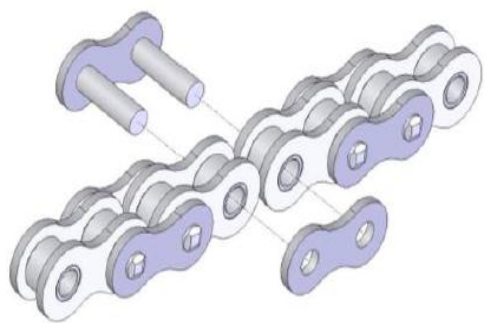


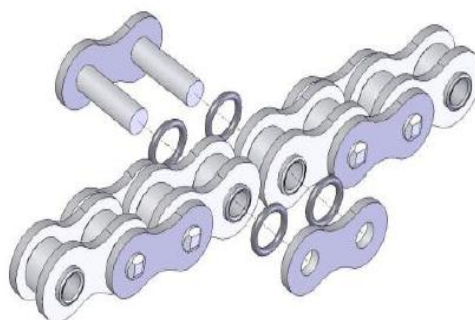
CORRENTE DE TRANSMISSÃO

LUBRIFICAÇÃO



a) Corrente de transmissão de rolos

sem anéis de vedação



b) Corrente de transmissão de rolos

com anéis de vedação

Tipos de conjuntos de correntes de rolos

28 de abril de 2017

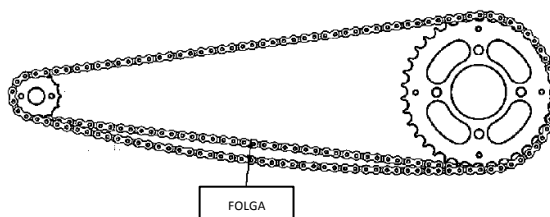
1. INTRODUÇÃO

A correta manutenção da corrente é fundamental para aumentar a sua vida útil e de toda a transmissão. Permite assim poupar dinheiro e também obter da moto um comportamento mais fluido e agradável, associado com a segurança do motociclista.

Uma boa manutenção da corrente passa pela limpeza da mesma e em seguida da aplicação correta de um bom lubrificante, além disso, adotar medidas de verificação visual na corrente seja ela diária semanal ou mensal, de acordo com a utilização em quilometragem da motocicleta, o usual é a cada 500 km.

Quando se fala em manutenção da corrente, além da lubrificação é de extrema importância que seja verificada como está a regulação da tensão da corrente e o alinhamento entre a coroa e o pinhão.

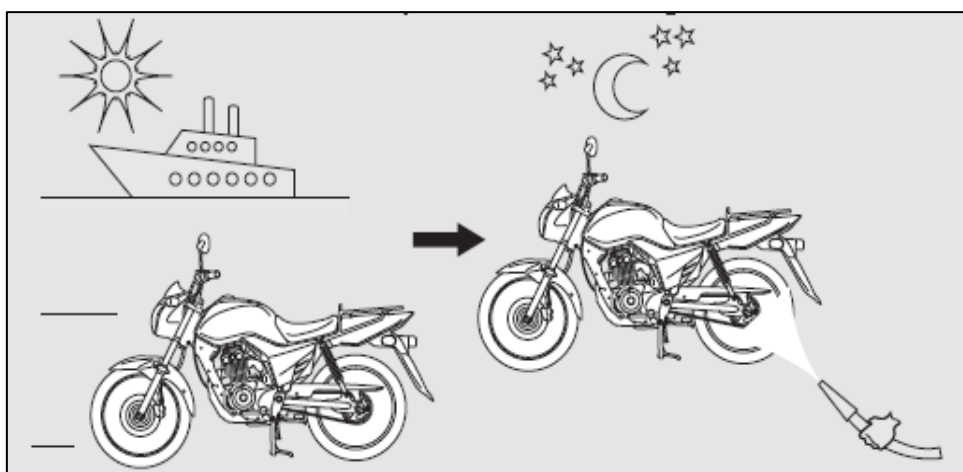
- **Tensão da corrente:** também conhecido como esticar a corrente é o primeiro fator a ser abordado para a conservação de todo o conjunto de transmissão pinhão, corrente e coroa. Deve-se utilizar a folga especificada no manual do fabricante da motocicleta. Manter a folga de acordo com o fabricante é responsável também pela melhor eficiência da transferência da força motriz para a roda. Sua frequência deve ser realizada a cada 300 km.



- **Alinhamento da corrente:** É de extrema importância o alinhamento da corrente com a coroa e pinhão. O desalinhamento ocorre quando ao trocar o pneu traseiro ou regular a folga da corrente, deixam-se medidas diferentes nos esticadores laterais de corrente. O desalinhamento entre o pinhão e a coroa acarreta torção na corrente e desgaste excessivo no conjunto de transmissão.

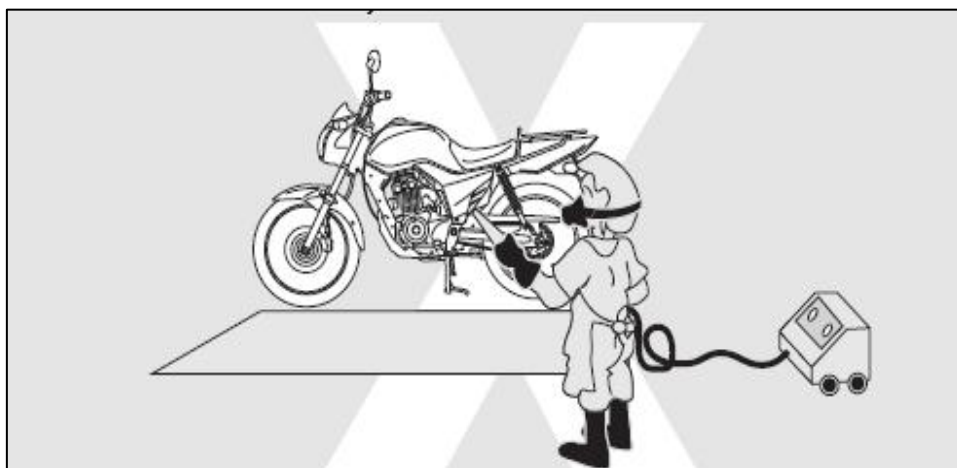
2. CONSERVAÇÃO

Em regiões litorâneas, onde o contato com a maresia e umidade é intenso, a manutenção deve receber atenção especial. Em caso de contato com água de chuva, ou travessias por riachos e/ou alagamentos, a transmissão deve ser lavada e seca imediatamente após o uso, ao secá-la a mesma deve ser lubrificada.



Lave imediatamente após o uso em regiões litorâneas

Elimine da transmissão, o acúmulo de poeira, terra, barro e areia, o atrito de areia e micro partículas afeta e diminui consideravelmente a vida útil. Para lavagem da transmissão, com equipamentos de alta pressão, recomendamos lavar, pulverizando água em formato de leque aberto sob baixa pressão a uma distância mínima de 1,2 metros. O jato direto pode danificar as vedações dos anéis oring's e introduzir micro partículas nocivas nos elos, roletes e pinos. É recomendável a lavagem da corrente colocando-a moto em um cavalete e girando a roda manualmente.



Utilize sob Baixa pressão a uma distância mínima de 1,2 m da moto

Embora a recomendação para lubrificação seja a cada 500 km, deve-se considerar outros fatores como o tipo de uso e sua frequência. Temos como exemplo a frequência de utilização em estradas sem pavimentação, onde o acúmulo de terra entre outros elementos nocivos a vida útil da corrente estão altamente presentes.

Deve-se verificar periodicamente a necessidade de lubrificação examinando a corrente conforme:

- A mesma deverá apresentar coloração de aspecto úmido e brilhante, não devendo estar sem brilho ou opaca;
- Verificar através do tato se a corrente está realmente úmida, não devendo estar ressecada;
- Na região livre entre o pinhão e a corrente, verifique se a corrente se movimenta livremente de cima para baixo, não apresentando travamentos ou movimentação pesada;
- Verifique se os pinos estão girando livremente nos seus eixos através da movimentação dos elos.
- Verifique o acúmulo de terra, poeira, areia entre outros elementos.

3. ETAPAS PARA LUBRIFICAÇÃO

O processo de lubrificação consiste em três etapas:



3.1 LAVAR

3.1.1 Correntes sem anéis de vedação: Utilizar detergente neutro ou desengraxante. Com ajuda de pincel ou escova com cerdas macias, retirar a crosta de óleo impregnada com poeira, terra, areia e/ou outros elementos estranhos ao funcionamento de sua corrente.



NOTA 1: Na utilização de óleo diesel ou querosene tomar os cuidados necessários, evitando o risco de incêndio e/ou explosões.

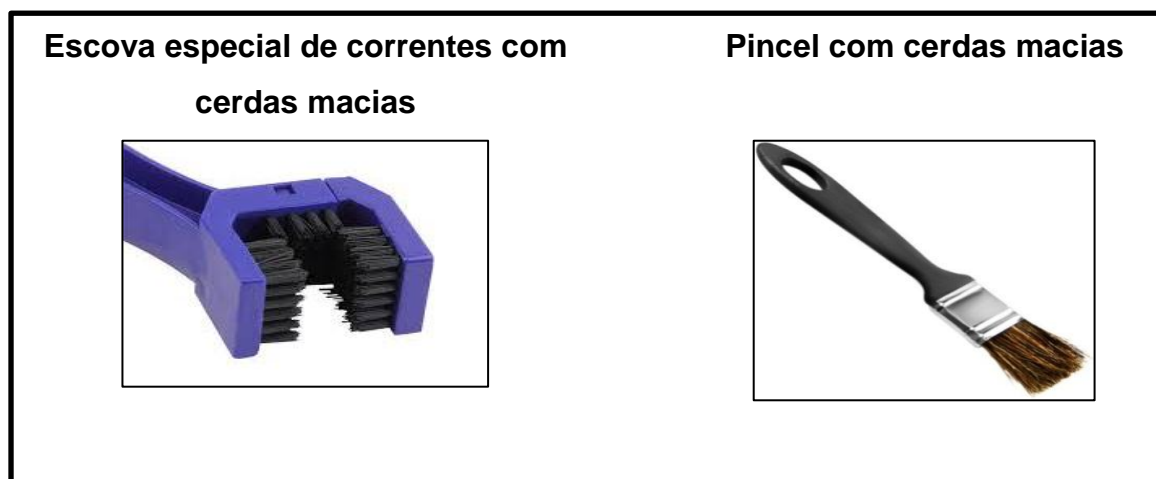
NOTA 2: Não utilizar desengraxantes pesados como “SOLUPAM”, pois prejudicam diretamente o metal da corrente.

3.1.2 Correntes com anéis de vedação: Utilizar sabão ou detergente neutro. Com ajuda de pincel ou escova com cerdas macias, retirar a crosta de óleo impregnada com poeira, terra, areia e/ou outros elementos estranhos ao funcionamento de sua corrente.



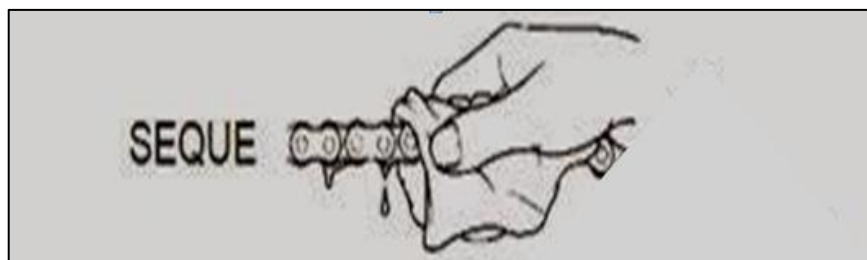
NOTA 3: Não utilizar gasolina, evitando ressecamento dos anéis de vedação.

NOTA 4: Nunca utilize escova de aço na corrente, somente pincel ou escova especial com cerdas macias, para eliminar incrustações nos elos e roletes, evitando assim danificar os anéis de vedação.



3.2 SECAR

A secagem deverá ser feita com pano.



3.3 SECAGEM DINÂMICA

Este procedimento visa eliminar vestígios de água que ainda permanecem na corrente, após secagem manual com pano.

A secagem dinâmica deverá ser realizada através do funcionamento da motocicleta em cima do cavalete.

3.4 LUBRIFICAR

A lubrificação deve ser feita recorrendo a um bom lubrificante que seja pensado para o uso em exclusivo para correntes de motos. O lubrificante deve possuir características de boa adesão ao aço, ser repelente a água e poeiras e a característica principal, poder de lubrificação.

Existem diversos lubrificantes especiais para correntes, lojas do ramo em geral indicam diversas marcas com maior adesão do lubrificante, mantendo a relação lubrificada por mais tempo, porém as montadoras recomendam **óleo SAE 80 ou SAE 90** em geral.

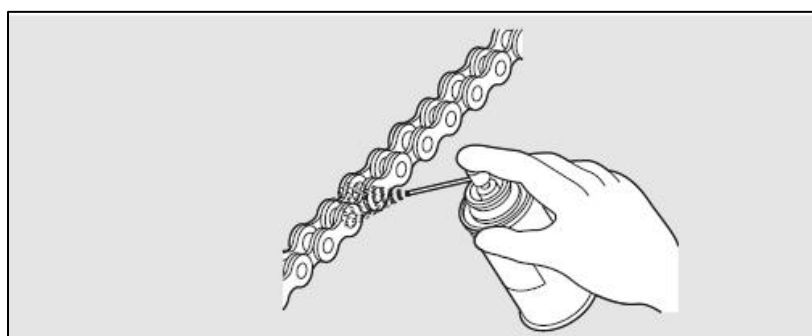
A lubrificação deverá ser realizada conforme:

3.4.1 Com escova de cerdas de nylon:

- Com as cerdas da escova, retire uma pequena quantidade de óleo do recipiente e espalhe levemente no lado superior da corrente, da entrada do pinhão até as proximidades da coroa;
- Com mais pressão, mova a escova nos demais lados da corrente a fim de espalhar de forma homogênea em todas as áreas da corrente (elos, buchas e pinos, com e sem vedação);
- Girar a roda traseira, realizando o procedimento anterior, nas partes não lubrificadas.
- Repetir este procedimento de três a quatro vezes;

Com Spray:

- Leve a ponta do tubo de saída do Spray e acione próximo às áreas da corrente (elos, buchas e pinos, com e sem vedação), entre a entrada e saída do pinhão até as proximidades da coroa;
- Com uma escova, espalhar de forma homogênea em todas as áreas da corrente (elos, buchas e pinos, com e sem vedação);
- Girar a roda traseira, e realizar o procedimento anterior nas partes não lubrificadas.
- Repetir este procedimento de três a quatro vezes;



Lubrificar elos, buchas e pinos, com e sem vedação.

No caso das motos sem cavalete central, deve-se levantar do chão ou locomover a motocicleta para frente, fazendo com que a roda traseira gire até que as áreas não lubrificadas apareçam.



NOTA 5: Não se deve usar óleo Spray para lubrificação geral, que são vendidos nas lojas de ferragens, porque normalmente são “finos” e não indicados para lubrificação de correntes, como no caso do popularmente WD40 que não é indicado para aplicação como lubrificante em correntes, mas sim, para eliminar ferrugens e oxidações no aço.

NOTA 6: Não utilizar graxas, pois devido a alta viscosidade (grossas), dificultam a penetração da mesma nas partes internas da corrente.

NOTA 7: É importante não espirrar no pneu e/ou disco traseiro, gerando condição insegura, o que pode ocasionar queda ou colisão devido a redução do atrito entre as partes. Aconselhamos o uso de um anteparo, como uma folha de papel atrás da corrente, quando for espirrar onde quer lubrificar para que os espirros não atinjam mecanismos.