



Media Information

Le 10 février 2016

Essais présaison : l'Opel Astra TCR enchaîne les kilomètres

- Le développement de la compétition-client d'Opel se poursuit selon le planning
- Résultats positifs après cinq journées d'essais à Estoril au Portugal
- Livraison des premières voitures aux écuries-clientes fin février

Le programme de développement de l'Opel Astra TCR va bon train. La semaine dernière, la nouvelle berline tourisme compétition-client construite en conformité avec le règlement des épreuves du TCR (Touring Car Racer) a enchaîné les kilomètres pendant cinq journées d'essais sur le circuit d'Estoril, au Portugal. « C'était un bon test, » a assuré Jörg Schrott, Directeur d'Opel Motorsport. « Le calendrier est toujours très serré, mais nous sommes dans les temps. L'Astra TCR est fiable, et lors des derniers essais à Zandvoort et à Estoril, elle s'est aussi montrée performante. Maintenant nous travaillons sur la mise au point de détails avant que les premières voitures soient livrées à nos écuries-clientes fin février. » L'Opel Astra TCR sera présentée en première mondiale au Salon de l'Automobile de Genève (du 3 au 13 mars 2016).

Dietmar Metrich, Directeur technique d'Opel Motorsport, et l'équipe de Kissling Motorsport, partenaire de développement d'Opel, ont porté une attention toute particulière à l'architecture sophistiquée du train avant. « Sur une voiture de course développant environ 330 ch, à faire passer aux roues avant, c'est là un élément clé. Toutes les forces longitudinales et latérales d'une voiture alignée en TCR s'exercent sur les deux roues avant, ce qui veut dire qu'elles assument le freinage et la direction, mais aussi l'accélération, » explique Dietmar Metrich. « Et il ne faut pas se limiter aux chronos, il faut aussi prévoir l'usure des pneus. Donc, celui qui a une voiture avec un train avant performant a un net avantage quand la bagarre est rude. Comme le point de pivot des suspensions avant n'est pas défini dans la réglementation TCR, nous avons une certaine latitude dans la conception du train avant. »



Au cours des derniers essais, les techniciens se sont attachés à définir les réglages de base pour tirer un rendement maximal de l'Astra TCR. Une démarche dans la droite ligne du credo de Dietmar Metrich : « il est toujours plus facile de rendre une voiture de course rapide plus stable que de rendre une voiture stable plus rapide. Mais en fin de compte, il faut avoir les deux. » Ce qui est extrêmement important dans les réglages est d'obtenir un juste équilibre entre le grip mécanique offert par les roues et le châssis et le grip aérodynamique, qui est principalement créé par l'aileron arrière et le spoiler avant. C'est l'accord entre les deux qui permet d'aboutir à une voiture de course facile à conduire et dotée d'un comportement efficace. La voiture doit être aussi communicative, car les informations qu'elle donne au pilote sont aussi importantes que les chronos. En outre, la finesse des réglages est particulièrement importante pour l'efficacité du freinage. Le système de freinage de l'Astra TCR est fourni par le célèbre fabricant AP, et permet des points de freinage extrêmement tardifs. Ceci est rendu possible par le montage de disques de frein de 378 mm avec des étriers à six pistons à l'avant, et par des disques de 265 mm avec des étriers à deux pistons à l'arrière. Le pilote peut moduler la répartition du freinage depuis le cockpit.

L'Astra TCR se montre également performante sur le plan dynamique. La boîte séquentielle à 6 rapports commandée par des palettes au volant, et fournie par le spécialiste Français Sadev, offre une commande particulièrement aisée. Et le moteur quatre-cylindres deux litres turbocompressé équipé de deux arbres à cames en tête et d'une injection multipoint a déjà fait preuve de sa robustesse et de sa fiabilité dans des épreuves d'endurance. Le bloc 16 soupapes de 330 ch avec un couple maximum d'environ 420 Nm affiche aussi de jolis chiffres dans sa définition TCR. Dans ce cas, ce sont les normes fixées par le règlement, qui limitent le potentiel de performances du moteur.

Le principe fondateur dans cette série est celui de la « Balance de Performances ». Pour que chaque constructeur automobile – en dépit de l'architecture technique de sa voiture de série – puisse faire courir une voiture qui reste compétitive et ainsi mettre fin à une escalade technique trop coûteuse, le règlement a prévu un système de compensation pour équilibrer les chances. Les deux points de réglage de la « Balance de Performances » en TCR sont la puissance du moteur et le poids. Le rendement du moteur est contrôlé par son électronique ou ce que l'on appelle le « mapping ». Le règlement en TCR permet donc



d'avoir des courses entre écuries compétition-client passionnantes, mais en gardant des coûts raisonnables.

« Nous avons encore beaucoup de travail devant nous avant nos débuts en TCR, » a confirmé Jörg Schrott. « Mais j'attends avec impatience l'ouverture de la saison. Le TCR est exactement ce que veulent les écuries et les fans. De la compétition automobile pour laquelle on peut vibrer et se passionner, qui met en scène des voitures auxquelles les spectateurs peuvent s'identifier. C'est une approche qui emporte forcément l'adhésion. »

Textes et photos téléchargeables à partir du site <http://media.opel.be>.

Rédacteurs : Pour de plus amples informations, prière de s'adresser à :

*Michel Retour
Manager Communications
Tél. +32 (0)3/450 63 63
GSM +32 (0)479/98 89 75
michel.retour@opel.com*

**Opel Belgium – Communications
Prins Boudewijnlaan 24 B, B-2550 Kontich**