RASSEGNA STAMPA 2017

Turismo
Campionato Italiano TCS

RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL

21 DICEMBRE 2017

Auto Sprint N° 51/52

Campionato Italiano Turismo TCS | **19 dicembre 2017/1 gennaio 2018 (pag. 72)**

TCS ITALY

Una scommessa formato fam

di Fiammetta La Guidara

Nella storia internazionale dei campionati turismo le vetture station wagon hanno fatto solo delle apparizioni sporadiche. Proprio per questo non sono passate inosservate: si è andati dalla Volvo 850 wagon vista nel campionato britannico oltre due decenni fa alla Subaru Levorg che ha corso nella stagione appena trascorsa, passando per la Honda Civic Tourer. Dallo scorso anno nel Tcs tricolore ha fatto il suo ingresso la familiare di casa Seat: la Leon ST Cupra, divenuta una belva da gara con i suoi 300 cv. Tutto ha avuto inizio dall'intuizione di Tarcisio Bernasconi, il patron di SEAT Motorsport Italia, che all'inizio dello scorso anno ha schierato una prima Leon ST con Alberto Bassi - divenuto campione italiano - per poi triplicare la presenza delle station wagon con Peter Wyhinny e Sandro Pelatti. Quest'anno l'immagine della Leon ST Cupra in pista si è moltiplicata fino a raggiungere quota 15 vetture, dando vita a gare particolarmente spettacolari e combattute, grazie all'uguaglianza dei mezzi in pista. L'idea di Tarcisio Bernasconi, infatti, è stata quella di realizzare una Cup con la Leon Cupra ST, e lo schieramento delle SEAT ha di fatto coinciso con la griglia di partenza del tricolore. Solto tre volte, infatti, si sono affacciate altre vetture: una Mini nella prima gara ad Adria, una Honda a Misano e una Mini Clubman a Imola, l'unica ad andare a punti. È la prima volta che un monomarca si disputa con vetture station wagon.

Innovazione e sportività

«In occasione dell'ultima gara della stagione a Monza, abbiamo avuto l'opportunità di vedere da vicino la realtà di SEAT nel Motorsport - dichiara Pierantonio Vianello, che dal 1° ottobre è il direttore della marca SEAT in Italia - *SEAT Leon ST Cupra Cup è stato un campionato innovativo, perché si disputa con una station wagon, che è una vettura di produzione, con modifiche minime rispetto all'auto che il cliente acquista presso le nostre concessionarie. Questo fa emergere quanto siano prestazionali, sportive e affidabili le nostre vetture di serie. Fino all'ultima gara le griglie di partenza erano sempre piene e questo dimostra quanto il campionato sia piaciuto agli appassionati. Siamo orgogliosi del dominio assoluto delle nostre velocissime Leon CUPRA ST, e sicuramente è stata determinante tutta l'organizzazione e la riconosciuta professionalità di SEAT Motorsport Italia in pista: una conferma espressa anche dal grande entusiasmo e l'altissimo livello dei giovani piloti e dall'area hospitality SEAT sempre piena di Clienti»* ha concluso Vianello.

Dietro allo schieramento dell'italiano TCS c'è un grosso sforzo da parte di Bernasconi, che ha acquistato tutte le ST Cupra, le ha fatte arrivare da Martorell al quartier generale di Vergiate e qui le ha trasformate in vetture da competizione. *«Le Leon sono arrivate così come escono dalla linea di montaggio e sono state 'spogliate' fino al telaio per installare il rollbar* - racconta Tarcisio - *Poi le abbiamo rimontate con i giusti accorgimenti racing sviluppati da noi insieme a SEAT Sport grazie all'esperienza in pista con le ST lo scorso anno. Abbiamo fatto i turni lavorando anche di notte e nei weekend per essere pronti per la prima gara a maggio, ma tutta la stanchezza si è dissipata quando le ab-*

Auto Sprint N° 51/52

Campionato Italiano Turismo TCS | **19 dicembre 2017/1 gennaio 2018 (pag. 73)**

iglia

NEL 2017 IL TRICOLORE DEL TURISMO PIÙ VICINO ALLA SERIE HA VISTO PROTAGONISTE QUINDICI LEON ST CUPRA. «LA STATION WAGON È UNA VERA AUTO DA CORSA», DICE IL CAMPIONE MATTEO ZUCCHI. SCOPRIAMO PERCHÉ

biamo viste schierate sulla griglia di partenza ad Adria. Con la Leon ST Cupra Cup abbiamo voluto creare una serie entry level che sostituisse l'Ibiza, andata in pensione dopo sei anni di onorato servizio, e che permettesse quindi di ricostruire la filiera che culmina con la partecipazione al TCR. La macchina, perché è potente e intuitiva, e la formula di gara: una stagione, tutto compreso, costa meno di 50.000 euro, con la possibilità di dividere il sedile, e quindi la spesa, con un altro pilota, considerando le due gare a weekend. Di più: se il pilota aveva già il suo meccanico, poteva usufruire solo della tenda e dell'attrezzatura togliendo i costi ma mantenendo il servizio. Un altro punto di forza della Leon ST Cupra Cup è la nostra organizzazione sul campo di gara, sia con i ricambi che con l'hospitality, che costituisce un punto di aggregazione per tutti».

TCS ITALY CON 15 ST CUPRA AL VIA

Sono state quindici le ST Cupra al via del campionato italiano Tcs che in pratica si è giocato quasi esclusivamente con le vetture di casa Seat gestite da SEAT Motorsport Italia. È stata una delle grandi novità del panorama corsaiolo tricolore e ha avuto tantissimi riscontri positivi

Una familiare per tutti

«Riuscire ad accontentare il neofita come il pilota di grande esperienza non è un obbiettivo facile. Con la ST Cupra ci siamo riusciti oltre ogni più rosea previsione - dichiara Andrea Sabella, direttore sportivo di SEAT Motorsport Italia - *La stagione 2017 ha dimostrato che il progetto TCS era complesso ed essere riusciti a fornire un prodotto valido conferma ancora una volta il Dna 'da corsa' del marchio SEAT. Abbiamo schierato in pista un range di piloti di diversa estrazione: dal debuttante al pilota con esperienza su vetture che hanno il doppio della potenza. Ed entrambi hanno vinto e si sono divertiti. Lo spettacolo offerto, la gestione dei piloti fuori dall'abitacolo e la vita del paddock hanno fatto della SEAT Leon ST Cupra Cup una meta ambita e per il 2018 stiamo preparando ulteriori miglioramenti. Tecni-*

Auto Sprint N° 51/52

Campionato Italiano Turismo TCS | **19 dicembre 2017/1 gennaio 2018 (pag. 74)**

camente, esteticamente e sportivamente. Non vedo l'ora di far accendere i motori ai nostri piloti per la prossima stagione.

Zucchi-Altoè duello da protagonisti

Il campionato si è articolato in sei round da 2 gare da 38 minuti più un giro e il titolo è stato assegnato all'ultimo round a Monza, con la vittoria del bresciano Matteo Zucchi, su Giovanni Altoè 19 anni, fratello (di poco) maggiore di quel Giacomo che corre nel TCR International. Tra loro a metà stagione si è inserita nella lotta per il titolo Alessandra Brena, 22 anni, che ha conquistato due vittorie assolute ma è stata frenata da un po' di sfortuna. Un altro giovane protagonista è stato Nicolò Liana, che ha 19 anni e quindi non può guidare la Cupra ST su strada, ma che ha vinto tre gare e si è piazzato quinto assoluto soltanto perché è stato assente in qualche appuntamento per via degli impegni scolastici. Meglio di Liana in classifica generale ha fatto il toscano Sandro Pelatti, che ha chiuso la stagione al quarto posto e con quattro podi si è aggiudicato la classe gentlemen. Bravi anche i fratelli Nicola e Guido Sciaguato e Nicola Guida, al debutto assoluto, i più esperti Paolo Palanti, Alberto Vescovi, Alberto Rodio e Carlo Casillo, ma anche Franco Gnutti, due volte sul podio degli Junior.

Il parere di Alessandra Brena a segno due volte

Alessandra Brena si è aggiudicata la classifica Junior della Leon ST Cupra Cup dopo aver disputato una stagione nell'Ibiza Cup. Racconta: *«E' stata una stagione impegnativa, ma la macchina era nuova per tutti. Essendo una station wagon me l'aspettavo più ballerina sul posteriore, invece è stata una piacevole sorpresa perché è molto coerente e fedele nei comportamenti. Le reazioni sono leggermente diverse da quelle dell'Ibiza, ma sono riuscita subito a capirle e ad andare anche molto forte. In alcune gare abbiamo fatto tempi simili al TCR, che è una grande soddisfazione. Le due vittorie? Sono arrivate quando sono riuscita a rimanere fuori dalla bagarre».*

Il giudizio del debuttante Sciaguato

Guido Sciaguato si è piazzato nella top ten, ma primo dei rookie, anche se non esiste una speciale classifica per i neofiti. Il ventenne bergamasco, però, è arrivato direttamente dai kart, come il fratello Nicola con il quale ha condiviso l'abitacolo della Cupra ST. *«Sono stato molto contento di iniziare a correre in pista con questa: come entry level è perfetta perché è di derivazione stradale, il che ti aiuta molto e ti insegna a passare da un kart ad una macchina da corsa più estrema. In più è molto competitiva, potenza ne ha più che a sufficienza e l'assetto è favoloso: riesci sempre a inserirla in curva senza problemi».*

Parla il gentleman Pelatti

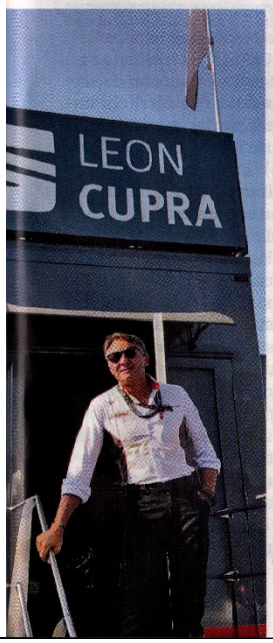
«E' la giusta via di mezzo fra l'Ibiza e la Leon Cupra Cup: dell'Ibiza mantiene la parte stradale ma a livello di prestazioni e di sensazioni di guida assomiglia alla sorella maggiore - dichiara il vincitore della classifica Gentleman Sandro Pelatti che ha 49 anni e un passato da pilota sulle due ruote - *E' una macchina sincera, piacevole, che non ti tradisce nem-*

RIFLETORI SUI PROTAGONISTI

Quella di creare un campionato in versione station wagon è stata un'intuizione del patron di SEAT Motorsport, Tarcisio Bernasconi, a destra. In alto Alessandra Brena in azione e mentre festeggia sul podio. Sopra i grandi protagonisti della stagione 2017 Matteo Zucchi e Giovanni Altoè

Auto Sprint N° 51/52

Campionato Italiano Turismo TCS | **19 dicembre 2017/1 gennaio 2018 (pag. 75)**



meno quando la porti al limite, il che permette di divertirsi in pista anche ai piloti meno esperti».

Il campione TCS Zucchi spiega come si guida

Il campione del TCS, nonché vincitore della Leon ST Cupra Cup è Matteo Zucchi: bresciano, 39 anni, aveva già corso e vinto con la SEAT nel 2009, aggiudicandosi il titolo Supercopa 2009. Due anni dopo ha sfiorato la vittoria anche nel Supertrofeo Lamborghini, diventando vicecampione. Poi una lunga sosta, senza mai perdere la voglia di tornare in pista.

- Come si comporta in pista la Leon ST?

«Al primo test di inizio stagione a Franciacorta mi ha dato un'impressione stupefacente. Non me l'aspettavo, invece me la sono sentita subito in mano. Rispetto ad altre vetture con cui ho corso è sincera, non difficile da guidare. Era da capire solo la frenata, che va modulata molto e ho preso sempre più confidenza. La sensazione è di una macchina da corsa vera, la guidi come una Supercopa. Il posteriore un po' più lungo lo senti leggermente partire quando la macchina non è dritta, ma in alcuni casi quasi aiuta l'uscita dalla curva e rende la guida più divertente».

- Dov'è più redditizia?

«Sulle piste veloce rende tanto, ma avendo una cavalleria così importante ha una spinta notevole anche sui circuiti guidati. Alla prima gara avevamo il problema di scaricare tutti i cavalli a terra, ma dal secondo round la squadra l'ha risolto alla perfezione».

- Qual è stato il punto di forza che ti ha consentito di arrivare al titolo?

«Quest'anno è stata tosta. In alcuni momenti forse ho rischiato meno dei miei avversari, ma in molte occasioni ho dato il massimo. Ho fatto 5 pole e partire davanti è un grosso vantaggio, perché non perdi secondi preziosi nelle prime parti della gara... diciamo che questo titolo me lo sono un po' costruito».

Così la ST Cupra diventa auto da corsa

«Si è partiti dalla vettura di serie nella versione ST Cupra da 300 cavalli - spiega Attilio Pessina, ingegnere di pista di SEAT Motorsport Italia - *Si è proceduto in primis a portare a nudo la scocca della vettura, per poter poi procedere all'installazione, tramite saldatura, del roll-cage, secondo le norme FIA. Successivamente è stato installato il serbatoio di sicurezza da 100 litri, omologato FIA, e sono stati rimontati il cablaggio, la componentistica elettronica e la powertrain, di serie e l'impianto di estinzione. L'impianto di scarico è stato sviluppato insieme a SEAT Sport e offre un incremento di potenza di quasi il 10%. Il cambio DSG è stato riprogrammato per adeguarlo all'utilizzo in pista. Gli ammortizzatori sono stati sostituiti con Bilstein regolabili a 2 vie con taratura specifica dell'idraulica, e l'impianto frenante è stato modificato con l'adozione all'anteriore di pinze radiali AP racing a 6 pistoncini differenziati, tubazioni aeronautiche e dischi sviluppati in collaborazione con la TM Performance. Rimangono inalterati il sistema ABS e di ripartizione della frenata, mentre i programmi di stabilità e traction control sono disattivati. La vettura è stata poi ultimata con le coperture interne in carbonio, il sedile, il volante, le cinture di sicurezza da competizione e le ruote, con disegno specifico da 18". I cristalli sono originali, ma su quelli laterali e sul lunotto viene applicata una pellicola di protezione di sicurezza. Dopo la prova al banco, ogni vettura è stata deliberata dopo 9 giorni di lavorazione».*

Auto Sprint N° 27

Campionato Italiano Turismo TCS | **7/10 luglio 2017 (pag. 74)**

PRIMO PIANO

Altoè sugli scudi

TRE ANNI SEPARANO I FRATELLI GIACOMO E GIOVANNI, CHE DOPO LA F4 SONO APPRODATI NEL TURISMO CON MIRE AMBIZIOSE: UNO HA VINTO NEL TCR BENELUX, L'ALTRO NEL TCS ITALIANO

di Fiammetta La Guidara

FRATELLI SCATENATI
Sotto Giacomo Altoé, 16 anni, in azione a Spa con la Golf in Tcr International; nell'altra pagina Giovanni 19enne, e a segno a Vallelunga nel tricolore Tcr

Una vera famiglia da corsa, quella degli Altoè. Tutto è partito da papà Giuliano, che nei rally ha messo a segno una ventina di vittorie prima di dedicarsi a fare l'imprenditore. È stato lui ad instillare nei suoi figli una passione smodata per il mondo delle corse. Il più grande, Mario, ha corso anche lui nei rally, e da anni è il direttore dell'autodromo di Adria, di proprietà della famiglia. I piccoli, Giacomo, di 16 anni e Giovanni di 19, invece, stanno dando pieno sfogo al desiderio di correre. Giacomo si cimenta nel Tcr International ma anche in altre serie nazionali del Tcr, ed è reduce da una doppietta nel campionato del Benelux. Giovanni, invece, ha messo a segno la sua prima vittoria nelle ruote coperte nel tricolore Tcs a Vallelunga: ora è 2° in campionato. Come avviene di solito in famiglia, ognuno ha il proprio carattere e alle volte i figli non amano particolarmente ricevere i consigli del papà, ma qui a unire tutto ci sono i motori: in qualsiasi declinazione. È capitato di vederli correre tutti insieme in equipaggio nella 24 Ore di Adria: e quando ti accorgi che si alternano al volante in armonia, intendendosi con uno sguardo, ti rendi conto di quanto siano una vera squadra, nello sport come nella vita.

- I percorsi e le motivazioni di Giacomo e Giovanni, però, sono diversi.

Giacomo: *«Ho cominciato con le moto: mi hanno insegnato Marco Lucchinelli, Fausto Ricci e Loris Capirossi. Ho iniziato a correre a 11 anni fino ai 14. Poi quando le ho distrutte tutte, ho cominciato con i kart: nel 2015 ho fatto un anno nel Wsk e nell'italiano, e appena compiuti i 15 anni ho debuttato in F4. Era molto competitivo: a Misano eravamo in 42. Mi sono divertito ma quest'anno ho deciso di passare al Tcr. Abbiamo trovato un accordo con il team West Coast per l'internazionale e sono molto contento: il mondo del turismo mi piace».*

Giovanni: *«Ho sempre ammirato mio padre per i suoi risultati: ha fatto pochi rally, però in quelli che ha fatto o ha vinto o si è ritirato. È una cosa alla Hamilton o alla Rosberg: essere forte con talento. Da piccolo mi sono detto: "devo farlo anche io!" Non ho mai corso in kart perché ero troppo basso e obeso, e non ci stavo dentro. Ma a 8 anni guidavo già la Kia Rio. A 15 sono approdato in F.4. E sapete una cosa? Quell'anno ero convinto di correre nel F.2 con l'Abarth. Arriva il weekend di gara della F.4 e io sono tranquillo in autodromo quando mio padre mi chiede: "Dov'è il casco?" E io: "Per cosa?" E lui: "Ah sì, tu fai il campionato di F4". Mi sono buttato nella mischia e questo mi ha aiutato soprattutto nella bagarre, perché lottavo con piloti che avevano esperienza nel kart. Quell'anno vinse Sirdl. Dopo una stagione di stop ho corso nella Mitjet e nella Nascar. E quest'anno nel Tcr».*

- Diverso, per i due fratelli, anche il pilota di riferimento.

Giacomo: *«Non ho un pilota preferito, ma guardo molto le gare di Gte di Dtm e mi piacciono piloti come Rigon, Bruni e Morbidelli, sia come stile di guida sia per la correttezza in pista».*

Giovanni: *«Il mio pilota preferito è Hamilton e poi Comini, perché è un talento puro. Dei piloti di una volta invece mi piacciono*

LE VOCI DELLA FAMIGLIA

«HO INIZIATO A CORRERE IN MOTO. QUANDO LE HO DISTRUTTE TUTTE HO COMINCIATO CON I KART»

«VINCERE A ZANDVOORT DAVANTI A 200.000 PERSONE È STATO UNICO»

«IL MIO SOGNO È DIVENTARE PILOTA PROFESSIONISTA PER UNA CASA COSTRUTTRICE»

Auto Sprint N° 27

Campionato Italiano Turismo TCS | **7/10 luglio 2017 (pag. 75)**

Schumi, che ha fatto la storia, e mio papà».

- Che cosa significa il motorsport per voi?

Giacomo: *«La competizione è tutto per me. Per gli amici sono un po' fuori dal mondo, io invece mi sento più maturo di loro. E le emozioni sono uniche: il 4° posto all'Hungaroring mi è piaciuto molto ma a Zandvoort nel Tcr Benelux c'erano 150.000 spettatori sabato e 200.000 la domenica. Vincere due gare davanti a un pubblico del genere è stato incredibile».*

Giovanni: *«Il motorsport mi dà quell'adrenalina che non riesco a trovare in niente altro. Vivo in attesa della gara successiva. È vita piatta se non c'è competizione».*

- Siete soddisfatti della vostra stagione fino a questo momento?

Giacomo: *«Abbastanza, considerando che sono al debutto. Punto a fare bene per avere più opportunità l'anno prossimo».*

Giovanni: *«Non mi aspettavo di essere così competitivo fin da subito. Alla prima gara sul bagnato mi sembrava di andare pianissimo, invece sono finito a podio».*

- Nel tempo libero cosa fate?

Giacomo: *«Quando non giro in pista mi alleno sempre in palestra o corro a piedi per dare il 100% alle gare».*

Giovanni: *«Mi alleno e coltivo la passione del canto: da 9 anni scrivo e interpreto canzoni, ho aperto anche uno studio discografico. E quando siamo a casa con mio fratello giochiamo a Fifa alla Playstation».*

- Obiettivi?

Giacomo: *«Mi piacerebbe riuscire a fare un podio. E comunque cercare di finire le gare, per prendere punti ma anche per esperienza, perché il livello del campionato è altissimo. Il mio sogno è diventare pilota professionista per una Casa costruttrice...».*

Giovanni: *«Punto a vincere il campionato. Adesso la distanza da Zucchi è di soli 12 punti. E poi l'anno prossimo potrebbe esserci una sorpresa: potrei correre nel Tcr insieme ad un pilota che oggi è un mio rivale. A ottobre scoprirete chi è, perché dovremmo fare una prima gara insieme. Il mio futuro però è in azienda con mio padre: qualcuno dovrà mandare avanti gli affari, e spero di farlo io!».*

PARLA GIULIANO ALTOÈ

- Il papà Giuliano è particolarmente felice delle scelte "racing" dei figli Giacomo e Giovanni.

«I due sono diversi, uno più estroverso, l'altro meno: Giacomo è più concentrato sulle gare, Giovanni ama anche la musica. Ma a me fa piacere che seguano le corse perché li preparano alla vita».

- Anche tu hai corso: cosa ti ha dato il motorsport?

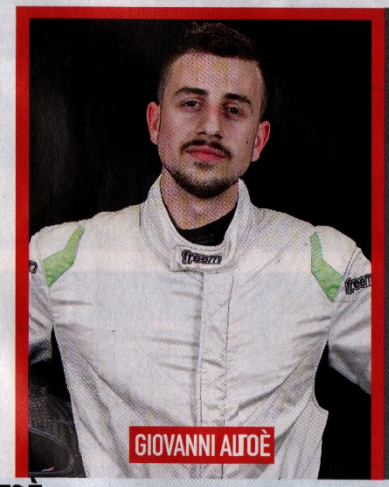
«Oltre a regalarmi emozioni, i rally mi hanno insegnato la puntualità e l'organizzazione. Non ho mai fatto velocità, ma credo sia lo stesso: devi programmarti e abituarti a fare in modo che tutto sia pronto per tempo. Come nella vita, se vuoi evitare sorprese».

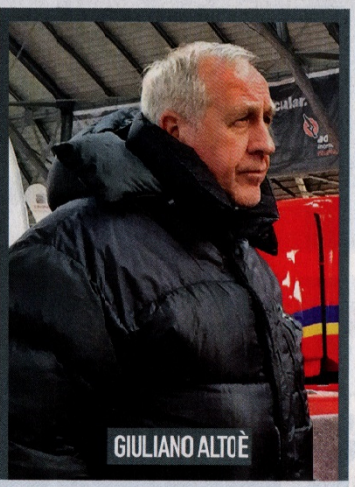
- Come vedi la stagione di Giacomo e Giovanni e qual è il tuo augurio?

«Giacomo che sta migliorando di gara in gara ed è molto concentrato. Lotta con piloti non facili, che hanno esperienza. Gli auguro di fare bene questo campionato e l'anno prossimo di correre quello che stiamo preparando noi... (una nuova serie targata Altoè, in collaborazione con Lotti, su vetture Tcr, ndr). *Giovanni ha un paio di antagonisti forti, ma a Vallelunga ha guidato veramente bene. Ha di buono che riesce ad andare subito in bagarre. L'obiettivo è che venga a lavorare con noi su tutte le attività dell'autodromo, ma spero che vada bene anche nelle gare».*

- Gli dai mai dei consigli?

«Non vado mai ad assillarli, ma qualche suggerimento glielo do: di logica e di strategia, più che di tecnica. Loro come tutti i figli fanno finta di niente... ma credo che qualcosa ascoltino». ●





ALTOÈ

«MIO PADRE O VINCEVA O SI RITIRAVA: ERA UN TALENTO ALLA HAMILTON O ALLA ROSBERG»

«IL MOTORSPORT MI DÀ QUELL'ADRENALINA CHE NON RIESCO A TROVARE IN NIENTE ALTRO. LE SETTIMANE CHE NON CORRO SONO SOLO ATTESA DELLA GARA SUCCESSIVA»

«IO SONO TRANQUILLO IN AUTODROMO QUANDO MIO PADRE MI CHIEDE: "DOV'È IL CASCO?" E IO: "PER COSA?" LUI: "AH SÌ, TU FAI IL CAMPIONATO DI F4"»

«OLTRE A REGALARMI EMOZIONI, I RALLY MI HANNO INSEGNATO LA PUNTUALITÀ E L'ORGANIZZAZIONE. NON HO MAI FATTO VELOCITÀ, MA CREDO SIA LO STESSO: DEVI PROGRAMMARTI E ABITUARTI A FARE IN MODO CHE TUTTO SIA PRONTO PER TEMPO. COME NELLA VITA, SE VUOI EVITARE SORPRESE»

Auto Sprint N° 15

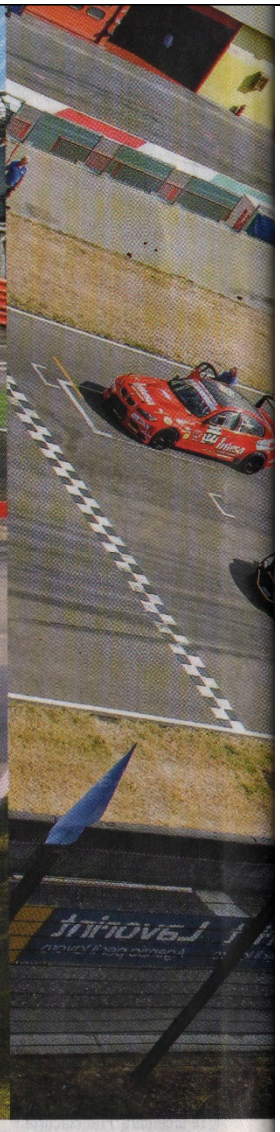
Campionato Italiano Turismo TCS	11/17 aprile 2017 (pag. 59)

UNA MÉGANE NEL TCS

Tra gli ultimi arrivi nel Campionato Italiano Turismo Tcs, c'è quello di Alessandro Mazzolini. Il lombardo porterà al debutto nella serie tricolore una Renault Mégane Rs nei colori del Team Piloti Forlivesi. I primi test in vista del round inaugurale di Adria del 6 e 7 maggio, si sono in programma proprio in questi giorni.

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano Turismo TCS | **14/20 febbraio 2017 (pag. 68)**



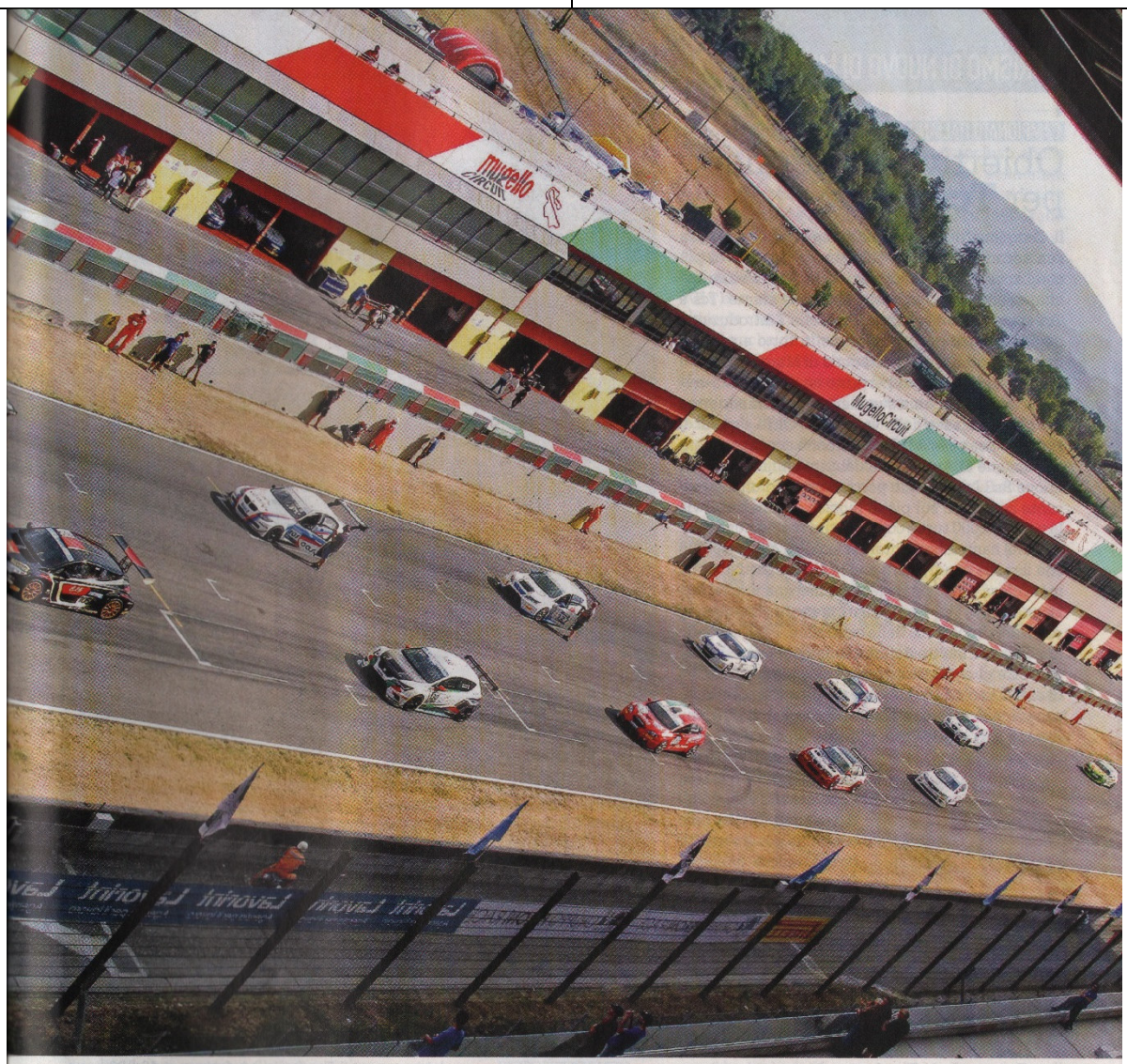
Turismo di nuovo di moda

LE CORSE A RUOTE COPERTE CONTINUANO AD ATTIRARE PILOTI IN ITALIA, E ALL'ITALIANO TURISMO SI AFFIANCANO LA COPPA ITALIA ED IL TROFEO SUPER CUP. UN MONDO TUTTO DA RISCOPRIRE

di Dario Lucchese

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano Turismo TCS | **14/20 febbraio 2017 (pag. 69)**



Sulla scia del glorioso Civt, che fino agli Anni '90 faceva registrare il tutto completo con schieramenti affollati e la presenza delle case ufficiali, i campionati Turismo in Italia hanno subito una continua metamorfosi. Dal successo della serie di mini durata (leggasi il Cite, che ha concluso il proprio ciclo di vita nel 2015) a quello del Driver's Trophy, che ammetteva un po' tutte le tipologie di vetture, fino ai giorni nostri: cambiano i campionati di riferimento, ma la categoria continua ad essere "trend". Certo, non ci sono più i numeri di una volta, si potrebbe dire; conseguenza inevitabile di un'offerta sempre più larga nel contesto delle varie categorie a ruote coperte. Poi c'è la crisi, un coinvolgimento minore dei costruttori, mancano i montepremi. Eppure in tanti continuano (giustamente) a parlare di rilancio. A portare una ventata di novità nel panorama internazionale delle ruote coperte è stato Marcello Lotti, che si è recentemente inventato il Tcr: un campionato di alto livello, ma con dei costi relativamente contenuti e soprattutto in sinergia con le varie serie nazionali. L'idea è piaciuta, tanto da istituire un vero e proprio Campionato Italiano Turismo Tcr, con tutte le "variabili" possibili che, nella fattispecie, prendono i nomi di Tct e Tcs, quest'ultimo riservato alle vetture di più stretta derivazione di serie. Da parte sua, il Gruppo Peroni Race, a cui va anche riconosciuto il merito di avere ridato verve alla categoria qualche anno fa con il Tricolore Endurance, rilancia con la Coppa Italia Turismo: una serie aperta a "tutti", che dallo scorso anno tiene in disparte le Gt con uno proprio schieramento, allargando l'offerta e introducendo un numero svariato di classi. Nato nel 2015, il Trofeo Super Cup si propone infine come un campionato "low cost", con una formula interessante e un calendario adesso abbinato ai weekend targati Aci Sport.

CAMPIONATI DIVERSI, GRIGLIE PIENE
Sopra, il rettilineo di partenza del Mugello con le vetture della Coppa Italia pronte prima del via. Nell'altra pagina, in alto, il Campionato Italiano Turismo a Monza e, in basso, la Super Cup in azione a Misano

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano Turismo TCS | **14/20 febbraio 2017 (pag. 70)**

TURISMO DI NUOVO DI MODA

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO

Obiettivo conferma per **Tcr** e **Tcs**

Il Campionato Italiano Tcr giunge quest'anno alla sua seconda edizione, allineandosi sempre di più con l'analoga serie internazionale. Tra le varie novità, quella di uno schieramento a se stante (Tcs e Tct seguiranno la propria strada) e l'introduzione degli handicap peso, che segue in tutto e per tutto il regolamento della categoria di Marcello Lotti. Il Tcr tricolore completa pertanto un processo di crescita, acquisendo una sua identità e attirando sempre più l'interesse delle varie case. Oltre a quelli di Honda e Seat, nel 2017 si dovrebbe aggiungere anche il nome di Audi, con il debutto imminente delle nuove Rs3 Lms, dando pertanto vita ad un interessante confronto sul piano tecnico. Ammesse al via le vetture 2000 turbo confacenti al regolamento tecnico del campionato internazionale a cui si ispira e con il quale condividerà anche altri aspetti; da una meticolosa gestione delle verifiche, con una formazione ad hoc dei commissari preposti, finanche al software di controllo delle centraline. Per il secondo anno è stata inoltre definita la monogomma Hankook. Sette gli appuntamenti del calendario, ciascuno di essi articolati su due gare di 25'. L'ultimo, a Monza, precederà di una sola settimana il Tcr Trophy Europe che si disputerà in prova unica sul circuito di Adria e sarà riservato ai soli conduttori classificati nei vari campionati nazionali. Tra le prime conferme per la serie tricolore, spicca quella di Nicola Baldan. Il veneto, reduce dalla conquista del titolo della Seat Leon Cup Italia, guiderà una vettura della casa spagnola schierata dalla Pit Lane Competizioni. Nella stessa griglia saranno presenti le vetture Tct, ovvero le Tcr che non hanno un'omologazione internazionale e tra cui spiccano le Giulietta e le Peugeot 308 derivate dal trofeo. Costo di una stagione nel Tcr Italia: intorno ai 130.000 euro.

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO TCR

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
23 luglio	da definire
24 settembre	Vallelunga
8 ottobre	Mugello
22 ottobre	Monza

Differente il concetto del Campionato Italiano Turismo Tcs, che fino allo scorso anno condivideva lo schieramento con il Tcr e che è riservato alle vetture più strettamente derivate dalla serie. Sei i round in programma (12 gare in totale), e quattro le classi ammesse al via. Si parte dalla 1.4 turbo che vedrà sicuramente protagoniste le Abarth 595 OT di derivazione trofeo e le Alfa Romeo Mito, per salire alla 1.6 in cui dovrebbe fare il proprio ritorno la Peugeot 308 Gti Mi. Per proseguire con la 1.8, terreno di confronto tra Alfa Romeo Giulietta Qv e Seat Ibiza Cupra e la 2 litri, in cui si attende una cospicua partecipazione delle Honda Civic Type-R e delle Leon Cupra ST da oltre 300 Cv, che daranno vita al monomarca monogesito da Seat Motorsport Italia che si svolgerà interno del campionato stesso. Il budget richiesto per il Tcs Italia è inferiore ai 40.000 euro, senza considerare il fatto di potere dividere l'abitacolo tra due piloti. Una cifra estremamente contenuta anche in virtù del fatto che, trattandosi fondamentalmente di modelli stradali con una differenza di pochi Cv, la parola "revisione motore" viene automaticamente depennata dalla lista spese. Tutti gli appuntamenti del Campionato Italiano Turismo Tcr e Tcs godranno infine della diretta televisiva. Una peculiarità è quella delle due gare di 38' più un giro con il pit-stop obbligatorio.

C'È UNA CATEGORIA PER TUTTI

A seconda delle necessità, ognuno può trovare il campionato più adatto per esprimersi tra la Super Cup, in alto, il CIT, sopra, o la Coppa Italia, a destra

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO TCS

7 maggio	Adria
4 giugno	Misano
25 giugno	Vallelunga
10 settembre	Imola
22 ottobre	Monza

COPPA ITALIA TURISMO

Due divisioni, tante **classi**, corrono tutti

Quest'anno la Coppa Italia Turismo si fa in due, raddoppiando di fatto il numero delle divisioni ammesse al via. La prima raggrupperà tutte le vetture dai

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano Turismo TCS | **14/20 febbraio 2017 (pag. 71)**

due litri in su, mentre nella seconda convergeranno quelle di cilindrata inferiore. Si parte dunque con una novità; ma ce ne sono anche delle altre. Il campionato del Gruppo Peroni Race, che vanta la titolazione di Coppa Csai, è aperto a differenti classi. 24 Hours Special fino a 3200 cc, Super Production, Seat Leon Cup Racer, Tcr, Tcs, Tct e Wtcc compongono la maggiore divisione, mentre nell'altra c'è un po' di tutto: dai Gruppi A, N ed E1 Italia ai modelli che animano i vari trofei, fino alle Vso (scaduta omologazione).

La scorsa stagione i numeri si sono attestati su una media di 18 partenti, con punte in alcune occasioni ben più alte delle 20 unità. Ma per quest'anno, con l'annessione della Rs Cup (protagoniste le Renault Clio di terza generazione che fino al 2016 davano vita a un proprio monomarca) e delle agili berline della Blue France e Alfa Race Cup, tutte accorpate alla minore divisione, si punta dichiaratamente più in alto. I costi, del resto, sono in genere abbastanza contenuti. In 1ª Divisione si può parlare di circa 10.000 euro a gara tutto compreso, incluso anche gomme e benzina (che è libera). Meno della metà nella 2ª Divisione, in cui è prevista una tassa d'iscrizione forfettaria di 250 euro per ciascun weekend nel caso di piloti che non abbiano preso parte ad alcuna gara dei campionati Peroni 2016. Ai vincitori di divisione va l'iscrizione gratis al campionato 2018 e si sta lavorando per offrire qualcos'altro in sinergia con il nuovo partner Brm. Inoltre sono ammessi anche gli equipaggi doppi e questo si traduce in un ulteriore risparmio. Otto gli appuntamenti del calendario, mentre la formula è quella di una sessione di qualifica da mezz'ora e due gare della durata di 20' con il via lanciato (lo scorso anno una partenza avveniva da fermo), sempre con la diretta streaming sul web. Un'ultima novità è quella degli pneumatici, che quest'anno saranno Hankook e non più Pirelli.

COPPA ITALIA TURISMO	
9 aprile	Mugello
30 aprile	Franciacorta
14 maggio	Adria
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
1 ottobre	Imola
15 ottobre	Adria

TROFEO SUPER CUP

Costi più bassi e **numeri alti** al via

Il Trofeo Super Cup si propone come un'alternativa per chi non vuole spendere troppo, rispolverando alcune delle vetture protagoniste nel Tricolore Turismo fino a qualche anno fa, come Alfa Romeo 147, Bmw M3 E36, Ford Fiesta, Honda Civic 1.6 e Renault Clio, ed ammettendo al via anche i modelli più recenti (Tcr incluse).

Sette gli appuntamenti del calendario, cinque di questi nello stesso contesto dei weekend Aci Sport, con una tappa a Misano insieme al campionato Fia Truck ed una a Monza, in concomitanza con l'International Gt Open. Un campionato che lo scorso anno ha saputo proporsi con una media considerevole di 25 vetture al via ed una punta di 42 iscritti a Imola. Numeri giustificati dal costo di una stagione, che va da 15.000 euro per una vettura di piccola cilindrata (noleggio, assistenza ed iscrizione inclusi), per salire fino a 45.000 per le Gt, anch'esse ammesse al via. La formula è quella delle due gare di 25', con un turno di qualifica della stessa durata, preceduto da due sessioni di prove libere di 20' ciascuna. All'interno di ogni schieramento, vengono inoltre prese in considerazione due differenti classifiche assolute: una per le vetture fino a due litri e l'altra di maggiore cilindrata fino a 3.6. Garantita anche la copertura mediatica, dal momento che per le gare abbinate ai weekend di Aci Sport è prevista una differita sul canale Automoto Tv, mentre per il resto delle gare in calendario ci sarà una sintesi televisiva su Sportitalia. Sotto l'aspetto tecnico è stato deciso di non introdurre la monogomma come negli altri campionati e mantenere libero l'utilizzo del carburante. ●

TROFEO SUPER CUP	
7 maggio	Adria
28 maggio	Misano
24 giugno	Vallelunga
30 luglio	Magione
10 settembre	Imola
1 ottobre	Monza
15 ottobre	Magione

Auto Sprint N° 5

Campionato Italiano Turismo TCS	31 gennaio/6 febbraio 2017 (pag. 51)

C'È IL CALENDARIO

Sei round per il Tcs

Quest'anno il Campionato Italiano Turismo vivrà la suddivisione tra Tcr e Tcs, che seguiranno due differenti calendari. Nei giorni scorsi sono state ufficializzate tutte le date della serie riservata alle vetture di più stretta derivazione stradale, che affronterà sei doppi round contro i sette del campionato maggiore. Si inizierà da **Adria** (7/5), per poi affrontare le tappe di **Misano** (4/6), **Vallelunga** (25/6), **Mugello** (16/7), **Imola** (10/9) e in conclusione **Monza** (22/10). Solo quest'ultimo appuntamento e quello di Misano si svolgeranno negli stessi weekend del Tcr.

Auto Sprint N° 4

Campionato Italiano Turismo TCS	24/30 gennaio 2017 (pag. 57)

IL VENETO DEBUTTERÀ NEL TRICOLORE TURISMO

Baldan Cit su Seat

Dopo la conquista del titolo della Leon Cup Italia 2016, Nicola Baldan debutterà quest'anno nel Campionato Italiano Turismo, restando fedele al marchio Seat ed al team Pit Lane Competizioni. I programmi del pilota veneto sono stati svelati la scorsa settimana. Baldan sarà anche al via del Trofeo Tcr Europa, che si disputerà a fine stagione sul tracciato casalingo di Adria. Da definire il nome del suo compagno di squadra, che correrà nel Tricolore Tcr al volante di una delle due Audi Rs3 Lms in arrivo nelle prossime settimane presso la sede della squadra mantovana. La Pit Lane Competizioni punta a fare il proprio ingresso anche nella nuova serie Tc Open che verrà organizzata dalla Gt Sport di Jesús Pereja.