV de potencia, que pueda ser equilibrado -al estilo del GT3- cualquiera que sea su marca. Lotti tenía en mente un modelo-tipo: el Seat León Supercopa. Como ese, los demás.

Las normas son sencillas: carrocerías de cuatro o cinco puertas de gran serie, motor de hasta 2 litros turbo de gasolina o diésel (híbridos prohibidos), tracción delantera, cambio de hasta 6 velocidades, frenos iguales para todos, ruedas de 10"x18", peso mínimo 1.260 Kg (con piloto a bordo), aletines y spoilers permitidos, pero no fondo plano... y se admiten excepciones a criterio del organizador.



Cuidado ambiente en las parrillas de salida, como los mejores campeonatos internacionales.

Emocionantes carreras, con accidentes como éste de Valencia entre Nogués y Gené.



como telonero de lujo en varios Grandes Premios de Fórmula 1 de fuera de Europa.

Ahora es el momento de asentar la categoría. Jaime Puig, de Seat Sport, valora el TCR: permite a los pilotos de la Supercopa León ir un paso más allá empleando los mismos coches y manteniendo los costes controlados, a la par que supone una excelente actividad adicional para su marca (que apoya con un camión-taller y asistencia técnica todas las pruebas). De hecho, todo el departamento de competición del Grupo VAG está interesado: se están ultimando el Audi S3 TCR (en sustitución del Coupé TT) y el Volkswagen Golf R, que ya debutarán en manos de equipos privados esta misma temporada. Subaru ha presentado su versión TCR y otras marcas, como Renault, Peugeot, Alfa Romeo, Mercedes o BMW -oficialmente o a través de sus preparadores- han anunciado que tendrán coches en el campeonato. Eso, más Seat, Honda y Opel, que ya tienen un pie puesto. Ninguna quiere perder su oportunidad de negocio.

Ventajas del TCR: una oportunidad para los pilotos de forjarse un futuro profesional a nivel internacional. Nombres como Jordi Gené, los hermanos Oriola, Jordi Nogués y tantos otros salidos de los monoplazas o de las Monomarca, pueden alcanzar un volante; y una oportunidad también para los equipos españoles de salir al extranjero con coches que conocen bien y que amortizan en otros campeonatos a lo largo del año.

El calendario mundial de TCR alcanza cuatro de los cinco continentes, de Sepang a Monza, pasando por Rusia, Argentina, los Emiratos o Macao... un gran final de temporada en el circuito urbano chino que ha despreciado el WTCC y que ha retomado el TCR. ■

El objetivo es contar con coches de diversas procedencias pero prestaciones idénticas. Para ello -como en GT3- hay un estudio técnico previo y una prueba dinámica con un piloto oficial del organizador (Nicola Larini probó este año todos los modelos para TCR). Los puntos de equiparación de los modelos son el peso mínimo (1.260 Kg +/- 70 Kg), la altura al suelo (de -10 a +20 mm) y el diámetro de la brida de admisión.

Y el sistema parece funcionar, por la variedad de ganadores. Aún así, en vista de las prestaciones, se añaden más lastres a los pilotos vencedores de cada carrera (que luego se los van quitando) y se ajustan los pesos por modelos: por ejemplo, los Honda Civic cargan 35 Kg más por emplear una caja de cambios específica de competición y los Audi TT (una excepción, ya que es un coupé) y los Opel Astra, 30 y 35 Kg menos de peso -de momento- por ser menos competitivos.

Lotti, persona estimada y respetada en la profesión, ha conseguido reunir de partida a un buen grupo de equipos -y hasta de marcas- que han confiado en su proyecto. Seat, Honda, Opel y equipos de renombre internacional -como Campos Motorsport- se han involucrado en esta primera temporada. Pero, además, ha conseguido el respaldo de Bernie Ecclestone para incorporar al TCR



Honda ha preparado un Civic R con toda la experiencia del WTCC para el nuevo TCR.



Campos Motorsport se ha arriesgado eligiendo los Opel Astra del campeonato alemán.

Presencia de Seat, Honda, Opel, Audi... y otras marcas en camino

ORGANIZADOR DE TCR SERIES

Marcelo Lotti

Como siempre dinámico y encantado de contar su proyecto, Marcelo Lotti nos dedicó unos minutos en el circuito de Valencia. "La idea era recrear el interés por los Turismos Nacionales para privados, algo que se había perdido -nos cuenta- y hacer algo como lo que hace Seat con su Copa, pero en forma de Serie Internacional multimarca, empleando el concepto técnico del GT3 adaptado a los Turismos. Primeramente se llamó TC3, pero finalmente la FIA pidió que cambiásemos a TCR".

¿En qué se diferencian estos coches de los antiguos del WTCC? "Ahora todos tienen que ser tracción delantera y tener un motor de 2 litros turbo que proceda de la propia marca. ¡Ah! y tener cuatro puertas como mínimo. El resto está en el reglamento técnico..."

Además, el campeonato comenzó muy fuerte, con la

Fórmula 1... "Tuvimos un buen contacto con la FOM y con el señor Ecclestone. Y aunque teníamos pocos coches, debutamos en Singapur con la F-1. Creen en nosotros y eso es lo importante, porque les acompañaremos tres veces esta temporada".

¿Hay ambiciones de retomar un título Mundial? "Sólo es una Serie Internacional, ya hay un WTCC. Además son coches de equipos privados, no de marcas. Este es un campeonato de iniciación, de formación para pilotos y equipos". Pero el TCR viaja por todo el mundo porque hay carreras en circuitos muy distantes y eso debe encarecer mucho el presupuesto de un privado... "Las carreras celebradas fuera de Europa salen más baratas a los equipos que las de dentro: se lo pagamos todo. Por el momento tenemos presupuesto para mover

24 coches, que son más de los que tenemos ahora".

Roto el acuerdo con Eurosport, ¿cómo está el tema de cobertura televisiva del TCR? "Estamos trabajando para conseguir una buena cobertura de TV a nivel mundial. Ya tenemos un acuerdo con Sky y con F-1 Sudamérica, que está creciendo mucho, además de con otras cadenas deportivas nacionales. Irá creciendo".

Se rumorea que la temporada 2015 terminará en Macao, aunque no aparece aún en el calendario... "Por el momento hemos conseguido que la "Guia Race" de Macao se dispute bajo nuestro reglamento, no bajo el del WTCC ni el del BTCC. Podrá inscribirse cualquier coche que lo cumpla. Nosotros hemos reservado la fecha y ya decidiremos si se suma o no al Campeonato".



Lotti y Ecclestone en la parrilla de Shanghai.



Marcelo Lotti fue creador del WTCC en el pasado.