



Il Delta delle prestazioni

NEI PRIMI GIORNI DI MARZO SI SONO SVOLTI SULLA PISTA DI ADRIA, SULLA FOCE DEL PO, I TEST DI BALANCE OF PERFORMANCE PER TUTTI I CAMPIONATI TCR. ECCO COM'È ANDATA

di [Fulvio Cavicchi](#)

La stagione 2017 del mondo a ruote coperte marchiato Tcr è ufficialmente cominciata la scorsa settimana, con i test ufficiali di Adria per ricavare i dati su cui basare il Balance of Performance per questa annata. "BoP" che verrà utilizzato da tutti i campionati che seguono questo regolamento, così da ottenere una massima condivisione di dati e poter fare valutazioni su squadre e piloti in azione in tutto il mondo su una base comune.

Difatti, sempre seguendo questa filosofia, il tutto si è aperto martedì con una riunione degli organizzatori dei tredici campionati Tcr al momento esistenti, cioè internazionale, asiatico, baltico, cinese, italiano, mediorientale, paesi bassi, por-

toghese, russo, scandinavo, spagnolo, tailandese (unico senza un rappresentante presente, ma in videoconferenza) e tedesco. A cui si sono aggiunti quelli di 24H Series e Vln, campionati che ammettono al via anche vetture Tcr.

La riunione ha portato a varie decisioni organizzative, tra cui le due più importanti: "congelare" i documenti di omologazione per tre anni, così da evitare pezzi nuovi da comprare ogni stagione per migliorare le prestazioni, e imporre l'uso di un solo motore per tutta l'annata. La prima sostituzione porterà a cinque posizioni perse al via della gara, mentre da quella successiva in poi si avrà sempre uno start dal fondo della griglia. Insomma una continua ri-

cerca di limitare i costi, cosa fondamentale con l'economia attuale.

«È stata una riunione molto costruttiva, che ha dimostrato una volta di più che tutti i membri della comunità globale del Tcr condividono la stessa visione e collaborano per migliorare l'alleanza che li unisce» ha commentato il gran boss Marcello Loti, inventore del Tcr e promoter della serie mondiale.

Nello stesso momento si è tenuto anche il primo Seminario Tecnico Tcr, che ha riunito i Delegati Tecnici dei vari campionati per ascoltare le indicazioni di Umberto Fasolo, che occupa quel ruolo nella serie internazionale. Questo per poter così allineare le valutazioni di tutti ed ottenere

una linea il più possibile comune tra i vari campionati. Il Regolamento Tecnico al momento pare funzionare molto bene, ed è intenzione dell'organizzazione il mantenerlo uguale per ben più di tre anni.

Il giorno dopo sono cominciati sulla pista polesana i test, con dodici vetture presenti (nove modelli, ma Audi, Seat e Volkswagen erano presenti sia con cambio manuale che sequenziale) con la sola assenza della Ford Focus della Frd Motorsport, perché rimasta ferma in dogana ad Amsterdam per problemi col carnet di importazione. Inizialmente le varie vetture sono scese in pista in mano ai rispettivi piloti, così da cercare l'assetto più adatto per l'Adria International Raceway. Poi sono entrati in scena i due tester ufficiali Nicola Larini ed Andrea Belicchi, che si sono alternati su tutte le vetture presenti. Prima abituandosi alla macchina con gomme usate, poi sparando cinque giri cronometrati con gomme nuove.

Tutte le vetture avevano il peso minimo fissato a 1285 kg, unica eccezione è stata la Peugeot 308. Che, disponendo di un motore da 1.6 L anziché 2.0, ha potuto avere 100 kg di sconto. A quel punto si è passati a valutare scorrevolezza ed aerodinamica, con le vetture che una volta uscite al massimo dalla curva che immette sul rettilineo di partenza sono poi state lasciate decelerare senza dare gas e con cambio in folle. Poi il pomeriggio di giovedì tutte le auto sono state portate a Grugliasco, nella galleria del vento di Pininfarina, così da avere dati esatti anche del "cx" e poter basare il Balance of Performance su dati numerici e non solo sulle impressioni dei due tester. I risultati, e soprattutto le penalizzazioni per bilanciare il più possibile tutte le vetture, saranno ufficializzati a metà marzo. ●



Alfa Romeo Giulietta



Kia Cee'd



Audi Rs3 Lms



Opel Astra



Honda Civic



Peugeot 308

NOVE VETTURE IN PISTA. UNA ASSENTE

Sull'Adria International Raceway si sono viste in azione tutte le vetture Tcr sino ad ora sviluppate, nelle mani di Nicola Larini ed Andrea Belicchi. Unica assente la Ford Focus



Seat Leon

NUOVE VETTURE IN ARRIVO

Presentata l'annata italiana

Il venerdì c'è poi stata, sempre ad Adria, anche la presentazione del Campionato Italiano Turismo. Ha aperto Marcello Lotti. «Il Tcr Italy è importante per tutto il Tcr internazionale e sono convinto che sarà un bel Campionato Italiano. Vedo tanto interesse dalle squadre e dai piloti», seguito poi dall'ospite di prestigio Dindo Capello «Per un appassionato come me, vedere oggi tante Case che presentano una vettura del genere è qualcosa di eccezionale, soprattutto in questo periodo dove è difficile mettere d'accordo tante aziende automobilistiche».

Presente c'era Audi Sport, che con Alexander Hecker ha annunciato la collaborazione della Casa con la Girasole di Tarcisio Bernasconi per l'assistenza in Italia. Ma anche Jas Motorsport per Honda, con Maurizio Ambrogetti, e Jaime Puig per Seat. Approderà nel TCR Italiano anche la Volkswagen Golf Gti, che lo scorso anno ha conquistato il titolo nella serie internazionale, come detto da Sven Smeets, Team Principal di Vw Motorsport: «Sono molto contento che l'attività parta anche in Italia, perché so che qui ci sono molti fan della Gti e sia loro che noi ci aspettiamo di vederne tante in pista». Inoltre c'è possibilità che arrivino nell'italiano anche la Subaru, sviluppata dalla Top Run, e l'Alfa Romeo della Romeo Ferraris.



Subaru Wrx Sti



Volkswagen Golf