



TEJ PARKER
Especialista Blacklist

Stages e Ordem de Upgrade

O que fazer primeiro, o que vem depois e o que nunca se salta.

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.

Stages — o que querem mesmo dizer

também: stage 1, stage 2, stage 3, stage 4, o que é stage, etapas

- Stage é uma etiqueta, não é uma norma. Duas oficinas a vender 'Stage 2' podem estar a vender carros muito diferentes.
- Mais ou menos como o mercado usa: Stage 1 é flash no carro de série. Stage 2 junta downpipe, intercooler e tubos com mapa a condizer. Stage 3 é turbo maior ou híbrido com combustível e embraiagem à altura. Stage 4 quer dizer que o bloco foi montado.
- O que importa a sério é a lista de peças, o combustível para o qual o mapa foi escrito, se o mapa da caixa entra, e se existe log de validação. Não o print do Instagram.
- Onde cada um costuma morder: Stage 1 com 95 no verão — knock. Stage 2 — charge pipe, PCV, diverter. Stage 3 — biela, junta de cabeça, bomba de alta.

Por onde começar

também: por onde eu comeco, por onde comeco, ordem certa, o que fazer primeiro, ordem de upgrade, qual a ordem

- A ordem que poupa dinheiro, pela ordem que eu faria mesmo:
- 0 — Diagnóstico e refresh. Compressão, leakdown, velas, fluidos. Motor cansado não melhora com pressão.
- 1 — Pneu e travões ao nível do uso. Usas os dois em todos os quilómetros.
- 2 — Stage 1 com o combustível que a tua cidade vende de verdade.
- 3 — Intercooler, downpipe, tubos, segundo mapa, wideband.
- 4 — Embraiagem ou TCU, quando começar a patinar.
- 5 — Combustível — bomba, bicos — antes do turbo maior, nunca depois.
- 6 — Turbo híbrido ou maior, trabalho à medida, cooler de óleo.
- 7 — Internos, quando o bloco pedir.
- 8 — ECU stand-alone, chassis e segurança ao mesmo nível do número.



- Os erros caros, todos reais: turbo grande com 95 'provisório'. Cone aberto num vão quente. Pop and bang todos os domingos no downpipe novo. Coilover barato sem alinhamento depois. DSG sem mapa de caixa. Cinto de seis pontos em banco de série. Receita de drift no carro de família.

Carro de rua

também: daily, uso diário, rua, street build, carro do dia a dia

- Um carro de rua tem de pegar todos os dias, andar no trânsito, passar na inspeção, não queimar a embraiagem no centro comercial — e continuar a responder quando a estrada abre.
- O pacote honesto de rua: refresh mais Stage 1 ou um Stage 2 leve. Intercooler decente. Downpipe com sports cat, não decat. Pastilhas de uso misto, líquido novo, pneu UHP com o índice de carga certo. Coilovers com curso a sério e altura sensata.
- O que eu deixava de fora: anti-lag, pop and bang agressivo, diferencial soldado. Nada disso melhora um carro de todos os dias.
- **Da prateleira:** K&N ou AEM em caixa fechada, Mishimoto se o Stage 2 subir a temperatura de admissão, GFB se a diverter de fábrica fugir, flexíveis HEL nas quatro pontas, Probite se o disco já passou do mínimo, Powerflex onde as buchas amoleceram.

Track day

também: dia de pista, trackday, levar para a pista, pista amador

- Um track day não é corrida, mas o ciclo de calor parece um: quinze a vinte e cinco minutos de carga, pausa curta, e outra vez. O Stage 2 de Instagram costuma ficar sem pastilha, sem óleo e sem temperatura de admissão à terceira sessão.
- O pacote, por ordem: arrefecimento primeiro — óleo e água — antes de mais pressão. Pastilha de pista com disco saudável e líquido de ebulição alta. Alinhamento com camber de pista, e pneu que aguente esse camber. Mapa com failsafes.
- Arnês só com banco feito para isso. Caso contrário, um bom cinto de três pontos com o banco de série é a combinação mais segura.
- **Da prateleira:** Mishimoto e Koyorad mais cooler de óleo HEL, BC Racing com clique, reforços Ultra Racing, braços Hardrace se a geometria pedir, flexíveis HEL, Tillett se o banco de série te deixa escorregar.

Rally e terra

também: terra, gravel, offroad, estrada de terra

- Na terra o inimigo é impacto, pó, água, compressão de suspensão e calor com pouquíssimo ar. Binário linear ganha a um pico de dinamómetro sempre.
- Uma proteção de fundo, admissão alta ou com snorkel, e pontos de fixação soldados salvam mais ralis do que um turbo maior.
- Suspensão de curso longo, não coilover de pista rebaixado. Proteção de cárter e diferenciais. Elétrica estanque e iluminação de reserva. Mapa conservador e arrefecimento que sobrevive à lama.



- **Da prateleira:** arrefecimento Mishimoto e Koyorad com grelha que aguenta sujidade, Hardrace e Ultra Racing nos pontos de fixação, iluminação e relés Hella. Em turbos, IHI, Mitsubishi ou KKK de nível OEM quando a fiabilidade vale mais que o pico.

Drift

também: drifta, de lado, angulo, lock, drift car

- Drift é ângulo, transição e repetibilidade. Potência ajuda; ângulo de esterço, diferencial e arrefecimento é que decidem.
- Ângulo e lock vêm antes de mais 200 cavalos. Depois um diferencial adequado, e semieixos que sobrevivam à transição. Depois um radiador que funcione de lado a 80 km/h sem vento de frente.
- Travão de mão e geometria pensam-se juntos, não separados. E uma embraiagem no stage que o teu pneu consegue usar — disco ceramético de 1.000 Nm num carro de rua é castigo.
- Body kit por último. Carbono que fica bem nas boxes fica diferente depois do muro.

Arrancada

também: drag, quarto de milha, 1/4, 1/8, tiro, drag race

- Arrancada é o 60-foot e a consistência dele. Tração, largada, pneu, geometria de anti-squat e a caixa é que são o projeto. O motor só precisa de sobreviver à pancada.
- **Da prateleira:** AirWerks S300 ou um Garrett maior com GFB no controlo de pressão, combustível por pedido à medida, Performance Clutches num stage alto ou conversor por encomenda, Ultra Racing contra wheel hop, espaçadores Perfco se a bitola maior plantar melhor, e rodas forjadas no configurador — escolhidas pelo índice de carga, não pelo desenho côncavo.

Manutenção

também: de quanto em quanto, troca de óleo, trocar o óleo, intervalo de revisao, quando trocar o óleo, quando trocar as velas

- Depende inteiramente do que o carro faz. Por alto:
- Óleo — 5.000 a 8.000 km no dia a dia; a cada evento ou 3.000 a 5.000 km em pista; a cada prova ou dois a três eventos na terra.
- Velas — 15.000 a 20.000 km na rua; dois a quatro dias de pista; inspeção visual frequente em rali.
- Travões — visual a cada 5.000 km na rua; medidos nas boxes em pista; jogo de reserva no atrelado em rali.
- Geometria — depois de um buraco na rua; depois de cada acerto em pista; depois de cada etapa dura em rali.
- Datalog — trimestral num carro de rua mapeado; toda a sessão em pista; toda a passagem em rali.
- E as que toda a gente salta: aquece o óleo, não só a água. Deixa o turbo baixar em ralenti depois de carga. Não deixes E85 parado semanas. Guarda o backup da ECU fora do carro. Reaperta o



coletor depois dos primeiros ciclos quentes.

E85

também: etanol, alcool, flex fuel, metanol, octanagem, gasolina 98

- Octanagem é resistência ao knock, não potência em frasco. Um número mais alto deixa o mapa pôr mais avanço e mais pressão em segurança — é daí que vem a potência.
- E85 é octanagem barata com arrefecimento real na carga, e pede cerca de 30% mais caudal: bicos maiores, e quase sempre bomba maior. Um sensor de flex deixa o mapa lidar com o que estiver no depósito.
- Metanol é corrosivo, pede cerca do dobro do volume, e quer mapa dedicado. Combustível de competição é caro e instável se ficar parado no depósito.
- Escolhas o que escolheres: o mapa é escrito para um combustível. Pôr outro não é poupança.

Legalidade na estrada

também: inspecao, tuv, apk, itv, controle technique, seguro

- Na UE a inspeção olha para ruído, emissões, catalisador, suspensão, luzes e pneus — TÜV, APK, ITV e contrôle technique, todos.
- Um sports cat documentado passa onde um decat não passa. Altura e pneu têm de ficar dentro do arco. Camber extremo e iluminação aftermarket são olhados. Gaiola em carro de rua traz questões de homologação e de campo de visão.
- Sobre seguro: modificação não declarada é a recusa clássica. Seguro de pista não é seguro de estrada. Avisa — sai mais barato do que descobrir depois.
- Eu digo-te o que a peça faz. O que passa onde tu vives é decisão do teu inspetor, e muda de país para país.