

# POR FIN, EU



# ROPEOS



cional de Turismos incorporará esta  
 erada a los clase II FIA, cuyo potencial es  
 or a los división I del '93, que seguirán  
 e con ciertas modificaciones.

**NACIONAL DE TURISMOS '94 (CET).**  
 AUNQUE COMO SIEMPRE CON RÉTRASO,  
 AL FIN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE  
 TURISMOS VA A APROXIMARSE A OTROS  
 CERTAMENES GRACIAS A LA  
 INCORPORACION DE LA CLASE II-FIA

**EL CAMPEONATO** de España de Turismos durante el pasado año alcanzó unas cotas inusitadas de éxito, tanto deportivo como desde el punto de vista de la repercusión entre los aficionados y los propios medios de comunicación, aun a pesar de contar con una singular y variable reglamentación técnica que continuamente compensó y descompensó a determinados coches ins-

critos. A partir de esta temporada llegará al menos parte de la estabilidad que otros campeonatos europeos han conseguido, al apoyarse en la Clase o división 2 FIA, categoría que en España se denominará Superturismos y que junto a los actuales vehículos, en la categoría Turismos, completarán en certamen CET.

El particular reglamento técnico del nacional de turismos hasta

el pasado año contemplaba dos categorías diferentes: en la división I podían inscribirse modelos con cilindrada superior a los 2.000 c.c., tanto atmosféricos como sobrealimentados, con determinadas limitaciones en cuanto a pesos mínimos, diámetro de llantas, etc., y con elementos «de serie» como la caja de cambios, la propia carrocería -sin elementos más ligeros contruidos en carbono o kevlar-, llantas de 17 pulgadas... cuyas diferencias de potencia se compensan mediante «handicaps» de peso. A estos coches se sumaba una división II, con vehículos de menos de 2.000 c.c. y tracción a un eje, equipados con cajas de cambios de seis relaciones y beneficiados por una tabla de pesos más baja.

Paralelamente al resurgimiento del nacional de turismo español, en Francia, Inglaterra e Italia las carreras para automóviles derivados de gran serie han cobrado un tremendo auge gracias al empleo del reglamento técnico de la clase II FIA; Alemania volvía a ser la excepción, centrándose en la más costosa clase I. La homogeneidad de la reglamentación y el apoyo oficial de las marcas han hecho posible que esta especialidad viva actualmente unos momentos de éxito que sin duda alguna permitirán la creación de una copa europea paralela a los distintos certámenes nacionales.

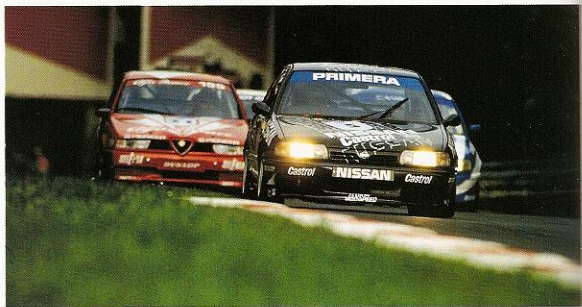
La diferencia sustancial entre la clase I y la II FIA está condicionada por los costos, claramente superiores en el caso de los primeros, por culpa en gran medida de los motores, tanto por su cilindrada (2.500 c. c. frente a 2.000) como por el limitador que fija el régimen máximo en 8.500 rpm para los clase II, mientras que en los FIA-I es libre. Tanto es así que el coche campeón del certamen alemán, el Alfa 155 V6-TI tiene un valor aproximado a los sesenta millones de pesetas, mientras que el 155 Twin Spark de la clase II apenas sobrepasa los cuarenta millones al cambio.

**EQUILIBRIO.** Al fin, la Federación Internacional del Automovilismo ha elaborado un re-

glamento interesante, simple de interpretar y capaz de garantizar un buen reparto de fuerzas entre los inscritos. Fundamentalmente, los vehículos admitidos deben cumplir las siguientes normas: una longitud mínima de 4,20 metros; motores con un número máximo de seis cilindros y hasta 2.000 c.c. y carrocería de al menos cuatro puertas. Basta examinar el listado de precios de TOP



*El Mazda Xedos 6 no ha logrado aún suficiente potencial, mientras que el Nissan Primera y el Toyota Carina-E han perdido posibilidades frente a los BMW, Peugeot, etc., que en las últimas pruebas han evolucionado más*



AUTO para observar el gran número de aspirantes posibles. Otro de los aspectos positivos es la limitación de régimen máximo de giro a 8.500 vueltas (a más régimen más potencia), lo que permite una buena evolución, aunque sin grandes inversiones en desarrollo y materiales sofisticados. De hecho, las potencias declaradas oscilan entre los 265 y

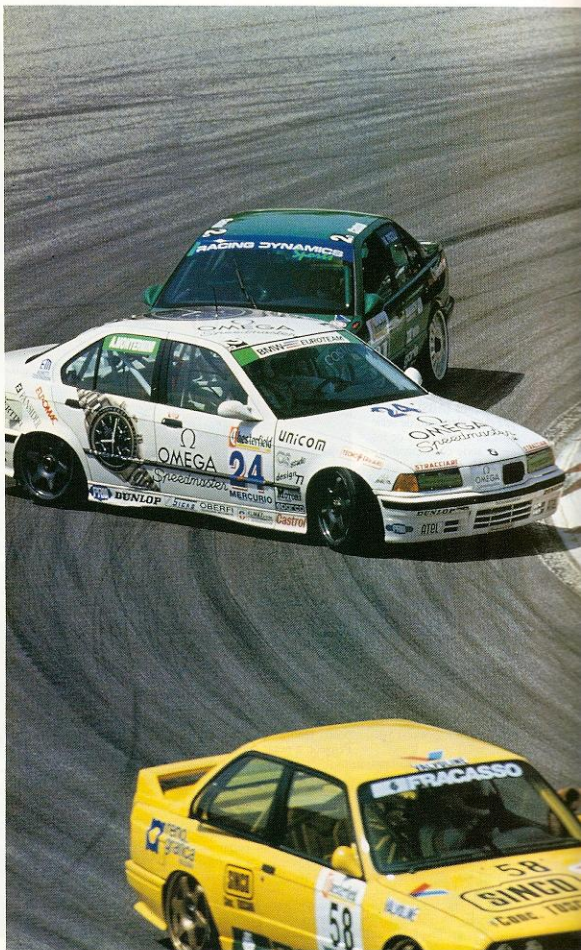
los 285 CV, si bien una media de 250 CV podría confirmarse a tenor de las velocidades máximas registradas en los circuitos europeos por los FIA-II. Un valor igualmente remarcable de cara al equilibrio lo constituye el peso mínimo, de 950 kilogramos para los tracción delantera y de 1.050 para los tracción total o posterior. Es quizás un punto de

SIGUE





La clase I FIA abre las posibilidades a un gran número de vehículos derivados de gran serie, dotados de una preparación perfectamente controlada mediante un estricto reglamento técnico. Esta categoría ha abierto una gran lucha entre los fabricantes de neumáticos de competición, entre los que se hallan Yokohama, Dunlop, Pirelli y Good Year.



libro, pero también de discordia, ya que los tracción delantera son, de base, más ligeros que los tracción trasera o 4x4, a los que se ha penalizado en exceso para compensar las pérdidas de motricidad en aceleración de los primeros; tal vez un «handicap» de 60 kg. sería más lógico, como reclama BMW.

Todos los coches comparten el sistema de distribución por cuatro válvulas por cilindro, el cambio secuencial de seis relaciones (de funcionamiento similar al Tiptronic de Porsche) y el diferencial autobloqueante Ferguson. Este sistema y no el clásico epicicloidal se emplea por ser más progresivo en las reacciones sobre la dirección en el caso de los tracción delantera.

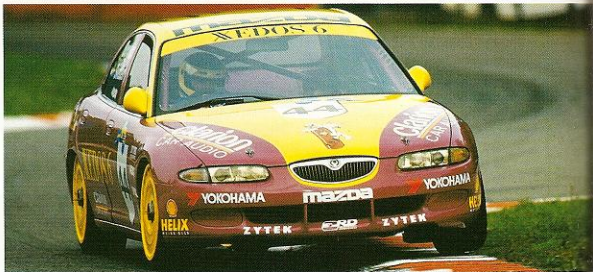
Un factor muy criticado también por la firma bávara es la prohibición del antibloqueo electrónico de frenos (ABS), utilizada en la F-1, y elemento de serie u opcional en buena parte de los modelos de serie correspondientes a la clase II.

#### REPARTO DE VICTORIAS.

El equilibrio de fuerzas ha quedado patente en Europa por el reparto de victorias entre las marcas participantes, con BMW a la cabeza (8 triunfos en Gran Bretaña, 7 en Italia y 4 en Francia), claramente distanciada de Alfa Romeo, con siete victorias en Italia, 6 de Peugeot también en Italia, 5 del Audi 80 Quattro en Francia, 2 del Opel Vectra/Vauhall Cavalier en Inglaterra y 1 en Francia, 3 del Ford Mondeo en Inglaterra, 2 del Renault 19 también en los circuitos ingleses y un triunfo tanto para el Nissan Primera GT como para el Toyota Carina-E GTi.

Aunque en España el número de inscritos en la clase denominada Turismos superará a los Superturismos de la clase II, lo cierto es que un buen número de marcas estará presente en el CET. Nissan incluirá un Primera GT para Luis Pérez Sala, campeón en título a los mandos del Skyline de la marca nipona; Seat, si encausa su crisis económica podría inscribir dos Toledo GT-16V derivados del empleado en

Francia por Fabien Giroix; Opel, satisfecha con su triunfo en la división II con Arqué a los mandos del Calibra 16V, está estudiando la posibilidad de inscribir hasta tres Vectra 2000-16V. También Ford tiene ya «en camino» dos Mondeo para Pareja y Palau, en tanto que el equipo Bapporo tiene listos dos BMW 318i, uno para Bassas y otro disponible para Albacete, que seguiría en las filas del equipo de Central Hispano. Como la escuadra de Bassas, el equipo de Teo Martín, sin el apoyo de BMW Ibérica, conta-



Ni Alfa Romeo ni Audi estarán representados oficialmente en España a pesar de haber logrado resultados más que satisfactorios en Italia y Francia, respectivamente. La oportunidad sólo la tendrán los privados.

rá con un 318i para Juan Ignacio Villaceros, a quien se podría sumar otra unidad para el ex motociclista Garriga. Alfa Romeo, que sólo estará oficialmente en Italia y, por las presiones del importador, en Francia, no estará en el CET oficialmente, aunque podría llegar algún 155 TS a manos de un equipo privado. Tampoco tendrá presencia oficial Peugeot, a pesar del potencial de los 405 Mi-16; la firma del león se ha excusado por ser esta berlina un modelo ya en declive. Incertidumbre, aunque más cerca del «no», mantienen Toyota y Mazda respecto a su posible participación en un certamen que este año contará, a buen seguro, con las mejores armas para procurar a los aficionados el espectáculo que hasta ahora ha quedado reservado a italianos, franceses e ingleses.





El Peugeot 405 Mi 16 ha sido uno de los protagonistas del certamen italiano. En la foto inferior se aprecia la gran cantidad de componentes electrónicos, así como la palanca del cambio secuencial, que sólo se desplaza hacia adelante o atrás, al estilo del cambio Tiponic de Porsche.

