

7 DICAS

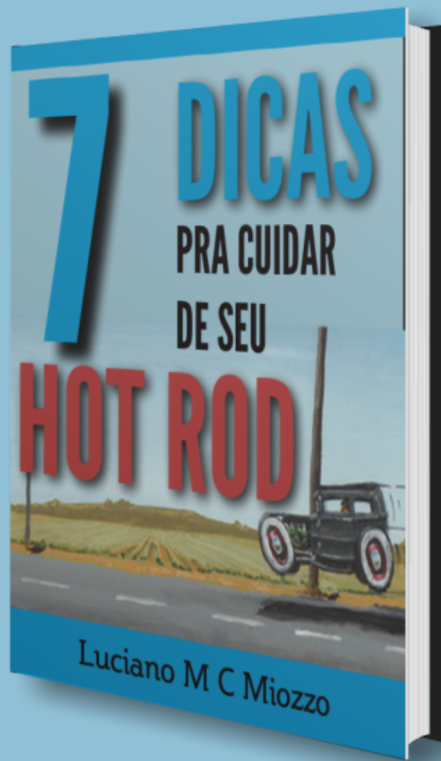
PRA CUIDAR DE SEU

HOT ROD



Luciano M C Miozzo

POR QUE ESCREVI ESTE EBOOK?



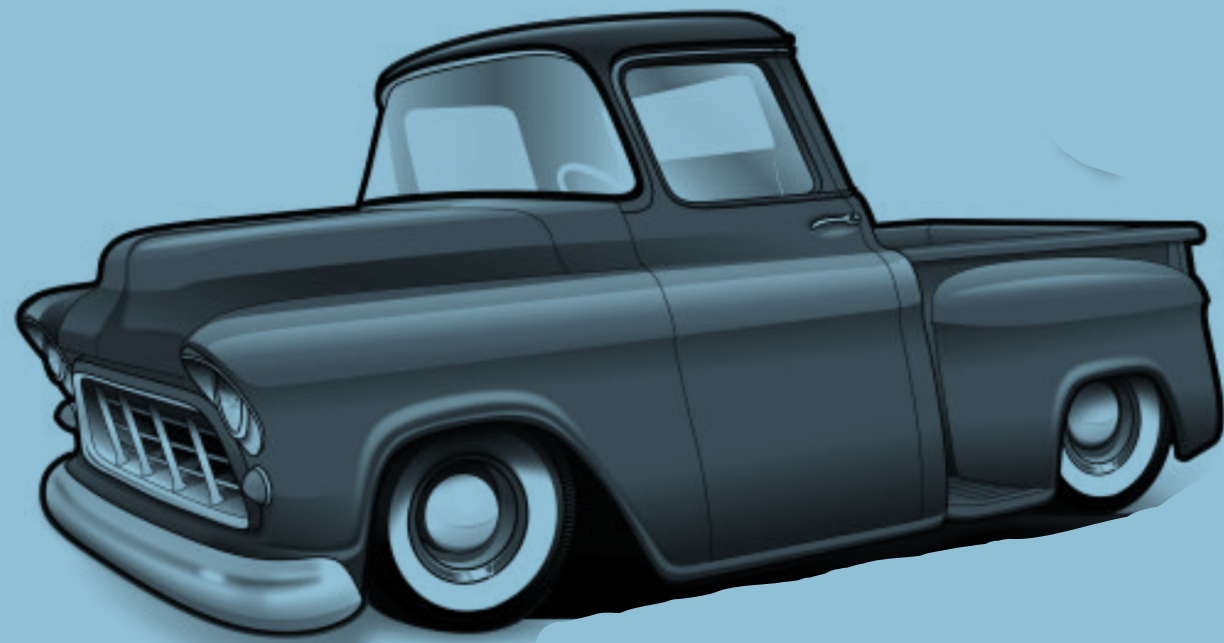
Desde quando iniciei no mundo dos Hot Rods, uma das maiores dificuldades sempre foi a de obter informações à respeito do assunto. Quem entendia (ainda que só um pouco) desta matéria era muitas vezes tratado como um "Deus" e, na maioria das vezes, não transmitia seus conhecimentos com facilidade. Quem estava disposto mesmo a ingressar nesse mundo tinha que aprender "na marra" os segredos dos carros antigos. E posso afirmar que apanhei muito...

Hoje em dia, passados mais de 25 anos da Garage34, resolvi escrever este pequeno eBook para orientar as outras pessoas que, assim como eu, amam os carros antigos, sejam eles originais, Rat Rods, Hot Rods, Custom e etc.

Fique de olho, pois muitas novidades nesses mesmos moldes virão. Quem sabe você, que hoje está lendo este eBook, não será o proprietário de mais uma Hot Rod Shop brasileira no futuro? Vou me empenhar para isso..

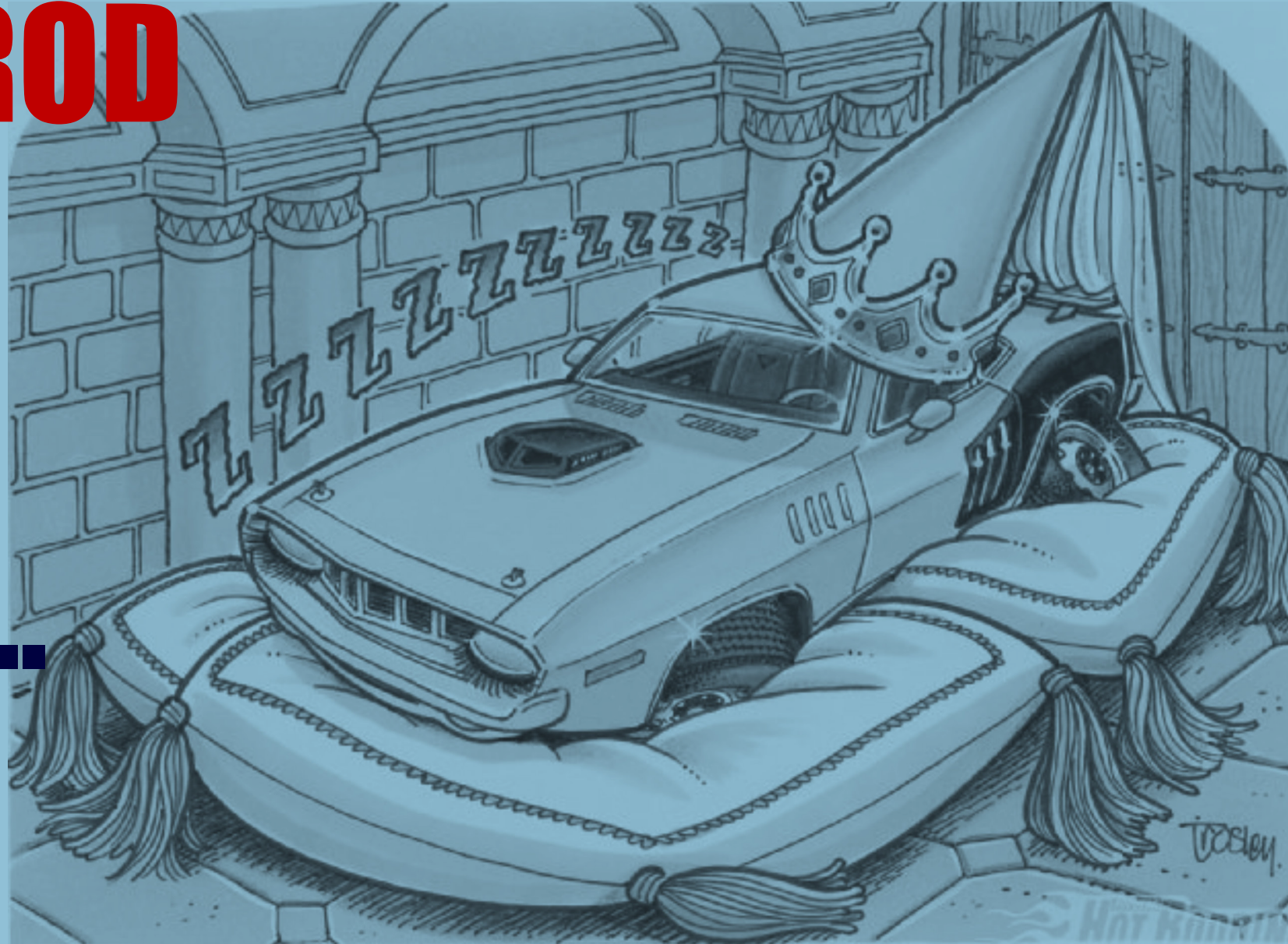
Saudações
Luciano M C Miozzo

ÍNDICE



- 1- DESCANSANDO O HOT ROD POR ALGUM TEMPO**
- 2- RESSUSCITANDO O HOT ROD DEPOIS DE ALGUM TEMPO**
- 3- O MOTOR NÃO QUER LIGAR: E AGORA?**
- 4- O MOTOR FUNCIONA, MAS MORRE. COMO REGULAR A MARCHA LENTA?**
- 5- CUIDANDO DA TEMPERATURA DO HOT ROD: ARREFECIMENTO**
- 6- OS 5 CUIDADOS QUE DEVEMOS TER NO POSTO DE ABASTECIMENTO**
- 7- VERIFICANDO E CUIDANDO DA TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA**

DESCANSANDO
O HOT ROD
POR
ALGUM
TEMPO...



"Ok, tenho outras prioridades e vou ter que deixar meu Hot Rod de lado por algum tempo...". Qual outra prioridade é mais importante do que seu Hot Rod? Nenhuma, não é mesmo? Mas às vezes temos que ceder as pressões do mundo comum e estacionar nosso sonho...

Seguindo o método abaixo, seu sonho não se tornará um pesadelo na hora de ressuscita-lo:

1- Retire a mangueira conectada na entrada da bomba de gasolina, aquela que vem do tanque de combustível. Geralmente, elevando um pouco a altura do tanque em relação à bomba (Ex.: levantando o carro com um macaco) será o suficiente para esgotar o tanque através dessa mesma mangueira. Coloque o combustível que está sendo drenado em um galão plástico e lembre-se que você está trabalhando com GASOLINA que é altamente inflamável. Após esgotar o tanque, pegue um tubo de desingripante spray tipo WD-40 e pulverize em grande quantidade no interior do tanque de combustível através do bocal de abastecimento e onde mais achar necessário. Isso irá proteger o interior do tanque contra a ferrugem.

2- Pegue um galão com um pouco de gasolina pódio misturada com óleo 2T na proporção 4:1, ou seja, quatro partes de gasolina para uma de óleo 2T (óleo dois tempos). Coloque o galão em um local que faça com que este fique mais alto do

que a bomba de combustível e pegue uma mangueira (de preferência transparente) da mesma bitola daquela que você desconectou da bomba e leve-a do interior do galão até a entrada da bomba de combustível. Em outras palavras o galão com Pódium misturada com óleo 2T passará a ser o tanque de combustível do Hot Rod. Feito isso, dê a partida no carro e deixe-o funcionar por uns dois minutos. Não se assuste com a fumaça que sairá do escapamento, pois trata-se do óleo dois tempos que está sendo queimado junto com o combustível e ao mesmo tempo lubrificando todo o motor internamente. Quando terminar os dois minutos, retire a mangueira do interior do galão e deixe o motor consumir o restante de gasolina até que apague. Esse procedimento fará com que grande parte da gasolina do interior do carburador seja consumida. Pronto, agora é só pulverizar o desengripante spray no interior do carburador através do respiro ou remoção de algum parafuso da carcaça. Fazendo isso a chance de corrosão será reduzida praticamente à zero.

3- Em seguida retire a bateria e, se for do tipo selada, reaproveite-a em algum outro carro, pois mesmo que bem armazenada fatalmente irá perder o poder de carga e armazenamento de energia. Caso a bateria seja daquelas antigas onde ainda se consegue adicionar água destilada nas células, retire toda a solução de seu interior e guarde-a em uma garrafa PET plástica, bem fechada. Cuidado com o líquido que sai do interior da bateria, pois é ácido. Depois de esgotar a solução, feche todas as células com a tampa e guarde a bateria em um local seco, de preferência sobre uma madeira. Fazendo assim a bateria estará apta a receber carga, bastando para

isso voltar a solução retirada e armazenada na garrafa PET nas respectivas células.

4- Agora encha os pneus deixando uma calibragem uns 20% a mais do que a utilizada normalmente. Utilizando um macaco hidráulico, suba o carro cuidadosamente na traseira e coloque-o sobre dois cavaletes. Repita o mesmo procedimento para a dianteira. Isso fará com que os pneus não fiquem "quadrados" com o passar do tempo em que o carro ficará armazenado.

5- Lave e seque bem o carro. Coloque, se tiver, uma capa sobre a lataria e deixe-o lá, repousando até o dia em que for "reanimado"...



RESSUSCITANDO O **HOT ROD** DEPOIS DE ALGUM TEMPO...



Seja um carro que está sendo adquirido ou até aquele Hot Rod esquecido na garagem por muitos anos, em qualquer um dos casos, haverá um momento em que teremos que trazê-lo à vida novamente e essa é uma das melhores sensações que já tive em todos esses anos de Hot Rodder. É o momento em que aquele motor adormecido volta à vida, despertando com aquele ronco já esquecido pelo tempo. Cena realmente muito bonita e inesquecível, mas que necessita de alguns cuidados para ter um final feliz...

(IMPORTANTE: Caso você tenha seguido as instruções do capítulo "Guardando o Hot Rod por algum tempo...", contido neste eBook, na época em que o Hot foi estacionado, basta seguir para o item 11 do método mais à frente).

Todo motor estacionado por muito tempo não pode simplesmente ser ligado. Há a necessidade de se tomar alguns cuidados, dominar a ansiedade e seguir alguns passos simples descritos no método abaixo:

1- Esgote o óleo do cárter em uma vasilha e verifique se não há água misturada à ele. Caso haja a presença de água, poderá ser algum problema no(s) cabeçote(s), trincas nas camisas ou simplesmente água que entrou pelo carburador. De qualquer maneira não devemos parar e prosseguimos com o método.

2- Retire os cabos das velas marcando seu posicionamento para que possam ser montados mais à frente.

3- Utilizando a chave correta, retire todas as velas do motor e limpe-as com pinceladas de thinner ou gasolina. Se achar prudente, compre um jogo de velas novas.

4- Compre um tubo de desengripante spray tipo WD-40 e vá aplicando com o tubo fornecido através de todos os orifícios de onde saíam as velas de ignição. Divida o conteúdo inteiro do tubo entre todos os cilindros. Feito isso, aproveite este momento e coloque o cambio em ponto morto ou Park no caso de transmissão automática, tomando cuidado de calçar o carro para evitar que se locomova. Abasteça também o radiador com água dando atenção especial a possíveis vazamentos.

5- Regule a folga dos eletrodos das velas de acordo com as especificações exigidas e reinstale-as no bloco somente com os dedos para que evite a entrada de sujeira no interior dos cilindros. Domine a ansiedade e deixe o motor assim por no mínimo 24 horas.

6- Passado este período de penetração do desingripante, retire as velas e defina a melhor maneira de girar o motor (sentido horário) manualmente. Na maioria das vezes isso é feito através de uma chave de boca instalada no parafuso que fixa o damper no virabrequim. Coloque o motor em neutro (transmissão automática) ou ponto morto e, após encontrar o método ideal para girar o motor, faça-o vagarosamente dando umas 10 voltas completas. O motor deverá girar livremente através de um pouco de força aplicada a chave utilizada.

7- Agora, se ainda não o fez, recoloque o bujão no cárter e abasteça o motor com óleo na especificação e quantidade adequadas. Caso não saiba a quantidade, vá adicionando litro a litro e conferindo a medida na vareta de óleo.

8- Reinstale as velas de ignição, uma a uma, apertando-as com os dedos até que o anel de vedação encoste no bloco e a vela pare de girar. À partir daí, com a mesma chave de velas utilizada anteriormente, aperte cada vela da seguinte maneira: Velas novas com assento plano: 1/2 volta a mais; Velas reutilizadas com assento plano: 1/4 de volta a mais; Velas com assento cônico, novas ou reutilizadas, 1/8 de volta a mais. Fazendo dessa maneira vários problemas podem ser evitados.

9- Reinstale os cabos de velas, respeitando as posições anotadas anteriormente.

10- Partindo para a alimentação de combustível, desconecte na bomba de gasolina a mangueira que vem do tanque. No lugar dela instale uma mangueira com a mesma bitola, de preferência transparente para que se confira visualmente a presença de gasolina, e leve a outra extremidade até o interior de um galão (pode ser de 5 litros de capacidade) que deve estar seguramente posicionado acima da altura da bomba e longe do motor. É comum deixar este galão em cima da capota do Hot.

11- Na parte elétrica, instale uma bateria com boa carga no carro e gire a chave de ignição até que as luzes do painel se acendam. Com a chave ainda ligada, verifique no cofre do motor se não há sinais de problemas elétricos. Agora vá para o interior do carro e dê a partida por uns 2 segundos, somente para verificar se o arranque vira bem. Caso o arranque não vire adequadamente, poderá ser cabos mal apertados, bateria com carga e capacidade insuficiente ou até mesmo problemas no arranque. Nesse último caso, remova a peça e envie para o reparo em um auto elétrico de confiança.

12- Com tudo certo até aqui, chegou o momento de abastecer o carburador com combustível. Nessa hora é bom utilizar uma bisnaga com ponta fina, estilo bisnaga de catchup, para fazê-lo. Se souber como, abasteça a cuba do carburador com gasolina, se não jogue uma pequena quantidade na "garganta" do carburador.

13- Agora sim, vá para dentro do carro, dê umas 3 aceleradas e dê a partida no motor. Caso a cuba do carburador tenha sido previamente abastecida, insista na partida até o motor pegar, se não vá jogando combustível em pequenas doses na "garganta" do carburador entre as tentativas de funcionamento até que o motor pegue.

14- Depois que o motor funcionar, verifique no painel de instrumentos se há pressão de óleo. Caso não haja, pare o motor imediatamente e procure auxílio mecânico. Com pressão de óleo ok, resista a tentação e mantenha o motor funcionando com o mínimo de aceleração possível. À medida que o motor for "firmando" aí sim podemos começar a acelera-lo um pouco mais. Pode ser que a carburação não esteja funcionando muito bem devido ao longo tempo parada, mas geralmente é o suficiente até para dar umas voltas com o Hot. Enjoy!

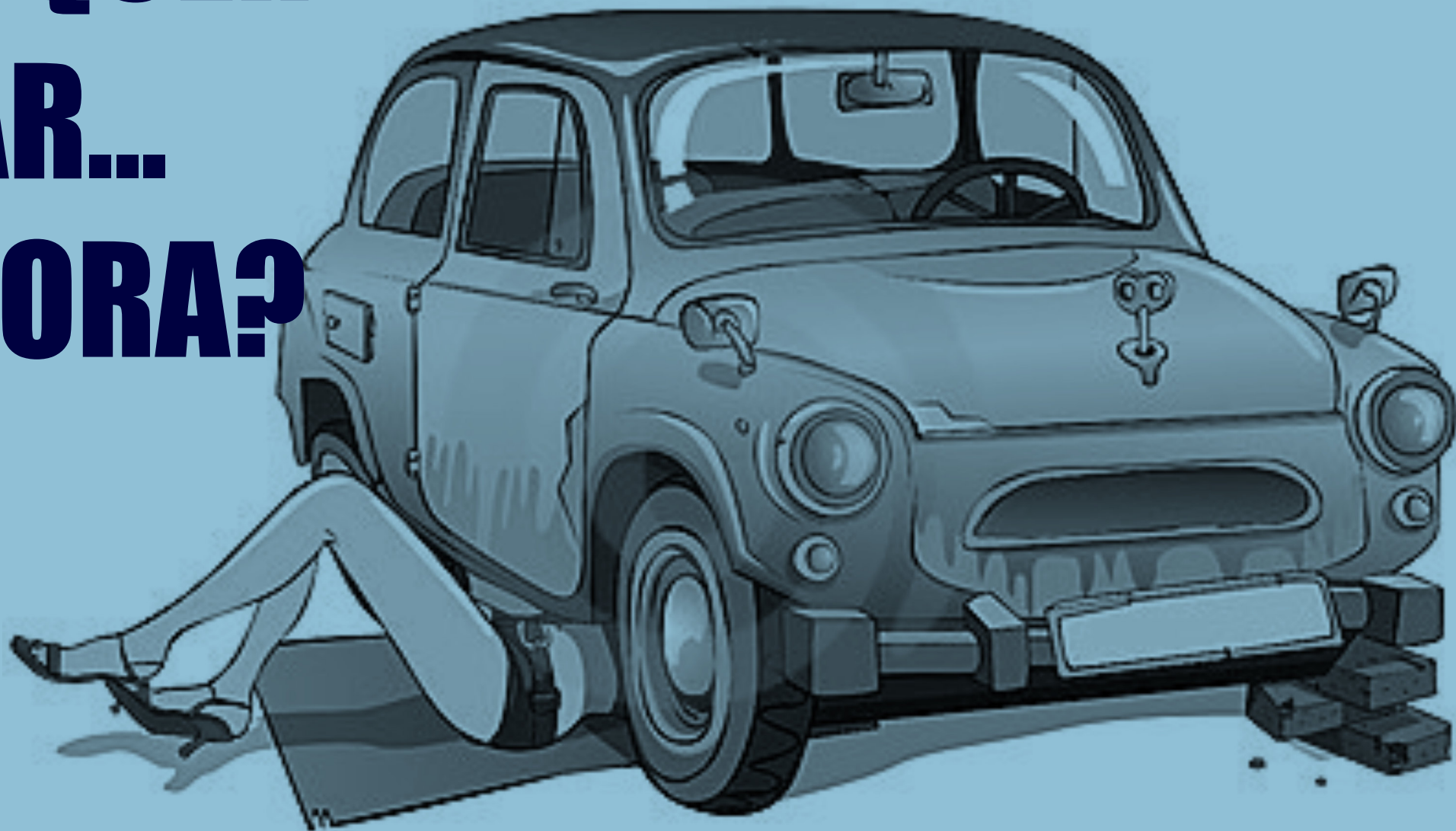
Observação: Caso o motor não queira funcionar, consulte o capítulo "Motor não quer ligar. E agora?" aqui mesmo neste eBook.

O MOTOR DO HOT ROD

NÃO QUER

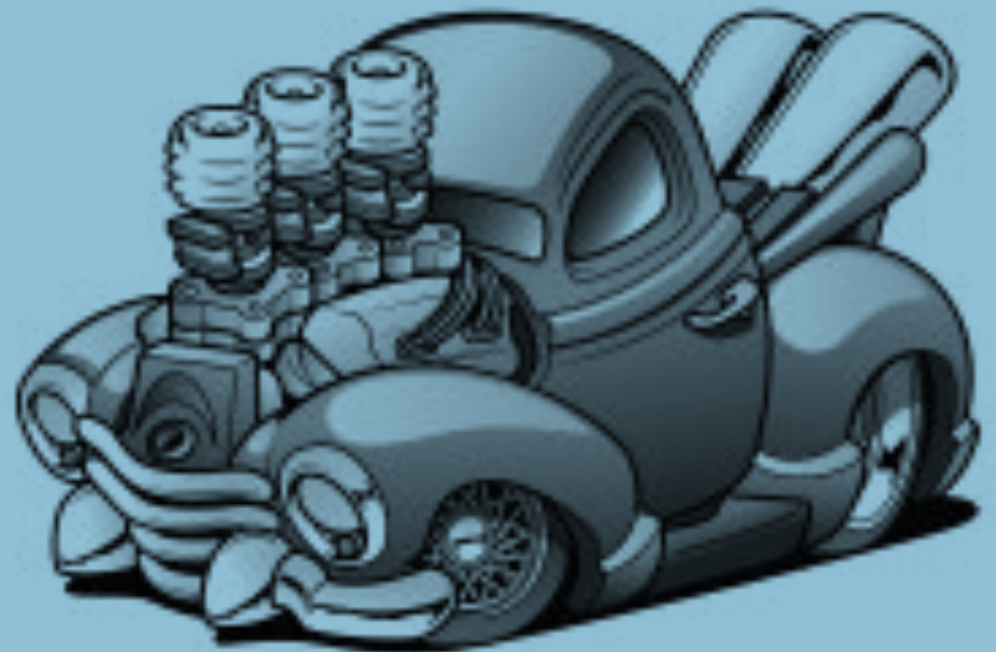
LIGAR...

E AGORA?



O domingo está ensolarado logo pela manhã. Depois dos cuidados recebidos durante o sábado inteiro, o Hot Rod está reluzente na garagem, pronto para ir ao evento esperado por várias semanas. Aquela menina com jeito de Pinup e que também é fã de Hot Rods finalmente aceita seu convite para sair. Tanque cheio, você entra no carro, dá a partida e o motor não liga... Será que seu Hot Rod está com ciúmes? Sim, porque estes carros têm alma e vida própria! Pode até ser, mas tentarei explicar o que fazer para diagnosticar o problema...

Basicamente o motor necessita de dois elementos para funcionar: **COMBUSTÍVEL E CORRENTE ELÉTRICA**. Então, precisamos investigar essas áreas a fim de encontrar o defeito.



COMBUSTÍVEL

Visualmente podemos verificar se há combustível no sistema através de mangueiras transparentes, filtros de combustível transparentes ou de vidro. Na ausência de combustível nos locais mencionados, então podemos ter problemas com a bomba, linha ou filtro de combustível obstruído, sujeira no tanque, ou algum outro fator que faça com que o combustível não chegue até o carburador. Aqui é válido também verificar o nível do combustível no tanque.

Caso não seja possível este diagnóstico visual, então podemos seguir este método:

- 1- Retire o filtro de ar para que se tenha acesso visual ao interior do carburador.
- 2- Observando o carburador na área indicada, acione o acelerador e verifique se há um "jato" de gasolina durante a aceleração.
- 3- Caso não tenha esse "jato" de gasolina, significa que o reservatório do carburador (cuba) está vazio e o motivo pode ser bomba de combustível com defeito, agulha do carburador engripada, filtro de combustível obstruído, linha de combustível obstruída, tanque de combustível sujo, etc. Pode ser também que o carburador esteja entupido. De qualquer maneira, pegue o seu "carro de plástico", passe na casa da Pinup, dê uma boa desculpa e leve-a ao evento, pois somente seu mecânico poderá resolver o problema.

CORRENTE ELÉTRICA

Se o carro tem partida, então a bateria está em ordem e deve ser descartada como defeito. Mas será que a energia da bateria está chegando em forma de faíscas nas velas? Como podemos descobrir isso? Simples! Veja o método:

- 1- Retire o cabo de uma das velas de ignição (pode ser qualquer uma)
- 2- Insira no terminal da vela uma chave phillips, fazendo com que a ponta dela entre em contato com a parte metálica interna.
- 3- Se tiver uma pessoa para ajudar, peça-a para que segure, pelo cabo, a chave philips inserida no terminal a uma distância de 1 centímetro de qualquer parte metálica presente no cofre do motor. Se estiver sozinho, então dê um jeito de repousar a chave philips inserida no terminal próximo a outra superfície metálica. Em ambos casos, tome precaução para que não haja combustível próximo a chave phillips.
- 4- Feito isso, dê a partida no motor e verifique se entre a chave phillips e a parte metálica há a presença de faíscas fortes.
- 6- Se faíscas fortes pulsarem através do cabo, então o sistema elétrico estará ok.

Na ausência de faíscas, então precisamos verificar se o problema é no distribuidor ou na bobina de ignição. Fazemos isso utilizando este outro método:

- 1- Localize o cabo que vai da bobina ao distribuidor e desconecte a extremidade do distribuidor.
- 2- Insira aquela mesma chave phillips do método anterior no terminal que acaba de ser desconectado, certificando-se que a ponta entre em contato com a parte metálica interna.
- 3- Igualmente ao método anterior, segure a chave phillips a 1 centímetro de alguma parte metálica e dê a partida.
- 4- Se as famosas faíscas pulsarem pelo corpo metálico da chave, então o problema é no distribuidor, ao passo que na ausência das faíscas, temos problemas com a bobina de ignição.

Se o problema for na bobina, você pode tentar trocá-la por outra semelhante e tentar dar a partida. Defeito no distribuidor é um pouco mais complicado e necessita de um mecânico para fazer os testes. Em breve vou disponibilizar mais um canal onde você poderá aprender tudo o que é relacionado aos Hot Rods, inclusive aprenderá como trocar o distribuidor...

Por fim, se todos os testes foram feitos e nenhum defeito foi constatado, então provavelmente o carro está afogado. Nesse caso, entre no Hot, pressione e mantenha o acelerador no final do curso e insista na partida até o motor funcionar. Motor funcionando, dê umas aceleradas para uma eventual limpeza no sistema e verifique se a marcha lenta está ok. Caso afirmativo, corra para o evento, não esquecendo de sua Pinup! Quando retornar, providencie uma revisão na carburação para que o carburador não afogue mais...



**O MOTOR FUNCIONA MAS
MORRE... COMO REGULAR
A MARCHA LENTA?**



Mas o que é marcha lenta? Marcha lenta é quando o motor está funcionando sem que alguém esteja acelerando, ou seja, o motor funcionando sozinho sem intervenção mecânica.

Um motor com a marcha lenta bem ajustada pode eliminar vários sintomas de mau funcionamento comuns de serem encontrados, tais como "buracos" na aceleração, entre outros. Por isso, sempre é bom estar com esta regulagem em dia.

Para que a marcha lenta seja regulada, primeiro é necessário localizar a regulagem da aceleração que é aquele parafuso que ao ser apertado aumenta o giro do motor e ao ser solto, diminui o mesmo giro. Em seguida localize o(s) parafuso(s) de regulagem do ar que são os que regulam a mistura ar/combustível.

Com os componentes da carburação descritos acima localizados, a marcha lenta pode ser ajustada de duas maneiras. Vou explicar o primeiro método que, apesar de não ser o mais exato, é o mais utilizado dado a facilidade e a não necessidade de ferramentas especiais.

MÉTODO 1

1. Funcione o motor do carro e deixe que ele atinja a temperatura ideal de funcionamento, de preferência com o filtro de ar instalado.
2. Caso a rotação esteja muito elevada, diminua-a soltando o parafuso da aceleração. Vá soltando o parafuso até que o giro do motor fique como desejado no momento da regulagem.
3. Agora vá fechando (apertando) o parafuso de entrada de ar até que o giro do motor caia e o motor comece a ameaçar de apagar. Quando esta situação ocorrer, volte (soltando) o parafuso de regulagem meia volta.
4. Repita o passo 3 para todos os parafusos de mistura presentes no carburador que está sendo regulado.
5. Desligue o motor, espere uns 10 segundos e ligue-o novamente. O motor deverá pegar facilmente sem muito trabalho do motor de arranque

MÉTODO 2

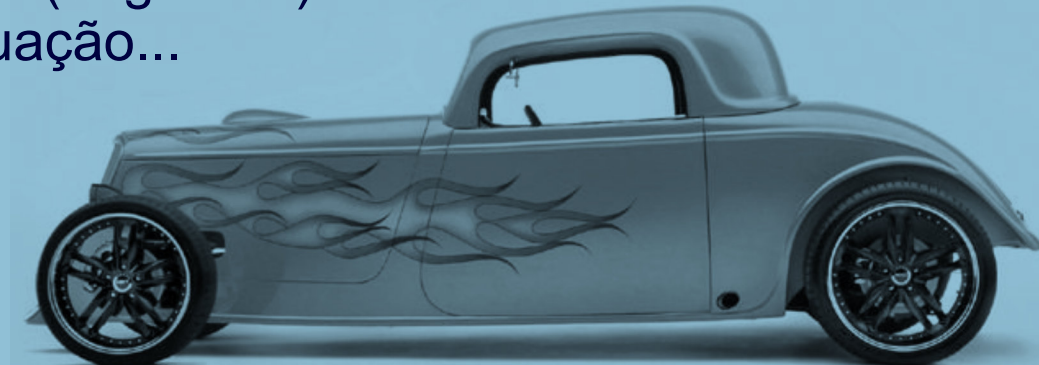
1. Neste método é necessária a utilização de um vacuômetro, não importando a escala exibida em seu manômetro.
2. Instale a mangueira do vacuômetro na mesma entrada utilizada pelo servo-freio (hidrovácuo) de seu carro. Caso tenha o acesso difícil ou a mangueira do vacuômetro seja incompatível com a tomada de vácuo descrita, utilize outra que não tenha a interferência de componentes externos e que esteja situada abaixo da carburação, de preferência no coletor de admissão.
3. Funcione o motor do carro e deixe que ele atinja a temperatura ideal de funcionamento, verificando se não há fuga de vácuo na mangueira do vacuômetro. Note que o manômetro passará a indicar a quantidade de vácuo produzida pelo motor naquele momento.
4. Caso a rotação esteja muito elevada, diminua-a soltando o parafuso da aceleração. Vá soltando o parafuso até o momento em que o motor tenha a maior quantidade de vácuo aferida no manômetro com o menor regime de RPM.

5. Agora vá fechando (apertando) o parafuso de mistura de ar até que o giro do motor caia e o motor comece a ameaçar de apagar. Quando esta situação ocorrer, volte (soltando) o parafuso de regulagem de ar e verifique o momento em que o nível de vácuo atinja o maior valor possível. Esse será o ponto de marcha lenta ideal.

6. Repita o passo 5 para todos os parafusos de mistura presentes no carburador que está sendo regulado.

Pronto, utilizando um dos métodos acima, a marcha lenta estará regulada e seu Hot Rod pronto para o passeio. Note que em carros carburados, uma simples mudança de temperatura faz com que haja alteração na marcha lenta e, em alguns casos, tenha que haver a regulagem novamente. Em carros injetados, essa regulagem é feita automática e instantaneamente.

PS.: No caso de carros com transmissão automática, a marcha lenta deverá ser regulada com a alavanca na posição Drive (engatado) e o carro devidamente freado/calçado. Cuidado redobrado nessa situação...



CUIDANDO DA TEMPERATURA DO **HOT ROD**: ARREFECIMENTO



Caso você não saiba (e tem gente que não sabe), o motor de seu Hot Rod provavelmente é refrigerado a água, a menos que seja equipado com motor Volkswagen refrigerado a ar. Essa refrigeração é feita pelo SISTEMA DE ARREFECIMENTO que é composto de:

- Bomba d'água
- Radiador e vaso expensor
- Tampa do radiador
- Válvula termostática
- Hélice mecânica e/ou Ventoinha elétrica
- Mangueiras
- Interruptor de temperatura

Saiba que sem esse tal de SISTEMA DE ARREFECIMENTO, seu Hot Rod não funcionaria mais que 10 minutos sem que o motor tivesse sérios danos. Por isso, é bom que o nível do líquido de arrefecimento seja verificado como vou mostrar mais à frente.

Temos dois sistemas de arrefecimento possíveis de serem encontrados em seu Hot Rod:

- 1- Com radiador
- 2- Com radiador e vaso expensor

Como sabemos disso? Simples: O tal VASO EXPANSOR é aquele reservatório plástico, com tampa rosqueável, SEPARADO do radiador como nos carros modernos. Quando esse recipiente não está presente, aí o sistema é o mais simples, somente com o radiador.

Para ambos os casos, o método para verificar o nível do líquido é o seguinte:

- 1- Sempre fazer esta verificação pela manhã, com o motor frio e desligado.
- 2- No caso do sistema com vaso expensor, verifique o nível do líquido diretamente no recipiente plástico que geralmente traz duas marcações, uma para medições com o motor quente e outra com o motor frio. Utilize claro esta segunda escala. Quando temos somente o radiador, abra a tampa e complete o nível da água até a boca.

Simples assim!

No caso do sistema convencional, sem vaso expensor, sempre que vamos sair com o carro será necessário completar a água, já que o excesso dela é expelida pelo "ladrão" (aquela mangueirinha que sai ao lado do bocal do radiador) quando o motor atinge altas temperaturas. Com sistema de vaso expensor, é comum ficar muito tempo sem necessidade de completar o nível do líquido de arrefecimento, já que o sistema é vedado. Mas não se deve descuidar dessa medição.



CUIDADOS NO POSTO DE ABASTECIMENTO

Vamos lá fazer o que nós e os Hot Rods mais gostamos que é passear, de preferência por uma boa estrada e na companhia de outros amigos, também com seus Hots. Porém, antes do passeio, precisamos passar no posto de abastecimento, e é aqui que devemos tomar alguns cuidados...

O primeiro de todos é, se possível, utilizar sempre a mesmo local, pois assim criamos um relacionamento com os funcionários que, com o tempo, aprendem a maneira que você (e seu Hot Rod) gostam de ser atendidos. Há também o fato do combustível ser, teoricamente, sempre o mesmo.

Se não for possível abastecer em um local conhecido, ou até se ainda estiver "conhecendo" o pessoal do posto, então temos que tomar estas precauções listadas abaixo :

1-Abastecimento : Antes de tudo deve-se verificar se o frentista está mesmo abastecendo com o combustível solicitado. Fizemos um Hot aqui na Garage34 que roda no álcool, mas que recebeu gasolina por diversas vezes por erro do atendente! É bom também não deixar que encham muito o tanque. O ideal é parar quando ocorre o primeiro bloqueio na bomba. Fazendo isso, evitamos que o combustível vaze e consequentemente manche a pintura.

Sempre desconfie de combustível muito barato, pois seu Hot merece "beber" sempre o melhor whisky!

2- Calibragem dos pneus : Um Hot Rod é, como sabemos, um carro único e exclusivo. E essa característica se reflete em vários outros fatores, inclusive na calibragem dos pneus. Se não quiser efetuar a calibragem você mesmo, acompanhe o serviço do frentista e transmita à ele aquela calibragem que você, à muito custo, descobriu ser a ideal para seu carro.

3- Nível do óleo, filtro de combustível, filtro de ar, filtro de óleo, etc. Aqui a melhor regra é utilizar o posto de serviços somente para o combustível. O restante sempre é melhor ser feito nos estabelecimentos especializados, pois além de ser mais barato, o pessoal é bem melhor preparado.

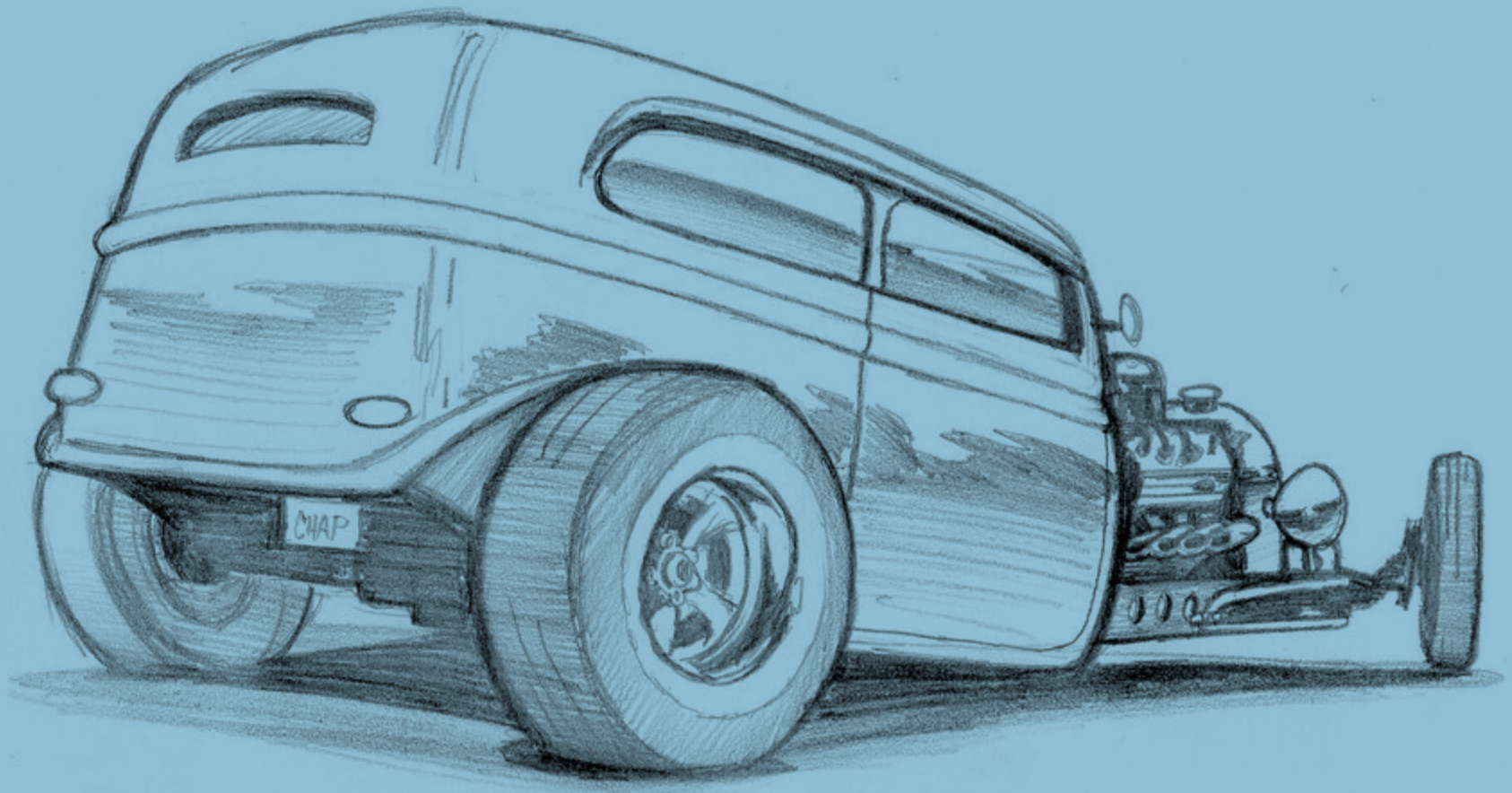
4- Fluído de freio : Se durante o abastecimento, ou numa verificação de rotina, o nível do fluído estiver mais baixo que o normal, não devemos simplesmente complementar o reservatório, pois o sistema é vedado e, sendo assim, não pode haver perda do líquido. Quando isso ocorre significa que podem haver pastilhas e lonas com desgaste excessivo, assim como os discos podem estar com espessura abaixo do recomendado.

Nesses casos, o "espaço" que antes era ocupado pelos componentes mecânicos passa a ser preenchido pelo fluído, causando assim a leitura de nível baixo. Então devemos revisar os freios assim que possível, pois o reservatório está nos "contando" que há desgaste. Devemos também atentar pela coloração do fluído, pois quanto mais escuro, mais umidade (água) foi absorvida. Nesse caso devemos trocar todo o líquido do sistema (sabia que o recomendado é trocar todo o fluído anualmente? Pois é, mas isso ninguém faz...) Resumindo, quando o nível do fluído de freio baixar, devemos revisar o sistema, pois além dos problemas citados, podemos ter também algum vazamento.

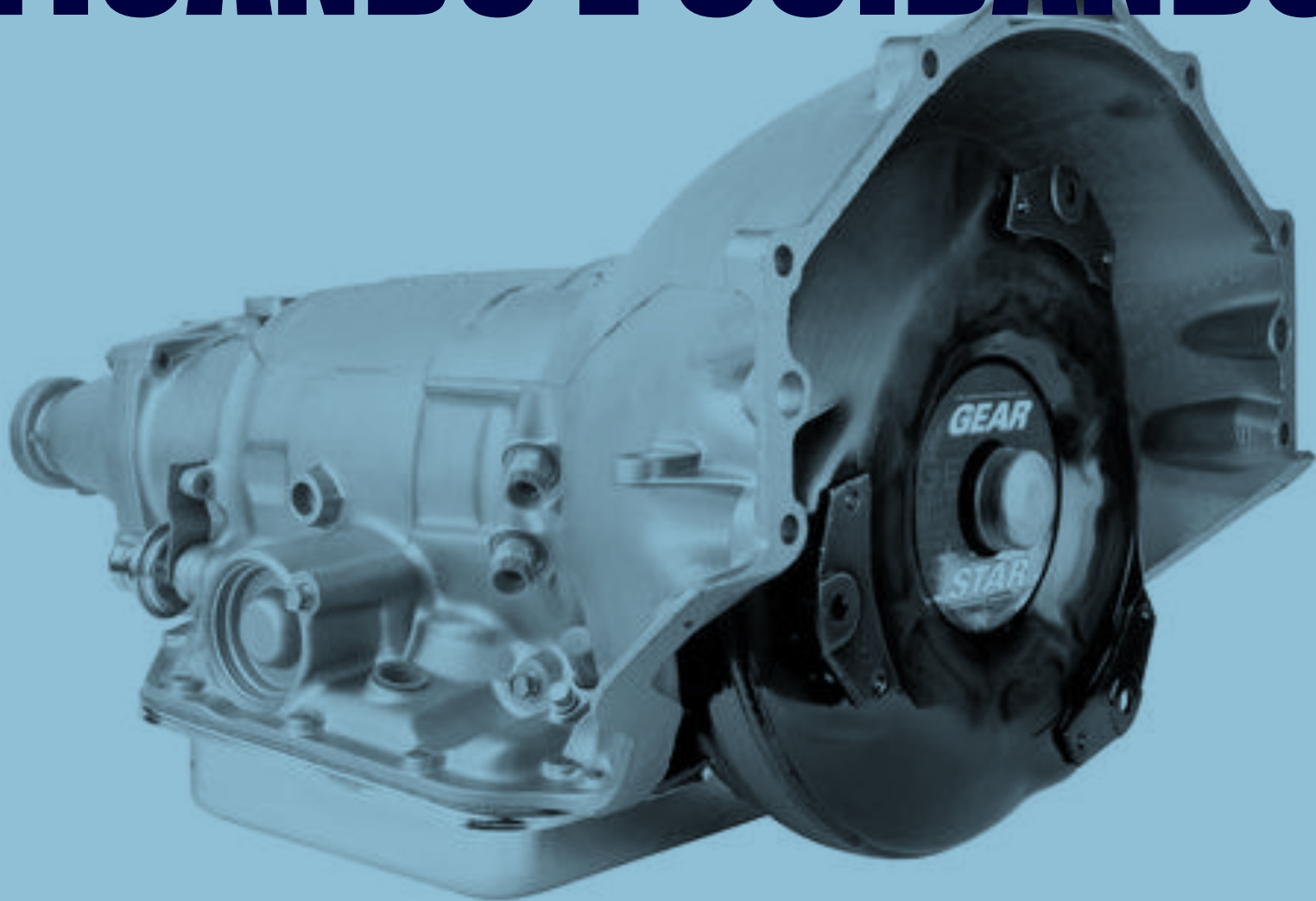
5-Lavagem Completa : Às vezes, até pela concepção dos Hot Rods, necessitamos efetuar uma lavagem completa e lubrificação inferior e aqui cabem duas dicas:

A) Lavagem do motor: Nunca deixe que apliquem o famoso "SOLUPAN", pois mancha os detalhes em alumínio, ataca a pintura e resseca as mangueiras. Peça que seja utilizado o bom e velho óleo diesel ou, se disponível, querosene. O processo é simples. Deve-se proteger com sacos plásticos o filtro de ar (se for de elemento aparente), o alternador, o distribuidor e qualquer outro componente eletrônico do cofre. Feito isso, pulverizar o óleo diesel (ou querosene) no motor e periféricos deixando agir por uns 5 minutos. Depois desse prazo, aplicar um leque d'água bem fino para remover o excesso que vai embora junto com a sujeira.

B) Lubrificação do chassi : Diga não ao "óleo de mamona"! Leve com você um ou dois litros do óleo de direção hidráulica (o mais barato que achar) e entregue ao lavador para que ele pulverize por baixo do carro nas partes em que se achar necessário. Este produto protege, lubrifica e elimina ruídos sem que a sujeira grude na parte inferior do Hot Rod. Aqui, o maior segredo é levar o óleo de hidráulica e não compra-lo no posto!



TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA: VERIFICANDO E CUIDANDO...



É SEMPRE BOM SABER

As transmissões automáticas foram desenhadas para operar com o nível do fluído entre as marcas MÍNIMO E MÁXIMO da vareta medidora e também com a temperatura normal. Essa temperatura normal de funcionamento é obtida dirigindo o carro por 20 a 25 quilômetros ou funcionando o motor por aproximadamente 10 minutos onde, durante este tempo, deve-se ficar engatando diversas marchas constantemente. Fazendo isso, a temperatura do fluído deverá atingir no máximo 90 graus centígrados. Você pode atestar esta temperatura com um termômetro laser ou instalando um manômetro com sensor no interior do cárter da transmissão.

TROCA DE FLUÍDO E FILTRO

A coisa mais importante para prolongar a vida útil da transmissão automática é trocar o fluído e o filtro a cada 50.000 km, podendo diminuir este intervalo em caso de condições severas de utilização. Lembre-se de que o fluído da transmissão deve estar quente para que seja drenado.

MEDINDO O NÍVEL DO ÓLEO

Para uma medição adequada do nível do fluído na transmissão, em superfície plana funcione o motor e, segurando firmemente no freio, engate todas as marchas disponíveis em sua transmissão, manualmente. Feito isso, posicione a alavanca em park e, sem desligar o motor, faça a medição do nível do fluído. Adicione, se preciso, aos poucos o fluído à transmissão, pelo mesmo tubo de onde sai a vareta medidora.

COMPRANDO UM HOTROD AUTOMÁTICO? LEIA ISSO COM ATENÇÃO...

A coloração normal do fluído da transmissão é vermelho escuro ou laranja avermelhado, nunca preto, marrom ou rosa. A melhor maneira de checar a coloração do fluído é puxar a vareta medidora da transmissão e passar sua ponta (que deverá conter fluído) em um papel branco. Fazendo assim, fica mais fácil verificar a cor atual e também se há partículas metálicas no fluído.

Se a cor do fluído for verde ou marrom e o cheiro não for de queimado, então significa que a transmissão necessita uma manutenção regular a fim de evitar um possível dano maior. Nesse caso, será necessário trocar o fluído e filtro.

Se a cor do fluído for rosa ou com aspecto leitoso, então significa que o fluído está contaminado com água, provavelmente do radiador que refrigera também a transmissão. Nesse caso, será necessário resolver o problema de infiltração de água e em seguida efetuar uma troca de óleo e filtro.

Se a cor do fluído for preto ou marrom e o cheiro de queimado predominar, então significa que a transmissão passou por uma alta temperatura durante o funcionamento ou até mesmo teve os componentes internos queimados. Nesse caso, provavelmente a transmissão está danificada e uma troca de fluído e filtro não resolverá o problema.

Se a cor do fluído é vermelha, porém possui algumas bolhas ou espuma em sua aparência, então o nível do fluído está muito alto e as partes internas da transmissão não estão sendo lubrificadas adequadamente. A solução aqui é drenar um pouco do fluído da transmissão até que o nível adequado seja atingido. Andar com o carro por alguns quilômetros e verificar o fluído posteriormente.

É isso aí, são pequenas dicas que evitam alguns problemas e tornam a experiência de ter e dirigir um Hot Rod muito mais prazerosa.

Espero que tenha gostado

Luciano M C Miozzo.



SOBRE O AUTOR



Luciano Miozzo é paulista, analista de sistemas, e apaixonado por carros antigos desde criança quando frequentava a lendária rua Piratininga com seu Pai Dino Plácido Miozzo e seu Tio Livio Luiz Miozzo.

Depois de trabalhar como desenhista e adquirir uma pickup Chevrolet 1954 aos 16 anos, começou a trilhar seu caminho no então pouco conhecido mundo dos Hot Rods, caminho este que resultou em 1994 no surgimento da oficina Garage34® que em 2019 completou 25 anos de funcionamento.

Em 2014, Luciano descobriu acidentalmente que havia criado um método passo a passo para ensinar a montagem de motores V8, mesmo para pessoas sem experiência alguma! Com essa descoberta, em 2015 foi lançado o primeiro curso on-line de montagem de um motor V8. De lá para cá os cursos vêm aumentando e já formaram centenas de alunos, os novos Hot Rodders, sendo que alguns já possuem suas próprias Hot Rod Shop (oficina de Hot Rods) e ganham a vida fazendo o que gostam ;)

Conheça os Cursos Online acessando <http://euhotrodder.com/cursos> .