



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK LIGHT
REGULAMENTO TÉCNICO 2019
Adendo nº 2

ARTIGO - 13.2 Transmissão (NOVA REDAÇÃO)

Somente permitido o uso da Transmissão marca ***Elite modelo IL 300 6S EVO2.***

O fornecedor oficial de transmissão poderá eleger e utilizar pontualmente câmbios e modelos distintos ao especificado, mas com equivalência de desempenho, quando motivado pela dificuldade de importação ou descontinuidade de produção.

Conforme disponibilizado pelo fornecedor de transmissão, será obrigatório o uso:

- Trocador de calor
- Bomba
- Filtro
- Imã

- Naca com duas mangueiras de 3" de diâmetro conectadas a tomada de ar da carenagem central.

Obrigatória utilização das relações de marchas, conforme tabela abaixo:

1ª. Marcha	11 x 28
2ª. Marcha	14 x 27
3ª. Marcha	17 x 26
4ª. Marcha	18 x 23
5ª. Marcha	19 x 21
6ª. Marcha	20 x 20



13.2.1 Sistema de Engate Semiautomático

O sistema semiautomático de engate de marchas, será realizado por atuador elétrico, da marca Magneti Marelli, modelo EGA 2.0 e gerenciado pela unidade GCC 110.

O sistema semiautomático será considerado único e deverá ser o equipamento padrão para todos os carros inscritos no Campeonato Brasileiro de Stock Light.

Na inviabilidade técnica, para o perfeito funcionamento do sistema ou por falta de componentes que garantam a reposição para as manutenções, o fornecedor de transmissão (Giaffone Racing) poderá vetar a utilização do equipamento em um evento ou mesmo indefinitivamente, por quanto tempo perdurar as limitações citadas acima. Se assim necessário a Giaffone Racing irá formalizar juntamente a CBA.

13.2.2 Engate Manual

Diante da formalização do fornecedor oficial da transmissão a CBA, retratando a impossibilidade quanto a utilização do sistema semiautomático, o engate manual passa ser o equipamento padrão, onde todos os carros inscritos no evento deverão fazer uso do mesmo.

Quanto a descrição do equipamento de engate manual.

A torre da alavanca do câmbio, **deverá ser original.**

A fixação originalmente fornecida pelo fabricante autorizado.

Obrigatório estarem operacionais todas as marchas do câmbio.

Permitido o uso do sistema "Power-Shift" que estará integrado com a ECU e utilizará célula de carga, como indicado e pelo fornecedor do motor.

ELECTRIC ACTUATORS



EGA 2.0

Electric Gearshift Actuator

Description

The EGA is an electric push/pull actuator to be coupled with a ratchet of a sequential gearbox in order to replace the normal input lever. This is provided with an elastic element that prevent actuator damage and allows to store energy during the first movement so to be released during gearshift. Controlled by GCC 110 electronic unit, the EGA performs quick up-shift and down-shift and can also make an "half-shift" to find neutral position if required.

The EGA is available with connector wire in-line or rotated by 90° (L version).



Main Features

- *Compact*
- *High push/pull force*
- *Very reliable*
- *Shaft position sensor integrated*

Benefits

- *Keep always hands on steering wheel*
- *Quick shift*
- *Simple lay-out*
- *Easy to install*

Typical Applications

Formula cars
Touring cars
GT cars
Rally cars

Typical Performance

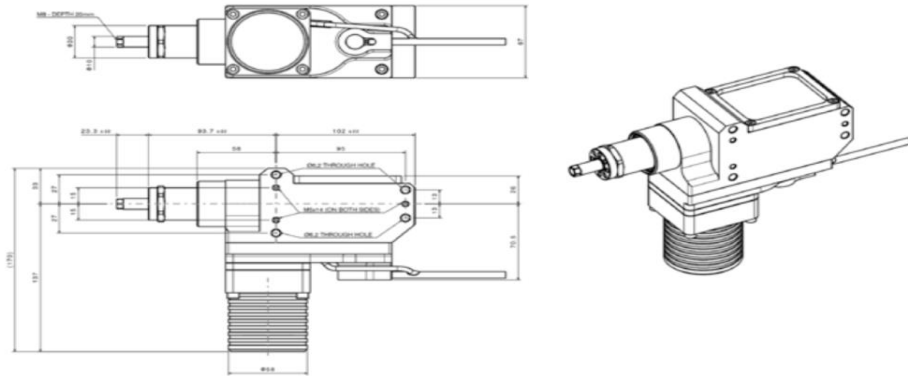
Gearshift allowed in 100 ms
Barrel movement in 40 ms

ELECTRIC ACTUATORS

EGA 2.0

Electric Gearshift Actuator

Dimensions

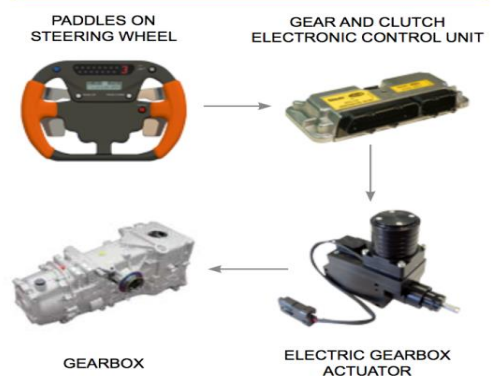


Dimensions in millimetres

Technical Characteristics

Stroke	± 18 mm
Force	min. 750 N
Current draw	max peak 70 A
Operating temperature	max 100 °C
Supply Voltage	12-14 VDC
Weight	3000 g

Application Schematics



55

Rio de Janeiro, 18 de julho de 2019

Comissão Nacional de Velocidade
Alfredo Romulo Tambucci Jr.
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Waldner Bernardo de Oliveira
Presidente