

PICADA DE SERPENTE

Dodge Viper vira demônio com injeção de água e nitro: 525 cv e 3,9 segundos até 100 km/h

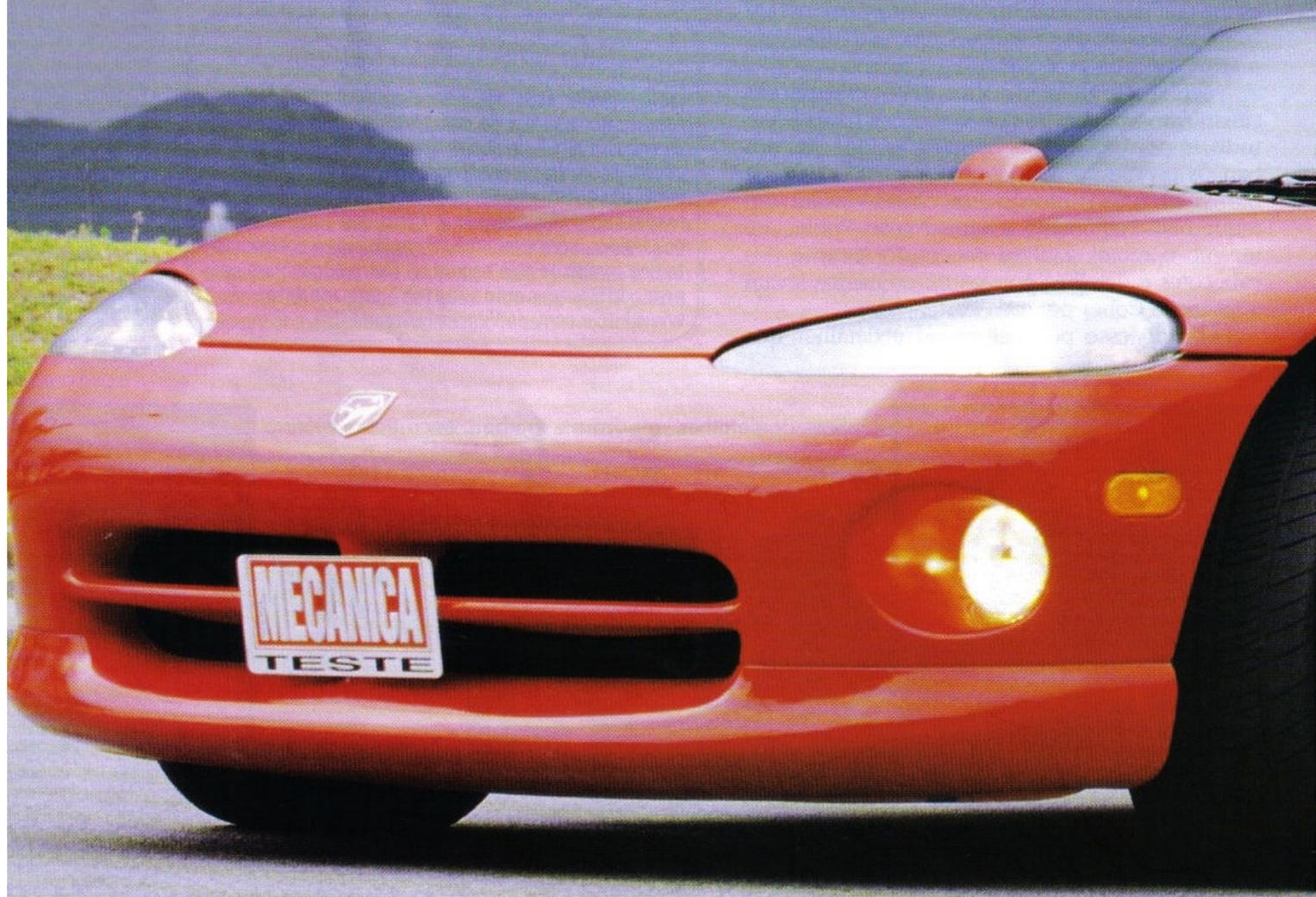
Para muitos, 400 cv de potência em um esportivo já são um exagero. Mas, para o empresário paulista Leopoldo Arias, de 25 anos, todos estes “cavalos” ainda eram poucos. Descontente com o desempenho de seu Dodge Viper RT/10 - um bólido com motor V10 (dez cilindros em “V”), de 8.000 cc e potência original de 405 cv -, Leopoldo decidiu aplicar um “veneno

letal” no motor: instalou um sistema de injeção de água e um kit de óxido nítrico (“nitro”). A preparação fez a potência “explodir” para 525 cv.

Segundo o preparador, agora esse Super Viper (de vîbora, em inglês: por isso o logotipo sobre o capô é uma serpente estilizada, pronta para dar o bote) passa dos 280 km/h de velocidade máxima e gasta apenas 3,9 segundos para chegar aos 100

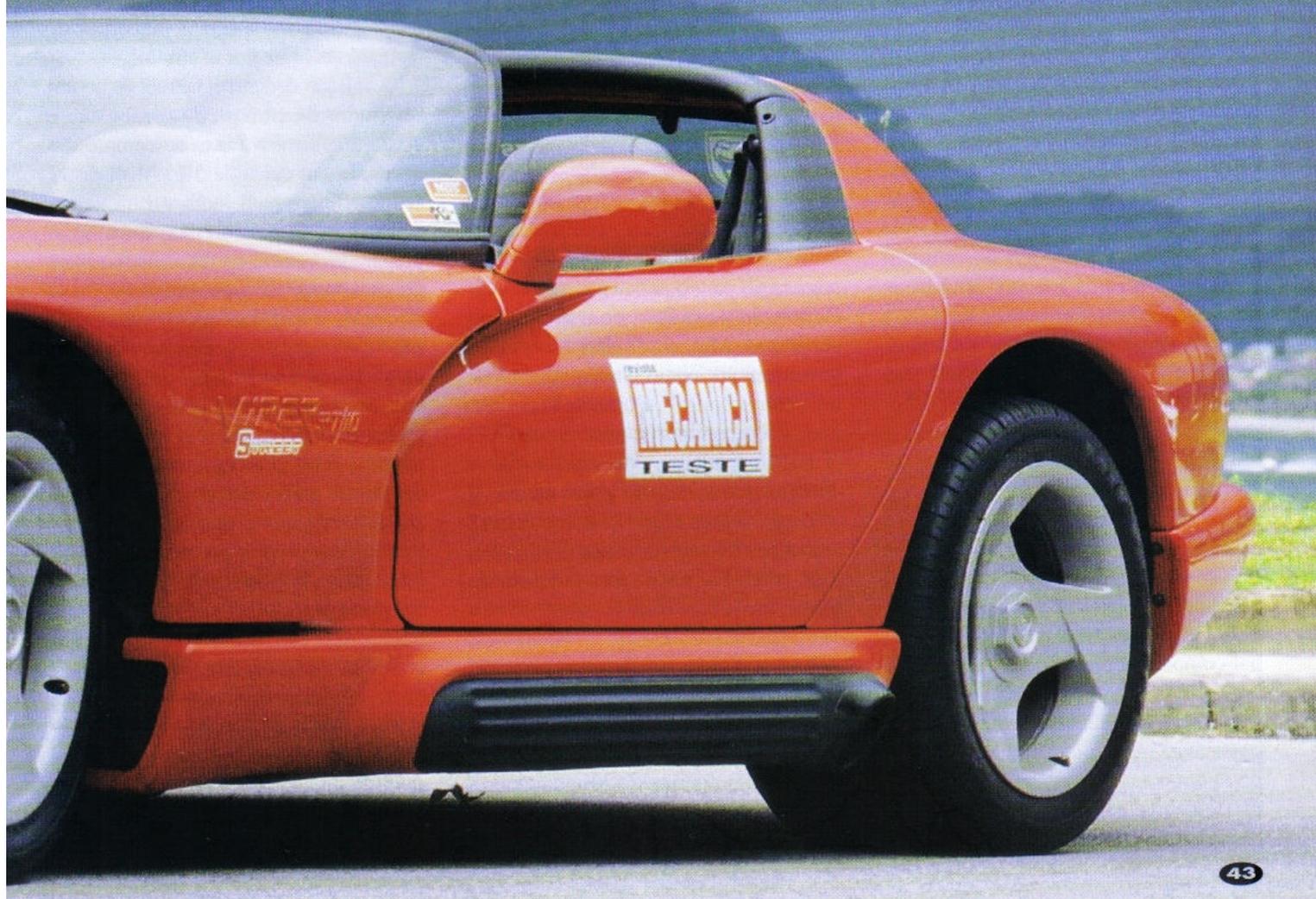
km/h (contra 269 km/h e 4,5 segundos do motor original de fábrica).

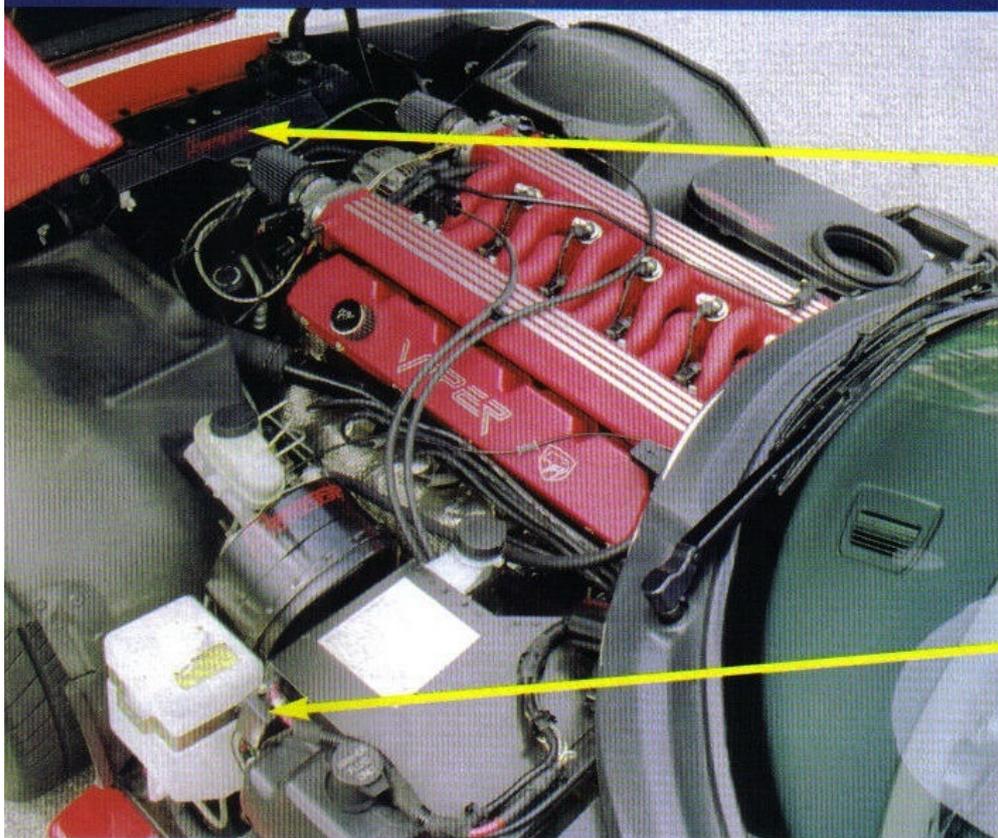
Admirado em todo mundo pelo estilo, força (torque máximo de 63,2 kgfm a 3.600 rpm, de fábrica) e potência de seu motor “big-block” V10, o Viper, fabricado pela Chrysler norte-americana, é uma mistura de roadster - conversível de dois lugares - com carro de competição. Lembra algumas supermáquinas da categoria ▶





Pára-lamas e capô formam uma única peça; logotipo é uma serpente





Detalhe da “válvula” do nitro (acima). Reservatório da injeção de água fica ao lado do motor (abaixo)

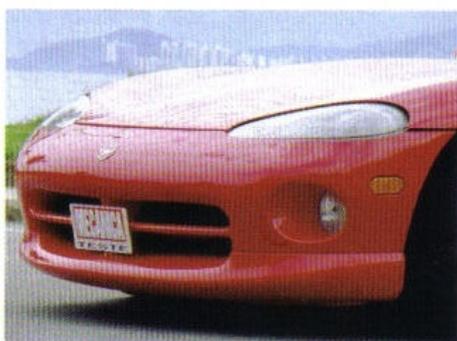


Gran-Turismo de pistas européias, onde aliás o Viper já correu, como nas 24 Horas de Le Mans, na França.

A carroceria, construída com um composto de plástico e fibras, fica instalada sobre um chassi tubular. Já o capô, que forma uma única peça com os pára-lamas, bascula para a frente, facilitando o acesso ao motor, rodas, suspensão e freios, como nos veículos de competição. O bloco do motor é pintado de vermelho, lembrando as antigas Maserati italianas. As portas não têm maçanetas externas nem tampouco vidros laterais basculantes. Nas colunas dianteiras das portas existem duas “aberturas” para saída do ar - admitido pela “boca de tubarão” da grade dianteira - que vem através do motor. Seus faróis parecem olhos de serpente. Logo abaixo do batente das portas, saem dois enormes escapamentos, embutidos na lateral da carroceria.

Internamente, o Viper tem um painel completo, com instrumentos para o controle do motor e um velocímetro que marca até 320 km/h. Motorista e passageiro ficam praticamente encaixados, com pouco espaço para se mexer.

Desde que comprou o carro, Leopoldo Arias começou a procurar alguma



Faróis lembram olhos de serpente

preparação para o já potente motor V10. Depois de pesquisar, com a ajuda do preparador Marcelo Pinhas (da oficina Street Import), optou por um sistema de injeção de “nitro”. Como o Viper usa injeção de combustível multiponto TPI (Tunnel Port Injection), onde cada coletor de admissão serve um grupo de cinco cilindros, o preparador teve que colocar dois bicos injetores de “nitro” - um em cada coletor -, elevando a potência do motor em 120 “cavalos”, passando dos 405 originais para 525 cv.

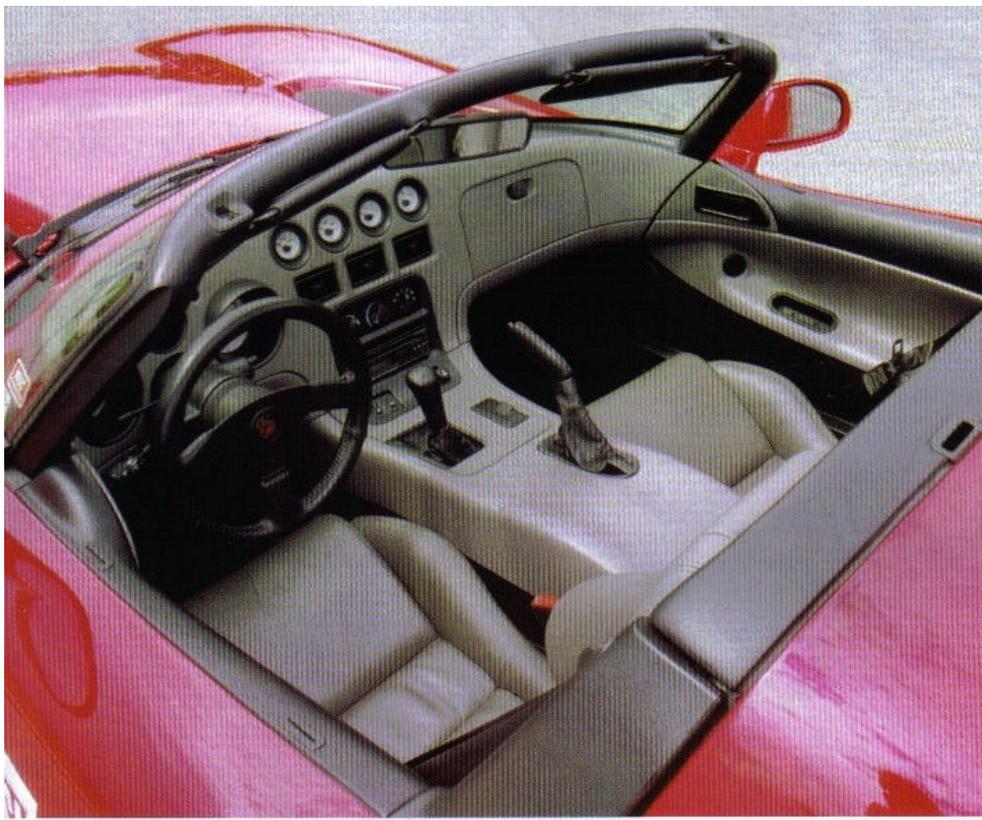
Mas a grande novidade em preparação foi o sistema de injeção de água, tipo Vara-jetion II. Hoje pouco conhecido, esse dispositivo (leia box) foi muito usado durante a Segunda Guerra em motores de aviões, onde o sistema servia como “booster” (dando um ga-

nho instantâneo de potência) no momento em que os aviões precisavam de força extra para executar manobras de ataque e de fuga, por exemplo.

A injeção de água funciona como um resfriador da câmara de combustão e chega a aumentar a taxa de compressão do motor em cerca de 5%. Além disso, serve também para melhorar a queima da mistura. Depois de todo trabalho, o preparador retirou os dois catalisadores do escapamento, aumentando o fluxo dos gases e evitando que o “nitro” derretesse o miolo do catalisador. Por conta disso, foi necessário fazer um completo remapeamento do chip de injeção.

Para o preparador, o trabalho no motor serviu também para corrigir um defeito do carro, que tem a sexta marcha muito longa (a relação é de 0,5:1), fazendo com que o propulsor perdesse muita força. “Agora, com a injeção de ‘nitro’, a rotação cresce rapidamente, garantindo até mesmo as ultrapassagens mais arriscadas”, afirma Marcelo.

Se dirigir o Viper original de fábrica já não é para qualquer um, com esse “veneno”, só mesmo um bom piloto para segurar o carro. As reações do Super Dodge são muito rápidas e quando se encosta o pé no pedal do acelerador, o



Painel do Viper é completo e velocímetro marca até 320 km/h. Portas não têm maçanetas externas



motor despeja toda a sua "cavalaria" para as rodas. É preciso tomar cuidado, principalmente nas curvas, pois existe o risco de um "cavalo-de-pau", sem que o motorista tenha tempo de corrigir.

Equipado com suspensão independente nas quatro rodas, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora na frente e atrás, e ainda enormes pneus (275/40 ZR17, com rodas de 10 polegadas de largura na frente, e 335/35 ZR17, com 13 polegadas, na traseira), o Viper apresenta excelente estabilidade. Além disso, esse esportivo tem bitolas dianteira e traseira bem largas e baixa altura (apenas 1,19 metro). Tudo isso faz com que o carro se mantenha bem colado ao chão mesmo quando chega a rodar no limite de velocidade.

Ao arrancar é preciso muita atenção, pois quando se despeja toda potência, as rodas ficam patinando no piso: a traseira começa a chicotear, jogando de um lado para outro, ficando difícil colocar o Viper em linha reta. "O carro é um verdadeiro foguete. Só saio para dar algumas voltinhas ou para levá-lo em provas de arrancada. Prefiro usar meu Ford Mustang GT", diz Leopoldo.

E as provas de arrancada têm servido para sentir a melhora no desempe-



Tanque de 'nitro' fica no porta-malas

nho. Antes da preparação, o Viper levava 12,8 segundos para completar os 400 metros de pista (um quarto de milha). Esse tempo baixou agora para apenas 11 segundos.

O custo de todo esse "veneno" não é revelado pelo dono do Viper nem pelo preparador. "Acho que daria para comprar um bom carro zero", afirma Leopoldo. Seja lá quanto for, não deve ser muito se comparado ao preço do carro, cerca de US\$ 130 mil. Outro segredo que o preparador Marcelo também não conta, é como ele fez o nebulizador especial da injeção de água. "Conto como ele funciona, mas não falo como é feito", diz Marcelo.

Para se andar nesse carro, só com uma boa dose de soro anti-oftídico, o único remédio contra veneno de cobra. □

INJEÇÃO DE ÁGUA

Fabricado pela Edelbrock americana, o aparelho injeta a água pelo filtro de ar, onde é sugada pela própria depressão do coletor de admissão, junto com a mistura ar/combustível. A partir das 2.500 rpm, quando o sistema começa a funcionar, a água chega a um nebulizador (feito na oficina de preparação), colocado junto à borboleta da injeção e ao coletor de admissão. O nebulizador faz um spray de água, que se junta à mistura de maneira uniforme e vaporiza dentro dos cilindros.

A injeção de água é feita de acordo com a rotação do motor: quanto mais alto o giro, maior a quantidade de água.

Dentro da câmara de combustão, a água pulverizada, a mistura ar/combustível (e o "nitro", quando está sendo injetado) queimam juntos. Como a água é pulverizada, segundo o preparador, não existe risco de calço hidráulico, que trava os pistões. Isto ocorre, por exemplo, quando a água - líquida e em grande quantidade, como nas enchentes - é sugada através do filtro de ar para dentro do motor.