

O ESPECIALISTA: CESAR DEGREAS

PROJETOS: AP MASTER PARTE III • INJETE SEU GM 250 PARTE II

Revista



DRAG 6 CIL.
1º da história nos 6 seg.



Race Master

Edição #10 • Ano 01 • 2010 • R\$ 8,90 • www.racemaster.com.br

BLACKBULL

Civic Si 2.0 16v com **370 cv**,
Sem turbo, sem gás, só motor!
O mais potente do mundo, é do Brasil!

COLUNAS TÉCNICAS

Projeto de motores
30.000 Km turbo
Combustíveis
Light weight



ARRANCADAS

Franca/SP, Curitiba/PR
Manaus/AM, Fortaleza/CE

ISSN 2176-5219 R\$ 8,90



Escolhemos três projetos surpreendentes para você:



MONTANA 1.8 8V
426cv@6000 RPM
Turbo 50
Intercooler
Cabecote 97 CFM
Freios 330 mm



MAREA 2.0 20V
632CV@7100 RPM
Turbo roletado
ECU original
Track Day monster
Street sleeper



POLO GT 2.0 8V
225cv@6600 RPM
Supercharger
29 kgfm@3900 RPM
Kit fácil instalação
Espetacular nas ruas

Fotos:
Fábio Aro
Reportagem:
Régis Vasconcellos

O Touro, o mito

*O Civic Si K20 aspirado mais forte do mundo: 370 cavalos de puro motor;
Pacífico e fabuloso no trânsito, demoníaco em altas rotações*



Orgulhosamente apresentamos a você o Black Bull - um mito da preparação mundial, uma máquina sem outra igual. Perturbado por um 'transtorno bipolar' chamado i-VTEC, esse Civic Si vai da seriedade do povo japonês a samurai kamikaze, num simples toque de acelerador. Até as 5.000 rotações o motor K20 2.0 16v entrega torque linear, docilmente e, depois disso, liberta toda sua fúria de 311 cavalos nas rodas até 10.100 RPM: 10.100!!! O ponteiro do conta-giros ultrapassa a escala do instrumento: 9.000 e se esconde dentro do painel sem tomar o mínimo conhecimento das grandezas físicas envolvidas.

Esse carro se tornou conhecido em todo o mundo por meio dos vídeos de sua preparação que circulam no Youtube. Tornou-se respeitado por seus resultados. Amantes do Honda daqui e do

exterior postam centenas de mensagens de admiração pelo Black Bull. Até no www.8thcivic.com, o mais respeitado fórum de discussão dessa geração do Civic nos EUA, tem tópico do touro brasileiro. Os responsáveis por colocar o Brasil na cena mundial dos Honda são os irmãos preparadores Alam e Guilherme Almeida, da oficina Rev It Up, localizada em Vila Velha (ES). O domador do touro negro, que solicitou o elevado nível de performance aos Honda Tuners, é o médico Eguimar Fernandes, de João Pessoa (PB).

Quando cheguei a João Pessoa, acompanhado do fotógrafo Fábio Aro (Honda enthusiast) para conhecer o Civic, a sensação que predominava era a tensão. Realizar uma reportagem tão importante em apenas dois dias, com um carro, pessoas e local desconhecidos, me preocupava pela incerteza da qualidade do resultado final. Não sabíamos onde seriam as fotos e nem como estava o carro, especialmente porque no dia anterior ele havia viajado 300 km para medir potência em um dinamômetro de Recife (CE) (Autototal).

Ao encontrar com Eguimar, Alam, Guilherme e seus amigos da cidade, a tensão se transformou em euforia como num passe de VTEC. A primeira visão do Black Bull foi sua subida da garagem do médico. O ronco do escape de inox Greedy ecoou pela rampa, fiquei em silêncio, atônito, então sua frente venceu a rampa e a fera saiu de entre as grades do portão. Ao descer da calçada o para-choque raspou no chão e o barulho fez com que a ficha caísse: é um carro de rua como qualquer outro.

O médico e o monstro

Alam logo me intimou a entrar no carro com Eguimar para andarmos até uma estrada antiga e fechada. O coletor de escape Vibrant Performance, também em inox, expirava calmamente, quase sem ruído dentro do carro. Como um motorista de caminhão carregado, Eguimar jogava seguidas marchas a 1.500 RPM para mostrar todo o torque presente desde a marcha lenta. Assim que chegou a uma avenida, encaixou uma sexta que caiu abaixo do um no conta-giros e trafegou calmamente, com um risinho escondido no canto da boca.

Quando chegamos a tal estrada, uma terceira foi engatada, o giro cresceu e o som do escape apareceu, como se alguém houvesse apertado o botão de ON no painel. O ponteiro da rotação se transformou no Incrível 'Monstro Devorador de Conta-Giros'. Logo ele sumiu do display e os pneus Toyo R888 despregaram do asfalto. Marchas e mais marchas sem contato visual com o ponteiro e sem acreditar nos 253 km/h atingidos rapidamente em uma subida. Depois dessa, acostumado com motores antigos, pensei que o Honda ficaria abatido. Imaginei alarmes de temperatura soando, fumaça subindo, motor falhando, mas não, nada disso. Aquilo era apenas o aquecimento do touro.

Com o carro parado e segunda marcha engatada (ele larga de segunda graças a um diferencial mais curto, herdado do Civic Type-R japonês), basta pisar fundo no acelerador que o corte de arrancada é acionado automaticamente. 7.500 rotações e o pé saiu de lado da embreagem ACT Stage 3 com volante em aço Cr-Mo de 4 kg. O blocante original Honda fez os dois pneus 215/50 R17 deixarem suas marcas no chão e o carro seguiu mais uma vez rumo ao final do conta-giros e velocímetro. Dessa vez, mais acostumado, notei que como o torque é 'baixo' não existe aquela

▶ O coletor ganhou volume e trabalho interno. Abaixo: coxim tipo dumper e borboleta de 80mm



colada no banco, o carro ganha velocidade por meio da rotação e do bom escalonamento do câmbio. A sensação de segurança é enorme, chega-se aos 250 km/h calmamente, sem coração na boca ou mão suando no PQP.

Depois foi a vez do Fábio andar e, depois, o Guilherme, como se fosse fila de montanha-russa. Só pararam de brincar porque o sol estava por se pôr e as fotos ainda tinham que ser feitas. Mas depois o passaporte da alegria continuou a funcionar.

K20 i-VTEC

Porque esse motor consegue ganhar tanta rotação tão facilmente? Além do design moderno, com características claras de performance, como o diâmetro do pistão maior que o curso do virabrequim (89 e 86 mm, respectivamente) e peças móveis super leves, o sistema de acionamento das válvulas do cabeçote é fabuloso. Chamado de i-VTEC, esse sistema tem duração e polia do comando de válvulas variável e controlado eletronicamente. A polia movimenta até 50° de posição, adiantando ou atrasando os momentos de aberturas e fechamentos das válvulas. O comando aplica duração baixa, como 240°, nas válvulas até a rotação desejada e depois um novo came entra em ação com mais de 310° de permanência.

A programação dessas funções, assim como toda alimentação, ignição, corte de arrancada, corte de ignição, datalogger e outras, são feitas por meio de uma Hondata Flash Pro, módulo que altera os parâmetros da central eletrônica original. Pela porta OBD2 do carro, que serve para as concessionárias instalar equipamentos de leitura, se pluga o módulo Hondata que é programado por PC. Uma infinidade de ajustes podem ser feitos e então transferidos para a ECU.

Uma função muito interessante do Hondata é a possibilidade do acerto remoto. Eguimar pode estar em João Pessoa e gravar uma acelerada no datalogger do Hondata ligado a um laptop. Lá de Vila Velha, Alam está conectado ao computador da Paraíba via internet. O preparador pode ler a gravação da arrancada e alterar em tempo real a programação do Hondata. Fantástico!

Foi nesse mundo virtual que Eguimar conheceu Alam e Guilherme. Depois de certo tempo de 'namoro' na internet eles se encontraram pessoalmente e o médico entregou seu Civic Si nas mãos dos capixabas. Alam cuida da parte eletrônica e Guilherme da mecânica. Eles são amigos dos mais monstruosos Honda dos EUA e constantemente estão por lá aprendendo mais sobre os motores da série K, especialidade deles. No currículo dos irmãos existem outros famosos carros, como o 'Num Pode', um Civic LX branco com motor K24 aspirado, que ganhou esse nome depois de despachar muitos turbo que diziam: "não pode, não pode". Tem também o 'Gaspar' e o 'Mura Green', outras lendas vivas. Os motores da Rev It Up são sempre aspirados, ou como eles dizem: "All Motor". 100% motor, carro 100% aprovado e eu me sentido 100% a pé. Foi como andar de carro pela primeira vez, o resto é passado.





▶ No sentido do conta giros: Guilherme, Eguimar e Alam. Criadores do Civic Black Bull, o Si K20 'all motor' mais forte do mundo

FICHA TÉCNICA

PROPRIETÁRIO	EGUIMAR FERNANDES
PREPARADOR	VER IT UP (27)8827.3500
MOTOR	HONDA K20Z3
CABEÇOTE	HONDA K20Z3 BY HEAD GAMES (NJ-USA)
VIRABREQUIM	HONDA K20Z3 86 MM
PISTÃO	CP 89MM ULTRA-LIGHT
CAMISAS	ROMAQ
BRONZINAS	ORIGINAL HONDA
ANÉIS	CP
LUBRIFICAÇÃO	BOMBA DO CIVIC TYPE-R JAPONÊS CUSTOM
BIELAS	CARRILLO ULTRA LIGHT I BEAM
PARAFUSO DO MANCAL FIXO	ORIGINAL HONDA
PARAFUSO DE CABEÇOTE	ARP
JUNTA DE CABEÇOTE	ORIGINAL HONDA COM DIÂMETRO RETRABALHADO P/ 89
VÁLVULAS	FERREA 6000 ADM & ESCP
MOLAS	SUPERTECH
TRAVA	SUPERTECH
PRATO	SUPERTECH TITÂNIO
COMANDO	DRAG CARTEL STAGE IV
TUCHOS	ORIGINAIS HONDA
COLETOR DE ADMISSÃO	ORIGINAL CIVIC SI COM RETRABALHO
BORBOLETA	ORIGINAL HONDA DBW RETRABALHADA P/ 80MM
INTAKE	C.A.1 3,5" + K&N BY REV IT UP
COLETOR DE ESCAPE	VIBRANT PERFORMANCE
ESCAPAMENTO	GREEDY 2,5" (POR POUCO TEMPO)
EMBREGEM	ACT DISCO ORGÂNICO STAGE 3
CÂMBIO	ORIGINAL C/ COROA E PINHÃO DO CIVIC TYPE-R JAPONÊS; C/ BLOCANTE ORIGINAL HONDA
RODAS	CIVIC SI 2010
PNEUS	TOYO R888 215/50/17
SUSPENSÃO	ORIGINAL HONDA
INJEÇÃO	CENTRAL ORIGINAL CONTROLADA POR HONDATA FLASH PRO
BICOS	PRECISION 1000CC
BOMBA	WALBRO INTANK
COMBUSTIVEL	ÁLCOOL
BOBINAS	ORIGINAIS HONDA
VELAS	NGK IRIIDIUM RACING GRAU 9
INSTRUMENTOS	WIDE BAND AEM



▼ O lap top revela todos os mapas do Hondata. Banda larga AEM, único instrumento do carro de rua

