

EMBREGEM: PLATÔ, REVESTIMENTO DE DISCOS, MODELOS E APLICAÇÕES

revista

CORINGA

Opala TO: Recursos e cartas na manga na busca pelo recorde



Race Master

Edição #32 Ano 03 2012 R\$9,90 www.racemaster.com.br

E AGORA, PODE?

Conheça o Civic aspirado de 420cv, mais amado e odiado das pistas. 0 a 205km/h em 11s



racemaster.com.br

ISSN 2176-5219 R\$ 9,90



GRINGO NO SAMBA

Toyota Celica de 920cv na roda. 2,3bar com acerto e equipamentos 100% brasileiros



GOLF GTI 2.0 20V REFORÇADO

Aumento de cilindrada e componentes forjados levaram este Golf dos 180 para os 600cv



COMPLETO: RUA PISTA E ESTRADA

Esse Gol turbo já viajou do Paraná ao Maranhão com 530cv na roda. Ida e volta sem stress



O FUSCA MAIS RÁPIDO DO BRASIL

Seja em 402 ou 201m, o Fusca de Cristan de Castro quebra recordes por onde passa

E AGORA, PODE?

Muitas vezes posta à prova, equipe capixaba mostra todo o potencial de seu Honda Civic DO

  Sidney Filho



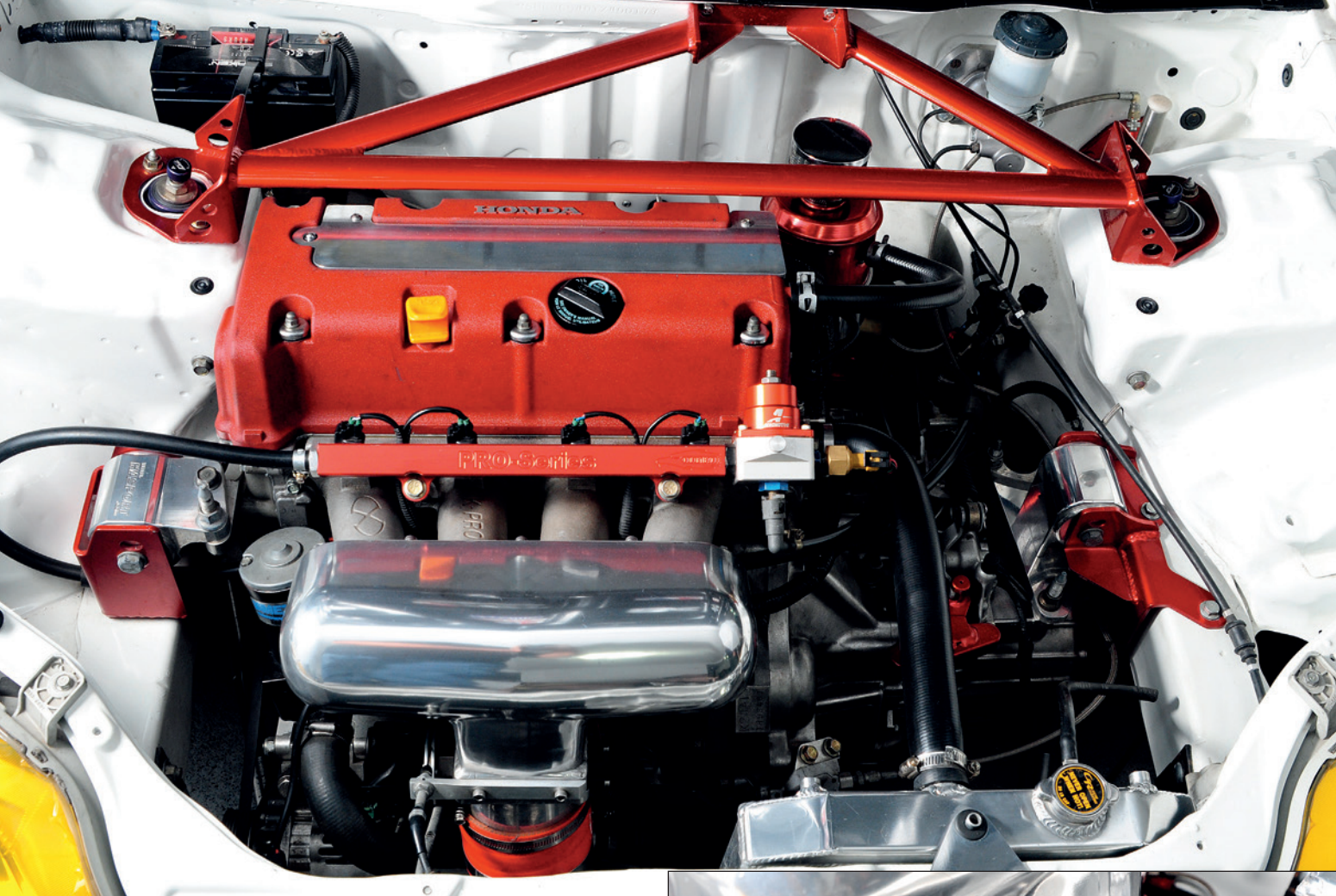
Em busca de carros mais constantes e tempos mais baixos, novas soluções e equipamentos surgem a cada dia, outras já existem há muito tempo no caso, os motores Honda. A evolução, por mais resistência que o ser humano ofereça, é inevitável. Muita gente vai ter que se mexer para entrar na briga da Dianteira Original, ainda mais agora depois da estreia do NumPode, o Civic #027.

Quem sai na frente, chega à frente. Por mais doloroso que pareça, quem acreditar e investir em novas ideias, com certeza alcançará bons resultados. Há 10 anos, poucos apostavam na injeção eletrônica e cabeçote multiválvulas. Hoje, a história é diferente. A eletrônica é indispensável e os 16V se tornaram comuns no grid. Em um futuro próximo os motores Honda também farão parte desta estatística.

Há uma década a Rev It Up, de Vila Velha (ES), vem

levantando a bandeira dos Honda. Como todo apaixonado por arrancada, começaram as primeiras aventuras a bordo de um Gol turbo em 89. Durante uma viagem aos Estados Unidos, os irmãos Guilherme e Alam Martins - preparadores da RIU foram contaminados pelo vírus VTEC. "Era um VTi B16 com 0,5 de pressão. O carro era incomparável com tudo que conhecíamos na época", comenta Alam Martins. A partir daí, começaram os desenvolvimentos e as primeiras experiências no Brasil.





Torque e potência de sobra. 420cv no motor e pouco mais de 35kgmf de torque no 2.4L com diâmetro de válvulas originais.

Para quem não sabe, há décadas a Honda detém o título de maior potência por litro em um aspirado original de fábrica. Atualmente, no modelo FIT Dynamite com 260cv em um motor de 2 litros (130cv por litro). Em segundo lugar, vem a Ferrari Enzo com 125cv por litro. O fundador da Honda trouxe a mesma ideologia e funcionamento dos motores de moto para a produção dos automotivos. A ideia era conseguir o máximo de potência em um motor pequeno levando em conta o baixo consumo. Daí o surgimento dos cabeçotes VTEC e o sucesso dos quatro cilindros japoneses.

Após boas experiências com os série B, a Rev It Up fez seu primeiro K20 - o Civic SI de Márcio Machado, piloto do NumPode - Civic LX 1999. Aí, foi só dar sequência nos trabalhos, chegando aos motores K24. "O NumPode está montado há mais de dois anos, nos serve de laboratório até hoje no desenvolvimento de novos projetos para os Si", diz Guilherme.

Amado por uns e odiado por outros, o NumPode é comentário geral nos bastidores da arrancada. Para você entender melhor, o apelido do carro "NumPode" vem da expressão manifestada por quase todos os que viram esse carro acelerando, quando ainda era um veículo de rua. "Não pode um carro desses andar tanto assim. Não pode deve ter alguma coisa escondida", era o que falavam.

O Civic perdeu o título de carro de rua há pouco mais de três meses, quando recebeu a gaiola de proteção feita na 4D Garage em São



Até com uma borboleta de 90mm e bicos de 80cc o carro é econômico. São menos de dois litros de álcool por puxada

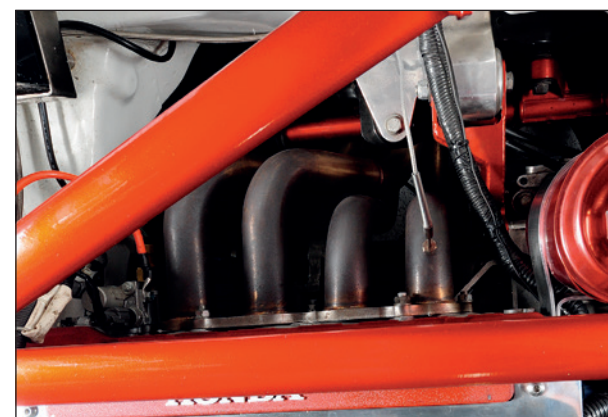


Paulo. De lá para cá, as energias foram dedicadas para primeira corrida na categoria DO. Com a proposta de "carro de teste" como foco principal, o NumPode contorna toda essa guerra que a arrancada atravessa sobre a proibição do nitrometano, e chega para sua estreia com 420cv no motor a base de cana-de-açúcar.

A GRAPEIRA

Montado em um bloco da CR-V 2005 - atendendo ao regulamento, o K24 foi recheado com pistões JE de 88,5mm special order, bielas Crower e virabrequim original. O cabeçote foi preparado mas as dimensões da válvula são as originais. Usa comandos Drag Cartel com molas Supertech e válvulas também Supertech Flat Top. A admissão é feita por uma única borboleta de 90mm e o coletor foi customizado na própria oficina. Com taxa de 14,5:1 e velas Iridium queimando álcool, toda parte de ignição é original do SI e o sistema é controlado por uma central AEM.

A transmissão é original do SI com relação retrabalhada. As engre-



Escape custom Rev It Up, descarrega o bagaço da cana

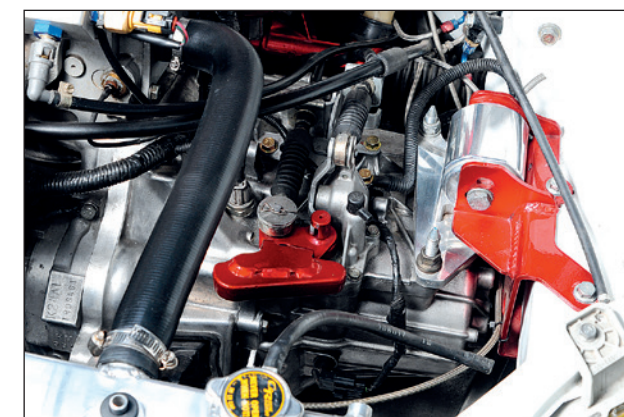
nagens e o blocante - todos originais, aguentam bastante potência. As pontas de eixo são Driveshaft, são mais curtas para que o câmbio do SI funcione perfeitamente nesta carroceria.

O conjunto mecânico é bem simples e extremamente funcional. O cabeçote é imbatível, só no enquadramento dos comandos já vêm importantes ganhos. "Muitos ainda não acreditam em todo este potencial mas é simples. É só abrir a internet ou o Youtube e ver os resultados obtidos lá nos EUA", sugere Martins. Todas as peças estão disponíveis no mercado americano com bastante facilidade. Até estes motores se tornarem mais populares aqui e fabricantes brasileiros se dispuserem a produzir o jeito é importar.

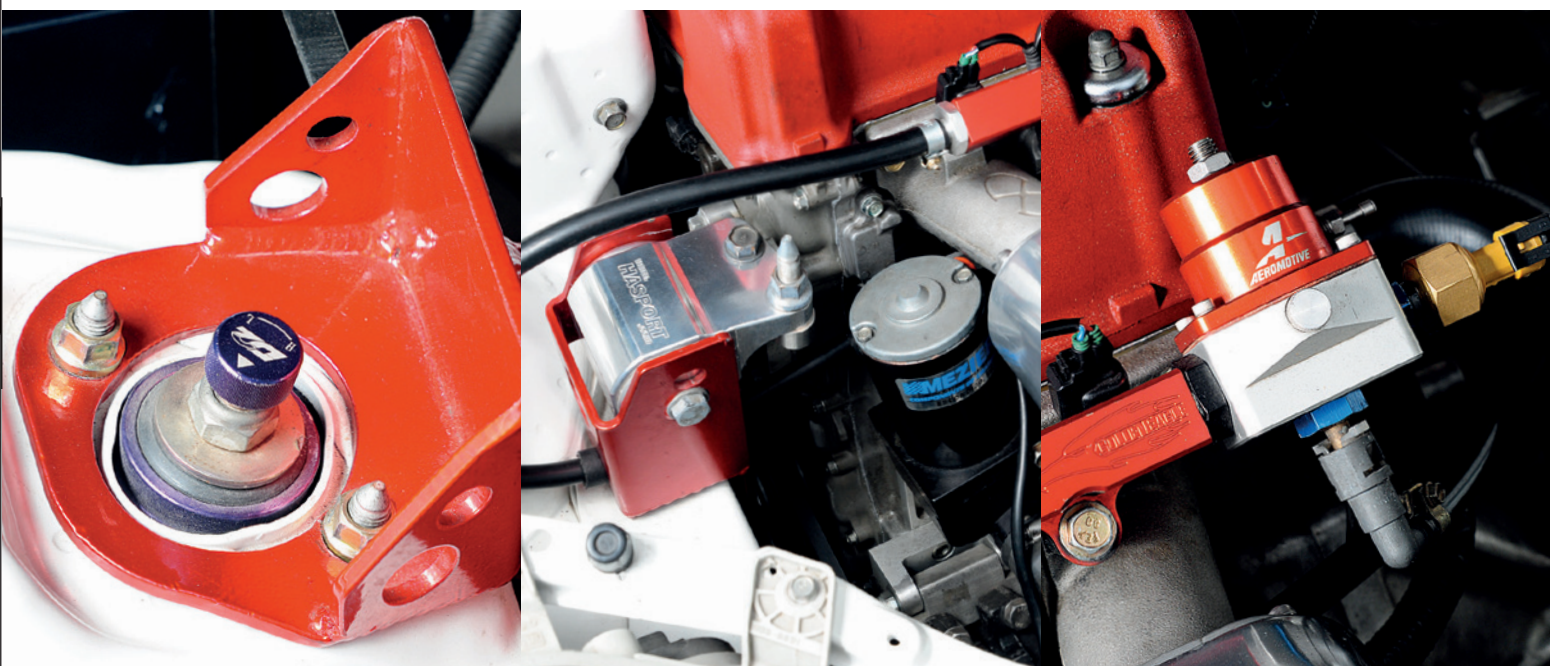
Decidido a estrear no Velopark (RS), durante a segunda etapa da Copa Brasil, a equipe chegou de surpresa na sexta-feira de treinos livres.

NA PISTA

A estreia foi geral, ninguém da equipe havia pisado em uma pista de arrancada profissional aqui no Brasil. Embora soubessem do potencial



O câmbio original prejudicou a estreia do carro no Velopark. Acima dos 9000RPM é impossível trocar de marcha rápido



E AGORA, PODE?

do carro, não sabiam ao certo como reagiria ao VHT, reação no pinheirinho e possíveis imprevistos de primeira corrida.

Na cabeceira da pista, com a obrigação de apenas acelerar algumas marchas e verificar o funcionamento de todos os componentes, Márcio dá sua primeira largada sem nenhuma pretensão. Acelerando apenas 300m pulou de 1s8 de 60pés e 7s4 nos 201. Nada mal para a primeira largada. Nenhum DO ainda havia passado tão rápido nos 201m da pista gaúcha.

A empolgação era grande para o sábado (02 de junho) e poderia ter sido melhor se os comissários da CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) não tivessem sido acionados diversas vezes na tentativa de encontrar irregularidades e desclassificar o Civic. O regulamento permite diversas falhas e apontamentos com dupla interpretação. O que em um ponto de vista parece liberar, as partes interessadas têm interpretações diferentes, virando uma arma letal na tentativa de garantir o troféu no final da corrida. Por se tratar de um carro inédito, a confusão foi ainda maior. Os comissários técnicos não tinham bagagem para julgar as denúncias. Resumindo: o NumPode foi deslocado para a categoria Dianteira Super - um degrau acima, e garantiu o terceiro lugar.

Além deste pênalti de regulamento, o carro apresentou problemas na suspensão e nas trocas de marcha. As duas bandejas entortaram durante as largadas e o 60 pés foi só piorando. O carro não dava alinhamento e a tração foi comprometida. Já nas trocas de marcha, como o câmbio é original, não engatava nada se o motor girasse acima dos 9.000RPM. Programado para girar acima dos 10, a faixa de rotação está longe de ser a ideal.

“Voltamos satisfeitos com o resultado obtido, nosso melhor tempo foi 11s4 mesmo com todos esses problemas. Nós já sabíamos do potencial do carro, precisávamos tirar a verdadeira prova e agora vamos começar as melhorias na suspensão, câmbio e mais alguns ajustes mecânicos”, finaliza Guilherme.

A Rev It Up pretende andar na maioria das pistas brasileiras. A ideia é mostrar o que um motor bem desenvolvido e com um potencial pouco explorado no Brasil é capaz de fazer. Após muitas críticas e a verdade posta à prova, é chegada a hora!

Afinal essa é a graça do esporte, um vem e faz, você vai e supera. Casos como este acontecerá sempre e quem ganha com isso é o esporte. A arrancada precisa da evolução e você pode dar o próximo passo.



Mostradores AEM orientam o piloto na hora da corrida, o volante Shutt Ultralight substituiu o pesado volante original. A carroceria foi para São Paulo (SP) receber a gaiola na 4D



Banco de fibra de carbono para aliviar o peso do Sedan. Regime total no Civic. 1017kg com o piloto



FICHA TÉCNICA CIVIC DO #027



MARCIO MACHADO
PILOTO

Piloto/Preparador: Marcio Machado Neto/ REV IT UP (27) 8827.3500

Veículo: Honda Civic LX sedan 4 portas 1999/1999

Motor: bloco 4 cilindros Honda K24 (CRV 2005) ,cilindrada 2435.97cc, virabrequim original K24 99,00mm, bielas Crower, pistões JE Special Order 88,50mm, anéis JE, bomba de óleo original (Civic TYPE-R), Volante do motor ACT em Cromomolibidênio, parafuso de mancal original Honda, cabeçote K20 Honda VTEC 16V (Civic Si) , comando de válvulas Drag Cartel, válvulas do cabeçote Supertech Flat Top, taxa de compressão 14.5:1, vedação do cabeçote junta original Honda Sistema de admissão/escapamento: borboleta 90mm, coletor de admissão Custom (REV IT UP), coletor escape tubular Custom (REV IT UP), escapamento 3 polegadas de diâmetro

Gerenciamento eletrônico: módulo de injeção AEM, módulo de ignição AEM, datalogger AEM, 4 bicos Bosch 800cc, bomba de combustível Bosch, dosador Aeromotive, 4 bobinas individuais originais Honda, velas Iridium Racing

Transmissão: câmbio original (Civic Si) relação alterada, embreagem ACT, diferencial original Honda, pontas de eixo Driveshaft

Suspensão: dianteira D2, traseira Megan Racing

Rodas: dianteiras e traseiras Weld Magnum Pneus dianteiros 225x50x15 Hoosier Drag Dot traseiros Front Drive Mickey Thompson

Chassis: Gaiola 4D Garage, Banco Buddyclub P1 Racing (fibra de carbono)

Instrumentos: wide band AEM, pressão de óleo AEM, pressão de combustível AEM, pirômetro AEM

Peso: 1.017kg com piloto