



COLECCIONA LOS MÁS GRANDES COCHES DE
RALLY

Toyota Celica Turbo 4WD (ST185) - 1994 - D. Auriol 

Escala 1/18





NUESTRO COCHE

TOYOTA CELICA TURBO 4WD

El mejor de la saga

En 1992 Toyota presentó la segunda generación del Celica de Grupo A, llamada Turbo 4WD. Pese a los notables problemas de puesta a punto que sufrió al inicio, este coche consiguió dos títulos de Constructores y tres de Pilotos entre 1992 y 1994, siendo el más laureado de la saga Celica.

La nueva generación del Toyota Celica, nacida en 1992, se debió al cambio del modelo de serie. El equipo de rallies se encontró con los mismos problemas que ofrecía el GT-4 precedente, puesto que su línea cupé, con un capó largo y un habitáculo retrasado y bajo, no era la mejor característica para la competición. Los cambios afectaron desde la carrocería a las suspensiones, el motor y la transmisión, lo que llevó al equipo a crear un coche nuevo en lugar de evolucionar el que ya estaba compitiendo. De todas maneras, esta vez los ingenieros de la marca tuvieron en cuenta algunas de las necesidades del equipo de rallies al diseñar el modelo de serie. Las suspensiones, por ejemplo, tenían unos recorridos de rueda superiores a los del Celica GT-4, que permitían así una mejor adaptación a las pruebas disputadas en terrenos rotos como el Acrópolis o el Safari.

El motor era un bloque de 4 cilindros y 2 litros turboalimentado montado en posición transversal. Los ingenieros del equipo lo modificaron con el fin de ganar potencia a altas revoluciones. Sin embargo, esto acarrió problemas con la transmisión: la caja de cambios X-Trac de 6 relaciones no soportaba la fuerza del propulsor y, en ocasiones, se rompía, lo que complicó la puesta a punto del coche.

REFRIGERACIÓN SOLUCIONADA

Otro de los problemas del Celica GT-4 era la dificultad que planteaba a la hora de refrigerar la mecánica. Los diseñadores del nuevo coche de serie tuvieron en cuenta este aspecto y dibujaron un frontal menos afilado y con más superficie en la que situar las necesarias tomas de aire, entre ellas una específica para el *intercooler* encima del capó.

El Celica Turbo 4WD fue el Toyota de Grupo A con un palmarés más notable. Carlos Sainz, Juha Kankkunen y Didier Auriol (en la imagen) ganaron el título de Pilotos de 1992, 1993 y 1994, respectivamente, y la marca se hizo con el de Constructores esos dos últimos años.



TOYOTA CELICA TURBO 4WD

Durante las pruebas de desarrollo, el coche demostró ser más rápido que su antecesor, pero también tenía un comportamiento más nervioso, lo que lo hacía más difícil de conducir. El debut del coche en los rallies coincidió, además, con la llegada de la última evolución del Lancia Delta, el HF Integrale, un coche con una excelente puesta a punto que dominó a los Toyota en las primeras carreras del año.

El equipo trabajó a destajo, con Carlos Sainz como piloto de pruebas. Después de poner a punto la suspensión para las carreras de asfalto, el español propuso fijar el reparto de par entre ambos ejes al 50% bloqueando el diferencial central mecánico. Dicha solución corrigió los problemas de comportamiento del coche, más estable que antes ya que el reparto del par no cambiaba de manera brusca, pero incrementó el subviraje. El coche se volvió más dócil y más fácil de conducir, pero también más torpe en las curvas. Pese a ello, Sainz ganó el Safari y, después, aprovechó la generosa potencia del motor para imponerse también en Nueva Zelanda, lo que le permitió mantenerse entre los aspirantes al título. El final de temporada de Sainz fue sensacional. Con un coche más equilibrado y muy fiable, ganó el Rally Catalunya

y luego derrotó a los Lancia en el RAC. Gracias a todo ello, se proclamó campeón del mundo en 1992 al superar a Juha Kankkunen y a un Didier Auriol que, pese a sus seis triunfos ese año —un récord histórico en el certamen—, no pasó del tercer puesto en el Campeonato.

DOS DOBLETES INAPELABLES

Pese a sus defectos, el Celica Turbo 4WD era un muy buen coche. La potencia de su motor, la progresividad en la entrega de la misma y unas suspensiones muy eficaces le permitieron dominar las temporadas de 1993 y 1994 una vez sustituido el diferencial central mecánico por otro, activo y más eficaz, que matizó la tendencia subviradora.

En 1993 el Celica ganó de nuevo el Mundial de pilotos con Juha Kankkunen, pero además logró el primer título de Marcas conquistado por una firma japonesa. El año siguiente, repitió título mundial tras derrotar a los Subaru Impreza del equipo Prodrive, cada vez más peligrosos. El de Pilotos se lo llevó esa temporada Didier Auriol, que completó así el pleno del equipo.

En 1992 el Celica mantuvo una decoración blanca y roja que, en 1993, cambió a la blanca con detalles en rojo y verde al convertirse Castrol en el principal patrocinador del equipo.

Esta unidad del Celica Turbo 4WD está preparada para afrontar el Rally Safari de Kenia. En esa prueba era necesario contar con barras de protección delanteras, faros suplementarios, toma de aire elevada y una segunda rueda de recambio.

✓ Referencia al equipo TTE (Toyota Team Europe) en el retrovisor

✓ Logotipo de la firma de aceites lubricantes Castrol, patrocinador principal del equipo

✓ Espacio para la publicidad de una empresa tabaquera que se repite en la puerta, solo en algunos rallies

✓ Nombres de los pilotos en la aleta delantera

✓ Logotipos de los fabricantes de las llantas y los neumáticos: OZ Wheels y Michelin





- 1 Toma de ventilación del habitáculo con la bandera del país del piloto
- 2 Retrovisores aerodinámicos integrados en la carrocería
- 3 Faros principales retráctiles
- 4 Matrícula en formato pequeño para no interferir en la refrigeración de la mecánica
- 5 Toma forzada de aire para el intercooler

- 6 Rueda de recambio exterior utilizada solo para el Rally Safari
- 7 Alerón trasero idéntico al del coche de serie
- 8 Faldas guardabarros para las carreras sobre tierra
- 9 Ganchos de remolcado, uno en cada lado
- 10 Cierres del capó trasero

Pese a ser menos eficaz en las pruebas sobre tierra que el Subaru Impreza e inferior al Ford Escort RS Cosworth en los rallies de asfalto, dos de sus grandes rivales, el Celica Turbo 4WD acumuló el mejor palmarés de todos los Toyota de rallies: consiguió ganar en todas las superficies del Campeonato, desde el asfalto de Córcega y el Catalunya

FICHA TÉCNICA

Año: 1992-1994

Nº cilindros: 4 en línea

Cilindrada: 1.998 cm³

Diámetro x carrera: 86 x 86 mm

Distribución: Doble árbol de levas.
16 válvulas

Alimentación: Inyección electrónica y turbo

Potencia máxima: 300 CV a 5.600 rppm

Par máximo: 460 Nm a 4.400 rpm

Aceleración 0-100 km/h: 5,7 s

Transmisión: A las cuatro ruedas

Embrague: Bidisco de acero

Caja de cambios: Secuencial X-Trac de 6 velocidades

Suspensión: Delantera y trasera McPherson

Dirección: De cremallera hidráulica

Frenos: Discos ventilados de acero

Ruedas: Llantas 7,6 x 16" (asfalto) o 7 x 15" (tierra)

Peso en vacío: 1.120 kg

Longitud: 4,410 m

Anchura: 1,745 m

Distancia entre ejes: 2,545 m

Depósito: 80 l

Combustible: Gasolina

✓ Logotipos de Toyota y Castrol en el lateral

✓ Colores rojo y verde de Castrol

✓ Logotipos de patrocinadores técnicos en la puerta

hasta la nieve de Suecia pasando por el barro del Safari o la tierra de Argentina, Nueva Zelanda, Finlandia, Australia o Gran Bretaña.

A mediados de 1994, Kankkunen hizo debutar la tercera versión del Celica de Grupo A, el GT-4 (ST205), de nuevo con una carrocería diferente pero con la misma mecánica. No obstante, en las últimas carreras de la temporada, Didier Auriol prefirió seguir utilizando el Turbo 4WD para no luchar por el título de Campeón del Mundo con un modelo nuevo, menos fiable.

El Celica Turbo 4WD fue «jubilado» definitivamente por el equipo oficial en 1995, aunque siguió ganando carreras en manos de numerosos pilotos privados. Uno de ellos, el italiano Enrico Bertone, se proclamó Campeón de Europa en 1995 al volante de una unidad exoficial ♦

DIDIER AURIOL

Por fin campeón

Desde su fichaje por Lancia en 1989, Didier Auriol persiguió el título con ahínco. En 1991, 1992 y 1993 estuvo entre los candidatos al triunfo, pero se quedó siempre a las puertas de conseguirlo. Finalmente, en 1994 y al volante de un Toyota Celica, se convirtió en el primer francés en lograr coronarse campeón mundial de rallies.

Después de tres terceras posiciones consecutivas en los campeonatos de 1991, 1992 y 1993, la temporada de 1994 tenía que ser la de Didier Auriol, con un Toyota Celica Turbo 4WD perfectamente puesto a punto. Para conseguirlo, el francés necesitaba recurrir a la regularidad que le había faltado hasta entonces, y más en una temporada en la que el Campeonato del Mundo se redujo a solo diez pruebas puntuables. Cada cero acumulado equivalía a perder opciones de cara al título y el aspirante empezó la temporada precisamente con esa puntuación. En una de sus pruebas favoritas, el Rally de Montecarlo, Auriol se colocó líder en la tercera especial, pero, en el cuarto tramo, un fuerte accidente acabó con sus opciones en la carrera. Además, tuvo que ver cómo su compatriota y declarado enemigo François Delecour (Ford Escort Cosworth) se imponía por delante de los dos campeones de las cuatro últimas temporadas, su compañero del equipo Toyota Juha Kankkunen y Carlos Sainz, que debutaba con un Subaru Impreza.

LAS COSAS MEJORAN

En la segunda cita, en Portugal, Auriol terminó segundo a espaldas de su compañero Kankkunen, que se situaba, así, líder del Campeonato. El abandono de Delecour y el cuarto puesto de Sainz le permitían, al menos, recuperar terreno ante los otros dos favoritos al título. Auriol entró en la pelea definitivamente en el Safari. En la siempre complicada carrera africana, sin los Ford y los Subaru, el francés quedó tercero tras su compañero Ian Duncan y el Mitsubishi del japonés Shinozuka. Además, con el abandono de Kankkunen, se colocaba tras el finlandés en la general del Campeonato. Y en casa, en el Tour de Córcega, Auriol no falló. Líder desde el primer tramo aprovechando la ausencia de Delecour (convaleciente de un accidente de tráfico), el francés ganó la carrera por delante de Sainz y de otros dos Toyota, el del italiano Andrea Aghini y el de Kankkunen, siempre incómodo en asfalto.

Auriol salió de Córcega como líder del certamen, pero fue algo efímero ya que su abandono en el Acrópolis, combinado con el primer triunfo de Carlos Sainz al volante

El Toyota de Didier Auriol con la dirección abierta (en la imagen se aprecia que ambas ruedas delanteras están orientadas en sentido opuesto). Este incidente en el RAC estuvo a punto de costarle el título de Campeón de 1994.





En su segunda temporada al volante del Toyota Celica Turbo 4 WD, Didier Auriol se mostró, desde la segunda prueba, un claro candidato al título, que finalmente consiguió no sin sufrir hasta el final.

» Con tres victorias y otros tres podios, Auriol consiguió su sueño de ser, por fin, Campeón del Mundo.

del Subaru Impreza y la tercera posición de Kankkunen, permitió a ambos superarle de nuevo. En la siguiente carrera, el Rally de Argentina, Auriol volvió a ganar mientras Sainz quedaba segundo, pero en Nueva Zelanda solo pudo ser quinto en una carrera en la que ganó el Subaru de Colin McRae. Pese a ello, Auriol volvió a retomar el liderato del Campeonato, que mantuvo en Finlandia, donde fue segundo tras el Ford Escort de Tommi Mäkinen y por delante de Sainz.

DECISIVO RAC

La victoria de Auriol en el Rally de San Remo por delante de Sainz dejó a ambos como únicos candidatos al título. El de Toyota llegó al RAC, la prueba decisiva, con un liderato cómodo (110 puntos contra 99 de Sainz). Para arrebatarle el título, el español necesitaba ganar y que el francés no pasara del quinto puesto. Si Sainz era segundo, a Auriol le bastaba con la séptima plaza. Con todo a favor, Auriol abrió la dirección en una salida de carretera y cayó fuera de los diez primeros. Sainz tenía el título a su alcance, pero el español marchaba segundo tras su compañero Colin McRae y el director del equipo, David Richards, no le garantizó que pararía al joven escocés en caso de que necesitara la victoria. Sainz, nervioso, se enzarzó en un duelo con McRae, decidido a ser el primer británico en ganar en casa desde 1976, y acabó saliéndose de la carretera. Auriol pudo respirar tranquilo y sumar, por fin, el título mundial a su palmarés ♦

BIOGRAFÍA



Nacimiento: 18 de agosto de 1958 en Montpellier (Francia).

La reducción de pruebas puntuables en 1994 a solo diez y la igualdad entre los equipos Toyota, Mitsubishi, Ford y Subaru propició que no hubiera récords de victorias ese año y que en esas diez carreras se registraran siete ganadores distintos. Solo Didier Auriol y Colin McRae fueron capaces de ganar en más de una ocasión: el francés se impuso en los rallies de Córcega, Argentina y San Remo, y además, logró subir al podio en Portugal (detrás de su compañero Kankkunen), Finlandia (batido únicamente por el Ford Escort de Tommi Mäkinen) y el Safari, donde consiguió una valiosa tercera posición.

PALMARÉS 1994

Rally	Posición	Tramos ganados	Puntos	Posición Cto	Ganador
Montecarlo	Ab.	1 de 22	0	-	Delecour
Portugal	2º	10 de 36	15	5º	Kankkunen
Safari	3º	*	12	2º	Duncan
Córcega	1º	2 de 33	20	1º	Auriol
Acrópolis	Ab.	12 de 23	0	3º	Sainz
Argentina	1º	12 de 29	20	2º	Auriol
Nueva Zelanda	5º	4 de 30	8	1º	McRae
Finlandia	2º	12 de 35	15	1º	Mäkinen
San Remo	1º	3 de 26	20	1º	Auriol
Gran Bretaña	6º	1 de 29	6	1º	McRae

* En el Safari no existían tramos cronometrados sino sectores a tiempo impartido

LOS COCHES DE LAS COPAS DE PROMOCIÓN

La escuela de los rallies

Una copa de promoción es un campeonato en el que todos los pilotos compiten en igualdad de condiciones, pues lo hacen al volante de un mismo tipo de vehículo, con el mismo nivel de preparación y con los mismos neumáticos. Estas pruebas se desarrollan en certámenes regionales, nacionales e incluso en el Campeonato del Mundo.

Las copas de promoción, o copas monomarca, son el primer escalón para todos aquellos pilotos que desean empezar a correr en la especialidad de rallies. Se trata de certámenes, organizados por las propias marcas de coches o por alguna entidad de fomento del deporte automovilístico, que se integran en el calendario de campeonatos regionales o nacionales. Cuentan con un reglamento propio que pretende igualar al máximo las posibilidades de todos los participantes.

El organizador designa tanto el modelo de vehículo que se utilizará como el grado de preparación que puede tener. Hace algunas décadas, cada piloto tenía libertad para preparar su coche de acuerdo con el reglamento técnico específico. No obstante, en los últimos años, y para evitar que se cometan fraudes en la preparación, las propias marcas construyen, homologan y comercializan un kit de preparación que el participante debe montar en el coche o bien suministra este último ya listo para correr.

Algunas marcas, para asegurar la máxima igualdad, llegan incluso a sortear las centralitas electrónicas de gestión de los motores entre los participantes. Esta práctica pretende reducir al mínimo las posibilidades de que los equipos participantes modifiquen el vehículo por su cuenta. El reglamento indica siempre el número máximo y el tipo de neumáticos que cada participante puede utilizar en cada prueba. Estos suelen ser de calle para contener los gastos y que puedan emplearse en más de una carrera.



Un Clio Renault Sport participante en la copa monomarca que la firma francesa organiza dentro del Campeonato de Francia de rallies.



▲ Los Ford Fiesta R2T del Campeonato del Mundo Junior, la copa de promoción para pilotos menores de 29 años, están gestionados por el equipo M-Sport, que los alquila a los participantes.



▲ Las copas de promoción suelen disputarse con vehículos muy económicos. En España, por ejemplo, existe una organizada por Dacia con el modelo Sandero, uno de los coches más económicos del mercado.

Igualar al máximo a todos los participantes permite que el pilotaje sea lo que dicte las diferencias entre los pilotos. Por otro lado, la imposibilidad de preparar los coches reduce al mínimo el presupuesto necesario, de manera que estos certámenes acaban siendo los más asequibles para los pilotos jóvenes que se inician en la especialidad.

AYUDAS Y PREMIOS

Con el propósito de lograr un buen número de participantes, las marcas organizadoras apoyan a los pilotos con ciertas ayudas económicas.

A los descuentos concedidos para la compra del coche y de recambios se añaden habitualmente primas de salida, las cuales permiten pagar la inscripción y algunos gastos, así como generosos premios en metálico en función del resultado de la prueba. Algunos promotores alquilan los coches a los pilotos con un precio cerrado por carrera. En determinados certámenes, la marca organizadora ayuda al ganador final del campeonato prestándole su apoyo para montar un programa más ambicioso en la temporada siguiente con un modelo de la misma marca,

PLATAFORMA DE PROMOCIÓN

La categoría Junior WRC del Campeonato del Mundo es el último escalón en las fórmulas de promoción. Este certamen, abierto a pilotos menores de 29 años, se disputa con un mismo tipo de vehículo. En la edición de 2017 los vehículos son Ford Fiesta R2T de tracción delantera con motor turbo de 1,0 litros y 180 CV y neumáticos monotipo del fabricante DMACK. Este campeonato cuenta con seis pruebas puntuables, todas disputadas en Europa para abaratar costes logísticos (Francia, Italia, Polonia, Finlandia, Alemania y España). Los pilotos que sumen más puntos en cada grupo de dos rallies participarán gratuitamente, en 2018, en dos carreras del Campeonato del Mundo con un Ford Fiesta R5, mientras que el ganador del certamen ganará otra participación extra.

» Las fórmulas de promoción son la manera más económica de iniciarse en los rallies.

e incluso integrándolo en un equipo oficial que dispute un certamen nacional.

Aunque estas copas se disputan con coches de serie, pequeños, baratos, fáciles de mantener y con un grado de preparación limitado para que resulten lo más económicos posible, los vehículos tienen que cumplir todas y cada una de las normativas de seguridad específicas para los rallies. Por ejemplo, deben contar con barras antivuelco, asientos de competición, arneses de cinco puntos y extintores homologados. Asimismo, aquellos que compiten en estas copas de promoción deben «uniformarse» con cascos, monos y ropa ignífuga homologada como cualquier otro piloto.

Marcas como Renault, Peugeot o Ford han destacado por su apoyo a los jóvenes valores mediante campeonatos monomarca en diferentes países europeos. De hecho, la mayoría de los grandes pilotos del Campeonato del Mundo empezaron disputando alguna de estas fórmulas de promoción en sus países de origen, ya fuera a nivel regional o nacional ♦



A TODO GAS



TOUR DE CÓRCEGA

La primera de Auriol

Gran favorito para la victoria en ausencia de François Delecour, uno de sus rivales, Didier Auriol sumó en Córcega la primera de las tres victorias que lograría en 1994. El francés dominó desde el inicio y cimentó un sólido triunfo al ganar las ocho primeras pruebas cronometradas.

Didier Auriol ganó las ocho primeras pruebas cronometradas del Tour de Córcega de 1994, es decir, todas las de la primera etapa, que sumaban un total de 177,27 km. Lógicamente, el francés llegó líder al final de esa primera etapa y, a partir de entonces, desde su cómoda ventaja, pudo dedicarse a controlar a sus rivales sin arriesgar en exceso. En la segunda etapa, Carlos Sainz (Subaru Impreza) ganó las dos primeras cronometradas, pero, por si había alguna duda del dominio de Auriol, el piloto de Toyota se impuso en las tres siguientes. Sainz no dejó de intentar acercarse a Auriol y, en lo que quedaba de segunda etapa y al inicio de la tercera, recortó tiempo al líder. No obstante, a cuatro tramos para el final, Auriol volvió a pisar el acelerador y ganó otras tres cronometradas, con lo que su rival se rindió definitivamente. Auriol ganó la carrera con algo más de un minuto de ventaja sobre Sainz y con más de dos sobre los otros dos Toyota oficiales, el del italiano Andrea Aghini y el del finlandés Juha Kankkunen ♦

