

TC3-Kategorie

Blitzstart mit Ansage?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Die TC3-Kategorie startet durch. Eine internationale und weitere nationale Serien (z.B. Asien/Portugal) sind für 2015 schon bestätigt. Und auch sonst sieht die Zukunft rosig aus.

Ex-WTCC-Serienboss Marcello Lotti wandelt, wie MSa bereits berichtete, ein wenig auf den Spuren von Stéphane Ratel. Dem gelang mit Einführung der GT3-Klasse 2006 ein Geniestreich, der GT3-Boom ist ungeboren. Das Gegenstück in der Tourenwagen-Welt könnte Marcello Lotti gelingen, denn die TC3-Kategorie scheint einen Blitzstart hinzulegen.

Herzstück wird die TC3 International Series. Angepeilt sind in dieser zwölf Events: fünf in Europa, vier in Asien und drei in Amerika. Weitere Details sollen noch im September folgen.

Zweiliter-Turbos und BoP

Bekannte Teams sind in den Startlöchern. Neben Target Competition, 2014 im Seat Leon Eurocup unterwegs, etwa auch das Onyx-Team rund um Mike



Ausgangspunkt für die TC3-Technik: Die Fahrzeuge des diesjährigen Seat Leon Eurocup

Earle, das in diesem Jahr gerne mit TC1-Ford-Focus in der WTCC gestartet wäre. Aber ohne Ford-Segen gab es keine FIA-Homologation der Autos. Diese Hürde fällt weg, da die internationale TC3-Serie keine FIA-WM, sondern nur FIA-sanktionierte Serie ist. Und da braucht's kein Hersteller-Go.

Ein Vorteil nicht nur im Hinblick auf die viel unkompliziertere Homologation, auch Entwicklung und Aufbau der Autos

sind wesentlich weniger zeitintensiv. Die Technik-Eckdaten: Zweiliter-Turbomotoren (Benziner und Diesel), Antrieb über zwei Räder, mindestens 4,20 m Fahrzeuglänge, maximal 380 mm Bremsscheibendurchmesser vorn, Frontsplitter aus dem Seat Leon Eurocup, Heckflügel nach FIA Anhang J, Artikel 263 2014. Fast alles andere regelt eine Balance of Performance, die hohe Entwicklungskosten verhindern. Weitere Fahrzeuge,

die wie der Seat Leon Cup Racer aufgebaut in die Klasse passen, sind etwa VW Golf R, Opel Astra OPC, Mercedes CLA 45 AMG, Alfa Romeo Giulietta oder eben der Ford Focus ST.

Der Einsatz eines TC3 soll bei annähernd vergleichbarer Performance wie ein TC1 rund die Hälfte kosten, also etwa auf Niveau der «alten» WTCC-Fahrzeuge liegen. Das macht es für Hersteller und Privatteams gleichermaßen interessant. ♦