



HONDA CIVIC TYPE R TCR

El hermano pequeño del WTCC

Honda celebró en el circuito italiano Tazio Nuvolari una jornada de convivencia junto con su patrocinador, Castrol, colores que lucen su equipo del WTCC y el LCR de MotoGP. Allí, de la mano de Gabriele Tarquini y Tiago Monteiro, sus pilotos del WTCC, tuvimos la oportunidad de conocer el nuevo Civic Type R TCR, en el que rodamos en el asiento de la derecha.

J.M. FERNÁNDEZ PELLÓN

Honda participa en el WTCC desde el año 2013 –en 2012 realizaron las últimas pruebas a modo de test–, temporada en la que lograron el título de Constructores con su Civic. Al año siguiente, con el cambio de normativa, el Civic recibió una importante ganancia de potencia en su motor turbo de 1,6 litros de cilindrada y su estética se hizo más agresiva, acorde a un reglamento que elevaba sustancialmente las prestaciones de los coches del Mundial de Turismos.

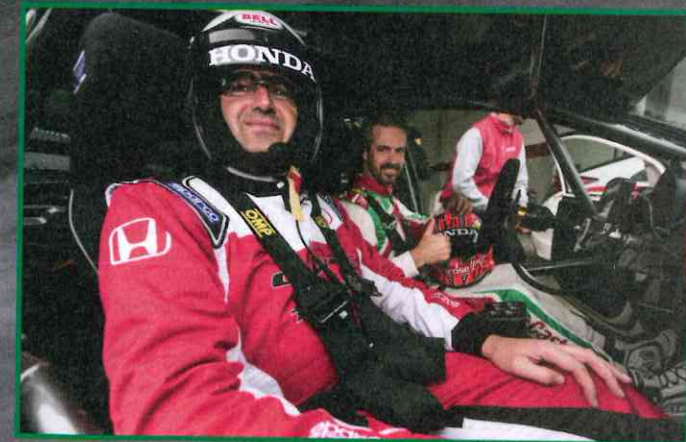
La creación del certamen TCR, que esta temporada ha celebrado su primera edición, ha llevado a que numerosos fabricantes se involucren de una forma u otra en el nuevo campeonato fundado por Marcello Lotti, un italiano que durante años estuvo detrás de la organización del WTCC. Las marcas, a través de distintos preparadores, o como es el caso de Seat con el respaldo de su departamento de Competición con el León de la Eurocup, coche que se adapta al 100% a la normativa del TCR, se encuentran muy bien representadas en este certamen internacional con visado de la mismísima FIA. Se trata de una especie de Campeonato del Mundo de Turismos para pilotos y equipos privados. Así, Seat con sus León, Audi con los TT, Volkswagen con su Golf, Honda con el Civic, Opel con su Astra, Ford con su Focus,

Subaru con el WRX y, el último en llegar, Alfa Romeo con su Giulietta, que aún no ha debutado, conforman un elenco de participantes de lo más atractivo.

El equipo sueco West Coast Racing ha sido el encargado de poner en pista los primeros Honda Civic Type R con especificaciones TCR. Los coches han sido construidos por el equipo italiano JAS Motorsport, los mismos que fabrican y hacen correr oficialmente los Civic del WTCC con sus pilotos, Gabriele Tarquini y Tiago Monteiro. Otros pilotos, Gianni Morbidelli, Kevin Gleason y Rob Huff (este último invitado a correr en Macao), representaban a Honda en el TCR, donde han logrado nada menos que cinco victorias, acabando el italiano y el norteamericano cuarto y quinto en la general del certamen, dominado este año por los Seat León Cup Racer de Stefano Comini, Pepe Oriola y Jordi Gené.

La mejor base

La unidad empleada en este acto promocional era el chasis número 7 de los construidos en las instalaciones de JAS en Arluno, en la provincia



Tiago Monteiro probó por vez primera el Civic TCR, y sus sensaciones de conducción fueron muy buenas. Resultó un placer acompañarle en el asiento de la derecha.



El motor, el del Type R de calle, se ha potenciado hasta los 330 caballos.



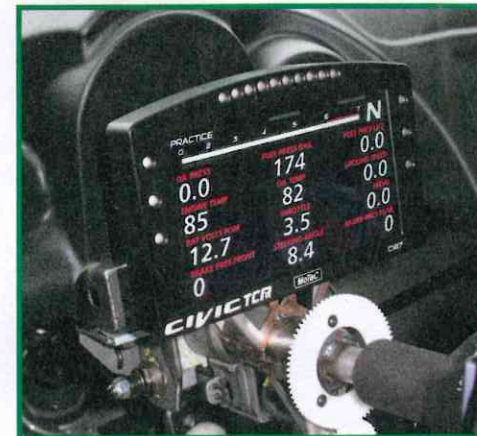
El alerón trasero es espectacular. Ofrece un alto agarre a gran velocidad.



El interior del coche está muy bien construido, con materiales de primera y una excelente calidad de terminación.



El pedalier es de la firma Tilton. El acelerador cuenta con un tope para que no se salga el botín.



La pantalla multifunción es de la firma Motec, la misma que se encarga de toda la electrónica del coche.

de Milán. Este equipo, creado a mediados de los 90 en el entorno de Alfa Romeo, está fuertemente vinculado a Honda desde finales de esa década, compitiendo con ellos tanto en el Europeo de Turismos como en el Británico y más tarde en el Mundial. Se trata de una formación propiedad de tres socios: Maurizio Ambrogetti, Alessandro Mariani y Stefano Fini. Si echamos la vista atrás, los españoles tenemos buenas referencias de este equipo, ya que en el año 2003 Luis Climent compitió con un Civic fabricado por ellos en el Campeonato de España de Rallyes, programa que continuó con Salvador Cañellas Jr. en 2004. Incluso Dani Solà disputó con ellos el Rallye de Sanremo de 2007 puntuable para el IRC.

Volviendo al novedoso Civic del TCR, el coche ofrece una

estampa magnífica de vehículo de competición. Con una carrocería muy ensanchada, uno de los técnicos de JAS nos informó de que el arco de seguridad era similar al del WTCC, pero no igual. La mayor anchura de vías del modelo del Mundial se nota especialmente en el eje trasero, ya que el del TCR cuenta con un puente mucho más de serie que el del otro. Evidentemente, no se puede establecer una comparación muy a rajatabla cuando el destino y, sobre todo, el precio de uno y otro son tan dispares. El modelo TCR se vende a un precio de 104.000 euros más impuestos, y el otro cuesta unas cinco veces más.

La primera generación de este Civic TCR se configuró y construyó a finales del pasado año y a comienzos de este con un motor Honda de 2 litros

El equipo sueco West Coast Racing ha sido el encargado de poner en pista los primeros Honda Civic Type R con especificaciones TCR

de cilindrada al que se le había añadido un turbocompresor. Desde el mes de octubre monta el mismo motor que el Type R de calle, un propulsor que de serie ofrece nada menos que 310 caballos de potencia. Se trata de un motor que emplea el ingenioso control de alzado de válvulas de Honda (VTEC), que actúa sobre el ár-

bol de levas de escape (en lugar de sobre el de admisión de los motores atmosféricos), y el Dual-VCT, que se encarga de variar el momento de apertura y cierre de las válvulas, tanto las de admisión como las de escape. Con semejante propulsor no es necesaria demasiada preparación para la competición, a no ser que sea una gestión electrónica programable, las canalizaciones de entrada de aire y un sistema de escape más directo, que llevan la potencia a los 330 CV.

Cambio secuencial Sadev

Resulta curioso que el Civic del TCR equie el comando por levas en el volante de la caja de cambios, algo que sin embargo no lleva el del WTCC. Según nos comentó Gabriele Tarquini, "se trata de un cam-

bio de la firma Sadev y funciona muy bien. El que disponga de levas en el volante facilita la labor del piloto. Es algo más lento que el del WTCC. Y es que en el coche del Mundial la caja cuesta casi la mitad que el coche del TCR, y en algo se debe notar esa diferencia. No sé por qué en el WTCC no utilizamos las levas. Quizá porque para las cámaras interiores sea más espectacular vernos actuar con la palanca".

JAS Motorsport ha confiado en AP como suministrador en el apartado de los frenos. Los delanteros poseen pinzas de 6 pistones y discos ventilados de 378 mm. Por el contrario, la parte posterior se conforma con el equipo de serie, algo habitual en este tipo de coche, ya que no es necesario nada más. Son discos macizos de 261 mm de diámetro con pin-

zas de 2 pistones. Por lo que respecta a las suspensiones, los italianos trabajan con Ohlins como socio en el tema de los amortiguadores. El capítulo de llantas, de 18 pulgadas de diámetro, y neumáticos está encargado a OZ y Michelin.

El interior del Civic está realmente bien realizado. Desde el pedalier, de la afamada firma norteamericana Tilton, hasta el volante multifunción desmontable, pasando por el equipamiento racing de la firma OMP, son de primera línea. Tras el volante encontramos una pantalla multifunción de la marca Motec, la firma que se encarga de toda la electrónica del vehículo.

Tiago Monteiro: el piloto

Fui el primero de los invitados que tuvieron la suerte de

Entrevista Tiago Monteiro

"El Civic WTCC de 2016 tendrá el máximo de evoluciones"

Expiloto de F1, este portugués de 39 años fue uno de los miembros del equipo Seat Sport en el WTCC, marca con la que descubrió la máxima especialidad de Turismos. En 2012 fue fichado por Honda para acompañar a Gabriele Tarquini en el seno del nuevo equipo mundialista de la firma.



¿Qué destacarías del nuevo Civic Type TCR?

Se trata de un coche fácil de conducir, pero a la vez con buenas prestaciones. El del WTCC es mucho más rápido, del orden de 8 o 9 segundos, pero, además de ser mucho más caro, también es más crítico y agresivo a la hora de conducirlo. Es apto para que le saquen gran partido tanto pilotos profesionales como otros amateurs.

¿Cómo han cambiado los coches del WTCC con las especificaciones 2014?

Mucho. No solo por la potencia, que ahora está en los 400 caballos, sino también por la aerodinámica. Los WTCC de ahora son coches mucho más rápidos y con una gran carga aerodinámica, y deben ser pilotados empleando al máximo ese factor. El del TCR es mucho más sencillo, pero tanto por capacidad de frenada como por su velocidad de entrada en curva, nuestros puntos fuertes, se parece algo.

¿Qué balance puedes hacer de tu temporada?

A falta de la última cita (N.d.r.: se celebró el pasado fin de semana, días después de este encuentro), creo que estamos en el buen camino. Aún nos encontramos detrás de los Citroën, pero cada vez estamos más cerca. Para este año introdujimos muchísimas mejoras en el coche, y para la próxima temporada vamos a contar con un vehículo totalmente renovado. Vamos a emplear todas las posibilidades que nos ofrece la homologación, incluidos los jokers, y creo que vamos a estar a la altura. El Civic WTCC de 2016 tendrá el máximo de evoluciones. Será igual por fuera, pero por dentro será totalmente diferente. Personalmente he conseguido tres victorias -lástima de la exclusión de Tailandia-, y creo que las prestaciones están ahí. Tenemos que mejorar en calificación, el motor y el chasis en concreto. Lo sabemos y estamos trabajando en ello.

¿Qué tiene el WTCC que no acaba de despegar?

En primer lugar, es un certamen muy joven. Yo llevo en él nueve años y tiene una historia de pocas temporadas más, muy lejos de los 60 años de la F1 y la tradición de los prototipos y los GT o el WRC. Desafortunadamente, los constructores van y vienen a su antojo, con su propio calendario. Ahora llega Volvo, que es estupendo, pero Citroën ha anunciado que ya no estará en 2017. Los últimos cambios reglamentarios han hecho que en algunos momentos hubiera pilotos dispuestos a competir, pero no había coches disponibles.

"Los WTCC de ahora son coches mucho más rápidos y con una gran carga aerodinámica, y deben ser pilotados empleando al máximo ese factor"



probar el bacquet de la derecha del Civic del TCR. Fue junto a Tiago Monteiro. Curiosamente, el piloto luso, vencedor de varias carreras del WTCC esta temporada, conducía por vez primera este vehículo. La pista estaba aún mojada y por lo tanto una primera vuelta a los 2,8 kilómetros de recorrido del Circuito Tazio Nuvolari le sirvió para tomar las medidas de este coche. Muy fácil de conducir, según me comentó al término de estas vueltas de toma de contacto, para Monteiro el coche del TCR es un excelente vehículo de competición para este certamen. Se trata de un coche con unas buenas prestaciones, con una relación precio/competitividad realmente muy lograda. Rodar de copiloto sobre el trazado ubicado en la localidad de Cervesina, en la provincia de Pavia, fue una buena experiencia. Hacía tiempo que no ro-

La unidad empleada en este acto promocional era el chasis número 7 de los construidos en las instalaciones de JAS en Arluno, en la provincia de Milán

daba en un coche de circuitos, y la verdad es que ver cómo conducía Tiago resultó emocionante. Como digo, la pista estaba mojada y hubo que esperar un poquito para poner los neumáticos en temperatura. Una vez este punto estuvo bajo control, el Civic se tragaba las curvas de esta revirada pista con gran agilidad: había pérdidas de tracción lógicas para el estado del asfalto, pero el autoblocante del Civic y las buenas artes del portugués las limitaban al máximo.

Como siempre, la contundente capacidad de frenada sorprendía más que la propia potencia del Civic, algo lógico si tenemos en cuenta que la potencia ofrecida es similar a la del coche de serie, un modelo que tuvo la oportunidad de probar, minutos antes, con el mismísimo Tarquini como instructor. Lógicamente más ligero, preciso y rápido, el Civic del TCR es un perfecto coche de carreras nacido de un gran vehículo de calle. Algo lógico. <



Frenos AP de 6 pistones delante, llantas OZ de 18 pulgadas y neumáticos Michelin.



El volante cuenta con las levas del cambio en su parte trasera y con los mandos de dirección, luces, etc., en su frontal.



La consola central dispone de varios mandos, entre ellos el arranque y el regulador de frenada.



Gabriele Tarquini (izquierda) y Tiago Monteiro nos mostraron de arriba abajo todos los detalles del nuevo Civic del TCR.



Como buen coche de circuitos, cuenta con gatos hidráulicos. En la foto, la toma de aire para activarlos.



El splitter frontal es similar al de la versión del Mundial de Turismos.



El arco de seguridad ofrece esta impresionante estampa en su parte posterior.



También tuvimos la oportunidad de rodar por la pista con el Civic Type R de calle con Tarquini y Monteiro de copilotos. Todo un lujo.



JAS Motorsport tiene pensado construir un total de 35 de cara a la temporada 2016.



El Honda Civic Type R TCR está hecho para que pilotos privados compitan en el nuevo certamen internacional.

Ficha técnica

MOTOR	
Emplazamiento:	delantero transversal
Nº de cilindros:	4 en línea
Cilindrada (cc):	1.998
Diámetro x carrera (mm):	86 x 86
Potencia máx. (CV/rpm):	330/6.500
Par máximo (Nm/rpm):	400/2.500
Alimentación:	inyección electrónica
Distribución:	doble árbol de levas, variable
Válvulas por cilindro:	4
TRANSMISION	
Embrague:	ceramético reforzado
Caja de cambios:	secuencial con levas en el volante de 6 velocidades desarrollada por Sadov
Tracción:	delantero, palieres reforzados y autoblocante
SUSPENSION	
Delantera:	McPherson, con amortiguadores y muelles Ohlins de 4 vías con topes hidráulicos
Trasera:	por barras de torsión. Montantes reforzados con rótulas esféricas superiores. Amortiguadores y muelles Ohlins
DIRECCION	
Tipo:	cremallera asistida eléctrica
FRENOS	
Delanteros/diám. (mm):	discos ventilados AP Racing/378, 6 pistones
Traseros/diám. (mm):	discos macizos/261, 2 pistones
RUEDAS	
Llantas:	OZ 18x10"
Neumáticos:	Michelin 27/65/18
DIMENSIONES	
Largo/ancho/alto (mm):	4.476/1.950/1.450
Batalla (mm):	2.655
PESO	
En orden de marcha (kg):	1.260
Rel. peso/potencia (kg/CV):	3,81