

Nel 2016 sarà Campionato Italiano Turismo



<http://motorsportmag.it/2015/nel-2016-sara-campionato-italiano-turismo>

La sempre appassionante serie tricolore lascia la declinazione Endurance per ritornare a gare sprint e denominazione in uso fino al 2008. Accanto alle TCR debuttano le vetture TCS di stretta derivazione di serie. In via di emanazione regolamento tecnico e calendario.

La serie tricolore riservata alle vetture derivate dalla produzione di serie è ormai pronta ad un nuovo importante passo evolutivo.

Dopo otto appassionanti stagioni di declinazione Endurance, con gare fino a 48 minuti + 1 giro e cambio pilota, dal prossimo anno sarà Campionato Italiano Turismo riprendendo una denominazione che ha arricchito la scena nazionale fino al 2008 e riportandosi su gare sprint.

Il format dei weekend sarà infatti su due turni di prove libere da 30 minuti, due sessioni di qualifica da 15 minuti divisi da 10 di neutralizzazione ed infine due gare da 25 minuti + 1 giro con griglie determinate dai due turni di prove ufficiali.

Attraverso questa articolazione resta così la possibilità di vedere fino a due piloti sulla singola vettura in modo da poter dividere equamente l'intero weekend e cumulare i rispettivi punteggi acquisiti per l'assegnazione dei titoli.

Infatti, anche se scompare la sosta obbligatoria ai box, ciascun pilota dello stesso equipaggio potrà disputare 1 sessione di libere, 1 turno di prove ufficiali ed 1 gara con intuibili benefici sul budget necessario ad un'intera stagione.

E l'individuazione della TCR come classe regina è peraltro ispirata anche al contenimento dei costi pur senza rinunciare a prestazioni e contenuti tecnici.

Se infatti la stagione 2015, con il successo assoluto della Seat Leon Racer di Valentina Albanese, ha dimostrato il primato prestazionale delle vetture in configurazione TCR anche su rivali a trazione posteriore e con quasi 100 CV in più, l'ottimizzazione nella gestione economica del programma sportivo resta uno dei punti fermi di questo concetto tecnico.

Oltre al prezzo imposto sull'acquisto di una nuova vettura pronta gara nell'ordine dei 90mila euro, i minimi interventi adottati sul motore e la qualità costruttiva di un prodotto realizzato o comunque certificato direttamente dalla Casa, esprimono di fatto un budget cap assolutamente vincente in raffronto alla offerta tecnica.

Le espressioni di TCR offerte da Seat, Volkswagen, Honda, Opel o Ford, solo per cintarne le principali, si traducono, infatti, in una vettura da competizione straordinariamente curata ed accattivante, molto vicina per filosofia alle regine di GT3 e rispetto alle quali sono assolutamente in linea anche per impronta sportiva, ma con costi incomparabilmente inferiori.

Con un parco vetture caratterizzato dall'equilibrio offerto da motori tutti 2.000 turbo di circa 330 CV e trazione anteriore, lo spettacolo sarà come sempre parte del DNA del Campionato Italiano Turismo ed a garantirlo sarà anche il Bureau che potrà intervenire con correttivi, anche su una singola vettura che dovesse essere ritenuta più prestazionale rispetto alle altre della propria classe e/o del proprio gruppo.

Ma non basta, perché è in corso di emanazione la regolamentazione tecnica del TCS, la categoria che aprirà le porte dell'impiego sportivo ad un panorama ricchissimo di modelli e vetture fino a 2.000 cc, ma partendo da 1.400 cc e tutti di stretta derivazione dalla produzione di serie.

Nei prossimi giorni sarà definito anche il calendario 2016, mentre saranno due i titoli principali in palio con in palio con il Campionato Italiano Turismo TCR ed il Campionato Italiano Turismo TCS. Saranno indetti inoltre anche il Campionato Italiano Turismo TCR Costruttori, il Trofeo Nazionale Turismo Femminile sia in TCR che in TCS ed infine le Coppe nazionali per le singole classi TCS.

