Texto

Descrição gerada automaticamente

Este Ford Mustang Grande (Roush Yates) 1971/1971, é um trabalho único no mundo no qual tem-se um carro clássico unido a performance de um Nascar.

Existem dois carros deste nível no mundo, um Plymouth da Year One (nos EUA) e este Mustang, todos com a mesma intenção em sua criação. Seu visual foi tentado deixar o mais clássico e clean possível, nunca perdendo sua beleza original. Porém em sua essência é um verdadeiro carro de corrida. Tudo nele foi criado para a máxima performance possível. Seus números de performance, deixam qualquer supercarro com inveja O projeto desse Mustang Coupe 1971 iniciou em 1997, aonde demorou 14 anos para ser finalizado (2011). Em 1997, este Mustang foi todo desmontado. Sobrou somente a carcaça do carro, simplesmente sem nada, sem vidros, para-choques e até mesmo sem qualquer parafuso. Neste momento já encaminhado para a pintura. No qual deixou-se, neste momento, o carro em plena chapa de aço crua, para assim fazer as melhorias estruturais para aguentar o motor e a performance do veículo. Muitas melhorias na estrutura do veículo foram feitas para suportar principalmente a motorização futura, como reforços em torres de suspensão e reforços na parte de baixo do veículo. O interior com exceção do painel central, foi comprado todas as peças novas. A forração do teto, novo, no mesmo padrão original. Os bancos foram refeitos em couro e com suporte lateral nos bancos para uma melhor estabilidade dos ocupantes. O volante foi trocado por um clássico, LECARRA (mesmo modelo usado no Shelby Cobra), em madeira e alumínio forjado, feito na França.

Manopla do cambio, é uma Hurst.

Foram adicionados 3 medidores (Pressão de Óleo, Combustível e Voltagem) da linha profissional da Auto-Meter.

Iluminação do interior foi toda refeita nova, com uso de lâmpadas similares as originais porem em LED, mesma cor e mesmas especificações.

Tem um sistema de som de 1ª linha da Kenwood linha EXCELON, com o módulo instalado na parte traseira e bem como sua disqueteira de 10 discos. O Controle é todo pela unidade frontal, sistema digno de campeonato de som, no quesito qualidade.

O motor simplesmente é considerado o melhor motor aspirado do mundo, fora os da categoria de F1 que usam válvulas pneumáticas.

No dyno teve resultado de 826 HP em 8.200, porem o corte ocorre em 9.200 RPM.

Seu princípio, foi desenvolvido para ter a melhor lubrificação de óleo possível e para ser trabalhado em seu limite para extrair o máximo de HP.

O motor foi instalado o mais baixo possível e mais traseiro possível ao carro, para melhorar o centro de gravidade do veículo, bem como melhorar a distribuição de peso do mesmo.

Hoje existem dois veículos de rua no mundo que usam motores parecidos. Este Mustang e um Plymonth da Year One (nos EUA) que foi vendido em leilão (Barett Jackson) por U$ 500.000,00 (pode-se ver fotos dele na internet).

Ver vídeo: http://www.youtube.com/watch?v=SfMgJEYOt88&feature=related

O Câmbio utilizado é um modelo TKO-600 RR (Road Race), uma versão da Tremec (http://www.ttcautomotive.com/English/products/TKO.asp) com 5 marchas no qual suporta até 600 lb-ft de torque. Buscando-se uma empresa com experiência em Mustangs e com uso das transmissões Tremec, foi-se optado pelos serviços e produtos da Modern Driveline Inc. (http://www.moderndriveline.com/), no contato com o próprio proprietário (Bruce Couture).

A embreagem, kit este provido pela Robert Yates, todo o conjunto da marca Quarter Máster, modelo Pro usado na Nascar, com 7.25 (polegadas), com 3 discos de Kevlar/Fibra de Carbono, com acionamento hidráulico (rolamento Tri-Lite), volante de motor de alumínio/magnésio, capa protetora de magnésio (especificação SFI – Somente usado pela Nascar), motor de partida junto ao kit.

O acionamento da embreagem por ser hidráulico, teve que ser aplicado um cilindro mestre (Wilwood) no pedal da embreagem.

Amortecedores e molas (coil over) na dianteira da TCP (Total Control Products).Na traseira foi instalada feixes de molas trazidos dos EUA com o olho em formato reverso, para baixar a suspensão deixando no mesmo ângulo da original, bem mais duras e firmes que as originais. Todos os amortecedores (traseiros e dianteiros) tem regulagem de BOUND / REBOUND. Foi adicionado um braço de força no cofre do motor da TCP, e bem como foram instalados duas barras de reforço de chassi na parte de baixo do carro para aguentar sua força. Na suspensão traseira, foram instalados dois amortecedores de Torque (usados na Nascar) para absorver o torque do motor nas arrancadas, pois sem ele a tendência é dele simplesmente envergar a suspensão e bater o cardã na parte de baixo do carro.

Amortecedores e molas (coil over) na dianteira da TCP (Total Control Products). Na traseira foi instalada feixes de molas trazidos dos EUA com o olho em formato reverso, para baixar a suspensão deixando no mesmo ângulo da original, bem mais duras e firmes que as originais. Todos os amortecedores (traseiros e dianteiros) tem regulagem de BOUND / REBOUND. Foi adicionado um braço de força no cofre do motor da TCP, e bem como foram instalados duas barras de reforço de chassi na parte de baixo do carro para aguentar sua força.

Na suspensão traseira, foram instalados dois amortecedores de Torque (usados na Nascar) para absorver o torque do motor nas arrancadas, pois sem ele a tendência é dele simplesmente envergar a suspensão e bater o cardã na parte de baixo do carro.

A direção é cor pinhão e cremalheira, da Flaming River.

Freios: Wilwood de 13 pol com 4 pistões da serie mais leve possível, pelo fato da massa oscilante nas rodas dianteiras. E Wilwood de 12 polegadas com 4 pistões da linha Dynalite na traseira. Todos muito leves.

O estudo da massa oscilante, exigiu inclusive rodas de alumínio forjado (das mais leves possíveis) para não influenciar no desempenho do veiculo. Foram usadas rodas da Schott Wheels, modelo Venon. Custo em média U$ 1.500,00 cada nos EUA, as mesmas com Spindle externo para um toque mais clássico.

O motor novo na Roush Yates, sem escapamento e transmissão custou U$ 58.000 na época (nos EUA).

Aceleração 0-100 Km/h: 2,7 Segundos (tempo estimado em um carro da NASCAR)

Velocidade final: 360 Km/h (tempo estimado em um carro da NASCAR)

Motor: Ford Roush Yates – 358 pol³ – Nascar Sprint Cup

Potência: 826 HP aspirado e + 100 HP injeção água/metanol a 8.500 RPM

Torque: 542 lb-ft (74,9 Kgfm) a 7.200 RPM

Corte: 9.200 Ignição: Digital – Professional Nascar – Crane Cams

Componentes Motor: Virabrequim Billet / Bielas Pankel / CP Pistons / Cabeçotes Yates C3 / Válvulas de titânio / Levante: T&D roller / comando roller 50mm Escapamento: Inconel 4 x 2 x 1 – 7 Polegadas oval / Caixa: Transzilla Tremec TKO 600 RR / cardã fibra carbono / Embreagem 3 discos 7.25” Tilton / Diferencial: Ford 8.8 Titanium com bloqueador Detroit Truetrac sensível ao torque

Suspensão: Dianteira Coil Over / Amortecedores (Diant/Tras: TCP com regulagem) Freios: Dianteiros 13 Pol 4 pistões / Traseiros: 12 pol 4 pistões (Wilwood) Direção: Pinhão e cremalheira / mecânica. Lubrificação: Carter Seco 5 estágios – 17 litros / com injetores em cada cachorrinho / bielas. Rodas: Schott Wheels – Venon 18x8 e 18x9 com 245/35 18 Diant. e 285/35 18 Tras. Pirelli P Zero / com spline