



MIATA BRASIL TECHNICAL NEWSLETTER - EDIÇÃO Nº 01/14

Presidente: Marcelo Gios
Diretor Esportivo: Reinaldo Morilha
Diretor Técnico: Paulo Roberto R. Santos
Diretor de Eventos: Adalberto Bogsan
Diretor Social: João Assis Pacheco

Algumas palavras

"Nosso grupo acredita que há necessidade de congregar os proprietários e aficionados pelo Miata. Esta necessidade resulta não somente do fato de nos sentirmos "órfãos" no Brasil, mas principalmente porque a relação do dono com seu Miata raramente é a mesma que para os demais carros. O mais freqüente é uma relação de paixão onde a manutenção e a conservação do carro assumem uma grande dimensão."

Mais algumas palavras...

Seja bem vindo a nossa primeira edição do Miata Brasil Technical Newsletter que visa trazer um pouco de informações e conhecimento técnico do nosso Mazda Miata MX-5, para aqueles que são apaixonados pelo carro e gostariam de conhecer e saber e tem curiosidade sobre assuntos relacionados.

Esta Newsletter é a consequência de uma paixão e iniciativa de algumas pessoas que se juntaram há 10 anos, mais exatamente em fevereiro de 2004, e se dedicaram a montar e manter um grupo dedicado à essa paixão mundial que completa 25 anos de muito sucesso, que devido a sua grande quantidade de carros já fabricados, facilita a disseminação do conhecimento e conseqüentemente a sua manutenção.

A maioria das informações que colocamos aqui foram pesquisadas, coletadas e aplicadas de sites, fóruns, revistas e livros relacionados ao MIATA, dentro os mais conhecidos (www.miata.net ou clubroadster.net) que também são grandes fontes de informação para os diversos problemas que enfrentamos no nosso dia a dia.

A nossa Technical Newsletter tem um formato inicial de duas seções onde na primeira mostraremos um informativo ou curiosidade técnica com sugestões e conselhos relacionado ao dia-a-dia do Miata e na segunda, para quem tem um pouco mais de curiosidade da prática e vontade de por a mão-na-massa, um procedimento básico e simples onde ensinamos o que e como fazer para colocar o Miata em boas condições.

Esperamos que desfrutem desta nossa primeira edição e sintam-se a vontade para comentar, opinar, sugerir, reclamar, solicitar e tirar dúvidas. Elas está sendo feita para todos nós aproveitarmos ao máximo e desfrutarmos desta paixão que todos nós temos em comum: O MIATA.

Um abraço, esperamos que gostem e JINBA ITTAI !!!

SEÇÃO INFORMATIVA

CORROSÃO

O MIATA é um carro que como qualquer outro, está sujeito a corrosão e não podemos esquecer disto. Independente da região em que vivemos, o nosso carro está mais ou menos exposto à esta condição que pode "corroer" o nosso tão querido bem. Como sugestão para evitarmos este mal, podemos sempre verificar alguns pontos onde ele é mais susceptível e minimizar o risco de termos outros problemas mais a frente.

Pontos onde pode aparecer corrosão:

- Fender (para-lamas dianteiros e traseiros)

Nos para-lamas dianteiros, existe o acúmulo de sujeira e conseqüentemente aumenta a umidade que inicia lentamente o processo de corrosão. Nos para-lamas traseiros, os drenos da capota entupidos também podem fazer com que o excesso de água e acúmulo de sujeira que corre pelo rain-rail escorra para dentro do para-lamas e saia pelos drenos na parte inferior da carroceria. Existe um Boletim de serviço emitido pela própria Mazda para os carros anteriores a 1995 que informa sobre o entupimento destes drenos da carroceria e informa como modificar os mesmos para reduzir o problema (fig. 1 e 2) e no site http://www.miata.net/garage/tsb/s034_94.html).

Também é aconselhável fazer, mesmo após a modificação, uma limpeza periódica que irá reduzir o risco de corrosão removendo a capa do para-lamas dianteiro (fig. 3).

fig. 1 - Dreno Frontal direito



fig. 2 - Dreno Traseiro direito



fig. 3- Acesso para o para-lamas dianteiro pela caixa da roda frontal esquerda (remover parafusos plásticos)



fig. 4 - Para-lamas dianteiros com ferrugem (exemplo)



- Floor (piso sob o tapete)

A corrosão ocorre por acúmulo de umidade ou água abaixo do tapete (ele é impermeável pois a estrutura básica dele é emborrachada) mas a água penetra pelas laterais junto a capota, quando o dreno do conjunto está entupido fazendo com que água migre para o interior e escorra se acumulando abaixo do tapete, causando corrosão em tudo o que se encontra sob o tapete (fig. 5 e 6).

fig 5 - Corrosão na tampa do ECU sob o tapete



fig 6 - Corrosão no piso embaixo do tapete



- Trunk (porta-malas)

Normalmente a corrosão aparece devido a entrada de água ou umidade na região devido a três problemas básicos que são o selo de borracha do porta-malas, as vedações das lanternas traseiras e brake-light e o rain-rail da capota devido ao envelhecimento, ressecamento e desgaste natural das borrachas.

Caso tenha encontrado água ou umidade dentro do porta-malas, é facilmente descoberto qual o local falhado, durante uma simples lavagem do veículo onde se joga água com a mangueira em cada região independentemente verificando dentro do compartimento por onde a água esta entrando. Estes problemas são facilmente resolvidos trocando os respectivos selos que estão permitindo o vazamento

Existe também o problema da corrosão devido aos gases/fluído da bateria (fig. 7) que atacam a base da mesma e este é um problema um pouco mais grave que exige o reparo especializado antes que a estrutura do carro seja danificada seriamente. Verifique o seu e garanta que não existem pontos de ferrugem na região.

fig. 7 - Danos causados por um vazamento na bateria.



Existem outros locais onde a ferrugem pode atacar, mas estes são os mais comuns. Caso tenham alguma dúvida entrem em contato.

SEÇÃO TÉCNICA

FREIO DE ESTACIONAMENTO

Nível - **Médio** Tempo estimado - **1 hora**
Ferramentas - **Macaco e suporte, chaves de fenda e Phillips, chave 14 mm e chave Allen 4 mm**

O Freio de estacionamento do MIATA é um sistema que tende a reduzir a tensão com o desgaste da pastilha de freio e apresentar um aumento na folga da alavanca do freio de estacionamento com o tempo, perceptível quando puxamos a mesma e ela tende a ficar cada vez mais alta e com um número maior de pontos (cliques). Se o seu carro está com a alavanca muito elevada (o ideal é entre 5 a 7 cliques na aplicação) o ideal é fazer este pequeno ajuste no sistema.

De acordo com o Manual do fabricante é preciso ajustar o parafuso do cabo da alavanca do freio de estacionamento, tentei fazer este procedimento mas ainda não foi suficiente sendo que o parafuso chegou no batente e não freava totalmente o veículo. Depois de investigar um pouco, descobri que com o desgaste das pastilhas de freio você deverá ajustar os freios traseiros primeiramente retirando a folga acumulada com o desgaste sofrido com o tempo e uso.

Faça deste modo:

- 1) Solte a alavanca do feio de mão e tenha certeza que o carro está com calços nas rodas para ele não andar ou levante o carro e escore corretamente de modo a garantir a sua segurança antes de entrar embaixo dele.
- 2) Encontre o parafuso sextavado que fica na parte interna da pinça do freio traseiro (fig. 1), junto ao parafuso sextavado que segura o conjunto do cabo, sendo que existe um para cada lado.
- 3) Remova o parafuso sextavado (14 mm) e encontrará sob ele o parafuso da engrenagem do conjunto de freio (fig. 2) que é ajustável com uma chave Allen (4 mm).
- 4) Gire este parafuso no sentido horário até as pastilhas de freio encostarem no disco. **ATENÇÃO** - Tenha certeza que o procedimento está sendo feito com a alavanca do freio de mão abaixado.

5) Retorne o parafuso 1/3 de volta no sentido anti-horário. Faça este procedimento dos dois lados e repita algumas vezes até ter certeza que toda a folga do movimento das pastilhas tenham sido removidas e que os dois lados estão iguais. Se o carro estiver no macaco, gire as rodas e verifique se elas giram livremente.

6) Verifique que os cabos do conjunto não estejam tencionados e compare entre os lados para garantir que estejam semelhantes (esta é a folga do conjunto da alavanca do freio de mão)

7) Reinstale o parafuso sextavado.

Se a alavanca do freio de mão não chegar próximo dos 5 a 7 cliques, como descrito anteriormente e se não havia sido feito qualquer ajuste anterior no parafuso de ajuste da alavanca de freio, faça o ajuste do parafuso conforme fabricante recomenda descrito abaixo:

1) Levante a traseira do veículo até que as rodas traseiras girem livremente e escore corretamente de modo a garantir a sua segurança antes de entrar embaixo dele

2) Pressione o pedal do freio várias vezes

3) Remova a capa do conjunto do freio de mão removendo o parafuso (fig. 3).

4) Puxe a alavanca do freio de mão 5 pontos (cliques) e ajuste o parafuso do lado interno (fig. 4), girando com uma chave de fenda no sentido horário.

5) Solte a alavanca do freio de mão e verifique que o número de clique está ideal.

6) Verifique que a luz de indicação no painel se acende no primeiro ponto (clique).

7) ATENÇÃO - Verifique que as rodas ainda continuam girando livremente.

8) Puxe o freio de mão, abaixe o veículo e verifique que ele está corretamente freado.

Aproveite também e verifique a espessura da pastilha de freio. Caso necessário efetue a troca para evitar problemas e riscos desnecessários.

fig. 1 - Parafuso que cobre o parafuso de ajuste



fig. 2 - Parafuso removido dando acesso ao ajustável

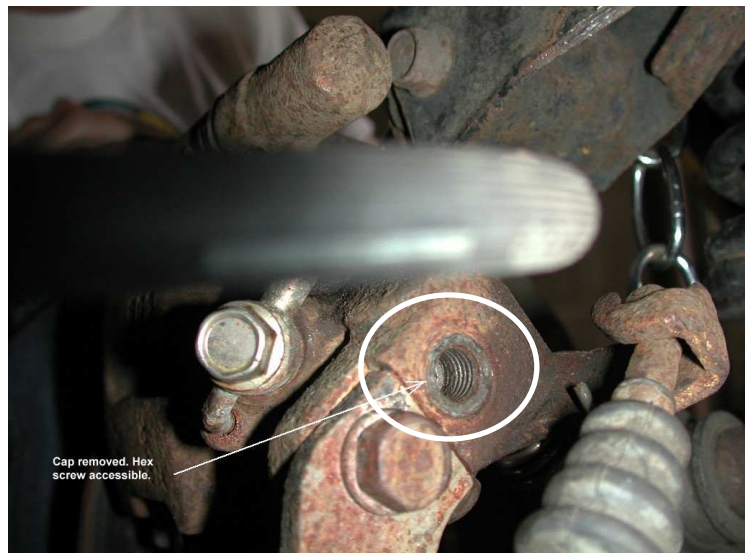
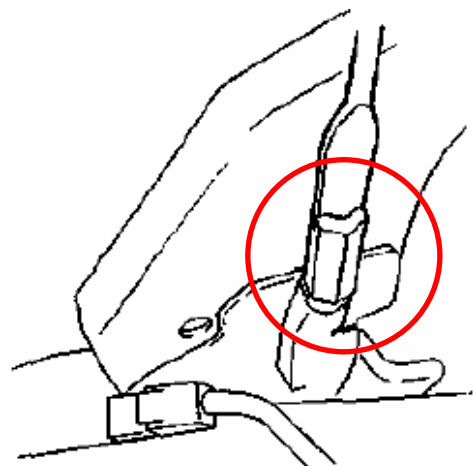


fig. 3 - Parafuso de fixação da tampa do freio de mão



fig. 4 - parafuso de ajuste da alavanca



VAI VIAJAR? OU PASSEAR?

Não esqueça de verificar:

- o nível do óleo (caso necessário preencher, utilize o mesmo óleo que já está no veículo - nunca misture)
- a pressão dos pneus (28 psi nos principais e 60 psi no estepe)
- o nível de água do radiador
- complete a água do sistema de lavagem do pára-brisa
- o nível do fluído de freio e fluído da direção hidráulica
- a data de vencimento do extintor
- os documentos em dia
- a boné (para os mais velhos e carecas) ou chapéu (para as acompanhantes)
- o protetor solar fator 200!
- um bom óculos de sol (comprado em uma boa ótica! Opa! Propaganda?!)
- e a capota funcionando corretamente para poder abrir e desfrutar de um dia maravilhoso...

E se for deixar o carro muito tempo parado, não esqueça de:

- Girar o pneus periodicamente para evitar "amassar" os pneus
- Abrir a capota e deixar um pouco ao sol para ventilar e reduzir a umidade internamente
- Evite deixar a capota fechada com o plástico traseiro dobrado, abrindo-a corretamente usando o zíper...

DÚVIDAS, CURIOSIDADES, INFORMAÇÕES OU SUGESTÕES

Agradecemos a todos que de algum modo fizeram isto se tornar realidade. Obrigado.

Entrem em contato conosco:

Marcelo Gios - mgios@sti.com

Reinaldo Morilha - rmorilha@gmail.com

Paulo Roberto R. Santos - paulorrsantos@me.com

Aguardamos as suas sugestões e dúvidas sobre o MIATA.

