

TEJ PARKER
Especialista Blacklist

Glossário e Gíria de Box

Todos os termos que se ouvem numa oficina, em palavras simples.

APLICAÇÃO A aplicação confirma-se no filtro do carro, no site, nunca por este documento. Indicar um tema ou uma marca não é confirmar que serve no teu carro.

AFR / Lambda

também: *lambda, mistura, magro, gordo, air fuel ratio, stoich*

- AFR (ou lambda) é quanto ar existe para cada parte de combustível. Lambda 1.0 é estequiométrico; na gasolina a potência costuma viver entre 0,78 e 0,85 de lambda.
- Na rua fala-se 'magro' e 'gordo'. Magro é o perigoso — é assim que se fura pistão.
- Sem sonda wideband, AFR é achismo. É o único instrumento que eu não deixava de fora num carro turbo.

Anti-lag (ALS)

também: *antilag, anti lag, anti-lag*

- Anti-lag queima combustível no escape para manter o turbo girando fora do acelerador. Funciona, e come turbina e coletor se abusares.
- O lugar dele é no especial de rali, não no deslocamento rodoviário e muito menos num carro de todos os dias.

Boost creep

também: *pressao sobe sozinha, overboost em alto rpm*

- Boost creep é a pressão subir acima do alvo em alto RPM sem a ECU pedir.
- Normalmente a wastegate não dá vazão — gate pequena, ou downpipe tão livre que o escape prefere a turbina. Gate maior, gate porteada, ou repensar a combinação.

Blow-by e catch can

também: *blowby, respiro, catch can, pcv, vomitando oleo*

- Blow-by é gás de combustão que passa pelos anéis e vai para o cárter. Na rua dizem que o motor está 'respirando pelo capô'.
- O PCV manda isso de volta para a admissão — com óleo junto. O catch can segura esse óleo antes de ele sujar o intercooler e baixar a resistência ao knock.
- Catch can que enche depressa não é problema do catch can. É o anel a falar contigo.



Blow-off e válvula diverter

também: dv, diverter, blow off, dump valve, chiado na troca, valvula de alivio

- A BOV despeja a pressão do compressor para a atmosfera; a diverter devolve-a à admissão.
- Num carro com MAF, a BOV atmosférica deita fora ar que a ECU já contou — é daí que vem o engasgo e a tosse rica entre as mudanças. Recircular é a escolha honesta aí.
- Chiado ou flutter entre trocas é quase sempre DV cansada ou fuga de pressão, não é personalidade. A linha que temos para isto é a GFB.

Motor "built"

também: motor aberto, forjado, ja foi na mesa, bottom end

- Motor built é motor aberto e remontado com internos dimensionados para a carga que vais pedir.
- Biela e pistão forjados, prisioneiros, folga de anel certa, folga de mancal certa. É o passo que se dá quando o bloco pede — não antes.

Charge pipe

também: cano de pressao, tubo de pressao, piping

- O charge pipe é o tubo entre o turbo (ou o intercooler) e a borboleta.
- É a falha clássica do Stage 2: o de plástico original racha, ou a abraçadeira solta, e o carro fica sem pressão e a chiar. Abraçadeira T-bolt e silicone de 4 ou 5 lonas resolvem.

CHRA (cartucho do turbo)

também: miolo do turbo, cartucho

- O CHRA é o miolo do turbo — eixo, rodas e mancais. Turbo híbrido é carcaça original com CHRA maior lá dentro: mais teto, mesma instalação.

Compressão

também: leakdown, teste de compressao, saude do motor

- Compressão e leakdown são o exame de saúde. Dizem-te se o motor merece o dinheiro que tu ta prestes a gastar.
- Faz antes de qualquer stage. Motor cansado não melhora com mais pressão — fica é com menos vida.

Decat

também: test pipe, downpipe sem cat, apagou o cat, catalisador

- Decat ou test pipe é ficar sem catalisador. Dá vazão, faz barulho, cheira, e na UE chumba na inspeção — TÜV, APK, ITV e controle technique olham todos para isso.
- Um sports cat 200 ou 100 cpsi dá-te quase toda a vazão e mantém o carro legal e habitável. Num carro de dia a dia é a resposta adulta.



Detonação e knock

também: knock, batendo pino, pingando, knock retard

- Knock é a combustão a acontecer sozinha em vez de quando a vela manda. Na rua é 'bater pino' ou 'pingar'.
- Três coisas alimentam isso: octanagem abaixo do que o mapa assume, avanço a mais, e ar de admissão quente. A ECU tira avanço quando ouve knock — é por isso que o carro fica mole em dia quente.
- Trata a causa, não o sintoma: o combustível certo, um datalog e temperatura de admissão controlada.

Downpipe

também: dp, primeiro tubo

- O downpipe é o primeiro tubo depois do turbo, e na maioria dos carros é o gargalo do Stage 2.
- Libertas o downpipe e o turbo respira. Libertas de mais sem olhar para a wastegate e convidas o boost creep.

Duty cycle

também: bico no limite, bomba no limite, injector duty

- Duty cycle é a percentagem do tempo em que o bico ou a bomba está aberto. Acima de 80–90% já não tens folga nenhuma.
- É esse número que explica porque o combustível vem antes do turbo maior, não depois.

EGT (temperatura dos gases)

também: temperatura de escape, exhaust gas temp

- EGT é a temperatura do gás de escape. É o instrumento que te diz que tu ta a pedir mais do que o motor pode dar em segurança — muito antes de alguma coisa partir com barulho.
- Carros de pista e builds de turbo grande olham para isso. Stage 1 de rua normalmente nem tem o furo para a sonda, e não faz mal.

Failsafe / modo de emergência

também: corte de segurança, protecao do mapa

- Failsafe é o mapa cortar potência quando o AFR, a pressão de óleo, a pressão ou a temperatura de admissão saem da janela segura.
- É a única coisa que separa um build de uma bomba-relógio. Pergunta a quem te mapeia quais são os failsafes — se a resposta for vaga, já tens a tua resposta.



Flash da ECU

também: remap, tune, mapa, centralinha, reprogramacao, piggyback

- Um flash reescreve a ECU original. Um piggyback fica pelo meio e mente-lhe — mais barato, mais limitado, e esconde coisas da estratégia de fábrica. Uma stand-alone substitui a ECU inteira.
- As ECUs modernas trabalham por pedido de binário, não por um número simples de pressão, por isso um mapa preguiçoso num VAG, BMW ou Mercedes luta contra o modelo de torque e tu sentes isso como um buraco.
- Faz sempre backup do ficheiro original fora do carro antes de alguém escrever lá dentro.
- Nós não mapeamos carros aqui e não te recomendo um mapeador às cegas. Abre o chat com a equipa que a gente indica alguém a sério.

FMIC (intercooler frontal)

também: tmic, intercooler, ic, troca de calor, heatsoak, heat soak

- FMIC é intercooler frontal, TMIC é em cima do motor. O frontal vê ar limpo; o de cima vive no calor do motor.
- Heatsoak é o núcleo saturado de calor — o carro puxa forte na primeira arrancada e mole na terceira. É aí que o intercooler deixa de ser enfeite.
- As linhas que temos para isto são a Mishimoto e a Koyorad.

HPFP (bomba de alta pressão)

também: lpfp, bomba de alta, bomba de baixa, bomba de combustível

- LPFP é a bomba de baixa, no depósito; HPFP é a de alta, que alimenta a injeção direta.
- Num turbo de injeção direta a HPFP é o teto normal. Quando ela acaba vês a pressão de combustível cair em carga — e é aí que começa a mistura magra.

IAT (temperatura do ar de admissão)

também: temperatura de admissao, ar quente, intake temp

- IAT é a temperatura do ar de admissão. Sobe, a ECU tira avanço, e o carro fica mole.
- Filtro de cone aberto num vão quente é o autogolo clássico: soa melhor e mede pior. Caixa fechada, ou cone com defletor a sério, mantém o número honesto.

Launch control

também: two step, transbrake, largada

- Launch control segura o motor num RPM para saíres já com pressão. Funciona, e gasta embraiagem, semieixos e coxins de cada vez que usas.
- Num DSG ou DCT, largar sem mapa de TCU é a forma de conheceres o modo de emergência da caixa.



LSD (diferencial autoblocante)

também: autoblocante, diferencial, welded, diff soldado, 2 way, 1.5 way

- Um autoblocante impede a roda de dentro de deitar fora a potência. Os de discos vêm em 1-way, 1.5-way ou 2-way conforme o quanto travam fora do acelerador.
- Soldado é exatamente o que parece: sem diferencial nenhum. É resposta de carro de drift, e em rua molhada é outro tipo de problema.

LSPI (pré-ignição a baixa rotação)

também: pre ignicao, estourou parado

- LSPI é pré-ignição em baixo RPM e carga alta, típica de motores turbo pequenos de injeção direta.
- A formulação do óleo pesa aqui mais do que se pensa, e o mapa não pedir binário máximo a 1.500 rpm em sexta também.

Sensor MAF

também: map, speed density, sensor de fluxo

- O MAF mede o ar que entra; o sensor MAP mede a pressão e deixa a ECU calcular (speed-density).
- Importa porque um carro com MAF odeia fugas de ar e blow-off atmosférica, e um speed-density não quer saber de nenhuma das duas.

Falha de ignição (misfire)

também: falha, falhando, bobina, vela, coil pack

- Misfire é cilindro que não queima. Em pressão é quase sempre a faísca a desistir antes da mistura.
- Velas um grau mais frias e com folga menor, e bobinas saudáveis, resolvem a maior parte. Se ficar depois disso, olha para o combustível e para a compressão.

OEM+

também: oem mais, original melhorado

- OEM+ é ficar perto do carro de fábrica mas bem feito: mapa honesto, arrefecimento honesto, sem teatro.
- Dá normalmente 20–35% mais binário, com 98, e o carro continua a pegar numa terça-feira fria.

Pop and bang

também: popbang, overrun, estouro no escape, crackle

- Pop and bang é combustível por queimar a acender no escape na desaceleração. É uma escolha de mapa, não é ganho de potência.
- Cada um desses estouros é calor onde vive o catalisador e a turbina. Divertido uma vez; caro todos os domingos.



Folga de anéis (ring gap)

também: folga do anel, anel

- Folga de anel é o espaço nas pontas do anel quando ele está no cilindro. Apertado de mais, o anel toca e agarra a quente; folgado de mais, fazes blow-by.
- Mede-se para a pressão e o combustível que vais usar, e é por isso que 'forjado' sozinho não quer dizer nada sem a especificação.

Batida de biela (rod knock)

também: bateu biela, mancal, spun bearing, girou mancal

- Rod knock é um bater grave que acompanha a rotação — o mancal foi-se e o motor está no fim desse capítulo.
- Mancal girado vem do óleo: pressão, temperatura, folga, ou um canto de pista a esfomear a bomba. Um cooler de óleo é mais barato que um bloco.

Rotação do eixo do turbo

também: overspeed do turbo, rotacao do turbo

- Shaft speed é a velocidade a que o turbo gira. Passar do limite é como um turbo com bom aspeto morre sem aviso.
- Acontece quando se empurra um turbo pequeno para lá do mapa dele atrás de um número para o qual nunca foi dimensionado.

Surge do compressor

também: compressor surge, fff, barulho estranho do turbo

- Surge é o compressor a trabalhar à esquerda do mapa dele — o ar perde e inverte. Soa a um 'fff-fff' abafado e destrói o mancal axial.
- Normalmente quer dizer que o turbo está grande de mais para o caudal daquele momento, ou que uma blow-off está a segurar pressão onde não devia.

Spool

também: lag, demora a encher, resposta do turbo

- Spool é a rapidez com que o turbo enche; lag é a espera. Turbo pequeno, enche rápido, teto baixo. Turbo grande, enche tarde, teto alto.
- Twin-scroll e coletor dividido compram-te um bocado dos dois. Ser honesto sobre o uso real do carro também.

Prisioneiros de cabeça (studs)

também: arp, prisioneiro, junta de cabecote, head gasket, comeu junta

- Os prisioneiros de cabeça substituem os parafusos de fábrica e seguram a cabeça a sério em pressão. Junta MLS vai com eles.



- 'Comeu a junta' quase nunca é culpa da junta — é força de aperto, calor, ou knock a chegar antes de a junta ter feito alguma coisa de errado.

TCU (central da caixa)

também: mapa da caixa, dsg, dct, caixa automática, limp mode

- Mapa de TCU é o mapa da caixa: pressão de aperto, pontos de mudança, limites de binário.
- Num DSG ou DCT isto deixa de ser opcional depois do Stage 1. Ficando de origem, a caixa protege-se e entra em modo de emergência exatamente quando estavas a gostar.

Wastegate

também: wg duty, válvula de descarga, gate

- A wastegate desvia o escape à volta da turbina para segurar o alvo de pressão. Interna vem na carcaça; externa é uma válvula própria no coletor.
- Duty alto com pressão baixa quer dizer ou turbo pequeno de mais para o alvo, ou fuga. O número diz-te qual das duas conversas ter.

Sonda wideband

também: sonda banda larga, sonda

- A sonda wideband lê o AFR real em toda a gama, em vez de só à volta do estequiométrico como a narrowband de fábrica.
- Em qualquer carro turbo é o seguro mais barato que podes montar. Atenção ao terra do controlador — um loop de massa mete ruído diretamente na leitura.

Wheel hop

também: eixo pulando, tremendo na saída

- Wheel hop é o eixo a saltar na largada — o pneu agarra, larga, agarra outra vez, e tudo na transmissão leva a pancada.
- Buchas, coxins, geometria e pneu alimentam isso. Para as buchas temos Powerflex e Hardrace; para reforço, Ultra Racing.

60 foot

também: 60ft, primeiros metros, largada arrancada

- O 60-foot é o teu tempo nos primeiros 18,3 metros, e na arrancada decide mais do que a potência de pico.
- A consistência do 60-foot é que é o projeto a sério: pneu, largada, anti-squat, e uma caixa que repete.

Hidrolock

também: calco hidraulico, entrou agua no motor

- Hydrolock é entrar água num cilindro. A água não comprime, por isso quem dobra é a biela.



- É a razão pela qual uma admissão montada em baixo, num carro que apanha chuva ou passa água, é mau negócio por dois cavalos.

Fuga de pressão (boost leak)

também: fuga de pressao, chiando, nao enche

- Fuga de pressão é ar comprimido a escapar antes de chegar ao motor. O carro chia, não faz o alvo, e os trims de combustível ficam estranhos.
- Encontra-se pressurizando o sistema fechado e ouvindo — ou com fumo. É um trabalho de vinte minutos que poupa muito palpite.