

SEAT LEÓN EUROCUP



Jaime Puig (director Seat Sport), un gran apasionado de la competición
Hablar con él es un verdadero placer y se nota en sus explicaciones que es un enamorado del automovilismo deportivo. Sus declaraciones son siempre razonadas y razonables.

reglamento", explica Jaime.

La comunión entre el Cup Racer y la TCR es la típica situación en la que todos ganan. La eclosión de la TCR (con un campeonato internacional y múltiples declinaciones regionales y nacionales) supone 118 de esos 130 fines de semana de carrera. "Es lo mismo que ya hace años que funciona en los rallyes. Existe un reglamento que sirve para todo el mundo y tú haces un coche que puede correr en todo el mundo". A día de hoy, los Cup Racer compiten en 22 países, nada menos, y han mostrado el camino de la categoría

TCR a otros fabricantes, como Honda, Opel e incluso Volkswagen, que ha recurrido a los conocimientos de sus camaradas de Seat Sport para crear el Golf TCR, que comparte la plataforma del León. Asimismo, la amplia difusión del coche conlleva un dinámico volumen de negocio para Seat Sport, aunque el objetivo de la empresa no sea ese. El resultado es que el departamento de carreras cumple su cometido de no ser "un centro de coste para Seat". Al contrario, "Seat Sport da unos beneficios que se reinvierten".

Y precisamente el potencial del Cup Racer ha dado lugar a la evolución 2016 del coche. De entrada, a partir de ahora el León Cup Racer viene en dos versiones, una con el ya conocido cambio de serie DSG y otra con un cambio secuencial de carreras, ambos con levas en el volante. El coche de la Eurocup, con un precio de 85.000 euros (más IVA), sigue montando el cambio DSG, mientras que para la TCR los clientes podrán escoger el tipo de cambio que quieren. "El secuencial permite afinar más las marchas, pero también es más caro", puntualiza Puig. Un sobrecoste de 25.000 euros (más IVA) que se traduce en más rendimiento, incluso teniendo en cuenta el posible lastre del BoP (equilibrio de prestaciones, que se decidirá a mediados de marzo).

La versión 2016 del coche también ha pulido otros aspectos que tal vez no se habrían tocado si el ámbito del León Cup Racer no fuera más allá de la Eurocup. Por ejemplo, el sistema de refrigeración, que en algunos de los países que visita la TCR hacia necesaria una mejora. O la aerodinámica, debido a que la peculiar línea del Honda Civic TCR lo hacía un poco más rápido que el León en las rectas. Todos los coches de la Eurocup 2014-2015 tendrán que adoptar esta nueva estética (un kit valorado en 10.000 euros). También cambian los amortiguadores, que dieron algún problema en la versión anterior del coche, y se ha trabajado mucho en la electrónica para optimizar el motor y el cambio. La especificación definitiva del Cup Racer 2016 quedó definida en un test en Portimão los días 10 y 11 de febrero, apenas unos días antes de su puesta de largo. Pero el Cup Racer no solo vale para la Eurocup y la TCR (sin olvidar el fuerte pero poco



**EL ÉXITO DE LA LEÓN EUROCUP SE BASA EN SU PLANTEAMIENTO,
CON CARRERAS ABIERTAS Y COMPETIDAS, Y EN SU TECNOLOGÍA.**

promocionado europeo de turismos, ETCC), sino también para las carreras de resistencia de la Endurance Series. Y, con el modelo 2016, ni siquiera es necesario cambiar el depósito, porque el nuevo Cup Racer ya monta un depósito de seguridad FIA FT3 de 100 litros (obligatorio a partir de 2017), que es la carga máxima de repostaje permitida. Ya puestos, *“daba igual hacer uno de seguridad de 60 litros o de 100. Para la Eurocup es demasiado, pero da lo mismo. Es un depósito de carreras y permite apurar mucho más la gasolina. Con el depósito de serie había que correr con un mínimo de entre 5 y 8 litros para paliar los trasvases y las fuerzas laterales. En cambio, con un depósito de carreras puedes rodar con menos de un litro”*, explica Puig.

El León Cup Racer, pues, debe su éxito a lo acertado de su planteamiento y tecnología. Y, por ende, la Eurocup también. *“Las copas de*



Seat Sport, algo más que asistencia a los clientes

Jaime Puig asiste a todas las carreras, no solo de la León Eurocup, sino también del TCR, y está siempre al servicio de los equipos y pilotos, a los que intenta ayudar personalmente.