

# PLURIEMPLEO

El Córdoba WRC abandonaba el Mundial de Rallyes a finales del año 2000 pero su carrera deportiva no acababa ahí. Una de sus últimas conquistas fue la de imponerse en el IRSI (Ice Race Series Internacional).

▲ JAMN COLLIN ■ FACHECO/MACIAS



El Córdoba utilizado en el hielo es básicamente un WRC, si bien cuenta con algunas modificaciones y algunas mejoras. Así, por ejemplo el motor está potenciado de 300 a 340 CV, lo que se consigue gracias a la eliminación de la brida de admisión, ligeros retoques en la gestión electrónica y un radiador de agua más grande, dado que en este campeonato no se alcanza velocidades muy altas.

Las suspensiones también han adaptado al medio y además de proporcionar una superior altura —en los circuitos de hielo se forman a veces grandes roderas—, también cuentan con unos reglajes bastante suaves ya que, como se puede imaginar, en este medio los apoyos no son muy fuertes y lógicamente también recibe unos neumáticos específicos para esta especialidad que, como se puede observar, son particularmente estrechos. Los frenos que monta esta unidad son más pequeños, ya que en este terreno no

tienen tanto trabajo y lo que conviene es que cojan temperatura lo antes posible.

Por su parte la carrocería está bastante aligerada, mientras que el alerón posterior es de mayores para aumentar la carga aerodinámica.

En lo referente a las transmisiones, el reglamento de este certamen obligaba a bloquear el diferencial central, mientras que los diferenciales delantero y trasero son en este caso de tipo mecánico.



CON MUY POCAS MODIFICACIONES EL CÓRDOBA WRC SE ADAPTÓ MUY BIEN A LAS CARRERAS SOBRE HIELO.

Se construyeron dos unidades del Córdoba IRSI cuyo mantenimiento corría a cargo del equipo francés Tecno DiC y la que ilustra estas páginas es concretamente la que consiguió en 2002 el Campeonato de marcas y pilotos con Gran Manó Zenere al volante.

El asfalto no es precisamente el medio más adecuado para pilotar tan singular aparato, pero sirve para apreciar las diferencias con respecto a la versión de rallyes. Lo primero que llama la atención es que el motor ofrece una respuesta muy distinta.

Tiene menos bajos, pero se estira más en alta y la mayor potencia también se deja sentir. Sorprende asimismo su mayor altura y que las suspensiones son mucho más suaves, lo que provoca que en las curvas se acueste casi como un 2CV. Eso sí, sus reacciones son suaves, muy predecibles y la trasera se insinúa con mucha facilidad, lo que permite llevarlo de lado con gran facilidad. Es lo habitual en estas carreras y no es de extrañar, por tanto, que en la ventanilla de la puerta del piloto se haya instalado un limpia-parabrisas. ➤