

TEJ PARKER
Especialista Blacklist

Sintomas, Causas e Prevenção

O que o carro está a dizer, porque acontece e como evitar.

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.

Furou um pistão

também: furou o pistao, pistao furado, furo de pistao, fundiu o motor, abriu um ovo, derreteu pistao

- Pistão furado ou derretido é quase sempre mistura magra em carga — não é azar.
- A corrente é: combustível que não acompanha, ou um mapa que assume uma octanagem que tu não puseste, e depois knock que ninguém estava a vigiar.
- A prevenção é chata e funciona: wideband, datalog, o combustível para o qual o mapa foi escrito, e capacidade de combustível antes de mais pressão.

Jogou a biela

também: jogou a biela, quebrou biela, quebrou a biela, partiu biela, partiu a biela, abriu o bloco

- A biela vai-se quando o binário, a rotação ou o knock passam o que a peça de fábrica aguenta.
- A correção honesta não é só uma biela mais forte — é um teto honesto. Decides o número primeiro, montas o bloco para ele, e depois mapeias até lá.
- Biela forjada, prisioneiros e folga de anel certa são o passo que se dá quando o bloco pede, não como enfeite.

Comeu o turbo

também: turbo morreu, turbo fazendo barulho, quebrou o turbo, turbo failure

- Turbo morre de três maneiras: óleo (alimentação, retorno ou calor), surge, ou rotação acima do mapa do compressor.
- Vê a alimentação e o retorno de óleo antes de culpare o turbo. Um restritor em falta, um retorno amassado, ou desligar o motor quente sem spool-down matam cartuchos em silêncio.
- Temos Garrett, EFR, AirWerks, BorgWarner, KKK, IHI, Mitsubishi, Holset e BMTS — mas prefiro descobrir porque morreu o anterior do que vender-te o próximo.



Embraiagem a patinar

também: embreagem patina, clutch slip, patina em quinta, embraiagem a patinar

- Embraiagem a patinar depois do mapa quer dizer que o binário passou o que o disco segura. Aparece primeiro nas mudanças altas em aceleração plena.
- A resposta é uma embraiagem para o binário que fazes agora — a Performance Clutches tem Stage 1 a 4 — e, em automática ou DCT, mapa de TCU com ela.
- Disco de competição num carro de todos os dias é outro tipo de chatice. Escolhe o stage para como conduzes de verdade.

Partiu um semieixo

também: quebrou eixo, axle snap, partiu o pino

- Semieixos partem na largada, não no banco de rolos. Pneu colado, mais launch control, mais uma transmissão desenhada para o binário de fábrica é a receita.
- Semieixos reforçados ajudam. Um limite de largada honesto em relação ao pneu ajuda mais.

DSG em emergência

também: modo de emergencia, caixa cortou, gearbox limp, caixa em emergencia, caixa entrou em emergencia, entrou em emergencia

- Modo de emergência num DSG ou DCT é a caixa a proteger-se de binário de que ninguém a avisou, de ATF cansado, ou de calor.
- Mapa de TCU, óleo novo, e um cooler se o carro vai a pista. Por esta ordem.

Pedal de travão foi ao fundo

também: pedal do freio foi ao fundo, pedal do travao, pedal vai ao fundo, travao vai ao fundo, travao ao fundo, freio vai ao fundo

- Pedal longo ao fim de umas voltas fortes é fade: a pastilha fora da janela de temperatura, ou o líquido a ferver na pinça.
- Três coisas por ordem: líquido com ponto de ebulição seco alto, pastilha com janela para o uso, e disco saudável. Os flexíveis em malha impedem a borracha de inchar e devolvem firmeza ao pedal — a linha que temos é a HEL.
- Se volta ao normal depois de arrefecer, era o líquido. Se o pedal está firme e o carro não pára, era a pastilha.

Sai de frente (subviragem)

também: understeer, empurrando na curva, nao entra na curva

- Understeer é a frente a desistir primeiro. Antes de mexer em molas, vê pressões a quente, depois camber à frente, e depois quanta aderência dianteira o setup está mesmo a pedir.
- Uma barra estabilizadora traseira, ou menos complacência atrás, muda o equilíbrio sem tornar o carro horrível na estrada. Para isso temos Ultra Racing e Hardrace.



Sai de trás (sobreviragem)

também: oversteer, rodou, snap oversteer, perdeu a traseira

- Traseira que se vai de uma vez é normalmente pneu frio, um diferencial a fazer algo abrupto, ou curso de suspensão a acabar.
- Olha para as pressões e para o diferencial antes de olhares para a potência.

O carro não pega

também: brickou a ecu, ecu morta, nao liga depois do mapa, ecu brick

- Uma ECU que não acorda depois de um flash é quase sempre uma escrita que correu mal sem backup.
- Flash em bancada e um clone do ficheiro original são o seguro. Pede o ficheiro de origem antes de alguém mexer no carro — é teu.

Motor a aquecer

também: motor a aquecer, motor esta a aquecer, sobreaquec, aquecer no transito, aquecendo, temperatura alta

- Calor é normalmente a primeira coisa que falta a um carro mapeado, muito antes de faltar turbo.
- Água, óleo e temperatura de admissão são três problemas diferentes. Resolve o que o log está a mostrar, não o que é mais fácil de comprar.
- Mishimoto e Koyorad para radiadores e intercoolers, HEL para coolers de óleo — e em pista o arrefecimento entra antes de mais pressão, não depois.

Fumo branco

também: fumaca branca, fumega branco, fumegar branco, deitando fumaca, deita fumo, white smoke

- A cor do fumo é o diagnóstico, por isso começa aí. Branco e adocicado é líquido de refrigeração: junta da cabeça, cabeça, ou nalguns motores o cooler de óleo. Branco fino que desaparece num minuto numa manhã fria é vapor e não quer dizer nada.
- Azul é óleo a entrar na câmara: anéis, retentores de válvula, ou num carro turbo os retentores do turbo — turbo que fuma azul ao desacelerar é quase sempre os retentores do eixo, não o motor.
- Preto é combustível a mais: bico a verter, MAF ou MAP a ler mal, ou um mapa que nunca foi acabado. Fumo preto num carro mapeado é razão para parar de andar em pressão até alguém ler o log.
- Seja qual for a cor, vê o óleo à procura de água e a água à procura de óleo antes de comprares uma peça. São cinco minutos e decidem o trabalho todo.

Perdeu potência

também: carro ficou mole, sem força, lost power, ficou fraco

- Na maior parte das vezes é uma de quatro: fuga de pressão, diverter ou wastegate cansadas, temperatura de admissão a subir, ou a ECU a tirar avanço porque está a ouvir knock.



- Um datalog responde a isso numa aceleração. Adivinhar sai mais caro do que o log.