

Portugueses “descobrem” TCR... na Bélgica

Estes pilotos portugueses são “engraçados”. Em maio, quando o novo campeonato de carros de Turismo TCR passou por Portimão não lhe ligaram nenhuma, até fizeram vista “grossa”. Agora foram à Bélgica ver como é e o Autohoje esteve lá para contar tudo.

Em maio, quando o novo campeonato de Turismo TCR visitou o Autódromo do Algarve, o Autohoje foi até Portimão ver como estava a nascer esta competição adaptada à realidade económica mundial. Carros com um teto máximo de 100 mil euros de custo e baixa manutenção eram, e continuam a ser, a fórmula ideal para os dias que correm. Na altura, explicámos tudo isto e dissemos que era um campeonato de futuro, inclusive, bem adaptado às necessidades nacionais. Mas alguns pilotos e donos de equipas portuguesas presentes na pista de Portimão olharam de soslaio ou até com desdém para o que viam à sua frente, porque queriam manter os dispendiosos protótipos (que hoje correm em número muito reduzido no Nacional de velocidade). Cinco meses passados, tudo mudou de figura. Alguns desses protótipos já foram vendidos ou estão em vias de o ser e os mesmos pilotos (mais outros) e os mesmos donos de equipas (mais outros) foram à Bélgica ver que o TCR é mesmo um campeonato que pode dignificar a velocidade nacional, ao mesmo tempo que pode ser também um negócio para as suas equipas. O motivo desta mudança foi simples: a Opel aproveitou a apresentação internacional do campeonato TCR, para mostrar o novo Astra, mais um carro que nasce com o apoio de uma marca,

depois da Seat, Volkswagen e Honda terem feito o mesmo. E se pensarmos que há mais carros já feitos ou a nascer, como o Alfa Romeo Giulietta, o Peugeot 308, o Subaru Impreza, o Ford Focus e o Mercedes-Benz CLA, então não restam dúvidas de que valeu a pena aos pilotos portugueses irem até perto de Bruxelas contactar com os preparadores dos carros e os organizadores do TCR para verem com os seus olhos o que lhes pode trazer de bom o futuro no automobilismo.

Os Seat Leon são os carros que estão na mira de alguns pilotos nacionais, por serem os que têm mais quilómetros efetuados e, portanto, mais conhecimento para oferecer a quem neles investir, mas os novos modelos também chamam a atenção. “O importante agora é saber o que temos de gastar e aquilo com o que poderemos contar da parte dos preparadores em termos de assistência técnica e apoios dos importadores nacionais”, diz-nos Pedro Salvador, um dos pilotos e dono de uma equipa que testou alguns dos carros presentes na pista de Mettet. César Campaniço foi outro. O piloto de Sintra já vendeu os dois Audi R8 GT3 e está disposto a investir em dois novos TCR tal como Salvador e a sua equipa Speedy. Depois, há também a Sports & You, que através de José Pedro Fontes andou a inteirar-se das novidades, na perspectiva de colocar

nas pistas nacionais mais dois carros. Em suma, feitas as contas, o TCR promete vir a ser um bom campeonato nacional de velocidade em 2016.

José RIBEIRO
 jribeiro@motorpress.pt



César Campaniço, Pedro Salvador e José Pedro Fontes foram apenas alguns dos portugueses que se deslocaram a Mettet



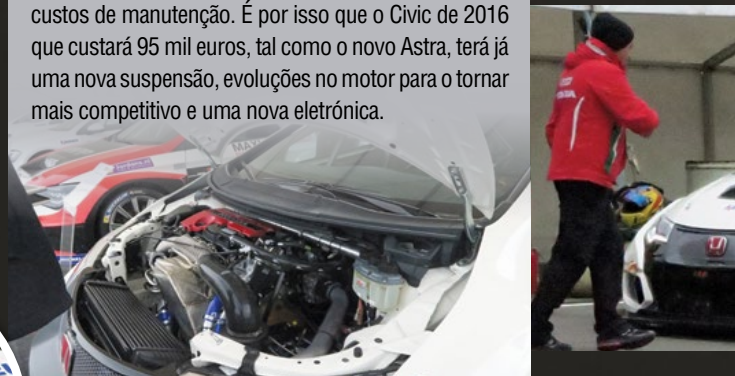
Evoluções só pela fiabilidade

A ESTABILIDADE REGULAMENTAR é quase que “exigida” para que o sucesso do TCR possa ser igual ao que foi o WTCC quando organizado por estas mesmas pessoas que fazem agora este campeonato. E isso é uma garantia, dizem-nos, quando apontam o teto de 100 mil euros por cada carro novo. “As únicas evoluções que se verificarão serão para garantir fiabilidade e reduzir custos de manutenção. É por isso que o Civic de 2016 que custará 95 mil euros, tal como o novo Astra, terá já uma nova suspensão, evoluções no motor para o tornar mais competitivo e uma nova eletrónica.

Em Portugal... Espanha e Europa!

QUEM ADERIR AO TCR vai fazer seis provas de sprint, sendo que duas são de resistência (para poder entrar ou não mais um piloto para dividir despesas) e uma será feita em Portugal e outra em Espanha - porque o campeonato espanhol TCR também terá seis provas, só que todas elas serão de resistência, sendo que uma delas será em Portugal. Destas

duas provas conjuntas nascerá um título ibérico para os melhores classificados. Mas há mais: novidade completa é um troféu Europeu com seis provas do qual contam os quatro melhores resultados e, como os portugueses já conquistam dois no seu país, o caminho está meio andado.



Novo Opel Astra por 95 mil euros

Enquanto os preparadores privados avançam para a construção de carros para o TCR, a Opel já tem pronto o seu novo Astra. Custa 95 mil euros, demora três meses a construir e estará disponível a partir de fevereiro.

Depois da Seat, Volkswagen e Honda se envolverem oficialmente no TCR é a vez de a Opel confirmar aquilo que veio descobrir a Portimão em maio último, colocando em pista o novo Astra na versão destinada a esta competição de turismos. O custo do carro está fixado nos 95 mil euros (sem impostos) e enquadra-se nos mesmos valores praticados por outras marcas ou preparadores para este tipo de carros, quando adquiridos em novo.

O Astra foi construído não só sob as especificações do TCR, como no de outras com-

petições, para que a sua aquisição possa ser rentabilizada, como sucede a quem adquiriu um dos 100 Seat Leon Eurocup já construídos. Este Astra possui, assim, um motor de dois litros turbo com cerca de 330 cv e 420 Nm de binário, ao qual está associada uma caixa Sadev de seis velocidades sequencial com patilhas no volante, que transmite a potência às rodas dianteiras de um chassis que pesa 1200 kg. A dupla embraiagem montada pelos engenheiros da Kissling (um dos preparadores oficiais Opel) confere maior estabilidade na travagem para as curvas, que é feita com o

auxílio de discos de 378 mm com seis pistons. A suspensão recorre aos mais recentes amortecedores reguláveis, mas a aerodinâmica, por uma questão regulamentar, é semelhante na sua configuração à de outros carros do TCR. Claro está que, falando de regras do TCR, este Astra também não tem ABS nem controlo de tração, mas já foi construído segundo as regras mais evoluídas que a competição verá estáveis durante vários anos, para que as equipas e os pilotos não tenham de ter despesas extra com evoluções anuais, ao contrário do que sucede nos carros de GT.



1200 kg, 330 cv e 420 Nm



Manutenção? Mal precisam...

A **MANUTENÇÃO REDUZIDA DOS CARROS** é uma das bandeiras deste TCR. Já se sabia pelos que utilizavam o Seat Leon na Eurocup que pouco mais se gastava do que travões e pneus, mas pelos homens da JAS Engineering, que fazem o Honda Civic, sabe-se que o dois

litros turbo japonês só precisa de ser revisto a cada 10 mil quilómetros; que a nova caixa de velocidades sequencial da Sadev fará 5000 km e que os travões só precisam de ser mudados a cada duas corridas. São mais de duas épocas do CNV.

Um Seat Leon TCR já se compra usado por 60 mil euros

Novidades na corrida de Macau

O **CAMPEONATO ASIÁTICO TCR** tem estado bastante movimentado e depois da estreia, ali, do Subaru Impreza, é agora a vez de muito provavelmente se assistir a mais duas novidades. Uma será a do Alfa Romeo Giulietta feito por Romeo Ferraris (um italiano que construiu os Mercedes-Benz do

Superturismo Italiano) e outra será a do Peugeot 308 GTI, ainda como "pace-car", porque está em face de negociação a possível homologação do motor 1.6 Turbo de 300 cv na categoria TCR, através do sistema de equilíbrio de andamentos do "Balance of Performance".

