

Opel Astra com CVT



Com o lançamento da mais recente renovação do modelo Astra, a Opel surpreendeu a indústria com a integração de uma transmissão de elevada suavidade nas variantes Astra “hatchback” de cinco portas e “station wagon”. A típica suavidade na entrega da potência e a elevada eficiência da transmissão de variação contínua traduz-se numa combinação perfeita para a nova geração do premiado Opel Astra. Operando em combinação com o motor a gasolina 1.4 Turbo de 145 cv de potência, com injeção directa, a transmissão de variação contínua oferece um desempenho linear e maximiza o conforto de utilização e a economia combustível. O director global de programa e engenheiro-chefe de transmissões automáticas, em Rüsselsheim, explica como a suave transmissão opera: O princípio operacional é inteligente e simples. Ao contrário de uma transmissão automática convencional com conversor de binário e engrenagens planetárias, embraiagens e relações fixas na transmissão uma transmissão linear possui duas polias conectadas por uma correia metálica sob tensão. Entre as partes externas das polias há um eixo cónico, no qual assenta a correia. Ao adaptar continuamente o espaço entre as polias, alcança-se uma relação variável, pois a alteração da superfície de contacto altera o diâmetro. O processo é comparável à transmissão de binário entre mudanças mais pequenas e mais elevadas e vice-versa. Por fim, é ainda necessária uma engrenagem planetária no veio de entrada, para seleção de marcha para a frente ou para trás, explicou Peter Naumann.

A ideia de uma transmissão linear, ou sem engrenagens, não é nova. Em 1879, o engenheiro americano Milton Reeves inventou uma transmissão de velocidade variável para a indústria de serração, solução que teve depois aplicação num primeiro automóvel, em 1896. Inúmeras versões diferentes se seguiram na década de 20 do século passado, em motocicletas e automóveis. George Constantinesco, engenheiro e inventor romeno, criou em 1926 um dos conceitos mais interessantes: o “Constantinesco Car” apresentava um motor de 5 cv com um conversor de binário integrado. De acordo com publicidade da época, era um carro sem embraiagem, sem marchas, apenas um controlador: o acelerador. Mas seria apenas em 1958 que o conceito de variação contínua se tornaria mais conhecido. Foi nesse ano que a DAF apresentou o 600, um pequeno familiar equipado com a sua inovadora transmissão Variomatic. Projectado pelo holandês Hub van Doorne, o Variomatic tornou famoso o pequeno DAF, entre outras coisas, por andar para trás tão rápido quanto para a frente. A Opel surgiu com o seu primeiro exemplar no Vectra C, numa estreia que ocorreu em 2002. No entanto, a carreira da transmissão “CVTronic” durou pouco, terminando a produção na fábrica húngara de Szentgotthard no ano de 2005.

No mercado português, o Astra 1.4 Turbo com transmissão automática de variação contínua está disponível nas variantes de cinco portas e ‘station wagon’, nos níveis de equipamento GS Line e Ultimate, com preços a partir de 29.310 euros.