



TÉCNICAS: KIT TURBO PARTE II / CÂMBIO AUTOMÁTICO PARTE I

Revista

**GTS POINTER**  
Dois anos de restauração e motor aspirado de 230cv eternizam o esportivo



# Race Master

Edição #42 • Ano 04 • 2013 • R\$11,00 [www.racemaster.com.br](http://www.racemaster.com.br)

# CIVIC SI 2.6 SEM NOÇÃO

ISSN 2176-5219

R\$ 11,00



[racemaster.com.br](http://racemaster.com.br)

Ultrapassando todas as barreiras, o K26 desenvolvido no Brasil estapola a lógica de um carro de rua aspirado! Agressividade transformada em muito torque e potência



### FIVETECH TURBO E PRONTO PARA BRIGA

Após várias configurações, inclusive turbo e automático o Marea 2.4L de 580cv barbariza na capital de SP



### ACERTO E TOCADA TRAZ RESULTADO

A sintonia entre piloto e máquina fizeram este Gol 2.0 Turbo alcançar 7s5 nos 201m no PR



### CHRIS MILLER NO BRASIL DE AP

O atual recordista da "Turbo-A" nos EUA vai acelerar o Red Nose by Motorfort no Velopark



# AO INFINITO E ALÉM!



Com limite ainda desconhecido e com 2.6L de muita saúde, os Honda Série K barbarizam mais uma vez

Ao elaborar uma edição, além de nossa obrigação é com gigantesco prazer que buscamos carros, eventos e reportagens que sejam destaque e que tenham o merecido reconhecimento em nossas páginas. Procuramos ir além de uma ficha técnica com itens de última geração. Ok, até aí tudo muito bonito, até que você me pergunta: “Pô parceiro, Civic SI de novo?”. Pois é, de novo. Eu repasso essa pergunta para os preparadores: “Pô, de novo? Aonde isso vai parar?”. Bem, se depender da capacidade destes motores e da curiosidade e disposição deles, talvez não pare nunca!

Os Civics SI desta edição, embora visualmente não ofereçam nenhum perigo, dentro de seus cofres existem armas letais recheadas com muito desenvolvimento e equipamentos de ponta, prontos para

despejarem centenas de cavalos ao mínimo toque do acelerador.

A Rev It Up já compôs outras capas da RaceMaster e hoje é uma das referências no Brasil em motores Honda Série K. A preparadora de Vila Velha (ES) desenvolveu vários projetos – todos eles voltados para rua e minuciosamente testado e acertado para não ter engasgos, dificuldade na partida e na hora que precisar ter potência de sobra para as diversões urbanas.

Durante a sessão de fotos para esta edição, conhecemos os quatro primeiros carros que serão equipados com o “K26” voltados para rua no Brasil. O nível da preparação é tão elevado que reunir quatro desses de uma só vez é raro no mundo todo. Dois deles já estavam funcionando, o SI preto apelidado de Chernobyl e o prata, o Anaconda.





O Chernobyl pertence ao empresário, Jonathas Carvalho, de Campinas (SP), e foi o primeiro a ficar pronto. O Anaconda é de Alessandro Furtado, Tixa como é mais conhecido, que também levará o Si para passear na pista do Amazonas Dragway na região de Manaus (AM), cidade natal de Furtado. Os outros dois, que ainda estão em fase fi-

nal de montagem, pertencem a João Eduardo e Alexandre Almeida, de Uberaba (MG), e João Pessoa (PB), respectivamente.

A denominação "K26", para quem ainda não sabe, é uma variação do original K24 de 2.4L com *kit stroker* (pistão, biela e virabrequim) elevando a cilindrada para os 2.6L. Como é um projeto específico e de extrema

precisão, todas as peças foram customizadas. O pistão foi desenvolvido na Wiseco, com o pino deslocado para que não toquem as válvulas com o novo curso do virabrequim. As bielas forjadas também são customizadas para melhorar a relação R/L que seria prejudicada com o novo vira.

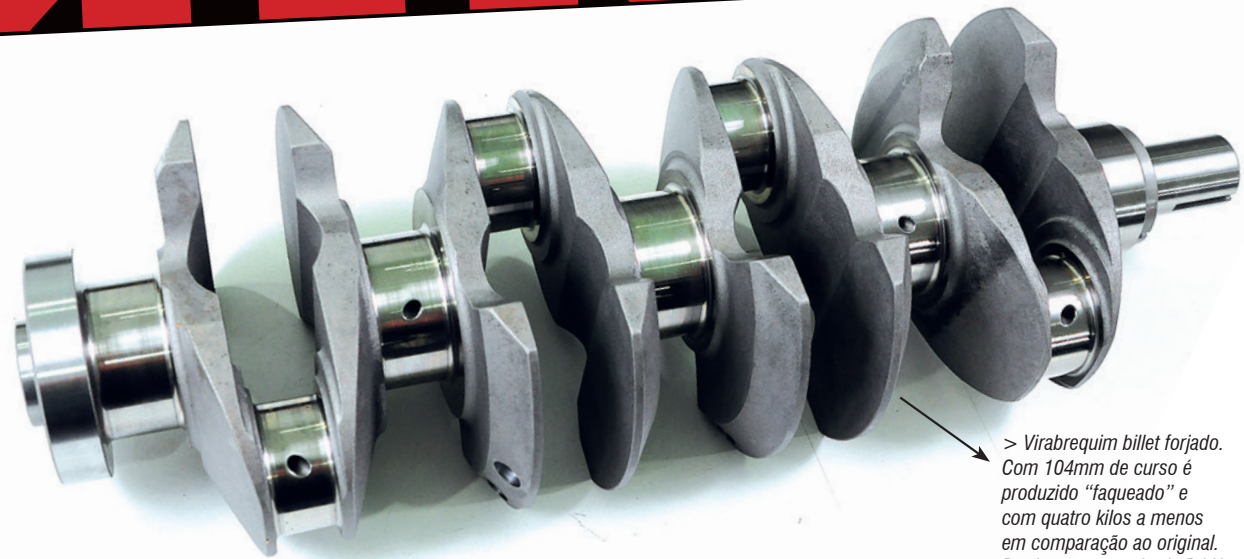
Em nossas edições anteriores, soltamos uma reportagem sobre a relação R/L, porém se você perdeu, vamos recapitular rapidamente para entender as mudanças que foram feitas neste K26. A relação R/L é o resultado do quociente: Raio de ação virabrequim (metade do curso) / Comprimento da biela. Se a biela for muito curta, maior o ângulo que vai se formar quando o pistão estiver perto 2/3 do seu curso, gerando entre o cilindro e o pistão um esforço ou carga lateral maior, aumentando o atrito entre as partes. A maior inclinação da biela desperdiça a força recebida na combustão perdendo assim per-

dendo preciosos cavalos, além de aumentar o esforço em si mesmo, colocando em risco a integridade mecânica. Quanto maior o comprimento da biela, o ângulo formado tende a ficar menor, propiciando um movimento mais suave do pistão em suas subidas e descidas, diminuindo os esforços de fadiga. O mais importante: aparecem mais cavalos e torque. O R/L ideal é por volta dos 0,3 podendo haver pequenas melhoras sendo maior ou menor dependendo de outros fatores como a configuração do cabeçote, oito ou 16V, por exemplo.

Para chegar ao R/L mais próximo do ideal, Guilherme Martins optou por trabalhar com um virabrequim de 104 mm. O vira é *billet* forjado e "faqueado" já na sua produção e com quatro quilos a menos em comparação ao original. A biela tem 157 mm de comprimento de centro a centro. Os pistões Wiseco possuem 89 mm de diâmetro e pino deslocado.

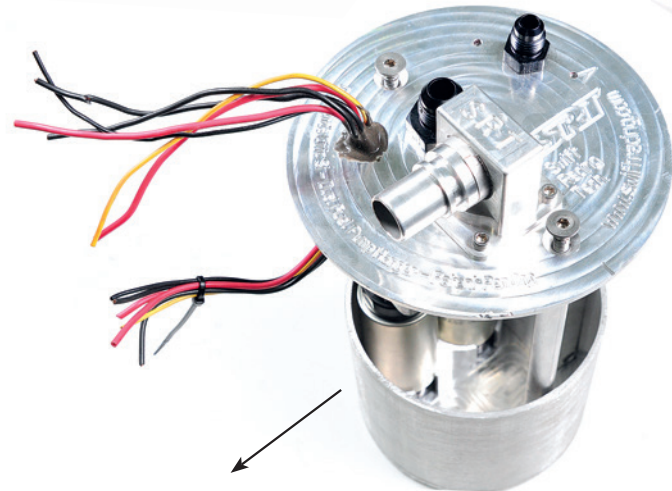
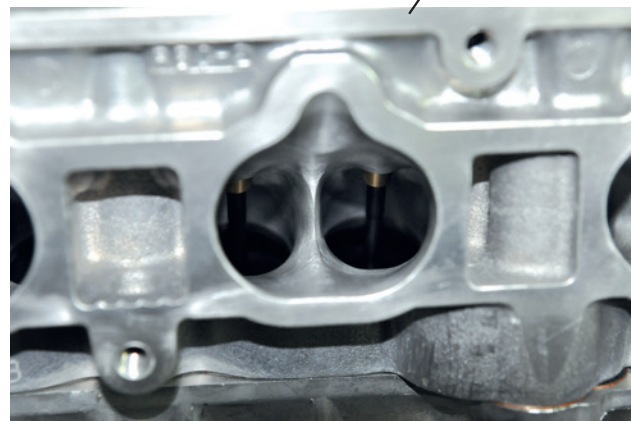


# CIVIC 2.6L



> Virabrequim billet forjado. Com 104mm de curso é produzido "faqueado" e com quatro kilos a menos em comparação ao original. Produção customizada R.I.U

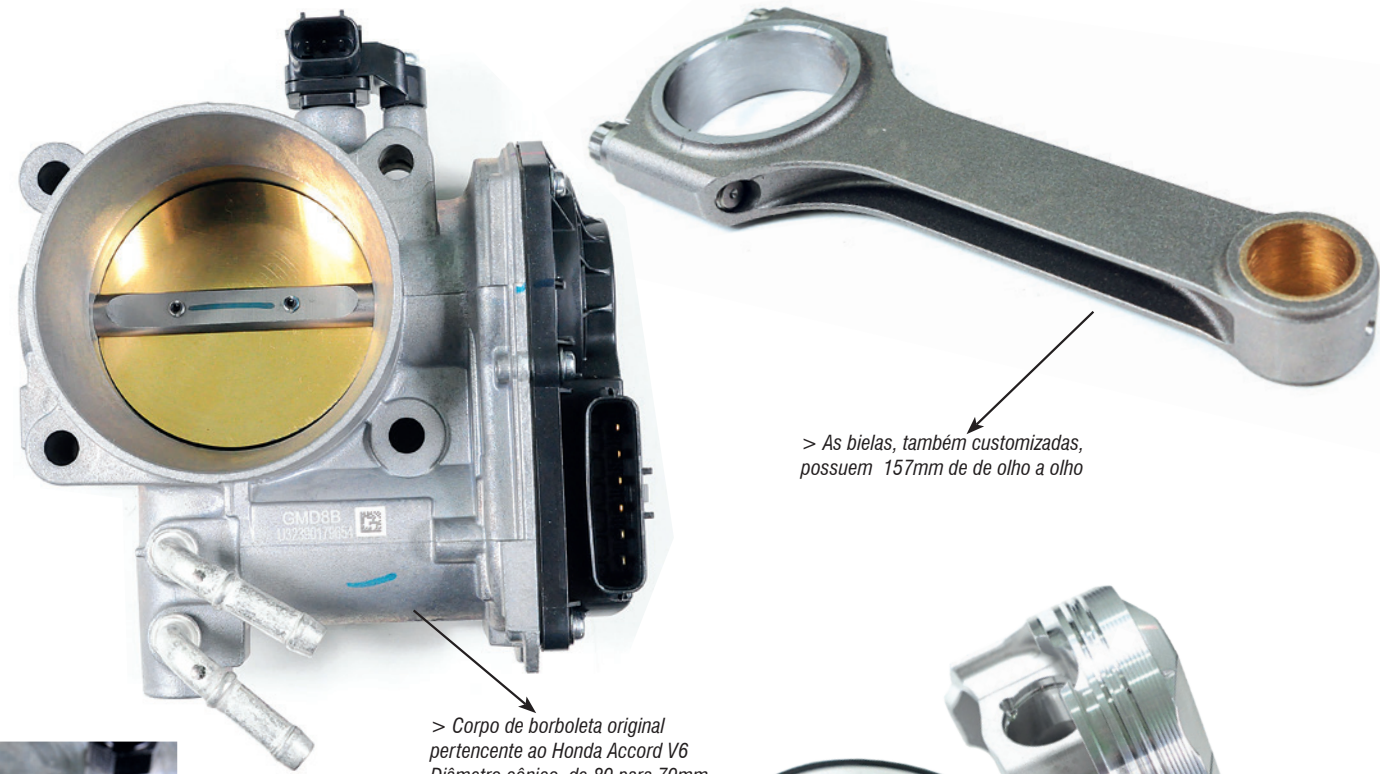
> Cabeçote inteiro trabalhado nos EUA pela Port Flow no estágio FULLRACE



> Novo copo, sem adaptações no tanque original, trabalha com duas bombas de combustível



> Um dos componentes mais trabalhados e desenvolvidos especificamente para este projeto. Da marca Wiseco e com 89mm de diâmetro, possui pino deslocado para trabalhar em harmonia com o virabrequim de curso



> As bielas, também customizadas, possuem 157mm de de olho a olho

> Corpo de borboleta original pertencente ao Honda Accord V6 Diâmetro cônico, de 80 para 70mm



Para este pistão, além dos anéis usados na vedação, um anel adicional fica por baixo da terceira cava da saia como sustentação, compensando a ausência de material do pistão devido ao reposicionamento do pino.

Com toda essa engenharia, o R/L ficou em 0,331. Segundo Martins são dias e noites acordados para elaborar um projeto deste. "Um carro de rua, precisa viajar, levar a mulher ao supermercado e encarrar quem quer que seja quando se sentir intimidado." Por isso tanto estudo e tantas peças customizadas para este projeto. O bloco é original Honda oriundo dos K24 e o "casco" do cabeçote também que para o K26 são preparados

na Port Flow nos Estados Unidos, a principal fornecedora para os Honda de arrancada de lá. O cabeçote foi inteiro trabalhado no nível Full Race.

A transmissão original do SI é mais do que suficiente para aguentar o novo setup do motor. Todos os itens permaneceram intactos, apenas a embreagem foi substituída por uma Clutch Masters estágio quatro de seis pastilhas e manteve o acionamento suave e sem trepidações desconfortáveis.

O projeto foi todo desenvolvido e elaborado em nove meses e hoje com apenas 45 dias o SI entra na oficina e já sai com personalidade alterada e transtorno bipolar. ✘

## O que é o VTEC

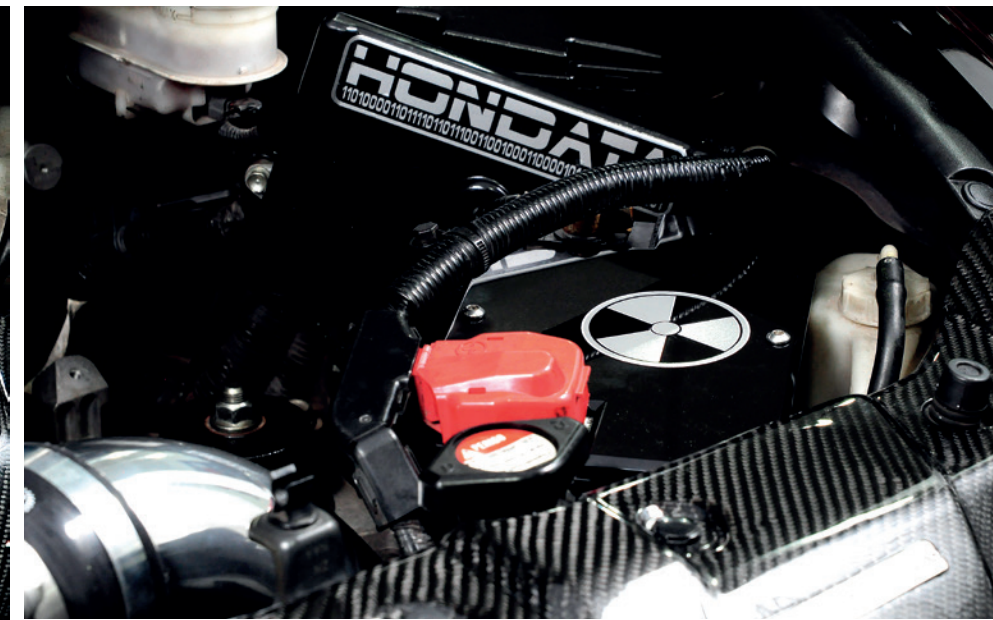


Os motores Série K, equiparam os Civics SI, CRV em alguns anos de produção e alguns modelos do Honda Accord. Este motor tem como característica principal, um equilíbrio perfeito entre todo o conjunto. O cabeçote 16V possui o sistema VTEC, onde a partir de um determinado RPM uma válvula hidráulica acionada por um impulso elétrico, libera o funcionamento do terceiro lobe do comando. Este lobe pode possuir uma função de economia ou performance, que é o nosso caso. A abertura do VTEC é definida pelo preparador no momento que ele julgar ideal, por meio da central que gerencia todo o funcionamento do motor.

Relação R/L	
K20	0.309
K24	0.325
K26 standard	0,348
K26 custom REV IT UP	0,331

Tabela comparativa





## UM NOVO MITO, CHERNOBYL

### O Youtube parou para conhecer a fera

O primeiro K26 desta leva a ficar pronto foi o Chernobyl, foi este monstro radioativo que tivemos o prazer em dar uma suave pedalada. Ficamos horas aqui na redação conversando sobre o carro e é difícil achar uma definição tanto para o lado bom como o lado mal da personalidade dele.

Assim que ficou totalmente pronto, a Rev It Up desenvolveu mais um daqueles famosos vídeos para o YouTube, a reação foi imediata em todo o Brasil. Mais de 20.000 visualizações em menos de 24 horas. O vídeo descreve bem como é o carro. Ignorante ao extremo! Fazer uma retomada de terceira é praticamente começar um show de burnout. O pedal do acelerador deve ser acionado com cuidado para não ter nenhuma surpresa.

O torque é semelhante à de um carro turbo, a pressão contra o banco só aumenta. Marcha em cima de marcha, o velocímetro trava nos 253km/h como se tivesse marcando 60, e o mais engraçado, tudo isso

repetidas vezes, sem superaquecimento, sem luzes ou painel piscando e quantas vezes der vontade e restar álcool dentro do tanque.

Depois de ter enjoado de tanto acelerar, é só baixar o giro e retornar pra casa. Giro baixo, nem parece o mesmo carro, dá pra chegar escondido em casa que a patroa nem percebe que você saiu. O motor, principalmente pelo VTEC permite uma marcha lenta original, boa dirigibilidade. A embreagem é tão leve chegando a semelhança de um carro 1.0L.

Este Civic pertence à Jonathas Carvalho, empresário de Campinas(SP), que também ficou sem palavras depois de reencontrar o "Civic Si Sem Noção". Só de imaginar que este carro está indo para o lado da rodovia dos Bandeirantes, Anhanguera e aquelas infinitas faixas entre Campinas e São Paulo, já dá para imaginar que aqui nasce mais um mito da tecnologia automotiva. ✘

