



TEMOS DE MANTER OS CUSTOS BAIXOS

Depois de ter saído do WTCC, Marcello Lotti regressou em 2015 com um novo campeonato, o TCR. Um ano depois, conversámos com o promotor na primeira visita da International Series ao Estoril para falar da explosão da categoria em campeonatos nacionais e da chegada de novas marcas

ENTREVISTA **Paulo Manuel Costa**
pmcosta@autosport.pt

O número de carros aqui da TCR International Series no Estoril é mais ou menos o mesmo de participantes do ano passado, mas o conceito está a espalhar-se por vários campeonatos. A Alemanha tem uma boa grelha de partida e o Benelux está quase a começar. Está contente com a maneira como tudo tem progredido tão depressa?

Não, nem por isso. Aliás, estou consciente que até estamos a andar depressa demais. Basta olhar para o nosso principal problema, em que não houve tempo suficiente para as marcas desenvolverem os carros, para os construírem e para os entregarem aos clientes. Tivemos que perceber que nem sempre é fácil desenvolver um carro, nunca se sabe o que vai acontecer, pode-se demorar mais ou menos um mês. Hoje já sabemos que a Opel



Depois da TCR International Series, o promotor italiano continua a ampliar a família com campeonatos em vários países

não tinha o desenvolvimento fechado, e os preparadores da Subaru e da Alfa Romeo começaram a trabalhar com as marcas, depois de evoluírem os carros durante as provas, para terem modelos de base prontos. Eles usam a International Series para testar, parar e voltar à pista. Quanto aos nacionais, estamos contentes com o sucesso. Os outros promotores fazem parte de uma grande família, estão a ter os mesmos problemas para ter carros, por isso percebemos todos que ainda estamos no princípio, mas que não vai haver problema, pois vamos ter muitos carros. Temos que estar satisfeitos pelo sucesso do conceito, porque muitos promotores e muitas marcas estão a juntar-se à família. Nesta fase, estamos a negociar para começar em quatro ou cinco países na próxima temporada. **Há alguns países em que é mais impor-**

tante estar. Por exemplo, no próximo ano vocês começam na Suécia...

É algo que estamos a discutir. A Escandinávia é uma área importante no mercado de carros de turismo, com uma grande tradição na modalidade, não só na Suécia, mas também na Dinamarca. Quando falamos nos países do Norte da Europa, temos sempre que falar na Escandinávia. Mas vamos ver. Há interesse em começar na Índia, e temos uma pessoa a tratar do assunto lá. Eu vou à América Central para lhes mostrar o conceito. Este ano, vamos ter 103 corridas de carros de turismo em todo o mundo com a mesma identidade. Em um ano, não é nada mau. E 43 países vão receber pelo

menos um evento TCR esta temporada. **Mas há dois países na Europa onde vocês não tem um campeonato principal, nomeadamente a França, que neste momento não tem um campeonato de carros de turismo, e a Grã-Bretanha.**

É verdade que temos o caso desses dois países. E eu concordo que podíamos ter um campeonato em França, porque não? Talvez possa acontecer num futuro muito próximo. Quanto à Grã-Bretanha, bem, acho que eles não precisam do TCR. Eles têm um campeonato muito bom há muito tempo, que continua vivo há mais de 50 anos. Acho que eles não precisam de uma categoria nova, eles fazem um bom trabalho com o BTCC. Não saem da ilha, mas é um bom campeonato, por isso não acho que precisa de mudar.

Também há outro tipo de corridas em que os TCR podem participar agora, as provas de 24 horas, enquanto os antigos carros do WTCC nunca foram bons para provas de resistência. Está satisfeito por os carros poderem ser usados em formatos diferentes?

Sim, claro. Para nós, o TCR é um conceito. É um carro barato, com custos baratos de utilização, por isso é bom que possa ser usado noutros formatos de corrida. Pessoalmente, eu prefiro que as corridas de turismos sejam de sprint, mas trabalhei para a BMW 12 anos como team manager, e ganhámos muitas vezes as 24 Horas de Nürburging e as 24 Horas de Spa em carros de turismo. Por isso era claro que tínhamos que considerar um carro bom para a plataforma de resistência.

E quanto às corridas? Há muitas provas importantes onde os carros podem participar, mas para a International Series, é o Grande Prémio de Macau que é a mais importante?

Macau é uma das corridas mais importantes na Ásia, geralmente, não só em termos de carros de turismo, mas também na Fórmula 3 e nos GT. A Corrida da Guia existe há mais de 50 anos. Por isso temos que considerar uma plataforma perfeita para o conceito. Mas não quero dizer que é o evento mais importante, porque adoro todas as nossas corridas.

O Stéphane Ratel transformou as 24 Horas de Spa na corrida mais importante dos GT3. O TCR precisa de algo semelhante?

Não, porque penso que cada evento tem a sua própria atmosfera. Macau é sempre Macau, é fantástico. Mas também gostei

muito da experiência que fizemos com as corridas noturnas no Qatar este ano e em Singapura o ano passado. Para mim, são completamente diferentes, e não vou dizer que um é melhor do que o outro.

Isto dá-vos a hipótese de partilharem terreno com outros campeonatos em todo o mundo, com as corridas de Fórmula 1, aqui com o GT Open...

E em Spa-Francorchamps vamos estar com o WEC. É preciso compreender que, quando estamos na pista, uma corrida não é um evento. A TCR International Series não é um evento, mas é parte de um espetáculo para o público. Na TV é fácil. É a nossa corrida, não é preciso preocuparmo-nos com os espetadores na pista. Mas quando estamos na pista, eles têm que ser respeitados. As pessoas não vêm à pista, no meu entender, para ver fórmulas, GT ou carros de turismos. Vêm para ver um espetáculo, e para mim é perfeito quando temos corridas de fórmulas, de GT e de turismos. É o melhor que podemos oferecer ao público.

Por falar na televisão, o ano passado vocês não tiveram transmissões em direto em todas as corridas. Como é que isso vai ser feito este ano?

O ano passado estivemos na televisão em muitas corridas, exceto quando havia Fórmula 1. Este ano, a prova do Estoril pôde ser transmitida em Itália na SKY, porque não houve Fórmula 1. Temos muitos países onde as corridas são transmitidas em diferido, depois também são passadas em direto no Motors, e temos 'live stream' no site, porque não queremos fazer contratos exclusivos. Acho que o futuro para os mais jovens é que eles querem ver estas coisas em direto, e vai ser no telemóvel, não na televisão.

Este fim de semana a Opel não esteve no campeonato, mas vão aparecer mais construtores em breve. Vocês vão ter a Peugeot, a Kia já disse que ia entrar. Já estão muitos construtores, mas quantos mais é que podem entrar?

Bem, para nós, os construtores são mais como uma espécie de colaboradores, a nível desportivo e de negócio. Não é só um programa desportivo para eles, é um sítio onde podem vender carros a clientes, de uma forma razoável, e assim conseguimos atrair muitos. Quando as pessoas dizem que temos construtores, geralmente estão a pensar em equipas de fábricas, e aqui isso não é correto. O que isto signi-

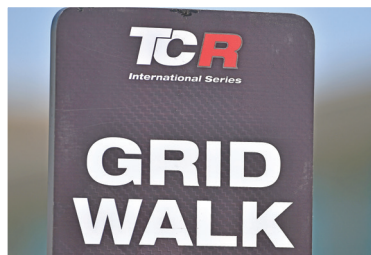
O TCR CRESCERU RAPIDAMENTE EM APENAS UM ANO, MAS MARCELLO LOTTI DEFENDE QUE É PRECISO TER CALMA EM ALGUMAS ÁREAS, COMO O DESENVOLVIMENTO DOS CARROS, PARA QUE TUDO SEJA FEITO COM QUALIDADE



fica é que temos uma boa representatividade de marcas, e que essa representatividade vai crescer no futuro. É uma fórmula onde as marcas só precisam de preparar o carro para o cliente e garantir apoio técnico, mais nada. E é assim que já foram vendidos mais de 130 carros desde o ano passado.

É uma fórmula parecida ao GT3. Mas mesmo com todas estas marcas, deve ser mais fácil para vocês alinharem as performances dos carros e fazer o Balance of Performance, já que eles são mais parecidos uns com os outros do que os GT3. Sim, para o nosso departamento técnico, isso é muito mais fácil. Têm todos a mesma tração, o mesmo tamanho de motor, tudo. Em GT3 eles têm cilindradas diferentes, tamanhos diferentes, é tudo mais complicado. Mesmo assim, nem toda a gente está contente, mas isso é outra história. E como eu costumo dizer aos meus trabalhadores, se há um dia em que eu acordo e ninguém me liga para reclamar de alguma coisa, é porque estamos muito mal. **Este BOP também ajuda a manter os custos reduzidos, certo? Assim não vale a pena fazer um carro mais caro.**

Claro, não é seguro para o campeonato ter carros muito caros. É preciso ter um limite, e todos os construtores sabem que tem que andar ali à roda dos 100 mil euros. Podem ir aos 95, ou 110 ou 115, mas não mais que isso. Mas o custo de aquisição é só uma parte, também te-



Além das corridas, o TCR necessita de estar integrado num espetáculo, um modelo que já funcionou para Lotti no WTCC



nos que manter os custos de utilização baratos, porque se ninguém bater então só é preciso lavar o carro para a próxima prova. Obviamente, o problema nas corridas de turismos é não bater...

Também é preciso evitar que sejam construídos kits de evolução constantes como acontece no GT3.

Mas isso não vai acontecer. Já tivemos uma reunião sobre isso com todos os construtores em julho passado. Para se modificar alguma coisa nos carros é preciso haver uma razão que tem que ser aprovada pelas marcas. Quando houver um facelift ao carro, claro, isso deve ser fácil, porque há sempre razões de marketing. Mas evoluções não.

E há algum espaço para ter mais peças partilhadas por todas?

É muito difícil. Isto é um negócio para encontrar clientes. Cada marca deve querer vender uns 50 a 100 carros. Normalmente, para estes números, as marcas querem usar os seus fornecedores normais, uns querem ter Bosch, outros querem ter AP ou Brembo. É difícil obrigar todos os construtores a ter peças normais. Se eu fosse só promotor era fácil. Usa-se esta caixa de velocidades, usam-se estes travões, e aquilo e o outro, e depois eu pedia muito dinheiro ao fornecedor pelo exclusivo. Mas sei que essa não é a melhor maneira de trabalhar com construtores. E se fizesse isso aqui, então os outros promotores nacionais podiam fazer a mesma coisa

nos campeonatos deles e depois nenhum carro era igual ao dos outros.

A homologação da FIA para o TCR como categoria TCN2 garante uma maior aceitação do conceito por todo o mundo?

Para um evento TCR, não, porque não é preciso. Nós temos o nosso próprio processo de homologação. Mas a FIA quis ter uma homologação nacional neste regulamento, então copiaram o nosso. No entanto estamos contentes, porque é mais uma oportunidade para as marcas venderem carros. Agora podem vendê-los para corridas TCR e para corridas FIA, e já substituíram todos os S2000 no ETCC. **Aqui em Portugal vamos adotar os regulamentos TCR como categoria principal, mas vamos ter que colocá-los a correr ao lado de outros carros...**

Mas isso é um procedimento normal. Em alguns países, se não houver a oportunidade, geralmente por razões financeiras, de ter 14 a 16 carros na grelha, podem ter oito a dez, mas depois é preciso complementar essa grelha de alguma maneira. Nesse caso vão ter que fazer TCR como uma categoria com título próprio, mas de resto estão livres para gerir o campeonato local da forma que entenderem. É como acontece no WTCC: eles têm a categoria TCN2, mas depois têm que encher a grelha com carros de S1600. Pelo menos no princípio, o promotor vai necessitar de um período de adaptação para dar corpo ao campeonato. **A**