



Tamara Aller

TCR INTERNATIONAL SERIES

COMPETIR EN TURISMOS, SIMPLIFICADO

En poco más de temporada y media se ha convertido en uno de los certámenes de turismos de referencia a nivel internacional, con algunos pilotos y equipos provenientes del WTCC llegados al reclamo de unos costes contenidos



Marcello Lotti, padre de lo que actualmente conocemos como el Campeonato Mundial de Turismos (WTCC), rompía relaciones con Eurosport

Events a finales de 2013. Quienes le conocían sabían que el italiano no se quedaría de brazos cruzados y, ocho meses después, su compañía WSC Ltd presentaba el concepto TC3, reconocido por la FIA con el nombre de TCR. Así, la primera temporada de las TCR Series veía la luz en 2015.

La nueva categoría está abierta a coches del Grupo R de Turismos, siempre según la clasificación del máximo organismo internacional. Esta clase presenta coches derivados de producción, con motor de dos litros y tracción delantera.

El concepto TCR es sencillo: construir coches conformes a la especificación cuyo precio, incluido el motor, que deberá tener una vida útil

de 40.000 kilómetros, no supere los 90.000€. La idea es que esos coches puedan ser comprados por equipos y pilotos privados, que se encargarán de su gestión, sin involucración por parte de

las marcas, más allá de proporcionar recambios. El ex piloto y ahora oficial federativo belga Marc Duez es el director de carrera de las series, que cuentan con un panel de comisarios



Pilotos de renombre
Junto a jóvenes promesas, muchos provenientes de la León Eurocup, otros más veteranos como Gené o Engstler.

Mecánicas muy igualadas
Hay una amplia variedad de marcas representadas, aunque no representadas de forma oficial.

**LOS
LASTRES Y EL
BALANCE OF
PERFORMANCE IGUALAN
A LOS DIFERENTES
COCHES**

TCR INTERNATIONAL SERIES

deportivos y demás oficiales, incluido un jefe del departamento técnico, como en cualquier competición automovilística, que velan por el cumplimiento estricto de los reglamentos.

WSC Ltd. completó el año pasado una serie de acuerdos para la difusión del nuevo campeonato, incluyendo la emisión de todas las pruebas en directo a través de Motors TV. Sin embargo, de cara a 2016, las TCR han enfocado sus esfuerzos hacia su propio servicio de streaming a través de una web dedicada, con tiempos en directo y librería de carreras pasadas. Todo ello abierto y gratuito, sin geolocalización, disponible a todos quienes tengan acceso a la red. El concepto ha atraído a pilotos y equipos tradicionalmente implicados en competiciones de Turismos y que se vieron fuera de certámenes internacionales por la subida de costes, así como la falta de disponibilidad de coches, que causó la introducción de la categoría TC1 en el WTCC.

Equipos como Craft Bamboo, Liqui Moly Team Engstler o Target Competition, así como pilotos como Pepe Oriola, Gianni Morbidelli o James Nash han encontrado en el concepto TCR la oportunidad de competir, de forma asequible, a nivel mundial.

Las TCR han dado lugar a carreras emocionantes, con todos los participantes teniendo mecánicas muy igualadas, independientemente de la marca que sea. El sistema de lastres, que otorga 30, 20 y 10 kilos a los máximos anotadores de la cita anterior, así como el BOP que se realiza antes del inicio de la temporada, equilibran las prestaciones para garantizar la máxima igualdad en pista.



BUENO, BONITO Y... ASEQUIBLE

Uno de los reclamos del TCR es la limitación del coste de cada coche lo que atrajo a equipos y pilotos de alto nivel a un campeonato sencillo, abierto y emocionante donde van de la mano pilotos jóvenes con otros de gran experiencia.

Con carreras a una distancia de 50 kilómetros, es habitual ver que los neumáticos se desgastan a mitad de la prueba, lo que añade otro elemento para ver luchas, adelantamientos y carreras

cuyo resultado no está decidido hasta que pasan por la bandera a cuadros. Emocionante, sencillo y asequible: Marcello Lotti ha vuelto a hacerlo.



Marcello Lotti

El expromotor del WTCC no se quedó con los brazos cruzados y construyó en poco tiempo una nueva fórmula de éxito.

DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

Los fines de semana se desarrollan a lo largo de tres días, con una estructura que familiar para los seguidores del WTCC. Así, los viernes se disputan dos sesiones libres de media hora cada una. El sábado tiene lugar la sesión clasificatoria, dividida en Q1 y Q2. El domingo tienen lugar las dos carreras, con un máximo de 50 kilómetros.

Esta división del fin de semana puede verse alterada por la coincidencia en pista con otros eventos principales, como ya ocurrió en Bahréin con la Fórmula 1 o en Spa Francorchamps con el WEC. La parrilla de la primera carrera se configura con el resultado combinado de la Q1 y la Q2, a la que pasan los 12 pilotos más rápidos en la primera ronda.

En cuanto a la segunda carrera, los diez primeros clasificados en la Q2 salen en orden inverso, con el undécimo y duodécimo manteniendo sus posiciones, así como el resto de los clasificados. Ambas carreras otorgan puntos a los diez primeros, según la escala establecida en el Código Deportivo Internacional y adoptada mayoritariamente alrededor del mundo.

OCHO COCHES HOMOLOGADOS

Los cinco primeros ya compitieron en la temporada inaugural, con el Subaru haciendo una aparición muy puntual. Onyx Engineering comenzó a desarrollar

el Ford Focus ST, pero pronto paró el proyecto, que ha sido retomado por el equipo FRD Motorsports. Se espera que el Focus vuelva a las parrillas a lo largo

de esta temporada. Antes del inicio de la temporada, todos los coches pasan una prueba de equilibrado de prestaciones (BOP, por sus siglas en in-

glés) que, hasta ahora, ha llevado a cabo el piloto italiano Nicola Larini, elegido por su amplia experiencia en Turismos. La idea inicial de Marcello Lotti era la de

limitar a seis el número de unidades del mismo modelo en la parrilla, objetivo que no se ha podido conseguir debido a la limitación de unidades disponibles.

SEAT LEON RACER



OPEL ASTRA TCR



HONDA CIVIC TCR



FORD FOCUS ST



VOLKSWAGEN GOLF



SUBARU STI



ALFA ROMEO GIULIETTA



PEUGEOT 308 RACING CUP



JORDI ORIOLA

“SER PILOTO DE OPEL ES UN RETO INCREÍBLE”

En Imola estuviste en pista con un Honda Civic WTCC, también siendo muy competitivo desde el principio. Después de haber rodado con tres coches distintos en apenas 6 meses, ¿cómo valoras las TCR desde el punto de vista de la oportunidad que ofrecen para pilotos y aficionados?

Creo que las TCR son un campeonato que está creciendo y que será sin duda el campeonato de referencia en los próximos años, estoy seguro. Los costes son muy bajos comparados con otros campeonatos a nivel mundial y permite a más pilotos y equipos poder hacer el programa entero. Creo que otros campeonatos como el WTCC, el DTM o los campeonatos de GT están al alcance de muy pocos. Espero poder mantenerme en las TCR los próximos años y a ver qué pasa.

Cuéntanos qué objetivos os habéis marcado el equipo y tú, tanto para esta temporada como a medio-largo plazo.

Nuestro objetivo es demostrar que tanto el equipo como yo somos competitivos. A ellos les interesa dar una buena imagen para seguir atrayendo a buenos pilotos o a marcas como lo han conseguido con Opel y a mí demostrar que soy un piloto para estar arriba. La adaptación al Honda no está siendo tan fácil, pero seguro que en las próximas carreras daremos algún que otro susto.



PEPE ORIOLA

“EL NIVEL DE LAS TCR ES MUY ALTO”

Pepe Oriola es uno de los nombres propios en las TCR International Series, y uno de los principales candidatos al título esta temporada. Con tan sólo 21 años de edad, el español cuenta con un amplio palmarés en competiciones de Turismos, siendo un referente nacional.

¿Qué te llevó a optar por las TCR Series en lugar del WTCC, como habías hecho hasta 2013? ¿Te ves volviendo al mundial?

El cambio de reglamento hizo incrementar el doble el presupuesto y al no contar con un equipo oficial... fue entonces cuando se creó este campeonato de forma paralela, con un calendario muy similar al del WTCC, y con un presupuesto mucho más bajo y con opciones de estar delante, ya que el Mundial de Turismos tenía y tiene el monopolio Citroën. Por todo esto, no creo que vuelva al WTCC porque, además, las TCR son un campeonato que está creciendo mucho y con más marcas involucradas que en el WTCC. Las TCR son sin duda el presente de los campeonatos de turismos a nivel internacional.

El año pasado compartiste equipo con Jordi Gené, un nombre propio dentro del automovilismo nacional e internacional. ¿Cómo fue trabajar con él?

Con Jordi Gené no sólo he coincidido



en las TCR sino que en mi carrera deportiva he tenido la oportunidad de compartir pista con él en otros campeonatos. La pasada temporada compartimos, además, escudería con Craft-Bamboo Lukoil y trabajamos unidos, siempre por el bien del equipo.

Este año partes como favorito al título. Sin embargo, tienes competición dura por parte de Gianni Morbidelli, James Nash y, cada vez más, Stefano Comini. ¿Cómo valoras la temporada hasta ahora y cómo planteas lo que queda?

Empezamos muy bien la temporada con una doble victoria en Bahrein, pero el sistema de pesos de las TCR me hizo perder muchos puntos en Estoril, ya que influía excesivamente. No obstante, gracias a mi coach y a mi equipo conseguimos volver al liderato al siguiente meeting en Spa-Francorchamps. Y en Imola conseguimos, gracias a mi actuación y la mala suerte de los dos rivales directos, tener un cojín de puntos que me dará la tranquilidad de depender de mí mismo de aquí al final de temporada, si no tenemos un fin de semana negro. En este campeonato no puedes dar nada por hecho y hay que trabajar en cada carrera, ya que el nivel de los rivales es muy alto. Está claro que va a ser una temporada muy emocionante.

Tanto tú como tu hermano os habéis caracterizado por pasar a los Turismos nada más salir del karting, ¿qué ha motivado esta trayectoria? ¿Cuál sería tu consejo a los pilotos jóvenes que buscan seguir su carrera después de pasar por el karting?

Cuando sales del karting si no estás en un programa de jóvenes pilotos como puede ser el Red Bull Junior Team o el Ferrari Drivers Academy es imposible llegar a la Fórmula 1, por experiencia y por amigos que tengo en F1 pagando. Mi padre no es millonario, por lo tanto, vimos más factible llegar a ser profesional en el mundo de los turismos, ya que el mundo de los fórmulas, aparte de que por mi altura ya tendría *hándicap*, no sería posible. Como anécdota, decir que Carlos Sainz fue fichado por Red Bull cuando coincidíamos en karts y su padre fue quien me aconsejó dedicarme a los turismos por mi constitución y no me arrepiento de haber tomado esa decisión, porque mi pasión son las carreras y ahora estoy viviendo de mi hobby. Lo mejor que puedo aconsejar a los jóvenes valores del automovilismo es: lucha por tu sueño, pero hay que trabajarlo, ser constante y disciplinado. No desistas si no puedes llegar a lo más alto, lo importante es poder vivir de tu pasión.

Mirando a un plazo muy largo, ¿qué otros objetivos o deseos te planteas? ¿Te atrae probar suerte en otras categorías, como puedan ser los GTs o la Resistencia?

De momento, no. Estoy concentrado en mi participación en las TCR International Series, competición en la que creo firmemente y en la que voy a apostar en los próximos años. Soy muy joven, ya que sólo tengo 21 años, así que por ahora me interesa seguir como hasta ahora y el futuro ya se verá, pero sin plantearme nada.



ESTRUCTURA PIRAMIDAL

Uno de los principales problemas del sistema de Turis-

mos de la FIA es la divergencia de normativas técnicas. Cada campeonato nacional tiene su propio reglamento, con la Copa Europea de Turismos (ETCC) abierta a la categoría TC2T y, desde 2016, a las TCR, mientras que el Mundial (WTCC) está regido por la normativa TC1.

Marcello Lotti ha buscado simplificar esa estructura, para posibilitar el acceso de pilotos privados y con presupuesto limitado a una serie de carácter internacional. Así, el 'concepto TCR' es aplicable a series nacionales, regionales y también a la serie mundial. Además, al ser el reglamento técnico y deportivo el mismo, se favorece la promoción y ascenso de pilotos y equipos según progresan a lo largo de su carrera deportiva. Un

piloto podría competir con el mismo coche en todos los niveles, sin tener que invertir grandes sumas de dinero cada vez que suba un escalón. Esto ha posibilitado la proliferación de series nacionales en Bélgica, Alemania, Italia y una

clase separada en el CER español. El Campeonato Escandinavo de Turismos (STCC) está mirando hacia el concepto TCR

ante el decreciente número de inscritos (12 este año). También han sido creadas numerosas series regionales, como la asiática, la americana (con carreras en EEUU, Caribe y México), así

como un Trofeo Europeo. También se ha abierto una clase para los coches de normativa TCR en las Series de 24 Horas.

Un ejemplo claro es Asia, donde hay un número considerable de pilotos privados compitiendo en Turismos. La serie TCR allí cuenta con 24 inscritos, y el concepto, facilitando el acceso de equipos privados, ha sido clave para que Marcello Lotti haya conseguido para su calendario internacional la prestigiosa carrera de turismos en el circuito Guia de Macao.



Series nacionales y regionales

El concepto TCR permite que haya varios campeonatos, además del Mundial, con la misma reglamentación lo que facilita poder llegar a más pilotos y su ascenso de categoría.

LAS ANÉCDOTAS DE LA HISTÓRIA

by Carlos Castellá

Gracias por todo, Carlos

Desafortunadamente, no, hoy no es Carlos quien escribe en esta página sus habituales chascarrillos y anécdotas del mundo de las carreras. Y tenía y conocía un montón. Era, por eso, que le llamaban muchos el Maese, una verdadera enciclopedia del motorsport como sus más fieles seguidores pudisteis comprobar en sus escritos y comentarios televisivos.

Y hablo en pasado porque como la gran mayoría de vosotros conocéis, Carlos nos ha dejado después de haber padecido con gran entereza durante sus últimos años una enfermedad que finalmente le ha apartado de nosotros. He comprobado durante estas semanas pasadas algo que ya sabía, todo lo que le quería y apreciaba la gente, los aficionados al mundo del motor, los periodistas que nos dedicamos a estos de la información del motor, especialmente los más jóvenes que lo tenían como acertado referente. Las redes sociales se hicieron eco de la mala noticia y los comentarios, la verdad, no podían ser de otra forma, eran de mucho cariño y tristeza. Se había ido una persona entrañable, querido por todos, culto, conocedor de las carreras, desde el karting, pasando por todos los escalones, hasta llegar a la Fórmula 1.

Desde que le conocí siempre estuvo dispuesto a colaborar conmigo y echarme una mano. Pero no sólo con sus escritos sobre el DTM, la Indy, Nascar..., sino que me aportaba sus comentarios sobre las publicaciones que hacíamos, esta y otras anteriores. Él ponía su punto de conocimiento retroactivo (como yo le decía), sabía lo que le podía gustar a la gente, lo que el lector, el aficionado, demandaba y sus consejos siempre fueron de gran ayuda y muy valorados por mí. Eramos de la misma quinta y yo sabía muy bien de lo

que hablaba. Había que hacer una revista un poco a la antigua, con reportajes, cosas que no fueran muy temporales y que pasada una semana se nos quedara atrasado. Una revista que la pudieramos leer ahora y dentro de un año y mantuviera el tipo. Con un toque "british". Hablábamos de esas cosas, le gustaba.

Aunque charlabamos por teléfono y nos pasabamos mail, la última vez que le vi fue en el Jarama, en un acto que organizó Audi



DTM. Gracias a Carlos Castellá, especialidades como el DTM se conocen mejor en nuestro país. Miguel Molina le dedicó su última victoria.



España con Miguel Molina, su querido Miguel., en marzo. Ciertamente le noté cansado, pero con el ánimo en todo lo alto. Haciendo planes. Le gustaba escribir en esta revista, os lo aseguro. Yo le decía, "déjalo, si no te apetece no me mandes nada" y el rápidamente me contestaba "¿qué dices? pero si esto es lo que me da vida, contar cosas".

La semana antes a que nos dejara, le mandé un mensaje. Llegaba el GP de España de Fórmula 1 y quería saber si iba a pasar por el Circuit para vernos y hablar. Para disfrutar con él. Siempre me contestaba rápido por lo que un par de días más tarde mi cabeza empezó a funcionar en negativo... Se lo comenté a su buena amiga (también colaboradora de este medio) Tamara Aller. Ella fue la que me dijo que le volvieron a ingresar y que había pedido que no se dijera nada. Sus pasos por el hospital cada vez iban siendo más frecuentes y prolongados (cargar baterías, decía él). Desgraciadamente, ya lo sabéis, un par de días después nos dejaba. Imagino que vería la carrera de Fórmula 1 desde alguna tribuna celestial junto a Javier del Arco y otros buenos amigos ya desaparecidos.

Será imposible que pueda olvidar a Carlos y como me ocurre a mí le pasa a mucha gente. Era de esas personas que dejan huella, algo detrás, que no pasan por la vida de soslayo. Él ha dejado su sello en esta profesión y son muchos los que ven en él un ejemplo a seguir. En el DTM le echaron en falta responsables de equipos, organizadores y pilotos y deja huérfanos a ese reducido número de periodistas españoles habituales, no más de tres, que se sentían protegidos y arropados por él. Sus enseñanzas les servirán, también a mí, para tirar hacia adelante. Eres muy grande, Carlos.

Javier Gutiérrez, editor-director TODORACING