

Opel Astra TCR descobre Estoril

EXCLUSIVO

**auto
hoje**

A Opel está fortemente empenhada em que o seu **novos Astra TCR seja um carro competitivo** e por isso esteve uma semana no Autódromo do Estoril a testar tudo e mais alguma coisa.

Os pilotos e equipas portuguesas que já se mostraram interessados no novo Opel Astra muito gostariam de ter estado ao longo da última semana na box número 1 do Autódromo do Estoril a seguir a par e passo a evolução do carro germânico para o TCR, campeonato que vamos ter também em Portugal. Mas a equipa Kissling, responsável pela presença da Opel no campo desportivo, não abriu as portas da pista portuguesa a (quase) ninguém e, como não havia tempos de referência para avaliar a performance do carro germânico (o ano passado o TCR esteve apenas na pista do Algarve), tudo ficou um pouco na expectativa acerca do valor deste novo modelo. Ainda por cima, porque o programa de desenvolvimento sofreu vários incidentes de percurso. Não só a chuva apareceu durante os cinco dias no Estoril, como o próprio Astra teve alguns problemas mecânicos, próprios de um carro que tinha acabado de ser construído à pressa - porque o primeiro modelo que serviu de base à evolução do carro acabou por ficar destruído num acidente.

Ainda assim, a experiência de Stefan Kissling foi determinante para os primeiros dias em que o Astra esteve na pista portuguesa, porque, como nos diz o diretor da Opel Motorsport, Jörg Schrott, "ele é não só o

dono da equipa como tem muita experiência no desenvolvimento dos carros novos". Depois de Kissling "acertar" minimamente com um "set up" de suspensão para o Astra, foi a vez do espanhol Pepe Oriola tomar conta dos acontecimentos e avançar com a evolução.

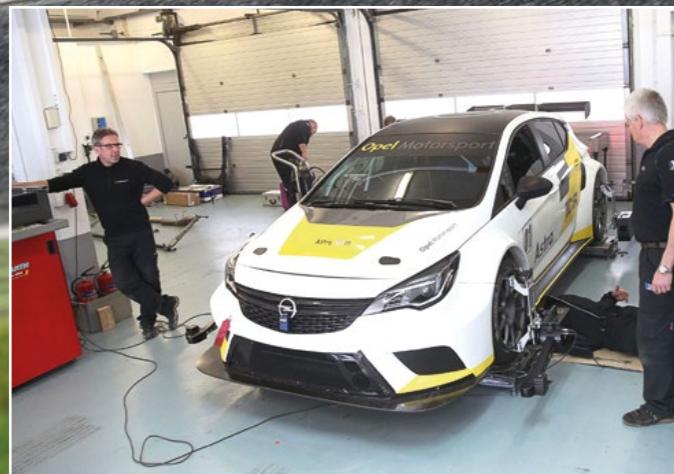
O processo está agora em fase muito acelerada, porque o objetivo da é Opel construir entre 26 e 32 carros durante este ano e ter 10 já prontos antes da época internacional começar, em abril, onde estará representada por três carros. "Mas a própria Opel pode vir a participar com mais dois carros noutros campeonatos nacionais que achar conveniente ou até mesmo em provas com outra duração que não somente as de sprint, para mostrar a grande competitividade deste carro", sublinha Jörg Schrott, esclarecendo que é intenção da Opel apoiar todos os clientes que apostem no Astra, "porque criámos um departamento com um conjunto de pessoas dedicadas exclusivamente ao TCR". E são essas pessoas que trabalham agora a "duzentos à hora", porque cada carro demora cerca de 12 semanas a ser construído. Interessante é que, apesar do tempo ser escasso, a Opel em conjunto com a Kissling manterão a sua estrutura de desenvolvimento ao longo do ano para procurar que o carro esteja sempre atual e pronto a responder com eficácia à concorrência que promete ser feroz. Porque a Opel não quer ficar atrás!

José RIBEIRO
jribeiro@motorpress.pt

JÖRG SCHROTT é o líder do departamento de competição da Opel e foi ele que explicou em exclusivo ao Autohoje todos os pormenores do Opel Astra TCR e a aposta da marca nesta disciplina.

95 000 €

A Opel Motorsport venderá os Astra sem acesso a qualquer tipo de leasing a partir do final de fevereiro. Para já, em número restrito, e depois consoante as encomendas.



De Inglaterra para o mundo... com passagem pela Alemanha

A FILOSOFIA DO TCR é que os carros sejam muito próximos das versões de série que lhes dão origem, para que o preço final seja baixo. No caso do Astra, a carroçaria vem da fábrica inglesa que a marca ali possui **e vai para as instalações do preparador Kissling, onde recebe o arco de segurança e todos os reforços ou aligeiramentos, para que o peso final se fique pelos 1200 kg.** Quanto aos elementos mecânicos, a caixa de acionamento hidráulico por patilhas no volante dos franceses da Sadev faz passar as seis velocidades por uma embraiagem de duplo disco que aproveita bem os 330 cv de potência às 6300 rpm e os 420 Nm de binário disponíveis entre as 2500 e as 4600 rpm.

Basicamente, o carro não possui grandes novidades tecnológicas, mas a Opel Motorsport garante aos clientes que adquirirem o Astra um acompanhamento nas provas, através de um departamento próprio e de um engenheiro que estará presente nos fins de semana de corridas, muito embora seja importante notar que antes do carro ser utilizado cada piloto/equipa beneficiará de um pequeno curso de formação.



Ao longo de cinco dias, a preocupação em torno deste protótipo foi o de encontrar uma boa base de trabalho para os restantes carros



Dois carros em Portugal?

À Opel Portugal não têm parado de chegar questões sobre o novo Astra. De pilotos privados a equipas recém-formadas, muitos se interessam por esta proposta germânica, mas, aparentemente, até ao momento só duas parecem assumir uma postura mais sólida - sendo que numa delas se deteta o nome de um consagrado piloto que o representante da marca não quis divulgar.



O camião-oficina que a Opel trouxe ao Estoril estava equipado com tudo o que era necessário para evoluir o Astra em termos de aderência aerodinâmica, suspensão e equilíbrio dinâmico - áreas em que os três pilotos e os mecânicos da Kissling centraram as suas atenções



Os testes tiveram especial atenção ao trem dianteiro e às forças longitudinais e laterais que o Astra sofre, o que, juntamente com a travagem e direção, afeta o bom desempenho do trem dianteiro, sobretudo, em termos de desgaste dos pneus