

Touring Car Racing (TCR)

Eine starke Zwischenbilanz

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Ende März 2015 feierte die TCR International Series und damit die TCR-Kategorie ihre Rennpremiere in Sepang. Am vorletzten Wochenende kehrte der Tross an die «Geburtsstätte» zurück. Für uns Grund genug, eine Zwischenbilanz nach ziemlich genau 18 Monaten TCR zu ziehen.

Als Mitte 2014 erstmals die Idee einer damals noch «TC3» genannten Tourenwagenklasse auf den Plan gerufen wurde, hatten viele nur ein müdes Lächeln für Initiator Marcello Lotti über. In Anlehnung an Stéphane Ratels GT3-Kategorie, die seit Lancierung im Jahr 2006 einen beispiellosen Siegeszug in der Sportwagenwelt feiert, wollte Lotti auch der Tourenwagenszene mit dem Fokus auf bezahlbaren Kundensport wieder neues Leben einhauchen.

Spätestens beim zweiten Hinsehen war aber klar: Die Idee des Italieners ist genial. Bald wurden die Teams und nationalen Sportbehörden aufmerksam. «Das klingt fast zu gut, um wahr zu sein», liegen dem Autor noch die Worte von Kurt Tremel, Teammanager beim damals in der WTCC engagierten Engstler-Team, in den Ohren.

Einige Kollegen ließen sich damals gar zu der Aussage hinreißen, es sei die größte Revolution des Sports seit den Supertourenwagen. Und? Haben sie nun Recht behalten?

Schon zehn TCR-Championate

Die Rennpremiere, direkt als ultimative Feuerrunde im Formel-1-Umfeld, war ehrlich gesagt keine gute Werbung. Von den 17 gemeldeten Autos blieben am Renntag gerade einmal 14 übrig. Im zweiten Rennlauf sahen noch neun Piloten die Zielflagge. Aber wie sagt das Sprichwort? Aller Anfang ist schwer. Und seitdem haben sich Serie und Kategorie gemauert.



Gemischtes Feld in der TCR International Series in Singapur: Schon im zweiten Jahr der TCR-Kategorie engagieren sich viele Marken

Kurz vor Ende der Rennsaison 2016 gibt es zehn eigene TCR-Serien. Neben der internationalen Serie haben Italien, Spanien, Portugal, Russland, Thailand und natürlich Deutschland ihre nationalen Championate. Regional gibt es zudem eine Benelux- und eine Asien-Serie sowie die Ende Oktober im Rahmen des Mexiko-FI-GP startende «TCR Las Americas». Dazu kommen eigene TCR-Klassen zum Beispiel bei den 24h Nürburgring oder der 24h Series bzw. TCES. Selbst die Skandinavische Tourenwagenmeisterschaft (STCC) steigt zum Jahr 2017 auf die TCR-Regularien um. Und auch die S2000-Klasse der ETCC bestand 2016 ausschließlich aus TCR-Autos.

Mit einer so großen Zielgruppe – langfristig wird der Markt auf rund 2000 Autos geschätzt – wundert es nicht, dass natürlich jeder ein Stückchen vom

Kuchen abhaben möchte, und viele «Global Player» in die neue, jetzt auch schon viel einheitlichere Tourenwagen-Welt eingestiegen sind. Von den drei größten Automobilkonzernen sind zwei bereits engagiert: Volkswagen mit der Muttermarke sowie Seat und bald Audi (wie man hört, möchte auch Skoda gern). Und General Motors mit dem Opel Astra TCR. Als weitere «Schwergewichte» haben Honda, Ford, Fiat (mit Alfa Romeo) und Subaru teils auch stark werksunterstützte Autos laufen. Kia steht mit einem von Manfred Stohls Firma STARD entwickelten Ceed ebenfalls in den Startlöchern.

Auch deutsche Serie ein Erfolg

Eines der größten Probleme, das es speziell zu Beginn dieses Jahres gab, dürfte damit zur nächsten Saison keines mehr sein – nämlich die Verfügbarkeit

der Fahrzeuge. Es gab, verständlicherweise, einen derartigen Run auf die TCR-Boliden, dass gar nicht so viele Autos gebaut und verkauft werden konnten, wie es Nachfrage gab.

Wie gut die TCR auch national funktioniert, zeigt speziell die deutsche ADAC TCR Germany. Beim Finale der Premiersaison (!) standen bereits 25 Fahrzeuge am Start. Das ist mehr als in der DTM, und das Feld ist genauso international.

Was die Rückkehr nach Sepang angeht, so hat sich die TCR diesmal wahrlich besser präsentiert als im März 2015. Mit 22 Autos von fünf Marken (diesmal fehlten nämlich Opel und Subaru) zeigte man zwei extrem sehenswerte Rennen. Ja, Marcello Lottis Idee ist auf dem besten Wege, eine ähnliche Erfolgsstory zu werden wie die GT3-Kategorie. Sehr zum Wohl des Tourenwagensports. ♦

ZUM THEMA TCR

»»» **Macher** «Vater» der TCR ist Marcello Lotti. Der 58-jährige Italiener war von 2005 bis 2013 WTCC-Promoter und zuvor selbst aktiver Motorsportler (Rallye-Beifahrer) sowie Teammanager (z.B. Rallye-WM mit Lancia und STW/Le Mans mit BMW). Er kennt somit alle Seiten des Sports.

»»» **Technik** Im Gegensatz zur GT3-Kategorie, wo viele verschiedene Konzepte aufeinandertreffen, ist die TCR recht einheitlich aufgestellt. Erlaubt sind Tourenwagen (mind. 4 Türen) bis 2000ccm mit Turbolader, max. 330 PS und zwei angetriebenen Rädern. Die Balance of Performance beschränkt sich auf die Faktoren Gewicht und Motorleistung.

»»» **Kosten** Ein Basis-Auto kostet rund 100 000 Euro zzgl. MwSt. Die laufenden Kosten pro Saison betragen (je nach Aufwand) noch mal mindestens dasselbe.

»»» **Infos** Im Internet z.B. unter www.tcr-series.com (Int. Series) oder auf www.adac-tcr-germany.de. ♦ MBR



Der neueste TCR-Spross: In Paris vorgestellter Audi RS3 LMS



Weiß, wo es langgeht: TCR-Macher Marcello Lotti