

# **Camaro ZL1 1LE com transmissão automática de 10 velocidades**

O Camaro ZL1 1LE 2019 (Fig. 1) oferece agora uma transmissão automática 10L90 de 10 velocidades (RPO MGL) disponível. Calibrações exclusivas foram desenvolvidas para a transmissão, bem como o sistema Electronic Limited Slip Differential (eLSD) e Performance Traction Management (PTM) no modelo ZL1 1LE.

O ZL1 1LE Extreme Track Performance Package faz do Camaro o melhor modelo de dia de pista. Há vários recursos focados na pista que requerem atenção especial que os proprietários devem considerar antes e depois de dirigir em um curso fechado.



**Figura 1**

## **Transmissão automática de 10 velocidades**

A transmissão automática de 10 velocidades é programada com um padrão especial de mudança de modo de pista, que comandará as mudanças de marcha a rotações mais altas do motor e irá corresponder a todas as

mudanças de marcha ao parar. Esse padrão de turno é diferente do ZL1 normal. As mudanças de marcha ocorrem normalmente em torno de 3.000 rpm e as mudanças de marcha são comandadas em torno de 2.000 rpm em condições normais de direção.

Enquanto estiver dirigindo no Modo Pista ou Modo Esporte (Fig. 2), se a mudança de derivação não tiver sido ativada, a transmissão poderá permanecer em uma marcha por mais tempo do que no modo de condução normal, com base na entrada do acelerador e na aceleração lateral do veículo. Se houver uma rápida redução no acelerador a partir de uma posição de aceleração pesada a altas rotações, a transmissão manterá a marcha atual até perto da rotação vermelha. Durante a frenagem, a transmissão muda automaticamente para a próxima marcha mais baixa, mantendo a velocidade do motor acima de aproximadamente 3.000 rpm. Se o veículo for conduzido por um curto período de tempo a uma velocidade constante, sem altas cargas nas curvas, a transmissão mudará uma marcha de cada vez até que a décima marcha seja alcançada. Depois de passar para a 10ª marcha ou parar completamente, a transmissão retornará à mudança normal no Modo Esporte.

**DICA:** A troca manual (ou troca de marchas) manual da transmissão durante eventos de faixa pode levar a tempos de faixa mais lentos e pode induzir temperaturas de transmissão mais altas.



Figura 2

O fluido de transmissão na transmissão automática de 10 velocidades também deve ser trocado após cada 15 horas de uso da pista.

### **Configurações de suspensão**

Os amortecedores da Válvula de Carretel de Suspensão Dinâmica (DSSV™) (Fig. 3) oferecem desempenho adicional da pista. Os suportes dianteiros são fabricados com corpos de alumínio em vez de aço. O ajuste do amortecedor traseiro é diferente para os modelos ZL1 1LE com a transmissão automática em comparação com a transmissão manual, a fim de acomodar as mudanças mais rápidas na transferência de peso.

Os amortecedores DSSV™ são montados nas torres de choque sem isolamento de borracha, proporcionando mais rigidez e controle preciso. Juntamente com o desempenho aprimorado da pista, isso pode permitir uma transferência de ruído adicional para a estrutura do veículo dianteiro, em comparação com a montagem de amortecedor isolado de borracha convencional no ZL1 e em outras variantes de carro.



**Fig. 3**

A montagem superior do suporte dianteiro pode ser posicionada de duas maneiras. A configuração original está na posição da rua, mas pode ser girada em 180 ° para a posição da pista para obter uma inclinação negativa adicional na frente. Os suportes dianteiros também possuem um assento de mola com rosca que permite o ajuste da pré-carga nas molas dianteiras. Os pesos de canto do veículo e as alturas de acabamento dianteiro podem ser ajustados. O assento da mola pode ser ajustado aproximadamente 10 mm (10 mm) para cima ou para baixo a partir da posição nominal. Cada volta completa do poleiro da mola altera a altura do veículo em aproximadamente 0,06 polegadas (1,5 mm). Não permita que o assento da mola entre em contato com a proteção contra poeira preta ao ajustar na direção máxima para cima.

As extremidades da barra estabilizadora traseira têm três posições de fixação que ajustam a rigidez do rolo traseiro do veículo. A rigidez da barra estabilizadora aumenta aproximadamente 15% usando os orifícios traseiros ou diminui aproximadamente 10% usando os orifícios dianteiros.

### Controle de lançamento

A configuração personalizada de controle de inicialização (Fig 4) permite ao motorista ajustar o intervalo de rpm para 800 rpm. É recomendável definir a configuração de rpm para o controle de inicialização em nada menos que 1.200 rpm. Uma configuração de controle de lançamento inferior a 1.200 rpm produzirá um som desagradável.



Fig. 4

## Provas de pista

Nos dias de pista, não use óleo SAE 0W-40. Para eventos de pista e direção competitiva, o óleo do motor deve ser alterado para Mobil 1 15W-50. O óleo do motor deve ser trocado após quatro horas de uso acumulado da esteira. Após o uso da esteira, o óleo do motor deve ser alterado novamente para o óleo do motor recomendado no Suplemento ao Manual do Proprietário do Camaro High Performance.

Os defletores da direção hidráulica também devem ser instalados apenas para fins de esteira. Os defletores estão incluídos no pacote de itens enviados com folga. Não instale os defletores durante o PDI. Consulte o Boletim nº 16-NA-369 para obter os itens a serem instalados no PDI.

Os defletores fornecem refrigeração adicional na parte inferior da carroceria durante os eventos da pista. A instalação dos defletores da direção hidráulica requer a remoção das proteções laterais do motor. As proteções laterais e os prendedores do motor devem ser mantidos e reinstalados após o evento da pista para proteger o compartimento do motor contra invasões adicionais de água.

Informações adicionais sobre como preparar o ZL1 1LE para um dia na pista podem ser encontradas no Guia de preparação da pista Chevrolet Camaro 2019 (Fig. 5), disponível no site dos proprietários da Chevrolet em [my.chevrolet.com](http://my.chevrolet.com). O guia de preparação de faixas abrange:

- Agenda de invasão
- Procedimento de polimento do freio
- Defletores de pneus e escudos contra respingos
- Pressão dos pneus e configurações de alinhamento
- Requisitos de Fluidos / Cronograma de Manutenção
- Ajustes de suspensão
- Recomendações de ajuste de suspensão



# 2019 CAMARO MODELS TRACK PREPARATION

The 2019 Camaro SS Coupe, Camaro Turbo 1LE, Camaro V6 1LE, Camaro V8 1LE, Camaro ZL1 Coupe and the extreme Camaro ZL1 1LE, have been built for track performance in sanctioned racing events. But before unleashing their acceleration, cornering and braking capability, there are several key procedures and steps that must be taken in order to properly experience their track dominance. For full details and information, see the 2019 Camaro Owner's Manual and High Performance Owner's Manual Supplement.

Please note: It is the driver's responsibility to obey all applicable traffic laws at all times. This supplement is for the purpose of racing enthusiasts for sanctioned racing events. Track events or competitive driving may affect the vehicle warranty. See the warranty manual before using the vehicle for racing or other competitive driving.

## 1. ATTAIN THE RIGHT MILEAGE

### NEW VEHICLE BREAK-IN

Models: Camaro SS Coupe, Camaro LT Turbo equipped with the 1LE Performance Package, Camaro LT V6 equipped with the 1LE Performance Package, Camaro SS V8 equipped with the 1LE Performance Package, Camaro ZL1 Coupe and Camaro ZL1 equipped with the 1LE Performance Package

All Camaro models have a required break-in period during the first 1,500 miles (2414 km) that can help with the life of their performance.

PART/DRIVING BEHAVIOR	TIME PERIOD	ACTION
Tires	First 200 miles (322 km)	Drive at moderate speeds and avoid hard cornering
Brake linings	First 200 miles (322 km)	Avoid making hard stops (recommended every time brake linings are replaced)
Full-throttle starts and abrupt stops	First 500 miles (800 km)	Avoid full-throttle starts and abrupt stops
Exceeding 4000 rpm	First 500 miles (800 km)	Avoid exceeding 4000 rpm
Cruise control or driving at one constant speed	First 500 miles (800 km)	Avoid cruise control or driving at one constant speed
Letting the engine labor or lugging the engine	First 500 miles (800 km)	Avoid letting the engine labor or lugging the engine. With a manual transmission, shift to the

Fig. 5

Fonte GM

