



À l'instar de son « frère spirituel » le GT3 dont il est largement question dans les pages qui précèdent, le TCR connaît un succès foudroyant. Revers de la médaille : cette croissance très - voire trop... - rapide pose quelques problèmes.



CROISSANCE RAPIDE

Outre la série internationale qui n'en est jamais qu'à sa deuxième année d'existence, les compétitions réservées aux « berlines de course » TCR se sont multipliées en quelques mois. Toutes sont cependant confrontées à un même aléa : l'offre de voitures ne suit pas la demande.

Trio de base

Ce n'est pas un scoop, la SEAT Leon Racer dans sa version Cup a servi de « référence » pour le lancement de la catégorie. Le championnat européen organisé par le constructeur espagnol connaissant cette année un succès mitigé (une quinzaine de concurrents), des Leon sont disponibles pour étoffer les pelotons des joutes TCR ; on l'a vu par exemple à Spa avec l'équipe Ferry Monster, ou à Imola où le team italien BC Racing en a aligné deux exemplaires.

Proche cousine de la SEAT, la VW a été produite en vingt unités, point barre, et toutes ont trouvé acquéreur ; on notera qu'avec cinq Golf, la Belgique se taille la part du lion dans ce quota et une part du mérite en revient au Belgian VW Club. Enfin, JAS a construit plus de vingt-cinq Honda Civic pour 2016 mais la structure italienne, également en charge du programme WTCC, apparaît un peu overbookée et a atteint ses limites de production.

Quoi qu'il en soit, le problème majeur du TCR ne vient pas de ces trois marques mais plutôt des autres dont l'entrée en lice se fait attendre.

Sans réécrire l'histoire, il apparaît nécessaire de préciser certains éléments importants des règles du jeu imaginées par Marcello Lotti, ancien maître d'œuvre du WTCC.

Pour lancer l'élaboration d'une berline TCR, un team doit obtenir l'autorisation du constructeur concerné ou d'un de ses importateurs. Cette clause a permis à une formation foireuse comme Onyx Racing de « mettre le grappin » sur la Focus... dont elle s'est montrée incapable d'assurer

le développement ; dommage car sur le papier, la Ford possède toutes les qualités requises pour briller, comme espèrent le démontrer en fin de saison les Chinois de FRD Motorsport qui ont repris le dossier.

Malgré ce cas négatif et d'autres initiatives qui peinent à décoller, le promoteur du TCR n'envisage pas de revoir une copie qu'il juge conforme à l'esprit de la catégorie : « Prenez la KIA Ceed qui doit faire ses débuts la saison prochaine », précise Fabio Ravaoli le porte-parole des TCR International Series. « C'est l'équipe de Manfred Stohl qui a décroché l'autorisation d'en assurer la construction

Au bout du compte, l'intervention de l'usine demeure indispensable pour élaborer un engin compétitif.



Les Honda Civic, SEAT Leon et VW Golf tiennent actuellement le haut du pavé mais la situation devrait évoluer lors des prochaines saisons.

auprès de KIA Autriche. Mais l'importateur a évidemment consulté la maison-mère qui a donné son aval et suit attentivement l'opération... »

Les usines indispensables...

Qu'on le veuille ou non mais au bout du compte, l'intervention de l'usine demeure indispensable pour élaborer un engin compétitif. Ce n'est pas pour rien si la SEAT et la VW ont été réalisées par le service-course espagnol ; quant à la Honda, elle porte la griffe de JAS Motorsport qui en peaufine les diverses déclinaisons depuis de nombreuses années avec l'appui direct de Mugen, le bras armé sportif de la marque.

La gestation des Subaru Impreza, Alfa Romeo Giulietta et Opel Astra a suivi un processus très différent. Arrêtons-nous à cette dernière. Dès la naissance du TCR, la firme de Rüsselsheim a montré un réel intérêt pour une catégorie lui permettant d'être présente dans des joutes de haut niveau sans devoir investir des fortunes. En 2015, des Astra Cup – initialement conçues pour la série allemande VLN – ont fait quelques apparitions sous les couleurs du Campos Racing. Modifiées en hâte, elles n'ont rien réussi de valable et ont fini par disparaître discrètement de la circulation. Rien de grave puisqu'une nouvelle arme était en préparation, basée sur la berline Astra dévoilée au salon de Francfort. Dans un premier temps, Kissling Motorsport – préparateur historiquement attaché à Opel – a assuré le boulot et permis la présentation l'auto lors du kick-off du TCR Benelux à Mettet. Recueillant tous les suffrages tant son look conjugue élégance et agressivité, l'Astra n'en était toutefois qu'au stade du déverminage

et sa mise au point restait à faire. La preuve : son premier engagement en course à Bahreïn s'est soldé par un bilan calamiteux, Jordi Oriola devant se contenter d'une 6ème place chanceuse dans la seconde manche avec un meilleur chrono à plus de 2 secondes de celui des pilotes SEAT, VW et Honda. L'ordre est alors venu « d'en haut » : l'auto a été retirée du championnat et confiée à... Opel Motorsport avec pour consigne de l'amener au niveau de ses rivales.

Le premier résultat de cette remise en question, on l'a découvert à l'occasion du coup d'envoi du TCR Benelux : d'emblée, Pierre-Yves Corthals a placé l'Opel dans le groupe de tête, signant le temps de référence du week-end en 2'34"020 qui lui aurait assuré la 8ème place sur la grille et l'aurait propulsé dans le top 5 des performers en course lors de la joute internationale sur ce même circuit de Spa-Francorchamps, deux semaines plus tôt. Ce bond en avant n'est évidemment pas dû au hasard : le moteur a gagné une trentaine de cv, plusieurs organes essentiels ont été repositionnés, les suspensions ont été modifiées en profondeur, le refroidissement a été amélioré, l'aéro a été retravaillée et une série de détails ont été peaufinés. L'étude et la réalisation de ces aménagements avaient évidemment un coût, difficilement envisageable pour un préparateur privé mais jouable pour une usine. La traction allemande peut maintenant être homologuée afin de revenir sur la scène internationale, avec des ambitions clairement déclarées...

Le cas de l'Opel n'est pas unique. La Subaru Impreza va bénéficier d'évolutions – transmission et moteur – étudiées par Tecnica International, un

Peugeot 308



Bientôt une version TCR ? Ça dépend...

L'étape belge des TCR International Series se déroulait sans la Subaru ni l'Alfa Romeo, mais elle accueillait deux Peugeot 308 Racing engagées par le Sébastien Loeb Racing pour Grégory Guilvert et Jimmy Clairet.

Comme on pouvait s'y attendre, les tractions françaises ont souffert du déficit de puissance de leur 1.6 face aux 2.0 de la concurrence. Toutefois, les pilotes tiraient un bilan positif de l'expérience : « En venant ici, nous choisissons le terrain le plus défavorable pour notre auto qui peinait dans les longues remontées, notamment après le Raidillon », analysait Grégory Guilvert. « En revanche, elle a largement confirmé les qualités routières déjà affichées à Valencia lors des tests de BOP (NDLR : Nicola Larini, chargé de ces tests, a estimé que le châssis de la 308 était clairement supérieur à celui de ses rivales). La 308 se comporte très bien en entrée et milieu de virage, et elle ne dégrade pas ses pneus ce qui représente un bel atout en fin de course. Son poids inférieur constitue aussi un réel avantage au freinage mais le moteur manque d'allonge et ce handicap se paye cash sur les portions rapides. »

Officiel Peugeot, Grégory Guilvert rêve évidemment d'affronter les cadors du TCR à armes égales : « Dans la configuration utilisée à Spa qui correspond à la 308 Cup, le produit est parfait pour les joutes promotionnelles auxquelles il est destiné. Bien fini, amusant, fiable, peu onéreux, il va réserver énormément de plaisir aux concurrents. Pour en dériver une version TCR, il faut une décision venue d'en haut... Les ingénieurs savent dans quel sens travailler pour augmenter la puissance du moteur ; cela passe par un autre embielage, des pistons différents, une alimentation revue, bref la panoplie habituelle des modifications. C'est clair que je suis partant pour disputer la série internationale à son volant... »

L'éventuel développement de la « Lionne » dépend certes de la direction de PSA mais pas seulement. Comme on le lira par ailleurs, les options prises par les responsables techniques du TCR concernant les motorisations entreront aussi en ligne : s'ils s'en tiennent aux seuls 2.0 turbo, Peugeot-Sport devra « piocher » dans la gamme de PSA pour tenter d'y retrouver un bloc ad hoc ou transformer son 1.6 pour en augmenter la cylindrée – éventuellement jusqu'à 1750, la limite inférieure – grâce à un autre vilebrequin... ou encore renoncer à une présence dans la catégorie. En revanche, si les plus petits moteurs sont acceptés et voient leur handicap de puissance compensé via la BOP, rien n'interdit de rêver à la présence de plusieurs 308 en TCR. La suite... au prochain épisode.

L'Opel Astra va pouvoir être homologuée afin de revenir sur la scène internationale, avec des ambitions clairement déclarées...

Les courses

SPA : dans la course 1, Dusan Borkovic (SEAT) s'élançait en pole devant son équipier Pepe Oriola. Mais la victoire est revenue au Finlandais Aku Pellinen (Honda), auteur d'un excellent départ et souverain de bout en bout. Il l'a emporté devant Pepe Oriola, Dusan Borkovic, Mat'o Homola (SEAT) et Gianni Morbidelli (Honda). Après une première manche catastrophique (cardan cassé en quittant les stands pour Stefano Comini, 14ème place après une pénalité pour Jean-Karl Vernay), le team Leopard-WRT a magnifiquement redressé la barre le lendemain avec un triplé de ses VW turquoises, dans l'ordre Jean-Karl Vernay-Stefano Comini-Antti Buri, devant Mat'o Homola et Aku Pellinen. Présent sur une SEAT en version 2014 (boîte DSG) du team Ferry Monster, Pierre-Yves Corthals a renoncé dans le round initial avant de terminer 10ème dans le second.



IMOLA : Stefano Comini (VW) a gagné la première manche devant Pepe Oriola (SEAT) et Davit Kajaya (VW). Mauvaise pioche pour le poleman Gianni Morbidelli (Honda), victime d'ennuis de direction assistée avant d'être touché par Alain Menu, son... équipier d'un week-end. La seconde confrontation a vu la victoire de Mikhail Grachev (Honda) devant Mat'o Homola (SEAT) et Stefano Comini (VW).



SALZBURG : Mikhail Grachev (Honda) a gagné la première manche en étant parti de la 9ème place, devant James Nash (SEAT) et Mat'o Homola (SEAT). La course a été marquée par une série de contacts qui ont éliminé ou retardé nombre de concurrents. Disputé sous une pluie battante, le second round a vu la victoire de Jean-Karl Vernay (VW) devant Sergey Afanasiev (SEAT) et Stefano Comini (VW).

CHAMPIONNAT : Stefano Comini s'empare du leadership (120 pts) devant Pepe Oriola (119), James Nash (112), et le duo Jean-Karl Vernay-Gianni Morbidelli (107). Les prochains rendez-vous sont fixés à Oschersleben (19 juin) et Sochi (3 juillet), avant le lancement de la campagne asiatique à Buriram (28 août).



La course de TCR Benelux à Spa-Francorchamps a permis de se faire une idée du potentiel de l'Opel Astra.

nom discret sous lequel se cache le service-course du constructeur nippon qui accorde désormais son soutien aux Italiens de Top Run. Quant à l'Alfa de Romeo Ferraris, elle troquera dès la saison prochaine son 1750 turbo contre un 2.0 issu de la Giulia et élaboré directement par les motoristes de Varese.

Cup ou TCR ?

La voie suivie par Peugeot est différente. Chargé de pourvoir au remplacement de la RCZ dans le cadre des compétitions promotionnelles, le service course dirigé par Bruno Famin a réalisé une 308 Racing Cup... qui offre théoriquement une base idéale pour le TCR. Toutefois, l'opération reste nimbée de mystère, les membres de Peugeot Sport bottant en touche dès qu'on les questionne sur autre chose que la version Cup. Il a été question un moment de 308 alignées en TCR Benelux par DG Sport Compétition qui en aurait assuré le développement ; mais n'étant pas sûr de disposer du matériel en temps utile, le team theutois a préféré se tourner vers Opel.

Le Sébastien Loeb Racing a créé la surprise en débarquant à Valencia lors de l'élaboration de la Balance of Performances pour le TCR... avant d'entamer - avec l'appui de Peugeot-Sport - un programme « mixte » dont on saisit mal le fil conducteur. Deux 308 ont participé à la manche belge des TCR Series Internationales (nous en parlons par ailleurs), l'une d'elles a ensuite été



alignée en VLN puis on a retrouvé les deux autos en... ETCC lors du prologue des 24 Heures du Nürburgring. Tant à Spa que dans l'Eifel, la Peugeot a confirmé les qualités de son châssis mais a souffert côté moteur, son 1.6 turbo manquant de souffle face aux 2.0 turbo de la concurrence.

Rien que des 2.0 turbo ?

On en vient par ce biais à un cap que vont devoir négocier les maîtres d'œuvre du TCR. En présentant leur initiative, ils avaient annoncé la mise en place d'une BOP qui, pour les observateurs se basant sur l'exemple du GT3, laissait augurer des



La Subaru Impreza et l'Alfa Romeo Giulietta (à l'arrière-plan) symbolisent une des caractéristiques du TCR : les voitures peuvent y être développées par des structures privées.



Pepe Oriola (SEAT Leon) et Gianni Morbidelli (Honda Civic), deux des principaux candidats au titre, voient grandir la menace Stefano Comini (VW Golf).



OPEL : si l'on excepte une sortie – prématurée et ratée – en TCR International Series à Bahreïn, l'Opel Astra n'avait pas encore roulé avant de s'aligner aux mains de Pierre-Yves Corthals et Fred Caprasso à Spa-Francorchamps où le département sportif de la marque allemande avait délégué une douzaine de personnes, ingénieurs et mécanos confondus, aux côtés de l'équipe DG Sport. Dans le même temps à Imola, le team Target Compétition alignait une Honda Civic pour Jordi Oriola qui en disposait encore quinze jours plus tard au Salzburgring. Or, on se souvient que durant l'hiver, Target avait quitté le giron SEAT pour représenter officiellement Opel au plus haut niveau. Les dirigeants de la formation italienne, lassés d'attendre l'Astra, ont opté pour une autre solution. Mais a priori, ils devraient revenir à l'Opel après Salzbourg.

HUMOUR : la palme revient à Stefano Comini qui, victime d'un bris de cardan ayant immobilisé sa VW au bas du Raidillon lors du tour de mise en place, est venu à pied sur la grille... et s'est assis sur la piste à la place qu'il devait occuper !



FIABILITÉ : les Honda Civic du West Coast Racing confiées à Gianni Morbidelli et Mikhail Grachev ont toutes deux été victimes de gros problèmes de direction assistée à Imola. Le pilote italien a poussé une gueulante, soulignant que le manque de fiabilité risquait de ruiner ses chances au championnat : « Ce n'est pas la première fois que je suis confronté à ce souci. L'an dernier déjà à Buriram, je l'avais constaté et depuis huit mois, rien n'a changé. Comment voulez-vous gagner dans ces conditions ? »

POIDS : bien qu'ayant quitté Imola en tête du championnat, Pepe Oriola estimait qu'une révision de la BOP s'imposait pour les VW Golf, plus légères que sa SEAT Leon : « Rien n'a changé malgré leur triple à Spa-Francorchamps... Or, la situation a évolué depuis le début d'année quand les teams alignant les Golf découvraient le championnat : là, ils ont compris comment ça marche et leurs autos sont dans le coup, donc elles ne doivent plus être avantagées au niveau du poids. » La réponse de Stefano Comini n'a pas tardé : « Malgré 20 kg de "success ballast", Pepe a signé le 2ème temps des qualifs très près de Gianni Morbidelli. Des lors, je ne vois pas pourquoi il se plaint : sa monture n'est pas si handicapée que ça et elle reste la plus rapide en ligne droite... Simplement, j'ai découvert une nouvelle manière de travailler au sein du team Leopard (NDLR : WRT...) qui me permet de disposer d'une voiture constante – notamment au niveau des freins – jusque dans les derniers tours. »

GLAMOUR : nos amis italiens sont passés maîtres dans l'art d'amener une touche de glamour à leurs événements. Ainsi, le rendez-vous d'Imola a accueilli deux pilotes au charme typiquement transalpin, Carlotta Fedeli et Alessandra Neri (qui a remplacé en dernière minute Diego Romanini). Engagées au volant des SEAT Leon Cup – des versions Racer – du team BD Racing, les jeunes femmes ont terminé la première course aux 9ème et 10ème positions, avant de reculer de deux échelons lors de la seconde confrontation.



BUDGET : le TCR a beau coûter moins cher que d'autres disciplines comparables, il n'en réclame pas moins de solides budgets. Deux pilotes Honda en ont fait les frais – c'est le cas de le dire... – à Imola : Kevin Gleason et Aku Pellinen ont cédé leurs Honda Civic à Alain Menu et Mikhail Grachev, lequel en a fait bon usage puisqu'il a gagné la course 2.

On saisit mal le fil conducteur du programme « mixte » élaboré par Peugeot-Sport pour la 308 Racing Cup.

joutes opposant des berlines « relativement » différentes. Or, le règlement technique 2016 précise que les courses sont ouvertes aux tractions propulsées par un 2.0 turbo, « le promoteur se réservant le droit d'accepter d'autres modèles dont la philosophie correspond à celle de la catégorie ». Servant juste à éviter qu'une voiture prenne un avantage trop net sur les autres, la Balance apparaît bien moins sophistiquée que celle qui prévaut en GT3 : « Nous jouons sur le poids – dans une fourchette allant de 70 kg en plus à 20 kg en moins, ceci sans tenir compte du "success ballast" – et sur les performances du moteur via la pression de turbo », précise Fabio Ravaoli. Quelque part, la Peugeot 308 détient une des clés de l'avenir du TCR : soit le promoteur surfe sur son succès actuel et mise uniquement sur les blocs 2.0, se privant de constructeurs dont la gamme sportive privilégie le 1.6 turbo, soit il met en place une BOP permettant d'accueillir des modèles radicalement différents. Pour être honnête, on parierait plus sur la première option, d'autant que plusieurs éventuels « clients » disposent d'une motorisation adaptée ; on songe à Renault avec la

Le prix d'une voiture

Un des atouts majeurs du TCR est le prix contenu des voitures. À titre d'exemple, voici les tarifs appliqués pour une Honda Civic de JAS Motorsport.

- Prix de base : 95.500 €
- Kit de pièces de rechange : 16.000 €
- Homologation TCR : 1.450 €
- Prix final, hors option : 112.950 €

OPTIONS

- Caméra vidéo avec câbles et connexion data : 920 €
- Support de caméra pour arceau : 65 €
- Siège baquet en carbone : 1.575 €
- Silencieux d'échappement 95db : 1.050 €
- Repose-pied pilote : 425 €
- Plaque de lest (10 kg) : 150 €/pièce
- Ingénieur JAS : 650 € la journée de travail, 490 € la journée de déplacement.
- Mécanicien JAS : 450 € la journée de travail, 350 € la journée de déplacement.

Mégane, Hyundai (qui a testé un 2.0 turbo aux 24 Heures du Nürburgring), Mercedes et sa CLA (handicapée par son poids), voire d'autres qui suivent le développement du TCR avec attention. Ne dit-on pas qu'Audi pourrait renforcer encore la présence du groupe VW à ce niveau ? Bref, sans donner dans l'optimisme béat, on peut prédire un bel essor pour cette catégorie qui, il importe aussi de le rappeler, offre de réels débouchés commerciaux aux départements compétition-clients. Une condition apparaît cependant impérative : les promoteurs doivent conserver les prix dans la fourchette actuelle !