

PRIMERA DIVISIÓN

Tras haber conseguido dos títulos en el Mundial de 2 litros, en 1998 Seat pasaba a disputar el certamen en primera división con el recién nacido Córdoba WRC. En las dos temporadas y media que estuvo en activo se consiguieron tres podios, pero no fue suficiente y a finales del año 2000 la firma española abandonaba el Campeonato del Mundo de Rallyes para centrar su actividad en los circuitos.

JUAN COLLIN PACHECO/MACIAS



Al margen de la Fórmula 1, los WRC son posiblemente los coches de competición más sofisticados y avanzados tecnológicamente que existen. Adentrarse en esta categoría es un desafío y un riesgo que muy pocos fabricantes están dispuestos a afrontar. Seat tuvo el valor de adentrarse en esta especialísima categoría, si bien le faltó algo de suerte y confianza por parte de los directivos de la marca para rematar un proyecto en el que se había puesto mucha ilusión.

En el desarrollo del Córdoba WRC lógicamente se aprovechaba la experiencia adquirida con el Ibiza Kit Car. No conviene olvidar que ambos son básicamente el mismo coche. Esto facilitó mucho el trabajo tanto a la hora de reforzar el monocasco, como en lo re-

ferente a suspensiones. El desarrollo del WRC resultó, no obstante, bastante más complicado. Hay que tener en cuenta que este modelo cuenta con tracción total y que el motor está turboalimentado. Este último, como manda el reglamento de la categoría es un 2 litros de

cuatro válvulas por cilindro alimentado por un sistema de inyección Magnetti Marelli con inyección de agua y un turbo Garrett con sistema antiblag que elimina el tiempo de respuesta. Aunque está limitado por la brida de admisión que obliga a montar la normativa WRC,

desarrolla nada menos que 300 CV y un par de 48 mkg a 3.500 rpm. A diferencia del Kit Car que se estira sin problemas hasta cerca de 9.000 rpm, este motor se acaba muy pronto y al llegar a 6.000 rpm o incluso antes hay que pasar a la marcha superior. Puede decirse que va un poco estrangulado, pero eso sí, ofrece un empuje impresionante a partir de 3.000 rpm.

Para transmitir la abundante caballería al suelo, el WRC de Seat dispone de un sistema de tracción total desarrollado con la ayuda de Prodrive, que en su última evolución conta-



Seat Córdoba WRC

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea, 1.995 cc, 83 x 92,2 mm. Bloque y culata en aleación ligera, cigüeñal en fundición sobre cinco apoyos. Cuatro válvulas por cilindro accionadas mediante doble árbol de levas en culata mandado por correa dentada. Gestión electrónica Magneti Marelli con inyección multipunto y turbocompresor Garrett. Potencia máxima: 229,58 kW (300 CV) a 5.700 rpm. Par máximo: 420,4 Nm (48 mkg) a 3.500 rpm. Régimen máximo: 6.100 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción total permanente con diferenciales central y delantero activos de control electrónico. Cambio manual Hewland de dientes rectos con seis velocidades y sistema de accionamiento secuencial. Embrague de carbono AP.

SUSPENSIÓN

Suspensión delantera y trasera tipo McPherson con triángulo inferior. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos de gas Ohlins. Frenos de disco autoventilados con pintas AP de seis pistones delante refrigerados por agua y cuatro detrás (178/204 mm Ø), dos bombas y repartidor de frenada regulable. Dirección de cremallera con asistencia hidráulica. Neumáticas: Pirelli de 225/45/18 montados sobre llantas de aleación Speedline de 8" x 18".

ESPACIO

Longitud/ancho/alto: 4.172/1.770/1.400 mm. Batalla/Viaje: 2.443/1.520/1.520 mm. Peso en vacío: 1.220 kg.



EL EQUIPO DE FRENOS ESTÁ FIRMA... POR A...



AUNQUE ES UN TRACCIÓN TOTAL... LA SENSACIÓN ES LA DE ESTAR MANEJANDO UN PROPULSIÓN TRASERA.

don diferenciales central y delantero activos de control electrónico. Por su parte la caja de cambios es una Hewland de seis relaciones con sistema de accionamiento secuencial, básicamente la misma que en el Kit Car.

En lo referente a las suspensiones, en la parte delantera el Córdoba WRC heredaba prácticamente el mismo esquema tipo McPherson del Ibiza, mientras que en la parte trasera el sistema de ruedas tiradas dejaba paso a un esquema columna McPherson mucho más eficaz. Los amortiguadores son asimismo

Ohlins de gas con botellas separadas, mientras que las barras estabilizadoras se pueden regular. Por su parte el equipo de frenos, también están firmados por AP, si bien cuenta con discos traseros más grandes y pinzas delanteras refrigeradas por agua.

Aunque cuenta con tracción total, lo cierto es que cuando se conduce el Córdoba WRC la sensación es la de estar manejando un propulsión trasera difícil de domar. No en vano, el tren trasero es el que manda, la entrega de potencia es bastante brusca, la dirección muy directa y bastante sensi-

ble y al principio resulta un tanto nervioso; lo normal es irse peleando con el volante. Hay que ir poco a poco, pero una vez que se le coge la medida y se asimila que lo mejor es no provocarte, uno se da cuenta que no es «magia» las filigranas que los pilotos del mundial realizan a los mandos de este tipo de vehículos. El Córdoba WRC se presta a ello en todo momento y cualquier piloto con un cierto nivel, no tardará demasiado sacarle un extraordinario partido y disfrutar de lo lindo con espectaculares cruzadas. Lo malo es que crea adicción y no es precisamente un vicio barato. ➔



EL MOTOR DE 2 LITROS TURBO OFRECE 300 CV Y UN ABUNDANTE PAR.