Stock Car ganha câmbio eletrônico para 2014

Quem gosta de automobilismo e já viu pela televisão uma corrida do Circuito Schin Stock Car até o ano passado, vai notar uma diferença muito grande nesta temporada que começa dia 23 de março no Autódromo de Interlagos, na capital paulista. Lembra daquela alavanca de câmbio do lado direito dos pilotos e que era movimentada para frente e para trás? Acabou. Isso mesmo, a partir dos treinos extras, programados para dias 25 e 26 de fevereiro em Curitiba, os carros da principal e mais importante categoria do automobilismo brasileiro passarão a usar o câmbio eletrônico.

A novidade, uma das marcas da Stock Car em praticamente todos os inícios de temporada, é mais uma modernização nos carros e será importante em termos de manutenção do câmbio, conforme explica Zequinha Giaffone, um dos responsáveis pela JL, empresa que fabrica e dá suporte técnico aos bólidos da categoria.

“Essa mudança vai melhorar o carro em alguns pontos, como o desgaste do câmbio, que hoje já é relativamente baixo. Só para se ter uma ideia, esse câmbio mecânico que era usado na Stock Car é o mesmo ainda utilizado nas 24 Horas de Daytona, a mesma que o Christian Fittipaldi venceu. A vantagem do eletrônico é que ele não permite erro no giro do motor na hora da troca de marchas, e só troca quando pode e não quando o piloto quer“, explica Zequinha, cujo pai, Zeca Giaffone se sagrou campeão da Stock em 1987 e seu tio, Affonso Giaffone, foi o primeiro vencedor da história, no dia 22 de abril de 1979, em Tarumã, além de ter sido campeão em 1981.

Outra vantagem da introdução do câmbio eletrônico é na importantíssima área de segurança. A partir de agora os pilotos não precisam mais tirar uma das mãos do volante para mudar as marchas. Atrás da direção serão instaladas duas aletas, normalmente chamadas de borboletas, que serão as responsáveis pelas mudanças de marchas.

“O tempo de troca será igual ou um pouco mais rápido, mas o piloto manterá as duas mãos no volante, o que aumenta a segurança. Além disso, poderá fazer trocas numa curva segurando o carro no traçado com mais firmeza“, completou o ex-piloto.

Os testes do novo câmbio foram feitos pelo piloto Alan Hellmeister, que já correu na categoria, durante toda a temporada passada. Nesta semana ele mesmo inicia experiências já pensando em 2015. Todos os testes são feitos exaustivamente para se encontrar a melhor e mais segura fórmula para os carros da categoria que consagrou Ricardo Maurício como bicampeão em 2013.

Todo o sistema do câmbio eletrônico foi desenvolvido pela empresa italiana Magneti Marelli, que tem Bruno Bassani como responsável pela Divisão Motorsports para a América do Sul. Este sistema foi desenvolvido para a Fórmula 1, mas acabou estendido para outras categorias internacionais como a Stock Car, que recebeu pequenas adequações à realidade brasileira. Segundo Bassani, as equipes terão os equipamentos em mãos até a primeira quinzena de fevereiro. O kit não necessita de montagem, pois vem completo e é só ligar nos carros do Circuito Schin Stock Car.

“Com a entrada do câmbio eletrônico os custos das equipes devem diminuir, pois agora eles não precisarão fazer – dependendo de como o piloto guia, já que uns são mais agressivos do que os outros – uma ou duas revisões por ano e trocar peças“, disse Bassani.

Com a entrada do novo câmbio, os carros perderão a alavanca no cockpit e também algumas outras partes mecânicas que acionavam as marchas, mas ganham quatro caixas, uma de gerenciamento eletrônico do sistema, uma da Magneti Marelli, uma do reservatório de óleo utilizado nas mudanças de marchas e outra do acumulador pressurizado que facilita a troca das marchas. O gerenciador do câmbio eletrônico está conectado ao gerenciador do motor, pois as duas partes têm de trabalhar em perfeita sintonia.

“Dentro desse acumulador teremos uma pressão entre 55 BAR e 89 BAR para ajuda na mudança das marchas. Para se ter uma ideia, 89 BAR equivale a 280 kgf“, disse Bassani, que relembra que a borboleta do lado direito

do volante leva as marchas para cima e a do lado esquerdo para baixo. Esse posicionamento pode ser facilmente mudado de acordo com a preferência do piloto.

F1 Mania (28/01/14).