

CMT, un líder europeo en desarrollo de motores de combustión interna

Integrada en la Universidad Politécnica de Valencia, factura 3,6 millones al año por sus trabajos

SERGIO PICCIONE / Valencia

Es posible que las KTM de la escudería de Jorge Martínez Aspar se conviertan en las máquinas a batir en el Campeonato de Moto3. Una buena parte del éxito se deberá a los pilotos y al equipo. Pero algo tendrán que compartir con el grupo de ingenieros de Motores Térmicos (CMT) de la Universidad Politécnica de Valencia que dirige Francisco Payri.

Que también este año Aspar haya pedido ayuda a CMT para potenciar sus motos es la parte más anecdótica del trabajo de este grupo de técnicos agrupados alrededor de una cátedra universitaria, que se está convirtiendo en unos de los centros de desarrollo más importantes de Europa, a juzgar por los encargos que está recibiendo.

Los beneficios que obtienen de estos trabajos —una media de 3,6 millones de euros en los últimos seis años— están permitiendo mantener la actividad y cubrir, en buena parte, las inversiones necesarias para poder contar con un equipamiento puntero, hoy valorado en 19 millones de euros, necesario para poder realizar esos trabajos. Hay que añadir que algunos de los laboratorios y equipamientos son fruto de la creatividad de los propios miembros de CMT.

En su configuración actual, en CMT, activa desde 1979, trabajan 187 personas de las que 45 son profesores y otros tantos, investigadores contratados. El número de estudiantes realizando prácticas es de 65.

Especialistas en motores

CMT está especializada en sistemas de combustión, de inyección, respiración del motor, emisiones contaminantes, combustibles y lubricantes, sistemas de control del motor, ruidos y gestión térmica.

Para poder llevar a cabo los trabajos que les encargan disponen de 14 celdas de prueba de motores y otros 23 laboratorios para trabajos específicos, entre los cuales una cámara

anechoica, en la que se pueden analizar ruidos sin interferencias externas. Un equipamiento comparable, sino superior, al de los centros técnicos de los fabricantes y algunas empresas de ingeniería de motores.

CMT-Motores Térmicos tiene 40 proyectos en marcha. Los primeros encargos le llegaron de las compañías francesas, pero muy asentadas en España, Renault y PSA Peugeot-Citroën. En las actualidad, su colaboración se ha ampliado a 28 empresas entre las cuales, además de las mencionadas PSA Peugeot-Citroën, Renault y su asociada Nissan, están, Ford, Jaguar-Land Rover, Fiat-Iveco, General Motors, BMW Austria, Aprilia, Piaggio-Derbi, Cummins, Arvin-Meritor, Nagares, Faurecia, General Electric, Repsol, Valeo, etcétera. Lo curioso es que también encargan trabajos a CMT centros de estudios técnicos como AVL, Idiada o la especialista británi-



Francisco Payri. / E.M.

ca en motores Ricardo, de los que CMT podría ser perfectamente una competidora.

En estos momentos, CMT está muy centrada en el desarrollo de motores bicilíndricos diésel para Renault que, como otros fabricantes

busca el *downsizing* (reducción de tamaño). Para Jaguar-Land Rover sus esfuerzos se están centrando en el desarrollo de nuevos sistemas de sobrealimentación para su nueva gama de motores. En combustibles, han trabajado sobre el biodiésel para Bionor y, en la actualidad, sobre sistemas de análisis de averías a través de los lubricantes, para Repsol.

Desde comienzos de la década de los 90, ha participado en 20 proyectos para la Unión Europea. En la actualidad está involucrada o acaba de terminar su participación en otros cinco. CMT también trabaja para empresas nacionales como son Renfe o la EMT de Valencia, y participa en proyectos nacionales entre los cuales está el Prometeo, para desarrollar nuevos sistemas de combustión, el Lowtecom, sobre combustión a baja temperatura, más eficiente, o Hirefire, para mejorar la refrigeración de motores sobrealimentados.