

15 años de modelos OPC: los deportivos de Opel para carretera

En Opel, los modelos más deportivos reciben una abreviatura – OPC. Hace exactamente 15 años, llegó al mercado el primer modelo que salió del centro Opel de altas prestaciones (Opel Performance Center - OPC). Desde entonces, Opel ha combinado su experiencia en competición con el desarrollo de coches de altas prestaciones para la calle, garantizando una transferencia regular de tecnología entre el mundo de la competición y la producción en serie.

Comienzo de una era: Astra OPC con 160 CV listo para correr.

En 2001 debuta el turbo: Zafira OPC, el monovolumen compacto más rápido del mundo.

Récords de vuelta: los modelos OPC son desarrollados y han dejado su huella en Nürburgring.

Buques insignia OPC: el Astra con diferencial autoblocante y el Insignia con tracción a las cuatro ruedas.

Rüsselsheim/Madrid. “El ‘Opel Performance Center’ ofrece a nuestros clientes ávidos de altas prestaciones, modelos que son irresistiblemente dinámicos, con un aspecto deportivo y que no exigen ningún compromiso para su utilización diaria. Nuestros modelos OPC representan una impresionante deportividad y pura pasión”, explica el presidente y consejero delegado de Opel Group, Karl-Thomas Neumann.

El inconfundible diseño OPC: “la potencia debe ser visible”

“Un modelo OPC debe ser inmediatamente reconocible como tal”, dice Mark Adams, vicepresidente de Diseño de Opel. El Astra OPC, por ejemplo, está dispuesto a mostrar su carrocería perfectamente atlética con los paragolpes delantero y trasero específicamente esculpidos, los estribos laterales, el aerodinámico spoiler de techo y las dos salidas del escape de forma trapezoidal perfectamente esculpidas, asegurando que tiene la apariencia específica OPC. Además, para el Insignia OPC, los diseñadores crearon unas voluminosas entradas de aire con una llamativa forma de dientes de tigre. Todos los modelos OPC siguen los requisitos expresados por Mark Adams. “Cada detalle y cada línea debe expresar las prestaciones del vehículo”.

La nueva base para competición: OPC en lugar de GSi

Cuando el Astra G reemplazó al Astra F en 1998, la mayor calidad, eficiencia y habitabilidad del nuevo modelo no dejaba olvidar una pérdida para la leyenda de competición con Opel y cofundador de

OPC, Volker Strycek. “El coche estaba muy lejos de ser adecuado para competición. Como no había planes de producir una versión GSi, no se había tenido en cuenta dotarle de un potente motor y su correspondiente chasis. Así que nos sentamos, y en menos de un año teníamos desarrollado y probado nuestro primer modelo, el Astra OPC 1, explica Strycek. Numerosos modelos OPC han llegado después y se han incorporado a las carreteras normales, en algunos casos tras establecer su vuelta rápida en el Nürburgring.

Actualmente, el máximo exponente deportivo de OPC es el Insignia OPC de 325 CV, pero el Astra OPC con 280 CV le va pisando los talones. Con sus dimensiones más compactas y una puesta a punto general más radical, el Astra OPC es, al menos, tan deportivo y rápido como su hermano mayor.

1999: el Opel Astra OPC con 160 CV deja su huella

Basado en el motor ECOTEC 2.0 litros de 136 CV, el recién creado equipo de OPC construyó un motor con mucho más régimen de utilización y mayor respuesta, completamente diferente del económico del que derivaba. Se montaron pistones forjados, cámaras de combustión de nuevo perfil, colectores más grandes de admisión y escape y una centralita de gestión del motor optimizada, dando como resultado 160 CV. Un radiador de aceite adicional y el termostato ajustado aseguraban la temperatura idónea en toda circunstancia.

El chasis, obviamente, también necesitó algunos refinamientos para adecuarse a las nuevas prestaciones del motor, y Opel quiso que las prestaciones se reflejaran en las características dinámicas y en el comportamiento. El centro de gravedad se bajó dos centímetros, se instalaron amortiguadores Bilstein, unos discos de freno mayores tras las llantas de 17 pulgadas, unos brazos de suspensión de nuevo desarrollo y una dirección más directa. Además, el Opel OPC se distinguía por unos aditamentos aerodinámicos y por los asientos Recaro. Desde entonces, el Astra G OPC sigue siendo un coche de carreras muy popular y ganando en la categoría de motores 2 litros atmosféricos. Volker Strycek fue responsable de producir en serie los 2.500 Astra OPC necesarios para la homologación. Sin embargo, el entusiasmo fue mucho mayor. Incluso antes de llegar al mercado, los amantes del motorsport se volvieron locos por el Astra OPC. Como resultado de ello, las unidades de fabricación se ampliaron hasta las 3.000 y éstas fueron vendidas en sólo cuatro meses.

2001: potencia turbo comprimida

La confianza del equipo de OPC creció con el éxito comercial y deportivo del siguiente proyecto que se planificó como algo muy especial. El equipo puso sus esfuerzos en hacer el monovolumen compacto más rápido del mundo. El debut del Zafira OPC también significó la llegada del turbocompresor. A partir de ese momento, todos los modelos creados por el “Opel Performance Center” han estado equipados también con la eficiente tecnología turbo. La potencia del motor 2.0 litros se fue incrementando gradualmente desde los 192 CV de la primera generación del Zafira, hasta los 200 CV de la segunda generación del Astra OPC y posteriormente hasta los 240 CV y los 280 CV disponible en el actual Opel Astra OPC. El par motor también creció con las prestaciones. La primera generación del motor 2.0 litros turbo tenía 250 Nm, mientras que la última versión entrega unos impresionantes 400 Nm.

Cazadores de récords: como en casa en el Nürburgring

Los modelos OPC demuestran lo buenos que son de forma anual y regularmente baten el récord de una vuelta al trazado de 20,8 km del bucle norte del Nürburgring (el Nordschleife). La segunda generación del Astra OPC estableció un nuevo récord en su clase de 8 minutos, 35 segundos y 94 centésimas en 2005. Al año siguiente, el Zafira OPC estableció una nueva marca para monovolúmenes compactos (8:54:38 minutos) que aún no ha sido batida. Y el Corsa OPC ha establecido nuevos estándares en el segmento de coches pequeños. Un vehículo completamente de serie completó la vuelta en sólo 8:47:99 minutos en 2007. Además de los intentos de batir récords, todos los modelos OPC “sufren” los rigurosos test de resistencia en el “Infierno verde”, que se considera la pista de carreras más exigente del mundo. El legendario Nordschleife es territorio habitual de Opel. Los modelos de la marca han sido sometidos a duras pruebas aquí desde los años 60. Actualmente, Opel tiene un acuerdo de cooperación con Nürburgring Ltd. y además cuenta con su propio centro de pruebas en las inmediaciones del circuito desde 2006.

Nürburgring Edition: el nombre es el destino

Hasta la fecha, Opel ha producido dos series especiales con la denominación “Nürburgring”, el Astra OPC de 2008 y el Corsa OPC de 2011. El Astra Nürburgring – que se comercializó exclusivamente en Alemania – ofrecía un aspecto más deportivo aunque sus prestaciones eran las mismas del Astra OPC, mientras que la versión “Nürburgring Edition” del Corsa ofrecía 18 CV más – elevando la potencia del motor 1.6 Turbo hasta los 210 CV - y un diferencial autoblocante delantero que lo hace mucho más radical y eficiente que el Corsa OPC “normal”.

Atleta de la clase compacta: impresionantes prestaciones del actual Astra OPC

El Astra OPC ha sido el modelo de más altas prestaciones en el segmento compacto desde el verano de 2012. Un motor turbo de dos litros con 280 CV y 400 Nm de par le proporciona una impresionante propulsión. El atlético Astra acelera de 0 a 100 km/h en seis segundos justos y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h – siendo más rápido que ningún Astra anteriormente. Fue puesto a punto en el Nordschleife de Nürburgring. Su suspensión delantera con HiPerStruts (Torretas de Altas Prestaciones) y un diferencial autoblocante mecánico delantero asegura un impresionante comportamiento y la mejor tracción posible al acelerar saliendo de curvas cerradas, incluso sobre mojado. Por otra parte, los conductores del OPC pueden confiar en un equipo de frenos Brembo de altas prestaciones si necesitan reducir la velocidad rápidamente.

Insignia OPC: tracción a las cuatro ruedas con genes de Gran Turismo

El Insignia OPC es el modelo más alto de la gama. Su motor 2.8 litros V6 turbo ofrece 325 CV y envía 435 Nm de par a las cuatro ruedas. Para garantizar que toda la potencia llega a la carretera de la mejor manera posible, los ingenieros del equipo OPC desarrollaron un sistema de tracción total derivado de la experiencia adquirida con el Calibra en el Campeonato Alemán de Turismos (DTM), donde se proclamó vencedor en 1996. Con este potente motor a su disposición, el Insignia OPC acelera de 0 a

100 km/h en seis segundos (6,3 en el caso del Sports Tourer) y alcanza una velocidad máxima, limitada electrónicamente, de 250 km/h. Sin embargo, el Insignia puede ser aún más rápido. La versión deslimitada con cambio manual alcanza una velocidad de 270 km/h (265 Km/h el Sports Tourer).

Lo más destacado de OPC en 15 años:

2013: mejoras en el chasis del Insignia OPC.

2012: Astra OPC con motor 2 litros turbo de 280 CV.

2011: Opel Corsa OPC "Nürburgring Edition" con 210 CV.

2009: lanzamiento al mercado del Insignia OPC sedán y Sports Tourer.

2009: lanzamiento al mercado de la versión especial Astra OPC Race Camp.

2008: el chasis IDS plus 2 se monta de serie en el Astra OPC.

2008: lanzamiento al mercado de la versión especial Astra OPC "Nürburgring Edition".

2007: el Opel Corsa OPC establece el récord de una vuelta para coches pequeños en el Nordschleife de Nürburgring con un tiempo de 8:47:99 minutos.

2007: lanzamiento al mercado del Corsa OPC con motor 1.6 litros turbo de 192 CV.

2006: el Opel Zafira OPC establece el récord para monovolúmenes en el Nordschleife de Nürburgring con un tiempo de 8:54:38 minutos.

2006: lanzamiento del Meriva OPC con motor 1.6 litros turbo de 180 CV.

2005: el Astra OPC establece el récord de una vuelta para coches compactos con un tiempo de 8:35:94 minutos en el Nürburgring.

2005: lanzamiento al mercado del Vectra OPC y del Vectra Station Wagon OPC con motor 2.8 V6 turbo de 255 CV.

2005: segunda generación del Zafira OPC con motor 2 litros turbo de 240 CV.

2005: lanzamiento al mercado del Astra OPC con motor 2 litros turbo de 240 CV.

2005: 20.000 unidades de OPC vendidas en Europa en sólo cinco años.

2002: lanzamiento al mercado de la segunda generación de Astra OPC con motor 2 litros turbo de 200 CV, en versiones de tres puestas y Caravan.

2001: lanzamiento del primer Zafira OPC con motor 2 litros turbo de 192 CV.

1999: lanzamiento del primer Astra OPC con motor atmosférico de 2.0 litros con 160 CV.

Datos de contacto:

OPEL

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Automovilismo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>