



Já decorre a bom ritmo o completo programa de testes que a Opel traçou para desenvolver a versão de competição do elétrico Corsa-e destinado ao inédito ADAC Opel e-Rally Cup, troféu de ralis que será disputado na Alemanha na temporada de 2020/21, numa parceria entre o automóvel clube alemão e a marca de Rüsselsheim.

A Opel construiu dois exemplares Corsa-e Rally que estão a seguir uma agenda intensa de testes de durabilidade no Centro de Testes de Dudenhofen. «Queremos que ambos os carros façam o maior número possível de quilómetros, o que nos permitirá reunir o máximo de informação numa fase inicial», explica o Diretor da Opel Motorsport, Jörg Schrott. «Não existia experiência de carros elétricos em ralis em que nos pudéssemos basear, portanto tivemos que realizar cálculos e simulações na fase mais embrionária, os quais vão sendo agora gradualmente substituídos por dados recolhidos em condições reais. Entre os múltiplos aspetos em que nos estamos a debruçar, dedicamos particular atenção à gestão de cargas e temperaturas da bateria em condições de rali, ao mesmo tempo que vamos procedendo a adaptações do 'software'. Tudo está a correr de acordo com o plano», completa Jörg Schrott.

Na segunda fase do programa de desenvolvimento, os engenheiros da Opel Motorsport vão centrar atenções nas 'performances' do Corsa-e Rally de 100 kW (136 cv) de potência. «Numa competição monomarca, é importante que todos os automóveis apresentem o mesmo nível de desempenho e, ao mesmo tempo, que as performances

permaneçam constantes sob todas as condições. Esta é a forma de assegurar oportunidades iguais para todos os concorrentes», afirma Jörg Schrott. «Também decidimos que o Corsa-e Rally deverá superar os padrões elevados do modelo da edição anterior do troféu, o Opel ADAM Cup. Embora a potência seja semelhante, o binário de 260 Nm do novo Corsa elétrico é muito mais elevado do que o do ADAM. O centro de gravidade é baixo, graças ao facto de as baterias estarem montadas no piso. A distribuição de peso também é muito boa, o que é extremamente importante para obter um automóvel de competição ágil. Agora precisamos de chegar às melhores afinações de chassis. Em janeiro vamos começar testes em troços de estrada reais.»

Uma vez concluído o programa de desenvolvimento do Corsa-e Rally, a Opel construirá uma unidade-referência que servirá de padrão para as unidades a produzir para equipas clientes. A marca prevê construir 20 exemplares para a temporada 2020/21, dos quais 15 serão entregues no verão, a tempo da primeira prova de teste, a realizar no mês de julho.

Diferentes modos de funcionamento para troços e ligações

O Corsa-e Rally possui o mesmo tipo de bateria do automóvel de série. Com 50 kWh de capacidade, este acumulador permite obter autonomia de 337 km de acordo com a norma WLTP. Com o objetivo de otimizar a autonomia em prova, a gestão eletrónica do sistema de motorização permite optar entre três modos de funcionamento diferentes. No 'Modo Competição', o sistema debita a máxima potência e o máximo binário. Uma vez que os automóveis elétricos entregam binário máximo instantâneo, o 'Modo Chuva' modela a curva de binário para melhorar a tração em pisos escorregadios. Nas ligações entre provas especiais de classificação, as equipas deverão seleccionar o 'Modo Eco' de poupança de energia.

{gallery}2019/DEZEMBRO2019/corsa{/gallery}