

## **Correia Dentada: Barata de Trocar, Cara de Quebrar**

*Por Antônio Carlos Bento  
Reproduzido com autorização do  
Sindipecas – Brasil (<http://www.sindipecas.org.br>)*

Saiba como e quando é a hora de trocar a correia dentada do seu carro e quais são as conseqüências do rompimento dessa peça por causa do uso excessivo

De Dezembro de 2006 até hoje, a Agenda do Carro inspecionou mais de 1.200 veículos na cidade de São Paulo. Os resultados dessa inspeção têm nos mostrado, com dados concretos, como a manutenção preventiva é relegada a segundo plano por grande parte dos proprietários de veículos.

A partir dessa semana, abordaremos cada um dos problemas detectados nas inspeções, com dicas de reparação e seus benefícios.

No topo da lista dos problemas detectados está a correia dentada. Só para se ter uma idéia do tamanho do problema, 39% dos veículos inspecionados apresentaram folga e / ou desgaste na correia dentada. E isso pode ser tremendamente sério. Vamos ver.

Essa peça, de extrema importância, atua no motor do veículo, ligando o eixo-comando de válvulas ao virabrequim do motor, sincronizando-os e fazendo com que as válvulas de admissão e de escapamento se abram e fechem no momento exato. Também mantém o sincronismo entre o virabrequim (que transfere a força do motor às rodas) e o comando de válvulas (responsável pela entrada e saída de gases no cilindro).

Composta por borracha, cordonéis de fibra de vidro e tecido de proteção para os seus dentes, a peça, que é conhecida tecnicamente por correia sincronizadora, começou a ser usada no início dos anos 60, durante o lançamento de motores nos EUA.

Quando a correia se rompe, em geral por desgaste não constatado pelo usuário, esta sincronia de trabalho entre os dois componentes é afetada. As válvulas começam a se movimentar de forma desordenada e os pistões permanecem trabalhando (subindo e descendo) sem critérios. A conseqüência pode ser catastrófica, os pistões e válvulas podem se chocar, ocasionando o empenamento das válvulas e danos ao cabeçote.

Quando a correia se rompe com o motor em movimento, o carro pára imediatamente, como se o motorista o tivesse desligado. Isso acontece porque os ciclos de alimentação e de escape do carro se interrompem e, neste caso, é possível que, na subida do pistão (para expulsar os gases da combustão) a válvula não recue no tempo certo, o que pode acarretar o empenamento de suas hastes. Pelo mesmo motivo, também são prováveis, danos nos pistões e demais componentes, causando um enorme prejuízo.

A substituição da correia é relativamente barata quando comparada à retífica de cabeçote e à troca das válvulas amassadas. O valor médio da troca de uma correia, incluído a mão-de-obra é de R\$ 150,00; já a retífica fica, em média, R\$ 3.000,00, 20 vezes mais caro. Além disso, fazer a troca da peça antes que o problema apareça dá bem menos dor-de-cabeça para o motorista.

Como a durabilidade da correia dentada varia de acordo com cada carro, para evitar o seu o rompimento, verifique suas condições e efetue a substituição preventiva nas quilometragens

recomendadas pelo fabricante do veículo, em geral, por volta de 50.000 km. Em uma cidade com o trânsito de São Paulo, por exemplo, ou cidades do interior, onde a peça está mais sujeita a presença de terra e lama, a durabilidade do produto fica comprometida. Por isso, é importante levar o carro a uma oficina mecânica para uma inspeção visual a cada 15 mil quilômetros rodados para avaliação do nível de desgaste da peça (e também das outras correias Poly V e V) porque o período estipulado pelo fabricante é calculado de acordo com as condições ideais de uso do carro. A qualquer sinal de desgaste das bordas, faça a substituição e aproveite para pedir ao mecânico que analise também as polias, tensores e rolamentos auxiliares.

Ao comprar um veículo usado, não hesite em substituir a peça, pois você não sabe ao certo qual o histórico de manutenção desse item. Na maioria das vezes, além da correia dentada também é necessário trocar o seu esticador que é composto de um rolamento que pode apresentar folgas ou mesmo travar provocando o rompimento da correia.

Mais uma coisa: uma correia funciona silenciosamente se utilizada nos padrões sugeridos. Portanto, ruídos provenientes do motor são um sinal claro de que algo deve ser inspecionado; e pode muito bem ser a correia dentada. Um ótimo sinal para verificar se há necessidade de troca é quando, ao deixar o carro em ponto morto, a correia costuma emitir um ruído intermitente e agudo.

Ao levar o carro ao lava-rápido, não deixe lavar o motor porque a água suja que escorre durante a lavagem, pode contaminar a correia e diminuir a sua vida útil.

As correias Poly V e V, acima citadas, promovem o acionamento e mantêm o funcionamento de diversos acessórios do motor tais como: alternador, direção hidráulica, ar-condicionado, bomba d'água e compressor de ar. E, quando não funcionam, interrompem a operação da bateria, do ar-condicionado ou da direção hidráulica. Veja quantos problemas podem ser evitados com a simples troca de uma correia. A troca das Poli V e V deve ser realizada a cada 40.000 km ou conforme especificações do manual do fabricante.

Agora que você já sabe tudo a respeito de correia dentada, Poly V e V fique de olho e faça a correta manutenção das peças para não ficar na mão.

E como tem feriado prolongado pela frente, antes pegar a estrada, confira os itens de segurança do seu carro (luzes, faróis, nível do óleo, calibragem dos pneus, incluindo o estepe, limpador de pára-brisa e palhetas). E faça uma viagem tranquila e segura, garantindo a qualidade do seu feriado com sua família e amigos. E descanse que, afinal, ninguém é de ferro!