

Tcr Series proliferata

L'ULTIMA CREATURA DI MARCELLO LOTTI PRENDERÀ IL VIA A FINE MARZO A SEPANG. E ADESSO SI SPARGE A MACCHIA D'OLIO

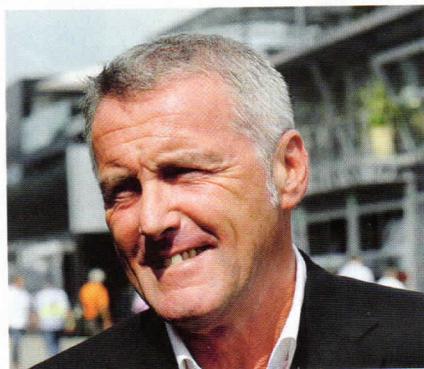
La Tcr Series che si correrà con vetture turismo performanti ma non particolarmente sofisticate si articolerà su 12 atti. A destra, patron Lotti



di **Enrico Rosi Cappellani**

L'ultima creatura di Marcello Lotti si chiama Tcr Series. Il promoter che ha diretto il Wtcc dal 2005 al 2013, trascorso un anno sabbatico, nel 2015 ha tolto i veli al suo nuovo progetto. La Tcr, ispirata alla filosofia della Gt3 (per questo denominata in un primo momento Tc3), manderà in pista vetture Turismo performanti ma non particolarmente sofisticate, con costi di acquisto e di gestione abbordabili e con un regolamento tecnico che consente di gareggiare con la stessa auto sia nei campionati nazionali, sia nell'International Series. Il calendario di quest'ultima categoria, composto di 12 eventi, è di assoluto prestigio. Basti dire che sono previsti 3 abbinamenti con la F.1 (Sepang, Shanghai e Singapore) e che l'ultima gara - su pista da designare - è prevista il 22 novembre. Guarda caso, giorno del Gp di F.3 a Macao, dove di sicuro quest'anno non sarà il Wtcc. In mezzo, 4 trasferte europee, un raid russo a Sochi, con le novità di Buenos Aires e Codegua in Cile. E un finale tutto asiatico, che prevede anche la pista thailandese di Buriram. Ma il successo "a bocce ferme" della categoria non si limita solo alla sua

serie Internazionale. In poco tempo, infatti, si è registrato un proliferare a macchia d'olio di campionati nazionali, tutti targati Tcr. In ambito locale si correrà in effetti in Italia (con abbinamento al Cite), in Asia, in Portogallo e negli Usa (assieme all'Ustcc). Per l'edizione 2016 poi si è già prenotato il Benelux, mentre sin da quest'anno si attendono anche le adesioni da parte di Spagna, Russia, Thailandia, Cina e Repubblica Dominicana. Con grande interesse da parte dei Paesi del centro America (Colombia e Guatemala in testa). Secondo gli organizzatori nei prossimi due anni si assisterà alla nascita di almeno una decina di campionati nazionali, tutti nel segno della Tcr. Di sicuro quest'anno scenderanno in pista nell'International Series almeno 5 Case. E di tutto rispetto: Ford (con la Focus ST), Honda (Civic Type-R), Seat (Leon), Volkswagen (Golf Gti) e Opel (Astra Opc). Ma secondo gli organizzatori il conto delle presenze non si esaurisce qui, mancando dall'elenco altri 3 marchi, che verranno rivelati solo più avanti, per un totale di 8. Prematuro fare nomi di piloti. Di sicuro al via ci sarà però il team Engstler (ex Wtcc)



che passerà dalle Bmw alle Vw Golf Gti. Per i colori italiani della partita sarà la Target Competition: la formazione altoatesina scenderà in campo con 3 Seat Leon. Tricolore anche sulle 3 Honda Civic della nostra Jas Motorsport per gli svedesi del West Coast Racing. Tutto partirà a Sepang il 29 marzo. Per ora, se la Tcr è low cost, è grande l'appeal che sta suscitando.

«Contiamo di avere 24 macchine sulla griglia della gara iniziale di Sepang, con almeno 7 team già sicuri di partecipare - spiega Lotti - La filosofia del campionato impone che tutte le vetture dello stesso marchio siano uguali in pista, gestite da team privati che nulla hanno a che fare con le Case. Insomma nel nostro campionato i fabbricanti di auto le forniscono ai clienti, che le fanno correre. 5 marchi sono già dentro: Ford, Honda, Opel, Seat e Volkswagen. Altri 3 saranno annunciati a breve. A febbraio è previsto un balance of performance, dopo riveleremo le altre Case partecipanti. Non dovrebbe essere difficile trovare un equilibrio: abbiamo tutte macchine con lo stesso peso e con lo stesso motore 2 litri turbo. All'inizio potranno essere previsti correttivi immediati. A regime il bilanciamento verrà rivisto ogni 3 eventi».

SFIDA IN 12 ATTI: MACAO È IN DUBBIO

29 marzo	Sepang (Malesia) F.1
12 aprile	Shanghai (Cina) F.1
3 maggio	Valencia (Spagna)
10 maggio	Portimao (Portogallo)
24 maggio	Monza (Italia)
31 maggio	Salisburgo (Austria)
21 giugno	Sochi (Russia)
26 luglio	Buenos Aires (Argentina)
9 agosto	Codegua (Cile)
20 settembre	Marina Bay (Singapore)
25 ottobre	Buriram (Thailandia)
22 novembre	Macao (Cina)?



ARIA DI DISSENSO APERTO
La Seat del team Dtm di Moccia, - nella foto sotto -, e Busnelli potrebbe non essere al via del Cite, causa i nuovi regolamenti

Cite, l'ora delle Tcr

TRA LE NEWS, IL NUOVO RAGGRUPPAMENTO 2 LITRI TURBO, IN LINEA CON LA SERIE INTERNAZIONALE DI MARCELLO LOTTI

di **Dario Lucchese**

Il Campionato Italiano Turismo Endurance partirà ad aprile inoltrato da Monza con numerose novità. Prima fra tutte l'introduzione di una nuova classe TCR riservata alle sole vetture 2 litri turbo, in linea con la nuova serie internazionale di Marcello Lotti, che andrà così ad aggiungersi alla Super 2000 e alla "categoria regina" Super Production. Proprio quest'ultima presenterà alcune modifiche sostanziali per ciò che concerne il regolamento tecnico.

Partendo dalla cilindrata dei propulsori ammessi, che da 3.2 verrà elevata a 3.6 litri, ammettendo in pratica le Bmw M3 E92 sottoposte ad un "downsizing" del motore (l'originario V8 4200cc.). Differente sarà anche la carreggiata, dal momento che verrà consentito di estendere il limite del +8% per cento sulla larghezza degli esemplari di serie, fino ad un massimo del +11%, pur prevedendo a tal riguardo dei correttivi ancora in corso di definizione. Tutto ciò ovviamente, per invogliare i team che hanno in casa le vetture Super-

stars a fare il proprio ingresso nella serie tricolore. Saranno invece bandite tutte le trazioni integrali. Cambia anche il metodo di assegnazione dell'handicap in tempo da scontare nel corso della sosta ai box obbligatoria, da effettuarsi sempre tra il 20° ed il 30° minuto.

Ai primi tre classificati della gara precedente, come di consueto, verranno assegnati nell'ordine 15, 10 e 5 secondi, ma con un limite massimo di 30" che fino allo scorso anno non era stato contemplato. Verrà tuttavia adottato per la prima volta un extra-handicap, in base al quale anche chi raggiungerà il tetto del mezzo minuto di penalità, vincendo la gara successiva andrà a scontare 45". Anche quest'anno il calendario si articolerà su sette doppi appuntamenti, mantenendo lo stesso identico format del 2014, con due gare della durata di 48' più un giro da completare per ogni weekend, due sessioni di 15' di prove ufficiali che definiranno ciascuno dei due schieramenti, uno o più turni di prove libere per un totale di massimo 45'. ●

È CONTRARIA ALLE NUOVE REGOLE

Dtm decisa a lasciare

Il promotore punta ad una maggiore risposta in termini di presenze e cambia il regolamento, ma c'è chi non ci sta. Dopo tre titoli nel 2011-2013 con la Seat León Long Run ed i piloti Giancarlo Busnelli e Luigi Moccia, il team Dtm Motorsport contesta i nuovi provvedimenti e annuncia che, stando così le cose, non prenderà parte al campionato. Nell'occhio del ciclone c'è il divario di potenza con le Bmw, accentuato dal fatto di ammettere al via anche i propulsori 3.6 litri. «Con le León non riusciamo ad avere più di 360 cv, contro i 390 cv delle Bmw. - sostiene Moccia - Avevamo chiesto di modificare sulle Seat collettore di scarico, pistone, bielle, la stessa turbina ed il raffreddamento dell'intercooler; ma visto che lo spirito del campionato vuole l'impiego di motori di serie, la nostra proposta alternativa era stata quella di applicare sulle vetture bavaresi una strozzatura. Non siamo stati ascoltati. Verrà introdotto un "balance", ma non esistono precise garanzie ed è per questo che ora pensiamo a correre altrove».

