

LA NOVITÀ

UN 2016 IN 7 ATTI

17 aprile	Vallelunga
21 maggio	Monza
12 giugno	Misano
3 luglio	Magione
17 luglio	Mugello
25 settembre	Imola
9 ottobre	Adria

Seat Leon



TCR-TCS

scossa tricolore

SVOLTA STORICA NEL CAMPIONATO ITALIANO TURISMO CHE TORNA ALLA FORMULA TUTTA SPRINT
E NEL BELPAESE LANCIA DUE CATEGORIE DEL TUTTO INEDITE COME CONCETTO TECNICO. ECCO I DETTAGLI

di Dario Lucchese





Subaru Sti

Il Campionato Italiano Turismo si accinge a compiere una svolta storica. La serie tricolore che, vale la pena di ricordare, costituisce una delle espressioni più radicate nel panorama dell'automobilismo nazionale, dopo ben 8 stagioni di declinazione "endurance", riprende un discorso interrotto nel 2008 riproponendo una formula tutta sprint, con gare della durata di 25'. Il nuovo Campionato Italiano Turismo assume dunque un'identità del tutto inedita, perché tale è anche il suo concetto tecnico, individuando nel Tcr la categoria maggiore (che risponde in tutto e per tutto alla regolamentazione dell'International Series), alla quale va ad affiancarsi il raggruppamento Tcs riservato alle vetture di più stretta derivazione di serie. Un programma ambizioso, che non tralascia neppure l'aspetto del contenimento dei costi. Oltre al prezzo imposto sull'acquisto di una nuova vettura pronta gara, che è nell'ordine dei 90/100mila euro, i minimi interventi adottati sul mo-

TCR. APERTA UNA NUOVA ERA

Anche in Italia si attende il debutto dei vari esemplari che hanno fatto la loro prima apparizione l'anno scorso nella Tcr International Series ideata da Marcello Lotti. Sono già diversi i team che hanno preannunciato la loro presenza nel Turismo tricolore

tore e la qualità costruttiva di un prodotto realizzato o comunque certificato direttamente dalla casa, esprimono di fatto un "budget cap" assolutamente vincente in raffronto all'offerta tecnica. Le espressioni di Tcr offerte da Ford, Honda, Opel, Seat o Vw, solo per citare i marchi principali, si traducono, infatti, in una vettura da competizione curata e accattivante, ma con costi ben inferiori. Senza sottovalutare un altro aspetto importante: quello dell'equilibrio offerto dai motori tutti 2000 turbo di circa 330 Cv con trazione anteriore, mentre un Bureau è pronto ad applicare i giusti correttivi nel caso di eventuali divari. Il Tcs è invece la novità assoluta, ispirata agli stessi valori prestazionali della vettura di serie che, in questo caso, subisce minime modifiche ed apre anche ad altre classi (1400, 1600 e 1800cc). Tra i concetti di base del Tcs c'è, come già detto, quello di ispirarsi, per quanto possibile, alle vetture di serie. Riguardo al motore la centralina sarà libera, a condizione che



Honda Civic

TCR-TCS SCOSSA TRICOLORE

◀ si colleghi al cablaggio originario, così come lo scarico, che dovrà essere tuttavia dotato di un catalizzatore omologato. Strettamente di serie deve invece restare la trasmissione, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine. Sarà possibile installare il differenziale autobloccante. I sistemi elettronici di controllo di guida potranno essere disattivati, così come l'impianto Abs. Libero è anche il disco frizione, mentre i bracci, i punti d'attacco, il sistema di regolazione ed il numero di ammortizzatori dovranno restare quelli previsti dal costruttore. È consentita la sostituzione o modifica di molle. I dischi freno e le pastiglie potranno essere sostituiti con altri non originali regolarmente in commercio, purché siano perfettamente intercambiabili con i pezzi originali. Il peso minimo sarà infine stabilito dal Bureau dopo l'effettuazione del balance of performance e sarà comprensivo della zavorra assegnata ad ogni tipologia di vettura. I sedili dovranno essere rimossi e sostituiti da quelli omologati Fia. Il cruscotto e la consolle centrale potranno subire le modifiche necessarie all'installazione del roll-bar. In definitiva un Turismo innovativo, semplice ed economico.

NUMEROSE LE ADESIONI DEI TEAM

Due titoli in palio sfide apertissime

Con un calendario di sette doppi appuntamenti, due titoli tricolori Piloti in palio, rispettivamente per vetture in configurazione Tcr e Tcs, e un titolo Costruttori per il campionato Tcr, oltre alle varie Coppe di classe, il nuovo Turismo tricolore sembra già piacere. Complice anche il format particolarmente snellito rispetto a quello del Cite (due gare di 25' più un giro con partenza da fermo, a differenza del Turismo Endurance in cui il via era lanciato, due sessioni di prove libere di 30' e due di qualifica di 15' ciascuno), ma soprattutto la possibilità di fare alternare due piloti sulla stessa vettura con la quale dividersi equamente l'intero weekend, ognuno dei quali prenderà parte ad un solo turno di prove cronometrate e ad una gara, ammortizzando così ulteriormente i costi. Ad oggi si contano dieci vetture Tcr e nove in configurazione Tcs. Nella categoria maggiore, già confermata è la presenza del Brc Racing Team, che schiererà tre Leon. Due le vetture della Casa iberica che verranno portate in pista dalla Bf Motorsport ed una quella di Seat Motorsport Italia. Nella lista ci sono anche i "team clienti/partner" di Top Run e Jas Motorsport, pronti a presentarsi al via con le Subaru Impreza e le Honda Civic Type R. Sempre in tema di Seat, va segnalata l'adesione della Faro Racing di Fabrizio Paolo Tablò e della Giulietta del team Romeo Ferraris. Tra i primi nomi ci sono quelli dei fratelli Jonathan e Kevin Giacon (il primo nel 2015 ha vinto il titolo della Seat Leon Cup), che correranno rispettivamente nel Tcr e nel Tcs. In quest'ultima categoria è attesa una Volkswagen Polo Gti dell'Autosport Abruzzo. Oltre alla presenza ufficiale di Seat Motorsport Italia, a completare per il momento il quadro c'è anche un nome storico del Civt che risponde a quello del team Vaccari Motori e la Peugeot 308 Gti della 2T Course & Reglade. ●