

Tourenwagen-Rennsport: Die neue TCR-Serie

# GROSSES HERSTELLER-INTERESSE

Die neue TCR-Tourenwagen-Rennserie von Ex-WM-Manager Marcello Lotti scheint sich reger Beliebtheit bei den Herstellern zu erfreuen (siehe Lotti-Interview, Seite 120). Nun ist Lotti ein ausgewiesener PR-Fuchs, der es gut versteht, durch Gerüchte zusätzliche Aufmerksamkeit herzustellen. Im konkreten Fall scheint der smarte Italiener nicht zu viel versprochen zu haben: Laut Recherchen von sport auto denken mehrere Hersteller – darunter auch deutsche – intensiv darüber nach, die nächste Generation ihrer Markenpokal-Rennwagen an das Technikreglement der neuen TCR-Rennserie anzulehnen.

Denn Marcello Lotti konnte bei seiner Überzeugungstour durch die Sportabteilungen der Hersteller ein sehr schlüssiges Konzept vorweisen: Erstens orientiert sich sein neues, extrem kostengünstiges Reglement an existierenden Markenpokal-Rennwagen, das Basiskonzept stammt konkret aus der Seat-Leon-Supercopa-Serie. Zweitens hat es Lotti offenbar verstanden, den Speichelfluss der Hersteller anzuregen, weil er einen pyramidenartigen Aufbau plant: Die neue Fahrzeugklasse ist nicht nur in seiner internationalen TCR-Serie startberechtigt, sondern auch in bereits gegründeten Regionalmeisterschaften (Asien, Zentralamerika, Osteuropa) sowie in zahlreichen nationalen TW-Serien (Benelux, Italien, Deutschland, Spanien, Südafrika, China, Thailand, Russland, USA oder Venezuela).

Während von den meisten Markenpokal-ähnlichen Fahrzeugen über einen Lebenszyklus von maximal fünf Jahren bestenfalls 40 Exemplare gebaut werden, könnte der Absatz durch die von Lotti geplante dreifache Staffelung (international, regional, national) erhöht werden – zusätzlich zum eigentlichen Markenpokalgeschäft, versteht sich. Das Zauberwort heißt Kunden-

sport, und zwar global. Lotti hat die meisten Verträge mit regionalen und nationalen Promotern unter Dach und Fach, somit reden wir hier also nicht von Luftschlössern.

Weil die Kostenstruktur der TCR-Serie (Fahrzeugpreis 90 000 Euro) viel besser ist als beispielsweise in der Tourenwagen-WM (Fahrzeugkosten 450 000 Euro, plus Ersatzteile und Motor), die Autos aber vermutlich kaum langsamer sein werden, erwägen viele Hersteller, ihre Markenpokalkonzepte auf das Technikreglement von Lottis TCR-Serie auszurichten. Beim Saisonauftakt Ende März werden bereits Honda, Ford, Opel und Seat in der Startaufstellung stehen, im Sommer wird der VW Golf des Engstler-Teams dazukommen. Gerade im VW-Konzern wird Lottis Ansatz mit großem Interesse verfolgt, könnte man hier doch die Plattformstrategie auf den Rennsport übertragen: Seat hat bereits Erfahrungen, VW ist im Anmarsch, Audi könnte zum Beispiel mit dem viertürigen S3 mitfahren, Ähnliches gilt auch für Skoda. Keine Quelle im VW-Konzern wollte das Interesse dementieren – was schon fast eine Bestätigung ist.

Auch der GM-Konzern ist für Lotti von großem Interesse. Der Opel-Astra-OPC-Cup soll 2016 auf den Viertürer wechseln, das entsprechende Markenpokalauto könnte dann theoretisch nach TCR-Regeln gebaut werden. Dazu könnten auch einige zukünftige Markenpokalautos ins Reglement passen – wie der neue Renault Mégane ab 2016. Und dass Alfa Romeo ein Auto für die Lotti-Serie bauen wird, ist ein spärlich gehütetes Geheimnis. Wenn Lotti jetzt noch mit einem gescheiterten TV-Paket herüberkommt, könnten aus gelben Ampeln schnell grüne werden.

