

Aditivos

Polêmicos, os aditivos são vistos como uma de manutenção preventiva ou uma simples despesa para ser evitada, mas na realidade eles são bastante úteis. Os mais conhecidos são os aditivos que trabalham junto com os lubrificantes do motor, cuja função é diminuir atritos internos. Existem dois tipos de uso para esses aditivos, alguns são para motores novos, numa forma de prolongar a vida útil do motor e os outros são para motores cansados, que pretendem agir sobre as folgas internas do motor, isto é folgas de bronzinas e anéis, diminuindo a queima de óleo. Existem também uma ação detergente para evitar a formação de borras no cárter e eliminar a carbonização interna do motor, isto é comum aos dois tipos de aditivos.

Aditivos para combustível :

Por sua vez, tem basicamente a função detergente e de limpeza para evitar a manutenção dos sistemas de alimentação. Sua eficácia é limpar dutos de combustível e bicos injetores, além de promover uma leve ação anti-ferrugem através da lubrificação dos injetores ou carburadores.

Aditivo para cambio e transmissão :

Podem mostrar rapidamente sua eficiência, são indicados tanto para cambio como para transmissão, aderindo bem a superfície de contato das engrenagens, eixos e rolamentos, você irá notar a diferença ao rodar com o seu carro.

Aditivos para radiadores :

Mais conhecido como etileno-glicol, o aditivo obrigatório para radiadores, tem como função elevar o ponto de fervura da água (para cima de 100° C) e também evitar formação de ferrugem interna no radiador, bloco do motor e demais componentes do sistema de refrigeração. A baixa qualidade do aditivo ou a falta do mesmo pode significar um motor fervendo e uma tampa do radiador voando.

Banco De Couro

Vamos falar de uma coisa que deixa qualquer um que ame o seu carro louco, quando algumas mulheres vêm ficam louca, é isso mesmo vamos falar de bando de couro, alias você sabe que banco de couro reduz choque ? Pois é verdade sim.

Banco de couro reduz choque :

A chegada do inverno e a conseqüente queda da umidade relativa do ar são condições favoráveis ao acúmulo de energia estática dentro dos veículos. Esta energia, que geralmente acumula-se entre os ocupantes e o assento do automóvel, é descarregada na hora de sair do carro, provocando pequenos choques elétricos. Os especialistas e as montadoras asseguram que a intensidade destes choques não causam nenhum problema a saúde, pois a quantidade de energia é baixa. Também é descartada a possibilidade de que os choques caracterizem defeito do veículo. Mesmo não fazendo mal a saúde, nem sendo considerados defeito dos veículos os choques são muito desagradáveis e ultimamente são reclamações de várias pessoas junto às montadoras...

Como resolver ?

A solução para o problema é colocar bancos de couro no carro, pois substituir o revestimento sintético dos assentos do carro é uma alternativa para quem sofre choques ao sair de seu automóvel. Por receber um tratamento especial à base de produtos naturais, o couro acaba evitando acúmulo de energia eletrostática. É diferente do tecido sintético, que por sua composição e pela forma como foi tramado, acaba favorecendo tal acúmulo.

Por que trocar o estofado ?

Muitos clientes acabam colocando banco de couro somente para livrar-se das incomodas descargas elétricas. Embora afirma-se que este não seja o principal motivo da troca do estofamentos. A troca pelo couro varia de preços para carros de passeios ou picapes de cabine dupla ou simples. Consulte-nos!!!

Como conservar os seus bancos :

Cuidados simples são a garantia de vida longa para os bancos de couro originais ou que foram revestidos depois. O mais importante é evitar deixar o carro exposto ao sol, pior inimigo do couro. Com o tempo, o material tende a se tornar ressecado e quebradiço.

Dica:

Nunca passar produtos como vaselina ou silicone - muito usados em lavagens de postos de gasolina. Eles penetram no couro e, além de estragá-lo, atingem a cola, fazendo a forração se soltar. Para limpar ou remover manchas, bastam um pano limpo e sabão neutro. Calças jeans com rebites metálicos nos bolsos podem riscar o assento e as laterais do banco.

Baterias

As baterias mais antigas precisam ter seu nível verificado e completado semanalmente com água destilada, mas hoje em dia, com as baterias seladas, quase não há preocupação, pois elas não precisam de qualquer tipo de manutenção.

Alguns cuidados podem aumentar a vida útil de sua bateria :

- Evite deixar faróis ou outros equipamentos elétricos ligados enquanto o veículo não estiver em funcionamento.
- Dê partidas por no máximo 5 segundos, e se o carro não pegar aguarde 30 segundos para uma próxima tentativa.
- Se a bateria descarregar, procure um auto-elétrico e carregue-a utilizando um aparelho de carga lenta, pois se for de carga rápida pode-se danificar a bateria.

Combustível

Uma das dúvidas mais comuns aos motoristas é quanto à gasolina a ser usada. Existem pelo menos três opções, a premium, a aditivada e a comum, e isso gera dúvidas quanto à melhor para cada tipo de carro. Enganam-se os que pensam que a melhor é a mais cara. Existe uma para cada tipo de carro, dependendo de características e estágio de uso do motor. Aqui você encontra uma tabela com os cuidados e procedimentos na escolha do seu combustível.

A quilometragem define o tipo :

Normalmente, a idade do carro é indicativa de que tipo de gasolina se deve usar. Os mais velhos, normalmente, já têm acumulados em seu sistema de alimentação - que vai do tanque de combustível ao bico injetor (no caso de injeção de combustível) ou ao carburador (nos modelos mais antigos) - depósitos de impurezas. Elas vêm dos tanques dos postos de gasolina, que nem sempre recebem a manutenção correta. Nesse caso, o recomendado é usar sempre a gasolina comum, mais do que suficiente para fazer um motor já usado funcionar a contento. Nesses carros, as outras duas podem gerar problemas de entupimento e desperdício, já que elas são mais caras e não proporcionam melhora.

As gasolinas especiais :

Das outras duas, a mais recomendada é a aditivada. Por possuir detergentes e dispersantes, ela mantém o sistema de alimentação limpo, evitando os depósitos de borras e aumentando a vida útil do motor. Mas para quem usa sempre a gasolina comum, a aditivada pode ter efeitos negativos: os detergentes e dispersantes soltam a sujeira acumulada, o que causa o entupimento dos bicos da injeção eletrônica. A aditivada só deve ser usada em carros que a utilizam desde novos.

Premium para poucos :

Já a gasolina premium só deve ser utilizada por carros com taxa de compressão mais alta, normalmente os importados e os esportivos, por causa de sua maior octanagem - que evita a pré-ignição, também conhecida como "batida de pino". No caso de motores com baixa compressão, ela não proporciona nenhuma melhora de desempenho nem de economia. Assim como a aditivada, ela tem, em sua composição, detergentes e dispersantes.

Siga o manual :

O ideal, porém, é verificar no manual do proprietário de seu carro a gasolina recomendada pela montadora e sempre utilizar o mesmo tipo - e se possível a mesma marca - de combustível. Portanto, só altere o combustível que normalmente você usa em caso de necessidade, e retorne ao original o mais rápido possível. Não o faça pensando em fazer um "agrado" ao seu automóvel. A gasolina só oferece riscos ao seu motor se for velha ou adulterada.

Militec-1 :

Comprovado que militec-1 além de aumentar a potência em até 5%, reduz o combustível em até 8%.

Conservando Seu Carro

Motor :

Não permita, de maneira nenhuma, que o motor trabalhe em rotações muito baixas. Andar, por exemplo, a 40 Km/h em quarta marcha, representa uma carga muito forte para o motor.

Da mesma forma, nunca ultrapasse o limite de giros. Ir além da faixa vermelha do conta giros pode comprometer a vida útil do motor e, em situações extremas, entortar válvulas, quebrar as bielas ou danificar o bloco do motor. Mesmo no inverno, não deixe o motor funcionando muito tempo para aquecer. A temperatura ideal é atingida mais facilmente com o carro em movimento. Basta dirigir com suavidade. Nas trocas de óleo, jamais coloque o líquido além do nível indicado. O excesso acaba sujando as velas, prejudicando a queima de combustível. O carro vai acabar perdendo potência e consumindo mais combustível. Para garantir medição precisa, sempre faça a verificação dos níveis de óleo e água com o motor frio. Faça sempre as revisões e trocas de componentes no prazo recomendado pelo fabricante. Nunca abra a tampa do reservatório de água com o motor quente. Isso acaba despressurizando todo o sistema, gerando bolhas de ar que podem prejudicar a circulação da água e, em uma situação extrema, levar ao superaquecimento do motor.

Sistema de freios :

Ao descer uma ladeira, procure usar a mesma marcha que colocaria se estivesse na subida. Jamais utilize o ponto morto, pois os freios não conseguem segurar o veículo em uma situação de emergência. Além disso, o maior esforço dos freios pode levar os discos e pastilhas ao superaquecimento. O carro pode ficar sem freios. Cheque mensalmente o nível do fluido de freio. Quando for completá-lo, tome cuidado para não deixar cair nenhuma partícula de sujeira. Qualquer resíduo pode comprometer o perfeito funcionamento do sistema. Ao aproximar o carro de cruzamentos e semáforos, tire o pé do acelerador e mantenha a marcha engatada para que o motor diminua a velocidade do carro. Você evita freadas bruscas e preserva discos e pastilhas de freio.

Transmissão :

Não descanse o pé no pedal da embreagem enquanto dirige. Este é um hábito muito comum entre os motoristas, mas que pode provocar a queima do disco da embreagem. Além disso, os rolamentos e o volante do motor podem ser danificados. Quando parar em ladeiras, jamais segure o carro pisando no acelerador e na embreagem ao mesmo tempo. Esse procedimento, além de aumentar o consumo de combustível, desgasta o conjunto de disco e platô da embreagem, diminuindo sua vida útil. Ao parar em semáforos, é aconselhável colocar o câmbio em ponto morto, evitando ficar com a embreagem acionada por muito tempo. Esse procedimento, por mais simples que pareça, ajuda muito a prolongar a vida útil de todo o conjunto.

Sistema elétrico :

Não tente dar a partida por mais de sete segundos seguidos. Se necessário, aguarde vinte segundos entre cada nova tentativa. Acionar insistentemente a ignição pode acabar descarregando a bateria. Não utilize detergente comum no reservatório de água do limpador de pára-brisas. Coloque apenas produtos indicados pelo fabricante, pois a oleosidade de certos produtos podem acabar forçando a bomba elétrica. Além disso, a borracha das paletas pode ficar ressecada, forçando uma troca desnecessária. Evite acionar a bomba elétrica do limpador por mais de 30 segundos ou com o reservatório vazio, porque isso pode danificá-la. Carro com injeção eletrônica requer cuidados especiais na hora de se fazer a ligação direta (popularmente conhecida como "chupeta"). Siga os seguintes passos :

- 1-** Ligue o carro para prover energia.
- 2-** Conecte primeiro os pólos positivos de cada cabo e, em seguida, os pólos negativos.
- 3-** A seguir, acelere o carro para liberar a energia em marcha lenta (cerca de 1500 rpm).
- 4-** Acione a chave do carro que está recebendo a energia.
- 5-** Depois que ele pegar, ligue o farol alto e o desembaçador elétrico (dispositivos que consomem mais energia, evitando variações de corrente que podem prejudicar o funcionamento da injeção).
- 6-** Só então desconecte os cabos.

Economia de combustível :

Evite freadas e aceleradas bruscas. Não acelere desnecessariamente, seja com o carro parado ou em movimento. Sempre que possível, rode com as janelas fechadas. Dessa maneira, a resistência do ar diminui, propiciando uma boa economia de combustível. Faça verificações periódicas dos filtros de ar e de combustível, trocando-os nas quilometragens recomendadas pelo fabricante do veículo. Jamais ultrapasse a capacidade de carga de seu veículo. Além de mais consumo de combustível, haverá um desgaste de todo o sistema de suspensão, freios e pneus. Nas estradas, assim que o carro atingir a velocidade desejada, vá soltando aos poucos o pedal do acelerador. Não acelere o carro antes de desligar o motor. Este procedimento era necessário antigamente, quando o coletor tinha que ficar com combustível para o automóvel pegar com maior facilidade mais tarde. Atualmente isso representa apenas aumento no consumo de combustível. Além disso, isso pode provocar danos no catalisador, aumentando a emissão de poluentes, prejudicando o desempenho.

Pneus :

Os sulcos existentes nos pneus não podem ter profundidade inferior a 1,6 milímetros. Os pneus trazem indicadores de desgaste. Estão localizados em seu costado, entre os sulcos e em alto-relevo.

Quando eles se tornam visíveis, chegou a hora de substituir o pneu.

Evite rodar com pneu vazio: o estrago pode atingir a roda. Em caso de furos, pneus em bom estado aceitam consertos sem problemas, podendo rodar ainda por muitos quilômetros. Mas fique atento: observe se o borracheiro utiliza ferramentas e materiais adequados. Nunca permita que ele retire o pneu com uma marreta, pois há o perigo de prejudicar tanto a estrutura do pneu quanto o aro da roda. No caso de estragos maiores, como um corte, o ideal é procurar o atendimento ao consumidor do fabricante do pneu. O conserto em borracharia pode gerar uma bolha e problemas futuros. Evite dirigir em alta velocidade, pois exige maior esforço da carcaça, provocando superaquecimento e acelerando o desgaste.

Fazer curvas em alta velocidade forçam o atrito, causando desgaste excessivo nas laterais da banda de rodagem. Evite freadas e arrancadas bruscas, que favorecem o desgaste irregular. Subir e descer a guia da calçada pode causar cortes ou quebras na estrutura do pneu. Evite ao máximo esse tipo de manobra. Ao estacionar, não encoste a lateral dos pneus no meio fio. Esse procedimento pode resultar em separações na estrutura. Não estacione sobre óleo, solventes ou outros derivados de petróleo. O contato dos pneus com esse tipo de produto agride a estrutura do pneu e pode provocar um desgaste prematuro. Não rode com excesso de carga no veículo: pode haver deformação e quebra da estrutura dos pneus, além do comprometimento de todo o sistema de suspensão. Evite ao máximo impactos violentos em buracos ou obstáculos. Podem surgir bolhas ou mesmo haver a quebra da estrutura do pneu

Outras Dicas :

- 1 - Se o seu carro possui ar condicionado, no inverno, acione-o por pelo menos trinta minutos no período a cada trinta dias. O sistema pode ficar com o funcionamento comprometido com a falta de utilização.
- 2 - Ao fechar a tampa do capô, o ideal é soltá-lo a cerca de um palmo de altura. Evite apoiar-se em áreas flexíveis para não amassá-la.
- 3 - Nunca utilize palhas de aço para limpar os vidro de seu automóvel. Use limpa-vidros ou álcool com jornal, que não deixa vestígios de fiapos como o pano.
- 4 - Se o vidro traseiro possui desembaçador, cuidado ao limpar a parte interna. Jamais utilize produtos abrasivos, nem encoste objetos pontudos ou cortantes, para não danificar os filetes de aquecimento.
- 5 - Jamais pulverize a parte inferior do carro com querosene ou óleos minerais, procedimentos que são muito comuns nos postos de gasolina. Esse tipo de produto resseca as borrachas e acaba estragando lonas e pastilhas de freio.
- 6 - Se o veículo possuir catalisador, evite fazê-lo pegar no tranco. O combustível ainda não queimado pode se alojar no interior do equipamento, o que aumenta o risco de superaquecimento do motor.

Recomendações gerais :

- Use sempre as medidas indicadas pelo fabricante do veículo, que são informadas no manual do proprietário. Tamanhos diferentes daqueles recomendados alteram o comportamento da direção, tornando o carro inseguro.
- Prefira o desenho da banda de rodagem compatível com seu tipo de carro e uso. Não coloque pneus lameiros em carros que rodam basicamente no asfalto, nem dirija com pneus para asfalto na terra.
- Não monte pneus com tamanhos e construções diferentes em um mesmo veículo: utilizar diagonais e radiais em um mesmo carro o tornará instável.
- Para igualar o uso dos cinco pneus do carro (incluindo o estepe), faça um rodízio pelo menos a cada 10

000 quilômetros. Ele compensará as diferenças do desgaste, permitindo aumento de quilometragem e proporcionando boa estabilidade.

A hora de balancear :

O primeiro sinal de que é preciso fazer um balanceamento das rodas é o aparecimento de trepidações no volante. Fique atento, também, a qualquer desgaste irregular dos pneus.

Rodas desbalanceadas danificam os pneus, diminuindo sua vida útil. Além disso, provoca um grande desconforto em situação de uso, devido às trepidações que são transmitidas ao volante e ao sistema de suspensão (que também terá sua vida útil encurtada). Faça o balanceamento toda vez que trocar os pneus, quando fizer rodízio das rodas ou após fazer algum tipo de reparo no pneu ou na câmara.

Quando for calibrar :

Tenha sempre o cuidado de rodar com a pressão correta, pois a calibragem incorreta é o principal fator que diminui a vida útil dos pneus. A calibração deve acontecer semanalmente, sempre com pneus frios. Calibre os pneus sempre que for pegar estrada. Excepcionalmente nessas condições, é aconselhável utilizar duas libras acima da normalmente recomendada. Aproveite a calibragem para certificar-se de que as válvulas não apresentam vazamentos e que estão com suas respectivas tampas, evitando a penetração de umidade no interior do pneu. Utilizar pressão abaixo da recomendada aumenta a área de contato do pneu com o solo, provocando rapidamente o desgaste nas laterais da banda de rodagem. Isso diminui a durabilidade, piora o consumo de combustível, superaquece os pneus e pode gerar quebras e separações dos componentes de sua estrutura. A pressão acima da indicada altera o contato do pneu com o solo, acelerando o desgaste no centro da banda de rodagem. Além disso, o supertensionamento da carcaça o torna mais suscetível a cortes, prejudica o conforto ao rodar e diminui a aderência. Não descanse o pé no pedal da embreagem enquanto dirige. Este é um hábito muito comum entre os motoristas, mas que pode provocar a queima do disco da embreagem. Além disso, os rolamentos e o volante do motor podem ser danificados.

Fique atento aos barulhos no seu carro :

Ao dar a partida, fique atento a qualquer chiado semelhante ao jato de uma torneira. Em geral, esse ruído é provocado por um problema no bêndix do motor de arranque, que futuramente pode vir a afetar o induzido, o automático e a bobina de campo.

Quando for ligar o carro, barulho de peças batendo, associadas a trepidações devem significar que o escapamento ou os dispositivos que dão sustentação ao motor e ao câmbio, protetor do cárter, suporte do coxim e os próprios coxins apresentam problemas.

Os problemas de sustentação do motor ou do câmbio também podem ser percebidos por um tranco forte ao tirar o pé da embreagem, principalmente depois de engatar a primeira marcha. Um barulho semelhante a disparos ininterruptos de uma metralhadora, ao acelerar, indica que a saúde do motor não vai muito bem, pois está "rajando", como se diz popularmente. Vale lembrar que a lubrificação é absolutamente indispensável para a conservação do motor, portanto fique sempre atento ao seu nível e efetue as trocas na quilometragem recomendada pelo fabricante do veículo. Se você passar por buracos e ouvir ruídos de objetos soltos batendo, atenção. Se esses ruídos forem acompanhados de uma trepidação no volante e desgaste irregular nos pneus, provavelmente há algum problema na caixa de direção. Outra hipótese é que algum componente da suspensão esteja desgastado. Faça uma inspeção completa de todo o sistema. Se, ao pisar no freio, você escutar um chiado metálico de ferro contra ferro, está na hora de substituir as pastilhas de freio.

Se você perceber ruídos semelhantes a um bater de panelas, principalmente durante as partidas, o silencioso do escapamento deve estar solto ou quebrado. Pneus cantando em curvas são um indício de que o carro pode estar desalinhado. Isso pode acontecer quando passamos por buracos ou batemos o pneu no meio fio. Ainda nas curvas, preste atenção se não há um ruído contínuo nas curvas fechadas. Se acontecer, pode ser um problema na junta homocinética. Vale a pena prestar atenção no motor em marcha lenta. Um barulho parecido com o de uma máquina de costura indica que as válvulas de admissão e escape, localizadas no cabeçote, estão desreguladas. Nessa situação, o carro perde desempenho e consome mais combustível. Com o carro em movimento, preste atenção em qualquer barulho semelhante ao zumbido de um besouro. Esse tipo de ruído é sinal de um desgaste nos rolamentos da roda e aparece principalmente em alta velocidade.

Correias e Filtros

Vamos agora dar alguns conselhos sobre algumas itens muito importantes também para a vida de seu motor...

Troca do filtro de ar :

Ele serve para evitar que partículas estranhas entrem nos cilindros junto com o ar. Em geral, os filtros são de papel tratado quimicamente. É como se eles fossem os responsáveis pela "respiração" do motor, por isso é necessário trocá-los a cada 10 000 km ou de acordo com o prazo estabelecido no manual do proprietário.

Troca do filtro de combustível :

Na alimentação por injeção utilizam-se filtros de combustível de papel, em geral colocados em linha ao longo da tubulação de passagem do combustível. No caso de motores a diesel empregam-se sempre um ou mais filtros alojados em recipientes que funcionam como decantadores. Trocar os filtros de combustível é necessário para manter o sistema de alimentação do motor limpo, evitando, por exemplo, o entupimento de bicos injetores e, conseqüentemente, falhas no funcionamento do carro. A troca deve ser realizada a cada 30 000 km ou de acordo com o manual do proprietário.

Correia dentada :

Deve ser verificada a cada 20 000 km se está bem esticada e se não apresenta rachaduras. A troca deve ser realizada a cada 50 000 km.

Cuidados com o Consumo

Se você não prestava muita atenção ao consumo de gasolina, é provável que, nos últimos dias, tenha mudado de atitude. Economizar passou a ser um hábito muito salutar, mesmo para quem, normalmente, não se preocupa muito com o assunto. Faça as contas: se você rodar cerca de mil quilômetros por mês e economizar 10%, no final de um ano poderá ter deixado de gastar mais de R\$ 800,00.

Manutenção :

O primeiro passo para gastar menos combustível é cuidar da manutenção de seu carro. Um cuidado simples, como manter os pneus calibrados, pode ter reflexos imediatos no seu bolso. Pneus com pressão apenas uma libra abaixo do recomendado podem provocar um aumento de consumo de até 2%. Velas gastas e filtros de ar sujos são outros fatores facilmente controláveis e que têm muita influência no gasto de combustível.

Cuidado com os preços :

Procurar os postos mais baratos para abastecer é sempre uma boa política. Mas é bom lembrar que se for preciso rodar muito para economizar pouco, você vai acabar gastando mais do que poupa. Além disso, é bom desconfiar de ofertas mirabolantes; preços muito abaixo da média do mercado - mais de 10%, por exemplo - podem significar combustível adulterado. As margens de lucro na venda de gasolina são apertadas e ninguém consegue fazer milagres.

Algumas sugestões simples para gastar menos combustível :

- Se você tem mais de um carro, procure usar o mais econômico.
- Planeje suas saídas e itinerários, procurando os caminhos mais curtos e evitando idas e vindas desnecessárias.
- Tente resolver a maior parte possível de seus negócios e compromissos sem precisar ir à rua.
- Procure sair nos horários de menor movimento. O pára-e-anda dos congestionamentos aumenta consideravelmente o consumo.
- Não corra. Quanto mais rápido um carro anda, mais consome combustível (mas não ande mais lento que o fluxo, o que pode provocar acidentes).
- Elimine todo o peso desnecessário. Há pessoas que têm o hábito de deixar coisas no carro, como livros e revistas velhas.
- Sempre que possível, mantenha velocidade constante. A aceleração é a fase em que mais se gasta combustível.
- Sempre que possível, evite usar o ar condicionado. Andar com ele ligado pode consumir até 5% a mais.

Militec-1 :

Comprovado que militec-1 além de aumentar a potência em até 5%, reduz o combustível em até 8%.

Dicas Para Limpeza

Lavando :

Inicialmente esguiche bastante água sobre o carro, para remover a poeira. Misture 100ml de shampoo para carro de boa qualidade em 5 ou 6 litros de água, agitando até formar espuma. Com um pano limpo ou uma luva de lavar carros, comece a lavagem por cima, ou seja, capota, capô, laterais, paralamas até chegar nas partes inferiores, que é aonde se acumulam mais sujeiras. Procure lavar o carro por partes e enxaguar em seguida, evitando assim, manchas na pintura (remova toda a espuma). Por último lave rodas e pneus. Terminada a lavagem, enxugue bem com uma flanela ou pano, não se esquecendo de enxugar as partes internas das portas.

Polindo :

Antes de polir ou encerar, o carro deve estar lavado e livre de poeiras. O veículo só deve ser polido quando a pintura estiver "queimada", isto é, fosca. Neste caso, use massa para polir extra fina (massa grossa é para uso profissional). Inicie, colocando com os dedos, pequenas quantidades de massa sobre a peça a ser polida. Em seguida, com estopa para polimento, espalhe bem, esfregando em movimentos horizontais, até obter o brilho desejado. Agora com uma estopa limpa ou flanela, dê uma limpada na parte polida. A tinta que sai na estopa durante o polimento, nada mais é do que tinta queimada que a massa removeu. Após polir o veículo é necessário encerá-lo para dar maior brilho e proteção ao polimento.

Encerando :

Você deve encerar seu carro se a pintura estiver regular ou boa. Se estiver muito queimada, é necessário polir primeiro. A cera líquida é mais fácil de polir e remover. Comece espalhando bem a cera em pequenas quantidades com estopa ou esponja em movimentos circulares (encere uma parte de cada vez). Deixe secar e dê um brilho com uma flanela seca e limpa ou com algodão hidrófilo (apropriado para polimento). Repita a operação sempre com o lado limpo da flanela ou algodão até remove toda a cera e obter o brilho desejado.

Acabamentos :

Pneus: utilize apenas produtos derivados de glicerina, jamais passe derivados de petróleo nos pneus ou demais compostos de borracha.

Painel : utilize um pano úmido limpo ou caso queira dar um brilho, passe silicone líquido com esponja macia.

Vidros : é o último item na lavagem. Use limpa vidros ou uma solução de álcool (50%) e vinagre (50%) que serve para eliminar manchas e gordura.

Dica:

- Na lavagem, não utilize detergentes derivados de petróleo, sabão em pó ou saponáceos, tais produtos causam sérios problemas à pintura.
 - Nunca lave o carro sob sol ou com a lataria quente, bem como deixá-lo secar sob as mesmas condições. Você estará evitando manchas na pintura.
- Nas manchas de óleo ou asfalto, esfregue apenas o local com uma estopa embebida em querosene e lave-o em seguida.
 - Faça o polimento sob a sombra.

Erros Na Pintura

Já que você estava querendo mais dicas, resolvemos colocar uma ligada a pintura. E agora a bola da vez é Funilaria E Pintura. É bom lembrar que serviços de funilaria e pintura devem ser feitos em oficinas devidamente limpas.

Escorrimento :

A tinta forma acúmulos em forma de um cordão. Isso se dá quando a aplicação é feita com a pistola de pulverização muito próximo à superfície a ser pintada, movimentos muito lento, excesso de tinta muito grossa ou uso de solvente inadequado.

Aguardar a secagem completa, lixar as partes afetadas e preparar a superfície, são alguns passos importantes para não formar acúmulos.

Falta de aderência :

Causa descascamento da tinta em forma de placas. É provocado pela limpeza inadequada de superfície a ser pintada, falta de lixamento da pintura original, uso de solventes não indicados ou aplicação de vernizes sobre base ressecada. A melhor maneira para não descascar é remover as camadas soltas, lixar e repintar conforme descrito na embalagem do produto.

Casca de Laranja :

Esse defeito deixa a pintura com aparência granulada e enrugada, semelhante a uma casca de laranja. Descuidos na hora da aplicação, como realização da pintura em locais muito quentes, tinta muito grossa, falta de ajuste de pressão do ar na pistola de pulverização e vazão de tinta são os fatores que provocam esse defeito. Em casos mais simples, a correção pode ser feita após a secagem da tinta com aplicação da Massa de Polir n.

3. Em casos mais graves, aguardar a secagem completa, lixar até obter a superfície lisa e repintar.

Diferença de tonalidade :

Há diversos fatores que podem ocasionar diferença na tonalidade. Em primeiro, é bom lembrar que com o passar do tempo, a pintura original de fábrica sofre alterações na sua coloração, por ação da natureza ou por maus tratos. Por isso, é necessário acertar a cor na hora da repintura. Outro fator importante é o modo de aplicação. Os fatores a serem considerados são viscosidade e vazão da tinta, ajuste de pressão do ar na pistola, velocidade de aplicação, distância entre a pistola e a superfície e número de demãos. Mexer bem a tinta é o primeiro passo para evitar a diferença de tonalidade. Caso a cor ainda precise de ajustes, o acerto de tonalidade pode ser feito com o acréscimo de pigmento de tintas.

Manchas de cores metálicas :

Podem ser identificadas em função da concentração de alumínio em pequenas áreas.

A falta de ajuste de pressão de ar, vazão de tinta, velocidade de aplicação, distância entre a pistola de pulverização e a superfície a ser pintada, quantidade de retardador adicionado à tinta e uso de solvente inadequado são as causas mais comuns para este defeito. Aguardar a secagem completa, lixar a superfície e repintar somente com tinta de acabamento, sem necessidade de aplicar o Primer, são providências para evitar as manchas nas pinturas metálicas.

Rachaduras (Quando a pintura apresenta riscos ou cortes profundos)

Causas :

- * repintura feita sobre base velha e já trincada; excesso de Primer ou massa;
- * aplicação de tinta sobre Primer inadequado ou aplicação de Poliuretano sobre superfície pintada com Laca Acrílica.

A melhor maneira para evitar a rachadura é raspar as partes afetadas com Removedor Pastoso Glasurit, preparar a superfície e repintar corretamente, conforme as instruções na embalagem.

Pintura Queimada :

Quando a pintura fica fosca, sem brilho e com aparência ressecada.

É causado quando o veículo fica muito tempo exposto, é lavado com shampoo e sabão muito forte ou usado solvente inadequado. Recomenda-se polir com Massa de Polir n. 3.

Freio

O sistema de freios é o mais importante de um carro, e por isso merece atenção constante. Nos veículos mais antigos, usam-se lonas e tambores, nos atuais, pastilhas e discos. Seja qual for o sistema, porém, ele é sempre hidráulico, ou seja, é acionado por um óleo projetado para trabalhar em temperaturas pré-determinadas. Seguem os principais aspectos a serem verificados nos sistemas de freios.

Questão de tempo e calor :

A eficiência dos freios decai com o tempo e com a intensidade do uso. Por isso, muitas vezes se sente o pedal abaixar depois de se solicitar os freios com muita frequência, como em descidas de serras. Isso indica que o sistema sofreu um superaquecimento: por causa do atrito entre as pastilhas e os discos (ou das lonas e os tambores), a temperatura passou do limite de tolerância - isso também pode ser devido aos freios estarem necessitando da substituição de um ou vários componentes.

Revisões com data marcada :

O ideal é estabelecer uma rotina de vistoria dos freios. Ela deve incluir toda a canalização que leva o óleo do cilindro-mestre, onde fica depositado, às sapatas, que acionam as pastilhas. Com os freios, todo cuidado é pouco e nunca há atenção em demasia. O nível do óleo do freio deve ser verificado semanalmente e trocado a cada dois anos - ou de acordo com a recomendação do fabricante. Quando está sujo, velho ou contaminado, o óleo do freio perde a capacidade de pressão e dificulta a frenagem, colocando em risco sua segurança.

Cuidado com o ar :

Quando se troca o óleo, deve-se evitar a presença de ar na tubulação dos freios. Ele faz o pedal abaixar e reduz drasticamente a capacidade de frenagem. Muitas vezes, uma simples sangria do sistema (a retirada do ar) basta; ela é simples e rápida. Há óleos que resistem a temperaturas mais altas, mas são bem mais caros e desnecessários para o uso normal.

Olho na quilometragem :

As pastilhas devem ser verificadas a cada 10.000 quilômetros; a cada 30.000, verifique todo o sistema e regule o freio de mão. Preste muita atenção às borrachas de conexão dos condutos de óleo: se elas incharem quando o pedal é acionado, está na hora de substituí-las. Quanto à marca do óleo, siga as instruções do fabricante do seu carro (está no manual do proprietário); se não for possível encontrar a recomendada, prefira sempre as marcas mais conhecidas.

Ladeira abaixo :

Nunca desça uma ladeira em ponto morto; engrene uma marcha mais baixa (terceira é a mais indicada) para que ela contenha as rotações do motor e impeça o carro de ganhar velocidade. Assim, você estará poupando os freios do seu carro - e em muitos, casos, vidas.

Lubrificação

Uma das manutenções preventivas que o motorista deve fazer, para evitar problemas com o motor do carro, é a troca de óleo. Um lubrificante vencido força mais e aumenta o desgaste dos pistões. Por isso, ficar atento quanto ao nível do óleo e à data da troca são quesitos básicos para deixar o seu motor mais "redondo".

Troca de óleo :

A lubrificação consiste essencialmente em separar as superfícies de dois componentes em movimento relativo por meio de uma camada fina de óleo ou graxa, minimizando o atrito. Com o tempo essa camada diminui e o motor começa a trabalhar em alta temperatura. O prazo médio para efetuar a troca de óleo é a cada 5 000 quilômetros.

Troca do filtro de óleo :

A função do filtro de óleo é reter todas as impurezas do lubrificante que está no motor. Por isso verifique-o sempre.

Cuidados na hora da troca :

A utilização correta de um lubrificante depende da indicação do fabricante, apresentada no manual do proprietário. É imprescindível que o motorista respeite o tipo de óleo que deve ser colocado no motor, principalmente com relação ao grau de viscosidade do produto.

Qual a diferença entre o óleo sintético e o mineral ?

Os óleos minerais são extraídos da natureza por meio da separação de componentes do petróleo. Os sintéticos são fabricados em usinas de química fina, que permitem a projeção de características específicas mais adequadas, como, por exemplo, a resistência à oxidação e envelhecimento do poder lubrificante.

Não é recomendado misturar minerais com sintéticos ?

Eles possuem diferentes poderes de solvência e isso pode gerar depósitos no motor, desgaste das superfícies, vazamentos, aumento da corrosão e entupimento no sistema de lubrificação. Por outro lado, existem os óleos chamados semi-sintéticos. Neste caso, estas misturas são feitas na fábrica de lubrificantes, com controle de qualidade adequado para o carro.

Utilizo o método tradicional ou o de sucção ?

Antes da troca é necessário que o motor tenha permanecido pelo menos 5 minutos em funcionamento. Isso garante que as impurezas fiquem em suspensão e sejam eliminadas. No caso da troca por meio do bujão garante-se o esvaziamento quase total do cárter. Já as máquinas a vácuo fazem uso de sondas de sucção introduzidas no orifício da vareta de medição de óleo. Mas é interessante estar atento, pois cada modelo de motor exige uma sonda de comprimento e forma adequados ao formato interno do cárter.

Militec-1

Gostaria de apresentar um produto que já é utilizado a algum tempo pela Marinha Americana e agora chega ao Brasil, que possui características únicas, sem similar nacional.

Militec-1 é um líquido sintético de coloração dourada, com viscosidade similar aos óleos SAE-10.

Apesar de ser freqüentemente adicionado ao óleo, **Militec-1 não é um aditivo**, pois este não contém melhoradores de viscosidade, não possui partículas em suspensão, não altera a composição físico-química e nem os intervalos de troca de óleo.

Isto quer dizer que ele pode ser utilizado puro ou misturado em qualquer tipo de lubrificante como óleo mineral, sintético, hidráulico, graxas, etc. **Militec-1** é utilizado, inclusive misturado com o metanol, em competições de arrancada, para lubrificar a bomba elétrica de combustível e bicos injetores contra os efeitos altamente corrosivos deste tipo de combustível.

Isto porque **Militec-1** é um composto altamente estável, que mistura com o óleo, **mas não reage com este**, utilizando-o apenas como veículo para chegar as superfícies metálicas e aderir a elas quimicamente, na presença de calor (adsorção), saindo completamente do óleo, criando uma lubrificação permanente e protegendo esta superfície de atritos em aproximadamente 17 vezes.

Esta redução é tão visível, que logo após sua aplicação já se nota diferenças no comportamento do motor, com um funcionamento mais silencioso, mais "macio" e principalmente, um aumento de potência e diminuição de consumo **reais, comprovados em dinamômetro** tanto para motores Diesel, quanto para motores a gasolina.

Portanto este aumento de potência e redução de consumo são **conseqüências** de uma redução de atritos, aumentando drasticamente a vida útil do motor ou de qualquer outro componente mecânico, com resultados **comprovadamente** superiores a qualquer outro tipo de produto similar ou aditivo.

Portanto não se trata de um produto milagroso, é apenas um poderoso redutor de atritos que reage nas superfícies metálicas do motor, câmbio, diferencial, etc, mantendo uma lubrificação permanente e ideal, mesmo em casos de **contaminação** do óleo com solventes, gasolina, álcool, água, etc.

Inúmeros teste foram feitos e comprovam um aumento de **5% de potência** em motores a gasolina ou álcool, 6% em motores Diesel e uma redução de até 4 décimos por volta em motores para Karts.

A **redução do consumo de combustível** está entre **8% e 10%** em ambos os casos (gasolina ou Diesel). Também verificou-se uma **diminuição da temperatura** de trabalho em motores Diesel em 9%. Todos estes dados foram retirados de um misto de testes em **dinamômetro** (por empresas sérias e sem nenhum interesse em beneficiar o produto) e de campo. Caso haja interesse, temos os **laudos** para comprovação.

As vantagens em alguns casos, chegam a ser superiores e mais em conta que um trabalho de remapeamento da injeção eletrônica. Em certos casos este aumento chega a 2% (contra 5% com a adição do Militec-1), a um custo em média 5 vezes maior e continuando imbatível no item consumo de combustível e proteção do motor. Compare a outros produtos ou aditivos similares ou que prometem vantagens, pesquise ou peça comprovações **reais** sobre os benefícios mencionados. Nós mostramos porque temos comprovações tanto em laboratório, quanto em competições (é só perguntar para o pessoal que compete nas provas de Arrancada, Fórmula Truck,

Baja 2000 e Karts, entre muitos outros) para se convencer dos benefícios obtidos com Militec-1. Portanto, se for calculado o **custo** do produto em função dos benefícios, constata-se que só em **economia** de combustível, o produto apresenta um retorno bem maior que o investimento, lembrando ainda que por permanecer nas superfícies do motor, sua aplicação é feita a cada **20.000 ou 500 horas, independente das trocas de óleo** neste período, o que o torna totalmente diferenciado dos aditivos, que precisam ser adicionados a cada troca.

- **Motores** (Gasolina, Álcool, Diesel) : Aplique 60ml por litro de óleo, a cada 20.000 KM ou 500 horas. Em condições severas dobre a quantidade (Trabalhos superiores a 5.000 RPM)
 - **Motores 2 Tempos** (Motos, Barcos, Jetskis, Karts) : Aplique 60ml por litro de óleo 2 tempos.
 - **Câmbio Manual** : Aplique 60ml por litro de óleo, a cada 48.000 KM ou 1.000 horas.
 - **Câmbio Automático** : Aplique 30ml por litro de óleo, a cada 48.000 KM ou 1.000 horas.
 - **Diferenciais** : Aplique 30ml por litro de óleo, a cada 48.000 KM ou 1.000 horas.
 - **Caixas De Redução e Compressores De Ar** : Aplique 100ml por litro de óleo, na primeira aplicação. Posteriormente, 60ml por litro de óleo, a cada 1.000 horas.
 - **Sistemas Hidráulicos** : Aplique 20ml por litro de fluido hidráulico, a cada troca de fluido.
- Outras Maneiras De Usar Militec-1**
- Aplique uma fina película de militec-1 diretamente sobre a peça metálica e " cozinhe-a " durante 30 minutos, à 80°C (Forno, Estufa ou por Indução)
 - Para adicionar à graxa, aplique 15% de militec-1 (Por Peso). E misture de forma homogênea.
 - Aplique várias gotas de militec-1 puro à ferramenta, em operações de corte de metais.

TROQUE O ÓLEO CONFORME RECOMENDAÇÕES DO FABRICANTE

Benefícios do Uso De Militec-1:

- Reduz o atrito e, conseqüentemente, o desgaste.
- Aumenta a potência usando a mesma energia.
- Melhora a acomodação entre os anéis de pistão e as paredes do cilindro, resultando em melhor compressão
 - Requer menos energia para dar a partida nos motores.
 - Reduz o calor gerado nas partes móveis em atrito.
 - Reduz a oxidação, a decomposição térmica e a corrosão.
 - Reduz a emissão de gases poluentes.
 - Permanece absorvido às peças, independente das trocas de óleo.
 - Mantém a lubrificação permanente em todas as superfícies metálicas.
 - Não afeta a viscosidade, nem as propriedades físico-químicas do óleo.
 - Não altera as tolerâncias de folga do equipamento.
- Protege as peças inclusive no caso de contaminação do óleo por outros elementos (Gasolina, Diesel, Álcool, Água, Solventes, Poeira, ETC.).
- Evita que contaminantes (Borras, Vernizes, Carbonizações) e partículas se depositem nas superfícies metálicas.

OBSERVAÇÃO : EQUIPAMENTOS OU MOTORES QUE ESTEJAM COM DESGASTES ACIMA DA TOLERÂNCIA PODEM NÃO OBTER OS BENEFÍCIOS MENCIONADOS.

Aplicações De Militec-1:

Militec-1 pode ser aplicado em todos os tipos de equipamentos tais como : motores de todos os tamanhos, à diesel, gasolina, álcool, de dois ou quatro tempos; transmissões e diferenciais automotivos e industriais; compressores de todos os tipos, incluindo os de refrigeração; rolamentos; redutores; mancais; bombas; sistemas hidráulicos; correntes; armas; karts; jetskis; bicicletas; hobby modelismo; entre outros.

Militec-1 é também um excelente fluido de cortes para ferramentas de torno ou usinagem.

Militec-1 funciona em qualquer lugar onde duas peças de metal se friccionam, sem alterar as tolerâncias de

folga do equipamento.

Como Funciona Militec-1:

Militec-1 simplesmente usa o lubrificante como um meio para chegar às superfícies metálicas em atrito e aos pontos críticos de calor dentro do equipamento. Chegando a esses locais, militec-1 sai completamente do lubrificante, e as moléculas de militec-1 fixam-se na superfície metálica (Absorsão*). Isso ocorre entre 38°C e 66°C, dependendo das condições de atrito e carga. O efeito dessa reação enrijece a superfície metálica (não a endurece) - tornando-a aproximadamente 17 vezes mais resistente quando a reação se completa. Além do aumento da resistência da superfície metálica, militec-1 reduz drasticamente o atrito e o arrasto parasítico entre os metais.

Motor Cansado

Se o motor do seu carro estiver dando sinais de cansaço e começar fazer aquele barulho característico, não se desespere, uma medida preventiva pode ser tomada para atenuar o problema, ao chegar a hora da troca do óleo lubrificante, opte por um óleo mais grosso (20W 50 por exemplo) e misture também um aditivo nele. Essa medida deve suavizar um pouco o barulho do motor, diminuindo a queima de óleo e até prolongar a sua vida útil.

Outra coisa que ajuda muito o motor, isso falamos porque testamos é o uso de militec-1, além de dar um ganho de potência, ainda aumenta a proteção sobre os metais em torno de 17 vezes mais de resistência.

Pintura Sempre Nova

Carros que ficam estacionados em lugares abertos e recebem raios solares constantemente, além do sereno, tendem a ficar com a pintura "gasta" antes do tempo. Pode-se amenizar o efeito do sol e do orvalho.

O melhor é encerar a pintura a cada dois meses ou, se preferir, a cada três lavagens.

Lembre-se polir ou encerar demais acaba com a pintura do carro