Abarth 124 rally 2019. El Spider con el emblema del Escorpión se ha renovado para seguir defendiendo su posición de liderazgo en el rally

* ***El Spider con el emblema del Escorpión se ha renovado, implementando la experiencia adquirida durante las dos primeras temporadas de carreras y el trabajo continuo de desarrollo del equipo Abarth.***
* ***Se han recorrido más de 5000 kilómetros de pruebas para mejorar las prestaciones y la maniobrabilidad, y hacer que el coche sea aún más fácil de ajustar.***

**Alcalá de Henares, 11 de marzo de 2019.-** Muchos aspectos del Abarth 124 rally 2019 se han abordado con el objetivo de mejorar el tiempo por kilómetro en las etapas especiales. Los ingenieros de Abarth han logrado este objetivo mediante actuaciones específicas en los principales componentes mecánicos y también en la electrónica del motor, la caja de cambios y la transmisión, y la configuración.

Se ha recopilado una gran cantidad de datos durante las dos primeras temporadas de carreras del 124 rally, además de experiencia práctica sobre el terreno. El continuo trabajo de desarrollo llevado a cabo por el equipo de ingeniería de Abarth y también la contribución del piloto de pruebas Alex Fiorio han complementado la experiencia de estos dos años de carreras. Se han cronometrado otros 5000 kilómetros de pruebas simuladas, además de la distancia recorrida en los rallies reales, utilizando los mismos trazados donde se llevan a cabo muchas de las exigentes etapas especiales.

El objetivo ha sido proporcionar a los clientes un coche de carreras con mejores prestaciones, que fuera más sencillo de ajustar y, al mismo tiempo, más fácil de conducir, perfecto tanto para pilotos profesionales como para pilotos aficionados, que en el Spider buscan el típico placer de conducción de los coches con tracción trasera para rallies, además de las mejores prestaciones.

Las principales intervenciones se han llevado a cabo en las siguientes áreas:

**Motor** - Lo principal ha sido mejorar el suministro por medio de actuaciones específicas para hacer que la curva de par fuera más lineal. La curva de par es hoy más completa a cualquier número de revoluciones por minuto, particularmente cuando se necesita potencia a bajas velocidades, lo cual es típico, por ejemplo, al salir de curvas cerradas a bajas revoluciones, mientras que la conducción es más efectiva y simple, lo que permite a los pilotos no profesionales dar lo mejor de sí mismos. La mejora en el suministro de potencia es el resultado de una calibración cuidadosa que favorece la suavidad y la rápida respuesta del acelerador.

**Transmisión** - El departamento de transmisión se ha centrado en el diferencial, con una nueva calibración de bloqueo y cuatro mapas en el sistema de control de tracción (Alto/Medio/Bajo Agarre, Mojado), que el piloto puede seleccionar rápidamente en el volante y que ajusta el suministro de par motor para maximizarlo según las condiciones de agarre. De esta manera, el conductor puede intervenir rápidamente según sus necesidades variando la respuesta del vehículo en función de las condiciones cambiantes de agarre de forma rápida y precisa, en cualquier superficie.

**Caja de cambio** - La caja de cambios también se ha diseñado para mejorar la maniobrabilidad y la velocidad de cambio de marcha. En particular, se ha ajustado el actuador neumático para permitir un acoplamiento más rápido en aceleración y un cambio descendente más suave y calibrado para evitar el bloqueo del eje trasero.

Sin embargo, el bloqueo de las ruedas traseras, típico de la conducción en rally, es posible mediante el uso del freno de mano, que es aún más efectivo como resultado del desembragado optimizado de la transmisión y su posterior engranado calibrado en tracción para una salida más rápida.

**Configuración** - Tener una buena sensación con el vehículo y poder ajustar la configuración es crucial para los pilotos. Por esta razón, Abarth ha trabajado en todos los componentes, mejorando el agarre en asfalto y proporcionando un kit para su uso en pistas de tierra.

También se ha revisado el efecto *antidive*. El automóvil ahora tiene un efecto de cabeceo positivo al frenar, lo que proporciona una mejor sensación al conductor y facilita el frenado progresivo al mismo tiempo que mejora las curvas. Todos los aspectos específicos se han desarrollado aún más para lograr un resultado global óptimo, que los conductores también pueden personalizar para adaptarse a su propio estilo de conducción y al tipo de trazado.

Kit de tierra - El trabajo de desarrollo también se ha centrado en la configuración del vehículo para pistas de tierra al crear un kit especial que incluye todos los componentes necesarios para enfrentarse a este tipo de superficie. Ahora se encuentra disponible un kit de tierra específico que incluye una altura libre al suelo aumentada en 40 mm, con el consiguiente aumento del recorrido de la suspensión, necesario para mantener un contacto constante de los neumáticos incluso con las superficies más accidentadas y para una mejor tracción y agarre en tierra. El kit de tierra también incluye discos de freno compatibles con llantas de aleación específicas de 15 pulgadas (en lugar de las llantas de 18 pulgadas que se suelen usar en asfalto) para reducir el peso no suspendido y optimizar el agarre en superficies especialmente difíciles.

Los neumáticos de asfalto y tierra son del mismo tamaño como exige la normativa de la categoría R5 (y el WRC) para poder aprovechar la amplia gama de compuestos disponibles en el mercado.

**Fiat Chrysler Automobiles Spain, S.A.**

**Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales**

**Tel.: +34 – 91.885.39.83 / 91.885.38.74**

**Email: fca@prensafcagroup.com**

**Para más información, por favor, visite la web de prensa de FCA en www.fiatpress.es**