



WTCC kontra TCR

Nagyon jó alap a két versenysorozat összehasonlítására, hogy Michelisz Norbi a közelmúltban háromszor is versenyzett a Honda meghívására a TCR Benelux sorozatban, amely a versenysorozat nyugat-európai regionális bajnoksága. És ha már Norbi ott volt, szerzett néhány futamgyőzelmet, és segített is megnyerni a bajnokságot Stéphane Lémeret-nek és a Boutsen-Ginion csapatnak.

A WTCC az FIA öt hivatalos világbajnoki sorozata közé tartozik, amelyben jelenleg öt márka, a Lada, a Honda, a Citroën, a Volvo és a Chevrolet képviselteti magát az úgynevezett TC1-es szabályrendszer szerint épített autókkal, amelyet 2014-ben vezettek be. Ezek 1600 cm³-es, négyhengeres, 400 LE körüli turbomotorokkal felszerelt autók. Az utóbbi években a gyártók nem annyira kapkodtak ezért a versenysorozatért, pedig azért az itt elért világbajnoki címek is elég komoly presztízs- és marketingértéke van. A lényeg a rali-világbajnoksághoz hasonlóan, hogy a nézők azokból a – főleg középkategóriás – típusokból épült versenygépeket láthatják, amelyekkel nagyrészt ők is közlekednek a hétköznapokban. „Valódi autók, valódi verseny!” hangzik a WTCC szlogenje. Viszont ahogy a WRC-autók esetében is, a WTCC versenygépeknél is csak az embléma, a lámpák meg a kilincsek egyeznek meg az utcai típusossal. A versenygépek manufakturálisan kis darabszámban

készülnek, és az áruk inkább a hét számjegyet súrolja (euróban, persze), borsos további üzemeltetési költségekkel. A WTCC-ben az utóbbi években jellemző egy-egy márkának a technikai fölénye. Jó pár évig a Chevrolet-nél, majd mostanában a Citroënnél tapasztalható a mezőny többi részéhez képest az óriási technikai előny, nyilván elsősorban a fejlesztésbe ömlesztett pénzzel nagyjából arányosan. Ezt próbálják a pontozási és lebonyolítási rendszerekkel némileg ellensúlyozni, de elmondhatjuk, hogy ez csak részben sikerül. Akkor egy kicsit jobban, ha van egy-egy kivételes tehetségű versenyző, mint például Michelisz Norbi nekünk, vagy mint Jose Maria Lopez az argentinoknak, akik már a bemutatkozásukkor is képesek voltak egy-egy győzelemre a gyengébb technikával is. Az autógyártók annyira most sem tapossák agyon egymást a WTCC-ben való indulásért. A Citroën és a legújabb hírek szerint a Lada is kivonul, legalábbis a garári szintű részvételt megszüntetik.

Így eléggé főhet a feje a jövőt illetően Francois Riberio úrnak, a versenysorozat első emberének. 2018-ra a szervezők ismét a TC1-es szabályrendszer átdolgozását tervezik, amely Class1 névre hallgat majd a hírek szerint. Ebben azért nekünk az maximálisan jó hír, hogy így a jövő évre vélhetőleg kialakuló erőviszonyok szerint gyári versenyzőként végre Michelisz Norbinak is igazán reális esélye nyílik a világbajnoki cím elhódítására 2017-ban. A japán gyártó ugyanis a WTCC-program hivatalos gyári szintű folytatása mellett döntött, többek közt vélhetőleg Norbi nagyszerű japán futamgyőzelme miatt is. A sorozaton nyilván sokat dob, hogy hosszú-hosszú évek óta élőben közvetíti az Eurosport. Ha hazai viszonylatban nézzük, akkor a WTCC megmaradt volna a vajt fülűbb magyar autósport-rajongók kedvtelésének, ha nincs a Zengő Motorsport és Michelisz Norbi, akik kis csapatként túlzás nélkül mondva is messze erőn felüli, világraszóló eredményeket és sikereket értek el a nemzetközi autósport harmadik-negyedik legrangosabb világbajnoki sorozatában. Mellesleg az autósportnak adva hazánk egyik jelenleg is legnépszerűbb sportolóját, valamint a WTCC-nek a helyszíneken legnézettebb és leghangulatosabb bajnoki fordulóját a Hungaroringen.

A 2015-ben indult TCR sorozatot talán egy kicsit a dac és a sértődöttség is sikerre vitte, amikor a WTCC korábbi Bernie Ecclestone-jának



számító Marcello Lotti urat a hírek szerint kimonodottan eltanácsolták az Eurosporthoz szorosan kötődő franciák a versenysorozat éléről. Az olasz sportmenedzser nem keseredett el, hanem létrehozta a TCR International versenysorozatot, és rögtön az első évében már az F1-ben volt a főleg közel- és távol-keleti futamok és több DTM-futam betétversenye is a TCR sorozat. A TCR-re a gyártók is hamar rákaptak, hiszen itt jóval olcsóbb technikákat, a szériához közelebbi 2000 cm³-es, 300 lóerő pluszszos szívómotorokat használhatnak. Így a versenyautók költsége is körülbelül a tizede egy WTCC-s, TC1-es autó költségének. Ráadásul ezekkel az autókkal több márkakupában és számos nemzeti bajnokságban is lehet indulni, így sokkal több privát csapat is megengedheti magá-



A Technikai rovat
támogatója



nak ezeket a technikákat. A központi TCR International sorozat mellett nem kevesebb, mint kilenc regionális TCR sorozatban is rajthoz állhatnak a versenyzők. A költséghatékony versenygépek mellett ez is lehetővé teszi, hogy akár országos márkaimportőrök vagy márkakereskedők is elég könnyen felállíthatnak saját csapatot a számukra érdekes területen. Valamint a versenyautó-bérbeadásra szakosodott csapatok a módosabb gentleman drivereket is kiszolgálhatják. A gyártók és márkák bevonásában, úgy tűnik, a TCR sikeresebb lobbistáknak folytat, mint a WTCC, hiszen jelenleg már nyolc márká (SEAT, Honda, Alfa Romeo, Subaru, VW, Peugeot, Ford, Opel) autói is elérhetők a csapatok számára. Valamint a hírek szerint az Audi, a KIA és a Hyundai TCR-verziója is hamarosan elérhető lesznek.

Természetesen a TCR a sok márká és a rangos helyszínek mellett a közösségi médiában és az egyéb felületeken folytatott kommunikációt is nagyon profin kezeli. A rangos helyszínekhez szintén érdekes, hogy a TCR „lenyúlta” a WTCC tradicionális zárófutamának számító macaui utcai pályát is, amely az idén a TCR utolsó fordulójának ad otthont.

A TCR Internationalban amúgy szintén van magyar érdekltség. A B3 Racing csapata három autóval áll rajthoz, igaz, ebből két külföldi versenyzővel. A Suzuki Kupában nevelkedett Tassi Attila mellett a szlovák szomszédaink fiatal tehetsége,

Mato, Homola és a WTCC-ből is ismert szerb Dusan, Borkovic hajtják a B3-as SEAT Leonokat.

A két sorozat versenyzői mezőnyének az összehasonlítása is megér pár gondolatot. Mindkétben megtalálhatók régi nagy túraautós nevek és ex-F1-es versenyzők, de a szemtellenül fiatal tehetségek is. A TCR-ben több hölgy is rajthoz áll, míg a WTCC-ben Sabine Schmitz szokott csak vendégeskedni a német futamon. A WTCC-ben az utóbbi években talán Sebastien Loeb, a kilencszeres világbajnok indulása volt a legutóbbi évek legnagyobb személyi durranása, bár a francia raliikon nem igazán barátkozott meg ezzel a szakággal, és voltak gondjai a csapattársaival.

Hogy aztán a jövőben, vagy már egészen hamar, esetleg komolyabban összecsap-e a két versenysorozat, azt a sportpolitika és az autógyártók marketingeseinek szövevényes hálójában nem lehet tudni. A TCR két év alatt alaposan kinőtte magát komoly gyártói és versenyzői bázissal. A WTCC-nek viszont ott van a tradíció és a világbajnoki sorozat rangja, csak az a kérdés, hogy ezekkel hogyan tudnak kreatívan élni a sorozat jelenlegi szervezői.

Ami fontos, hogy mi remélhetőleg még sokáig örülhetünk magyar sikereknek mindkét sorozatban, és jövőre talán a WTCC-ben végre megünnepelhetjük a magyar autósport első világbajnokát! ■