



NOVE SEGUNDOS DE EMOÇÃO

*Acompanhe a arrancada do primeiro
“funny-car” brasileiro, um
Puma GTB com mais de 1 000 cv*

DOUGLAS MENDONÇA

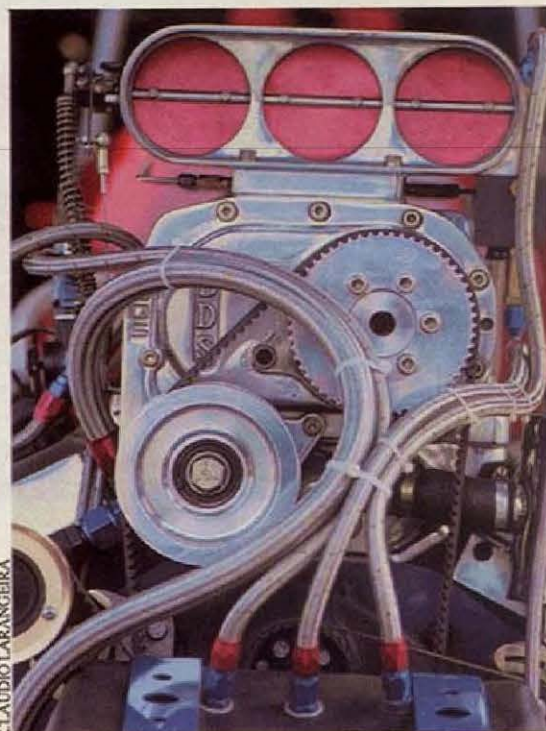
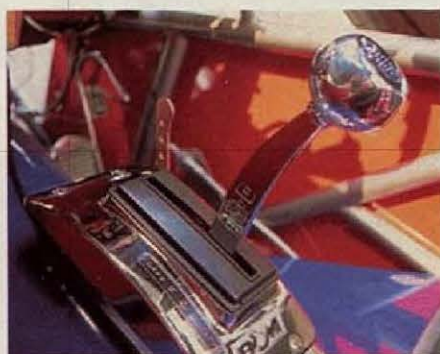
124

Nove segundos. Eis o tempo necessário para que esse carro, com um motor de 1 000 cv, percorra 400 m e alcance a velocidade de 320 km/h. Uma arrancada tão violenta que ele desaparece diante dos olhos como uma bala. Nove segundos é um tempo menor do que você gastou para ler este parágrafo.

A principal característica do *funny-car* (carro engraçado) é um supermotor de alta potência. Ele foi feito para percorrer 1/4 de milha (pouco mais de 400 m), apenas em linha reta, o mais rápido possível. A diferença entre o *funny-car* que testamos em Limeira (SP) e os norte-americanos é o sotaque. Aquele foi construído no Brasil pelo empresário

QUATRO RODAS OUTUBRO 91

Por fora um Puma GTB. Mas, por dentro, o motor V8 de 1 000 cv, com câmbio automático, evita perda de tempo: o piloto só tem de se preocupar com o acelerador e o volante, além de torcer para que o pára-quadras abra ao final dos 400 m



FOTOS MARCO DE BARI

CLAUDIO LARANGIERA

e piloto Dimas de Melo Pimenta.

Para conseguir acelerar esse fantástico carro, Dimas foi buscar os desenhos nos Estados Unidos e adaptou a carenagem na mecânica de um Corvette 1976. A carroceria foi inspirada nas linhas do Puma GTB e fabricada em fibra de vidro.

O motor V8 de 5800 cm³ foi preparado com componentes importados: pistões forjados, bielas de titânio e comando de válvulas roletado. Acompanhando essa turma, está um compressor do tipo mecânico (blower), que, a exemplo do turbocompressor, empurra a mistura para dentro dos cilindros, mas com uma diferença básica: funciona através de correia

dentada. O blower é aquela peça grande que fica exposta fora da carroceria, parecida com a cabeça do ET. Com tudo isso, a potência chega perto dos 1 000 cv, para um peso de apenas 800 kg, o que significa que cada cavalo do motor precisa trabalhar para deslocar apenas 820 g — uma relação peso/potência realmente incrível.

Para evitar perda de tempo com as trocas de marchas, o *funny-car* brasileiro utiliza câmbio automático, uma regra para os dragsters. A falta de conforto também é normal nesse tipo de carro. Suspensão, por exemplo, é um item descartado. Os eixos são rígidos ao chassi — e o piloto agradece por

ter de acelerar apenas os 400 m.

Freios também são artigos de segunda necessidade, mesmo no caso de um bólido que chega ao final da reta a mais de 300 km/h. Existe um pára-quadras colocado na parte de trás do carro que é acionado de dentro do cockpit, quando o piloto completa os 300 m de competição — normalmente, nas arrancadas realizadas no Autódromo de Interlagos, em São Paulo. O ronco desse projétil é ensurdecidor, tanto para quem assiste quanto para quem está lá dentro do cockpit, sentado atrás do motor. Felizmente, para todos, a prova dura apenas 9 segundos, ou 'menos, com o motor mais afinado. ●