

MANUAL DA MOTO

Oficina Glam

Porque essa moto é sua.

E você merece conhecer cada parte dela.

INTRODUÇÃO

Introdução

Você não precisa ser mecânica. Você não precisa ter crescido ouvindo falar de moto. Você não precisa saber nada do que está escrito aqui antes de começar a ler.

Esse manual começa do zero. Porque todo mundo merece começar do zero sem vergonha.

Por muito tempo, o mundo automotivo foi construído de um jeito que deixava a mulher de fora. Linguagem técnica demais. Ambiente intimidador. A sensação de que você não ia entender mesmo — então melhor deixar pra quem entende.

A Oficina Glam não acredita nisso.

A gente acredita que quando você entende a sua moto, você para de depender da boa vontade dos outros pra cuidar dela. Você para de aceitar explicação pela metade. Você para de sair de uma oficina com a sensação de que foi enganada — ou pior, sem nem saber se foi.

Conhecimento é proteção. E você merece se proteger.

Aqui você vai encontrar cada parte da sua moto explicada do jeito que deveria ter sido explicado desde sempre — com clareza, com respeito e com comparações do universo que você já domina.

*Porque você já sabe mais do que imagina.
A gente só vai te mostrar isso.*

Bem-vinda à Oficina Glam. Essa moto é sua. Já passou da hora de você conhecer ela de verdade.

OS SISTEMAS DA SUA MOTO

Antes de entrar em cada peça, conheça os sistemas. Cada sistema tem uma função específica — e todas elas trabalham juntas pra você chegar onde precisa.

A moto é mais simples que o carro em estrutura, mas não é menos exigente em cuidado. Ela pesa menos, mas o motor trabalha mais. Ela tem menos peças, mas cada uma é mais crítica. Entender isso muda como você cuida dela.

SISTEMA	FUNÇÃO
Força	O motor e tudo que transforma combustível em movimento
Transmissão	O que leva a força do motor até a roda traseira
Fluidos	O que lubrifica, resfria e protege por dentro
Rodagem	Pneus, suspensão, amortecedores — o que sustenta tudo
Freio	O que para. O sistema mais crítico de segurança
Elétrico	Bateria, ignição, luzes — o que alimenta e sinaliza
Climatização e Visibilidade	Ar, filtros e tudo que define o que você enxerga

⚠ Atenção

A moto tem uma diferença fundamental em relação ao carro: ela não tem estrutura de proteção ao redor de você. Isso não é motivo de medo — é motivo de mais atenção à manutenção. Carro com freio ruim é risco. Moto com freio ruim é urgência.

Sistema de Força — O que move você

Motor

O que é: O coração da moto. Menor que o motor de carro, mas por isso mesmo trabalha em rotações mais altas — e exige manutenção mais frequente. Tudo parte dele.

"A analogia: O motor da moto é como o seu metabolismo num dia de correria — trabalhando no limite, eficiente, mas precisando de nutrição constante. Motor bem cuidado ronca diferente. Você aprende a ouvir isso."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Barulho de batida ou "matraquear" acelerado vindo do motor. Fumaça saindo pelo escapamento em excesso (azulada = óleo queimando, preta = mistura rica). Carro perdendo força progressivamente. Luz de temperatura acesa. Motor engasgando ou morrendo sem motivo.

Óleo do Motor

O que é: O líquido que lubrifica todas as peças internas do motor. Na moto, o óleo tem uma função extra em muitos modelos: ele também lubrifica a embreagem. Isso significa que o tipo de óleo importa — não é qualquer óleo que serve.

"A analogia: O óleo da moto é o seu soro vitamínico — vai por dentro, protege onde ninguém vê, e quando falta, o desgaste aparece rápido. Motor de moto trabalha mais quente que o de carro. Óleo velho numa moto é dano silencioso acelerado."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Luz de óleo acesa (se sua moto tiver). Óleo escuro e grosso na vareta de verificação. Cheiro de queimado vindo do motor. Moto vibrando mais que o normal em marcha lenta. Embreagem escorregando — moto acelerada mas sem resposta proporcional.

Correia / Corrente / Cardã — O trio da transmissão

O que é: O sistema que leva a força do motor até a roda traseira. Existem três tipos: corrente (o mais comum), correia (motos esportivas e scooters maiores) e cardã (motos de turismo). Cada um tem manutenção diferente — mas todos são críticos.

"A analogia: É como o cabo de força da sua chapinha — ele leva a energia de onde gera até onde transforma. Cabo ressecado, partido ou frouxo: o calor não chega. Corrente seca, correia com trinca ou cardã sem lubrificação: a força não chega na roda."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Corrente: barulho de "troc troc" ao acelerar, corrente visualmente enferrujada, muito frouxa ou saindo de posição.

Correia: rangido ao acelerar, fissuras visíveis na borracha, desgaste nas bordas.

Cardã: barulho ao engatar marcha ou trocar de velocidade, folga perceptível na aceleração.

Câmbio

O que é: O sistema que controla as marchas na moto. Diferente do carro, o câmbio da moto é operado com o pé esquerdo — uma alavanca que sobe e desce conforme a marcha. Moto com câmbio automático (CVT) existe mas é menos comum nas populares.

"A analogia: O câmbio é como escolher o salto certo pra cada terreno. Na cidade, marcha mais baixa — controle e reação rápida. Na estrada, marcha alta — leveza e eficiência. Forçar marcha errada na moto é como usar stiletto em trilha: funciona por um momento, até que não funciona mais."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Dificuldade para engatar marcha, especialmente ré (em modelos que têm). Solavancos ao trocar. Barulho de "grind" ao tentar engatar. Marcha saindo sozinha em aceleração.

Velas de Ignição

O que é: As responsáveis por criar a centelha que acende o combustível dentro do motor. Na moto, a vela trabalha em rotações muito mais altas que no carro — o que acelera o desgaste. Uma vela ruim é motor instável.

"A analogia: As velas são o seu primer de longa duração — preparam o terreno pra tudo funcionar. Base fraca, motor instável. Vela gasta faz a moto perder personalidade: aquela resposta rápida, precisa, que você sente no punho."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Moto tremendo no ponto. Dificuldade pra pegar, especialmente a frio. Consumo de combustível aumentando sem mudança de trajeto. Engasgamento ao abrir o acelerador. Partida difícil mesmo com bateria boa.

Filtro de Ar

O que é: O componente que filtra o ar que entra no motor. Motor a combustão precisa de ar limpo para funcionar bem — ar com poeira e partículas suja os carburadores ou injetores e compromete a queima.

"A analogia: O filtro de ar é como o seu demaquilante — ele limpa o que vem de fora antes de entrar. Filtro entupido é como dormir sem tirar a maquiagem todo dia: parece que funciona, mas por dentro vai acumulando."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Perda de potência progressiva. Consumo de combustível aumentando. Moto engasgando ao acelerar. Filtro visivelmente sujo ou escuro ao inspecionar.

Sistema de Fluidos — O que nutre e protege

Fluido de Freio

O que é: O líquido que transmite a força da sua mão (e do pé, no freio traseiro) até as pastilhas. Na moto, o sistema de freio é tudo — não existe estrutura de carro ao redor de você. Fluido degradado não é inconveniência. É risco ativo.

"A analogia: O fluido de freio é o seu sêrum de tratamento crítico — ele trabalha em profundidade, você não vê, mas sente quando falta. Na moto, sentir quando falta tem outra consequência. Troca regular não é opcional. É sobrevivência."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Manete de freio mole ou indo fundo demais antes de responder. Freio traseiro sem a firmeza normal. Luz de freio acesa (em modelos com painel digital). Moto demorando mais para parar. Cheiro de queimado após frenagens longas.

Fluido de Arrefecimento

O que é: Presente nas motos com motor líquido (refrigeradas a líquido). Ele circula pelo motor impedindo o superaquecimento — essencial no calor amazônico, onde a temperatura ambiente já exige mais do sistema.

"A analogia: É a sua névoa facial no verão do Amazonas — não é frescura, é necessidade fisiológica. Motor sem arrefecimento eficiente no Norte é corpo sem hidratação no calor extremo. Colapso é questão de tempo."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Moto aquecendo mais rápido que o normal. Cheiro adocicado vindo do motor (aditivo queimando). Vapor visível saindo do motor. Nível caindo rapidamente no reservatório sem vazamento visível (pode estar indo pra dentro do motor).

i Informação

Motos populares brasileiras como a Honda CG, Titan, Fan e Yamaha Factor usam motor a ar — não têm fluido de arrefecimento líquido. O resfriamento é feito pelas aletas do motor com o ar em movimento. Nesses modelos, o cuidado com o óleo é ainda mais crítico para controlar o calor interno.

Fluido da Embreagem Hidráulica

O que é: Presente em motos com embreagem hidráulica (em geral nas maiores e mais esportivas). Funciona como o fluido de freio, mas para o sistema de embreagem. Sem ele no nível certo, a embreagem perde resposta.

"A analogia: É como o seu condicionador de força — invisível no dia a dia, mas quando falta você sente na resistência. Embreagem hidráulica que não responde bem não é frescura: é controle de marcha comprometido."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Manete de embreagem pesando mais. Dificuldade para engatar marcha suavemente. Moto engasgando ao soltar a embreagem devagar. Nível baixo no reservatório de embreagem.

Sistema de Rodagem — O que sustenta e conecta você à estrada

Pneus

O que é: Na moto, os pneus são ainda mais críticos que no carro. Dois pontos de contato com o chão — só dois. Toda a sua estabilidade, toda a sua frenagem, toda a sua curva passa pelos pneus. Pneu comprometido em moto não é problema a ser agendado. É urgência.

"A analogia: O pneu da moto é como os seus dois pés num dia de equilíbrio total — você não atravessa um terreno difícil na ponta dos pés com solado gasto. Os pneus são sua base de contato com a realidade. Pneu ruim num carro compromete a segurança. Pneu ruim numa moto compromete tudo."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Desgaste irregular — um lado mais gasto que o outro. Bolhas ou cortes na lateral: troca imediata, sem negociação. Moto "narigando" (balançando a traseira em frenagem). Vibração no guidão em velocidade constante. Pneu murcho frequentemente — pode ser válvula ou furo lento.

Calibragem

O que é: A pressão de ar dentro dos pneus. Cada moto tem uma pressão ideal para dianteiro e traseiro — e elas são diferentes. Essa informação fica no manual da moto ou em um adesivo no quadro.

"A analogia: Calibragem é como o equilíbrio do salto certo no tamanho certo. Moto descalibrada muda o comportamento de direção — você pode nem perceber, mas o pneu sente. E gasta antes do tempo, e consome mais combustível, e compromete a frenagem."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Moto pesada pra manobrar em baixa velocidade. Consumo de combustível aumentando. Desgaste acelerado nas bordas (pressão baixa) ou no centro (pressão alta). Sensação de instabilidade em curvas. Pneu visivelmente deformado ao suportar o peso.

Suspensão e Amortecedor

O que é: Na moto, a suspensão é tanto dianteira (garfo) quanto traseira (mono ou duplo amortecedor). Elas absorvem os impactos da estrada antes que cheguem a você. Amortecedor gasto não é só desconforto — é perda de estabilidade em frenagem e curvas.

"A analogia: A suspensão da moto é como o seu tênis de amortecimento para corrida — você pode até correr sem ele, mas o joelho paga o preço. E com dois pontos de contato no chão, perder estabilidade na moto é diferente de perder no carro."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Moto quicando muito após buraco ou lombada. Óleo vazando do garfo dianteiro (mancha escura nas bengalas). Amortecedor traseiro visivelmente inclinado. Moto mergulhando demais ao frear. Sensação de instabilidade em curvas que antes eram naturais.

Sistema de Freio — O que te protege

Freios (Dianteiro e Traseiro)

O que é: A moto tem dois sistemas de freio independentes — dianteiro (manete da mão direita) e traseiro (pedal do pé direito). Em modelos mais modernos, existe o CBS (freio combinado) ou ABS. O freio dianteiro é o mais potente e o mais importante. Juntos, são o que te traz de volta ao controle.

"A analogia: O sistema de freio da moto é como a sua rotina de autocuidado completa — não adianta fazer só uma parte. Freia com a mão mas esquece o pé. Ou o contrário. O equilíbrio entre os dois é o que cria a frenagem eficiente. Sistema incompleto é resultado incompleto — e na moto o resultado incompleto tem outra escala de consequência."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Manete mole ou indo fundo antes de responder. Pedal traseiro sem firmeza. Moto demorando mais para parar. Puxando para um lado ao frear. Chiado metálico ao acionar qualquer dos dois freios. Qualquer sinal aqui é urgente — não existe "deixa pra depois" em freio de moto.

Pastilhas e Discos de Freio

O que é: As pastilhas pressionam contra o disco para gerar o atrito que para a moto. Elas desgastam com o uso — foi projetado assim. O problema é não trocar quando precisa. Na moto, cada freio (dianteiro e traseiro) tem seu conjunto de pastilha e disco.

"A analogia: Pastilha é como a sua esponja de maquiagem — trabalha por atrito, por contato, por pressão. Com o tempo perde eficiência. Esperar demais significa disco arranhado e conta muito mais alta. Na moto, também significa freio que não responde como devia no momento que mais importa."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Chiado agudo ao frear — mesmo leve e eventual. Vibração na manete ou no pedal ao frear. Moto demorando mais para parar com a mesma força. Pó escuro acumulado nas rodas (resíduo de pastilha).

ABS e CBS

O que é: ABS (Antibloqueio) impede que as rodas travem em frenagem brusca, mantendo o controle. CBS (Freio Combinado) aciona os dois freios simultaneamente ao usar só um — distribuindo a frenagem automaticamente. Presente em motos mais recentes da Honda, Yamaha e outras marcas populares no Brasil.

"A analogia: O ABS é como o seu reflexo de equilíbrio num tropeço — ele não evita o susto, mas evita a queda. Sem ABS, freio de pânico na moto pode travar a roda, derrapar e você perde o controle. Com ABS, você freia com força e ainda consegue manobrar."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Luz de ABS acesa no painel. Sensor de roda com sujeira ou dano visível. Moto travando as rodas em frenagens moderadas — comportamento que o ABS deveria prevenir.

Sistema Elétrico — O que alimenta tudo

Bateria

O que é: A fonte de energia elétrica da moto. Ela alimenta a partida elétrica, as luzes, o painel, o buzina, os sensores. Moto pode ter partida elétrica e partida por pedal (kickstart) — mas mesmo as que têm pedal dependem da bateria para o sistema de ignição em muitos modelos.

"A analogia: A bateria da moto é como o seu celular carregado — quando está no 100% você nem pensa nela. Quando chega no 5%, tudo para. E assim como o celular, ela tem ciclo de vida. Não dura pra sempre. Tem hora de trocar, não de rezar."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Moto demorando pra dar partida pela manhã. Luzes fracas ao ligar. Partida elétrica arrastando. Buzina fraca. Bateria com mais de 2-3 anos merece atenção preventiva — em moto a vida útil é menor que no carro.

Sistema de Ignição e Velas

O que é: O conjunto que controla quando e como a vela acende. Inclui a bobina, o cabo de vela e o módulo de ignição. Quando qualquer parte falha, o motor não acende com consistência.

"A analogia: É como o temporizador do seu forno — se o ciclo de calor não funciona no momento certo, o resultado sai errado. Motor com ignição irregular é motor que trabalha fora de ritmo. Você sente no acelerador."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Partida difícil sem motivo aparente. Motor engasgando ao acelerar de forma intermitente. Bobina com rachadura visível no cabo. Moto apagando aleatoriamente em movimento.

Faróis e Sinalização

O que é: Na moto, os faróis não são só visibilidade — são o que faz você ser vista. Uma moto sem farol funcional à noite não é só infração: é invisibilidade num ambiente onde a moto já é mais difícil de perceber. Setas queimadas em manobra: risco direto de colisão lateral.

"A analogia: O farol é como o seu iluminador — ele revela o que estava no escuro e define que você existe no cenário. Farol fraco ou queimado não é "pra resolver depois". Na moto, ser vista é parte da segurança ativa. Você não pode controlar o que os outros fazem — mas pode controlar o quanto eles te enxergam."

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Farol apagado ou muito fraco. Seta que não pisca ou pisca irregular. Luz traseira de freio queimada — o carro atrás não sabe que você vai parar. Luz de painel apagada — você perde informações críticas enquanto pilota.

PARTE 2 — O QUE PODE DAR ERRADO

Problemas mais comuns, sinais de alerta, o que ignorar custa caro.

Nenhuma moto vai durar para sempre sem dar sinal. O problema não é o sinal — é quando a gente aprende a ignorá-lo. Seja porque parece pequeno, porque o momento é ruim, ou porque ninguém explicou o que ele significa.

Essa parte existe para mudar isso. Aqui você aprende a ler o que a sua moto está tentando dizer — e a agir antes que um sinal vire um conserto caro.

A moto não quebra do nada. Ela avisa. A gente é que nem sempre sabe ouvir.

Motor e Transmissão

Óleo do Motor

O óleo lubrifica as peças internas em alta rotação — e em muitas motos, também lubrifica a embreagem. Quando envelhece, perde viscosidade e para de proteger. O motor de moto trabalha mais quente e em mais rotações que o de carro. Óleo velho aqui tem consequência mais rápida.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Motor matraqueando ou barulhento. Embreagem escorregando (moto acelera mas não avança proporcionalmente). Óleo escuro e grosso na vareta. Cheiro de queimado. Consumo de óleo aumentando rapidamente.

✗ O que ignorar custa caro

Troca de óleo: R\$ 40 a R\$ 120. Motor travado por falta de óleo: começa em R\$ 800 e pode passar de R\$ 5.000. Em motos populares, reforma de motor pode valer mais que o valor do veículo.

Corrente de Transmissão

A corrente leva a força do motor até a roda. Ela precisa de lubrificação regular e tensão correta — nem frouxa demais, nem apertada demais. Corrente seca enferruja e pula. Corrente fora de tensão desgasta o pinhão e a coroa de forma acelerada.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Barulho de "troc troc" ao acelerar. Corrente visivelmente enferrujada ou seca. Corrente saltando ou patinando. Moto com solavancos ao engatar marcha.

✗ O que ignorar custa caro

Kit de transmissão (corrente + pinhão + coroa): R\$ 150 a R\$ 500. Corrente que pula em movimento pode travar a roda traseira — consequência imprevisível. Lubrificação semanal é grátis. Kit de transmissão não é.

Velas de Ignição

Vela gasta faz a moto perder sua característica mais reconhecível: a prontidão na resposta. O motor começa a trabalhar fora de ritmo — e você se acostuma com a moto "um pouco menos responsiva" sem perceber que tem solução simples.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Motor tremendo no ponto. Dificuldade de partida, especialmente a frio. Consumo aumentando sem mudança de hábito. Engasgamento ao abrir o acelerador. Moto apagando em ponto.

✗ O que ignorar custa caro

Vela: R\$ 15 a R\$ 80. Vela gasta aumenta consumo, suja os injetores ou o carburador e, se ignorada por muito tempo, contamina a câmara de combustão. O custo da vela nova é irrisório comparado ao que ela evita.

Filtro de Ar

Motor recebendo ar sujo queima mal o combustível. A queima incompleta suja os injetores, contamina o óleo e reduz a vida útil do motor. No Norte, com a poeira e umidade constantes, o filtro trabalha mais.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Perda de potência progressiva. Consumo aumentando. Fumaça escura no escapamento. Motor engasgando ao acelerar. Filtro visivelmente sujo ao abrir.

✗ O que ignorar custa caro

Filtro de ar: R\$ 20 a R\$ 80. Filtro entupido que suja injetores ou carburador: limpeza de carburador R\$ 80 a R\$ 200, limpeza de injetores R\$ 100 a R\$ 300. A prevenção custa uma fração do problema.

Sistema de Freio

Pastilhas e Discos

A pastilha foi projetada para acabar antes do disco — ela é o item de sacrifício que protege o componente mais caro. Quando chega ao limite, o metal começa a raspar o disco. Um problema simples vira dois. Na moto, onde o freio é tudo, esse é o sinal que nunca pode esperar.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Chiado metálico ao frear — mesmo leve e eventual: diagnóstico imediato. Vibração na manete ou pedal. Disco com ranhuras visíveis. Moto demorando mais para parar. Pó escuro nas rodas.

✗ O que ignorar custa caro

Pastilha (par): R\$ 60 a R\$ 200. Pastilha + disco (quando a pastilha já danificou o disco): R\$ 250 a R\$ 800. O chiado leve de hoje é o serviço barato. O silêncio que vem depois (metal no metal) é o serviço caro — e o risco real.

Fluido de Freio

Fluido higroscópico — absorve umidade do ar com o tempo. Quando degradado, pode "ferver" em frenagens longas e fazer a manete ir fundo sem resposta. Na moto, frenagem sem resposta é emergência.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Manete de freio esponjosa — vai fundo antes de responder. Freio traseiro mole. Cheiro de queimado após frenagens longas ou descidas. Nível baixo no reservatório de freio.

✗ O que ignorar custa caro

Troca de fluido de freio: R\$ 60 a R\$ 120. Falha de freio em moto não é imprevisto — é consequência de manutenção ignorada. O custo humano dessa falha não tem preço. O custo da prevenção tem.

Pneus

O pneu da moto tem uma particularidade: ele tem perfil arredondado para permitir a inclinação em curvas. Isso significa que o desgaste é diferente do pneu de carro — e que pneu achatado no centro, sem o perfil original, compromete diretamente a capacidade de curvar.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Pneu com banda de rodagem rasa — use a moeda de R\$ 0,25: se aparecer a borda dourada, está no limite. Bolha na lateral: troca imediata. Desgaste irregular. Moto instável em curvas. Pneu murcho frequentemente.

✗ O que ignorar custa caro

Pneu estourado em velocidade numa moto é consequência de outra escala. Pneu com desgaste central (semelhante a cano d'água) perde capacidade de inclinação. Pneu: R\$ 120 a R\$ 400 por unidade. Estabilidade em curva: não tem preço.

Sistema Elétrico

Bateria

A bateria da moto é menor e tem ciclo de vida mais curto que a do carro — especialmente com o calor constante do Norte. Moto que fica parada por períodos descarrega mais rápido. Bateria fraca não é só partida difícil: é ignição instável em movimento.

⚠ Sinais que você não pode ignorar

Partida arrastando ou demorando. Luzes fracas ao ligar. Buzina fraca. Moto que não liga mesmo com partida a pedal em modelos com ignição eletrônica. Bateria com mais de 2 anos merece teste.

✗ O que ignorar custa caro

Bateria nova para moto: R\$ 80 a R\$ 250. Bateria que deixa você parada longe de casa: reboque + nova bateria + perda de tempo. A troca preventiva é sempre mais barata que a falha total.

PARTE 3 — OS SERVIÇOS QUE EXISTEM

O que cada serviço faz, quando fazer, por que existe.

Você chega na revisão e ouve uma lista de serviços. Sem saber o que cada um significa, qualquer lista parece excessiva — e qualquer lista parece razoável. As duas sensações são igualmente perigosas.

Essa parte existe para acabar com essa ambiguidade. Serviço por serviço, você vai entender o que ele faz, por que ele existe e quando ele faz sentido para a sua moto.

Quem conhece o serviço decide com consciência. Quem não conhece, aceita qualquer coisa.

Motor

Troca de Óleo e Filtro de Óleo

O óleo lubrifica o motor, controla o calor e, em muitas motos, também lubrifica a embreagem. Com o tempo, envelhece e acumula resíduos. O filtro retém as impurezas — quando satura, o óleo sujo circula livremente.

✓ Quando fazer

A cada 3.000 a 5.000 km para óleo mineral; 5.000 a 7.000 km para semissintético; 7.000 a 10.000 km para sintético. No calor do Amazonas, troque sempre antes do limite máximo. Use o óleo correto para a sua moto — em motos com embreagem a óleo, óleo automotivo comum pode ser incompatível.

→ Por que existe

Motor de moto sem óleo limpo opera em atrito constante em rotações altas. O desgaste é silencioso e acumulativo. Troca de óleo regular é o serviço de maior custo-benefício da manutenção de qualquer moto.

Troca das Velas de Ignição

As velas produzem a faísca que acende o combustível. Na moto, trabalham em rotações muito mais altas que no carro — o desgaste é mais rápido.

✓ Quando fazer

Velas convencionais: a cada 8.000 a 15.000 km. Velas de iridium (em motos mais modernas): a cada 30.000 a 60.000 km. Consulte o manual da sua moto — o tipo de vela muda o intervalo.

→ Por que existe

Vela gasta aumenta consumo, reduz prontidão do motor e, se muito degradada, pode contaminar o cilindro com combustível não queimado. A troca no prazo é uma das mais baratas e mais impactantes da manutenção de moto.

Troca e Limpeza do Filtro de Ar

Filtra o ar que entra no motor. Na moto, dois tipos: papel (descartável, troca obrigatória) e espuma (lavável, limpeza e reimpregnação com óleo específico).

✓ Quando fazer

A cada 10.000 a 15.000 km, ou ao perceber perda de potência e aumento de consumo. Em Manaus e no interior, com poeira constante, a inspeção deve ser mais frequente — a cada 5.000 km no mínimo.

→ Por que existe

Motor com ar sujo queima mal, suja e desgasta mais rápido. Filtro de papel: R\$ 20 a R\$ 50. Filtro espuma reutilizável: limpeza e graxa especial a cada ciclo. Um dos serviços mais negligenciados e mais impactantes.

Regulagem de Carburador ou Limpeza de Injetores

O carburador (em motos mais antigas) ou os injetores (em motos com injeção eletrônica) controlam a mistura de combustível e ar que entra no motor. Quando estão sujos ou desregulados, a mistura fica errada — motor irregular, consumo alto, resposta ruim.

✓ Quando fazer

Carburador: regulagem a cada 10.000 a 15.000 km ou ao perceber irregularidade no marcha lenta ou engasgamento. Injetores: limpeza a cada 30.000 km ou ao perceber perda de resposta e aumento de consumo.

→ Por que existe

Carburador desregulado é motor que bebe mais e entrega menos. Injetor sujo entrega combustível de forma irregular — parte queima bem, parte não. Limpeza preventiva é mais barata que os danos acumulados.

Transmissão

Revisão e Lubrificação da Corrente

A corrente precisa de lubrificação regular e tensão correta para funcionar bem. Tensão muito folgada: corrente pula. Tensão muito apertada: desgasta o rolamento da roda traseira.

✓ Quando fazer

Lubrificação: a cada 500 a 1.000 km, especialmente após chuva. Verificação de tensão: a cada 2.000 km ou conforme o manual. Troca do kit (corrente + pinhão + coroa): quando a corrente esticar além do limite ou os dentes estiverem pontiagudos.

→ Por que existe

Corrente seca soa antes de pular. Corrente que pula em movimento pode travar a roda traseira — sem aviso, sem tempo de reação. Lubrificação regular com produto específico para corrente de moto é o hábito mais barato e mais preventivo da manutenção.

Troca do Kit de Transmissão (Corrente, Pinhão e Coroa)

Os três componentes da transmissão desgastam juntos — não existe trocar só a corrente nova com pinhão e coroa velhos. O componente novo vai desgastar mais rápido se os outros estiverem gastos.

✓ Quando fazer

A cada 20.000 a 40.000 km, dependendo do uso e da manutenção. Troque sempre os três juntos. Dentes de pinhão ou coroa em forma de onda (como peixe) indicam desgaste acima do limite.

→ Por que existe

Kit de transmissão: R\$ 150 a R\$ 500. Corrente que pula em velocidade: consequência grave. A troca preventiva no prazo certo é a diferença entre manutenção programada e parada inesperada.

Fluidos

Troca do Fluido de Freio

O fluido de freio absorve umidade ao longo do tempo e perde a eficiência. Na moto, onde o freio é o sistema mais crítico de segurança, fluido degradado não é detalhe.

✓ Quando fazer

A cada 2 anos ou 20.000 km, o que vencer primeiro. O fluido pode parecer limpo e estar degradado — a degradação é química, não visual. Use sempre o tipo especificado no manual (DOT 3, DOT 4 ou DOT 5.1).

→ Por que existe

Pedal ou manete esponjosa em frenagem longa é fluido degradado prestes a falhar. A troca custa R\$ 60 a R\$ 120. A falha de freio em moto não tem estimativa de custo.

Troca do Fluido de Arrefecimento

Presente nas motos com motor refrigerado a líquido. Além de controlar a temperatura, protege o sistema interno contra corrosão.

✓ Quando fazer

A cada 2 anos ou 20.000 a 30.000 km. No Norte, com calor constante, verificar o nível quinzenalmente. Aditivo degradado que perde propriedades anticorrosivas corrói o sistema por dentro de forma invisível.

→ Por que existe

Motor que superaquece por falta de aditivo eficiente pode empenar peças internas sem aviso visual imediato. Custo de reparo: de R\$ 500 a R\$ 3.000 dependendo do modelo. Aditivo novo: R\$ 20 a R\$ 60 o litro.

Sistema de Rodagem

Calibragem dos Pneus

A pressão certa para cada pneu está no manual da moto ou num adesivo no quadro. Dianteiro e traseiro têm pressões diferentes — e a pressão muda com a carga (piloto, garupa, bagagem).

✓ Quando fazer

Verificar semanalmente, sempre com pneu frio (moto parada por pelo menos 3 horas). Após qualquer variação de temperatura intensa ou viagem longa. No calor amazônico, o ar dilata mais — isso pode fazer o pneu parecer bem calibrado no calor e estar baixo no frio da manhã.

→ Por que existe

Pneu baixo aumenta consumo em até 10%, reduz a vida útil em até 30% e compromete a estabilidade em curvas. Pneu alto reduz aderência. Na moto, curva com pneu fora de calibragem é equilíbrio comprometido.

Revisão de Suspensão e Amortecedores

Garfo dianteiro e amortecedor(es) traseiro(s) absorvem os impactos e mantêm a moto estável. Quando estão gastos, a moto fica imprevisível — especialmente em frenagem e curvas.

✓ Quando fazer

A cada 20.000 a 30.000 km, ou ao perceber qualquer um dos sinais de alerta. Garfo com vazamento de óleo: diagnóstico imediato — óleo no freio dianteiro compromete diretamente a frenagem.

→ Por que existe

Amortecedor gasto aumenta a distância de frenagem e compromete a aderência em curvas — exatamente o que uma moto mais precisa. Troca de amortecedor: R\$ 150 a R\$ 600 a unidade. Retentores do garfo: R\$ 80 a R\$ 200 o par.

Sistema de Freio

Troca de Pastilhas de Freio

A pastilha foi projetada para ser o item que se sacrifica — ela acaba antes do disco. Quando chega ao limite, o metal da pastilha raspa o disco. O que era um problema passa a ser dois.

✓ Quando fazer

A cada 10.000 a 20.000 km, dependendo do uso. Chiado metálico ao frear é o aviso — não é barulho normal, é sinal. Troque sempre o par do mesmo eixo juntos.

→ Por que existe

Pastilha (par): R\$ 60 a R\$ 200. Pastilha + disco (quando a pastilha foi longe demais): R\$ 250 a R\$ 800. Ouvir o chiado e agir é sempre o cenário mais barato — e o mais seguro.

Troca de Discos de Freio

O disco é a superfície onde a pastilha pressiona para parar a moto. Desgasta com o uso e pode empenar por calor excessivo. Disco abaixo da espessura mínima não dissipa o calor adequadamente.

✓ Quando fazer

Geralmente a cada 2-3 trocas de pastilha. Vibração na manete ao frear é o sinal clássico de disco empenado. Meça a espessura com paquímetro — o mínimo está gravado no próprio disco.

→ Por que existe

Disco empenado faz a manete pulsar ao frear — o que muitas pessoas aprendem a ignorar como "normal da moto". Não é normal. É disco danificado que compromete a segurança em frenagem de emergência.

Sistema Elétrico

Troca de Bateria

Bateria de moto tem ciclo de vida menor que o do carro — especialmente no calor do Norte e em motos que ficam paradas. Bateria fraca compromete partida, ignição e todos os sistemas elétricos.

✓ Quando fazer

A cada 2 a 3 anos, ou ao perceber qualquer sinal de enfraquecimento. Moto guardada por mais de 30 dias: desconecte a bateria ou use um carregador de manutenção.

→ Por que existe

Bateria nova para moto: R\$ 80 a R\$ 250. Bateria morta longe de casa: reboque + nova bateria + perda de compromisso. A troca preventiva sempre sai mais barata que a falha total — e mantém a ignição estável em movimento.

Revisão das Lâmpadas

Farol, setas, luz traseira, luz de freio e luz de placa. Na moto, ser vista é parte da segurança ativa. Lâmpada queimada não é "item cosmético" — é sinalização que protege você do trânsito.

✓ Quando fazer

Inspeção visual semanal antes de sair. Troca imediata ao perceber qualquer lâmpada apagada. Lentes oxidadas (aspecto leitoso): polimento resolve na maioria dos casos.

→ Por que existe

Seta queimada numa manobra de conversão: risco direto de colisão lateral. Luz de freio apagada: carro atrás não sabe que você está freando. Lâmpada: R\$ 10 a R\$ 60. O risco de não trocar não tem preço.

PARTE 4 — COMO SE DEFENDER

Como chegar numa oficina sem medo. O que perguntar. O que não aceitar.

Existe uma situação que quase toda mulher já viveu: você chega numa oficina com um problema simples e sai com uma lista de coisas que "precisam ser feitas" — sem entender metade dos nomes e sem saber se acredita ou não.

Essa sensação não é fraqueza. É consequência de um setor que historicamente não se preocupou em explicar. Que usou jargão como escudo.

Nenhuma mulher deveria sair de uma oficina sem entender o que foi feito na própria moto.

Antes de Entrar — A Preparação que Ninguém Conta

Saiba o básico da sua moto antes de chegar

i Informação

O que vale saber antes de entrar:

- Modelo, ano e cilindrada (está no documento)
- Quilometragem atual (está no painel)
- Última revisão que foi feita e quando (guarde os recibos)
- Qual é o problema que você percebeu: barulho, vibração, perda de potência
- Onde e quando acontece: só ao frear? Só em velocidade alta? Só pela manhã?

Descrever o problema com precisão é poder. "A moto faz um barulho estranho" é vago. "A moto faz um chiado metálico ao acionar o freio dianteiro, mais forte quando a manete vai fundo" é informação — e informa quem vai cuidar da moto.

Dentro da Oficina — O Roteiro que Coloca Você no Controle

Você tem o direito de entender tudo

Uma oficina de qualidade não se incomoda com perguntas. Ao contrário — atendente que respira fundo quando você pergunta é um sinal. Lembre disso.

★ Dica Glam

Não chegue pedindo desculpa por não entender. Chegue com curiosidade legítima. "Pode me explicar o que é esse serviço?" não é pergunta de leiga — é pergunta de quem decide com consciência.

As quatro perguntas que cobrem quase tudo

1. "O que exatamente está com problema?" — Peça para o atendente ou mecânico explicar o que foi encontrado em linguagem que você entenda. Se não entendeu, peça de novo.

2. "Qual o risco se eu não fizer agora?" — Isso separa urgência de conveniência. Pastilha no limite: urgente. Corrente um pouco suja: pode agendar. Saber a diferença evita que você aprove tudo por medo.
3. "Pode me mostrar a peça antiga depois da troca?" — Peça legítima substitui peça gasta. Se a troca foi necessária, não há razão para recusar.
4. "Qual a garantia desse serviço?" — Serviço sério tem garantia. Peça e anote.

O orçamento — o que observar

i Informação

O que um bom orçamento tem:

- Nome do serviço descrito (não abreviação)
- Valor da peça separado do valor da mão de obra
- Marca e especificação da peça que será usada
- Prazo estimado para conclusão
- Validade do orçamento

O que Não Aceitar

Pressão para decidir na hora

Você tem o direito de levar o orçamento, pesquisar e voltar. Oficina séria sabe que cliente que decide com calma volta — e indica.

✗ Não aceite

"Precisa fazer agora, amanhã vai estar pior." — Se não houve diagnóstico claro, isso é pressão, não diagnóstico. Peça a explicação técnica do risco. Se não vier, leve a moto para uma segunda opinião.

Serviço realizado sem autorização

Nenhum serviço além do que foi orçado e autorizado pode ser realizado sem sua aprovação.

✗ Não aceite

"A gente aproveitou e já trocou enquanto estava desmontado." — Mesmo com boa intenção, serviço não autorizado é responsabilidade da oficina, não sua. Código de Defesa do Consumidor, Art. 39.

Falta de transparência sobre a peça usada

Você tem o direito de saber qual peça foi usada: marca, origem, se é original, paralela ou recondicionada.

✗ Não aceite

"É uma peça boa, pode confiar." — Sem especificação de marca e origem, isso não é garantia. É argumento. Peça a nota fiscal discriminada.

Explicação que não explica

Se após a explicação do atendente você não entendeu o que foi feito — o problema não é você. É a explicação.

✗ Não aceite

"É coisa técnica, difícil de explicar." — Qualquer serviço pode ser explicado de forma compreensível. Se não conseguem explicar o que fizeram, há algo que não querem que você saiba.

CHECKLIST DA VISITA À OFICINA

Antes de ir

- ☐ Anote a quilometragem atual
- ☐ Descreva o problema com precisão (onde, quando, como)
- ☐ Pesquise o preço médio do serviço que você já suspeita ser necessário
- ☐ Leve os recibos das últimas revisões se tiver

Na chegada

- ☐ Pergunte quem vai atender e quem vai executar o serviço
- ☐ Descreva o problema com suas próprias palavras
- ☐ Peça para ver a moto junto com o mecânico se possível
- ☐ Não aprove nada sem orçamento escrito

No orçamento

- ☐ Exija discriminação individual de cada serviço
- ☐ Confirme: peça separada de mão de obra
- ☐ Pergunte: qual o risco se eu não fizer agora?
- ☐ Pergunte: qual a garantia desse serviço?
- ☐ Pergunte: posso ver a peça velha após a troca?

Na retirada

- ☐ Confira o que foi feito com o que foi autorizado
- ☐ Peça a nota fiscal discriminada
- ☐ Verifique se a quilometragem bate com o que foi registrado na entrada
- ☐ Faça um test-ride curto antes de liberar o pagamento final
- ☐ Guarde todos os documentos — são seu histórico de manutenção

TABELA DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA

Use como guia. Os intervalos são referência — sempre consulte o manual da sua moto para especificações do seu modelo.

SERVIÇO	INTERVALO	OBSERVAÇÃO
Troca de óleo (mineral)	A cada 3.000 km	Sempre com filtro de óleo
Troca de óleo (semissintético)	A cada 5.000 km	Sempre com filtro de óleo
Troca de óleo (sintético)	A cada 7.000 km	Sempre com filtro de óleo
Filtro de ar	A cada 10.000 km	Mais frequente no Norte
Velas de ignição	A cada 8.000–15.000 km	Depende do tipo da vela
Lubrificação da corrente	A cada 500–1.000 km	Após chuva também
Tensão da corrente	A cada 2.000 km	Verificação visual
Kit de transmissão	A cada 20.000–40.000 km	Corrente + pinhão + coroa juntos
Calibragem dos pneus	Semanalmente	Com pneu frio
Fluido de freio	A cada 2 anos / 20.000 km	Use o DOT correto
Pastilhas de freio	A cada 10.000–20.000 km	Chiado = diagnóstico imediato
Discos de freio	A cada 2-3 trocas de pastilha	Vibração na manete = empeno
Bateria	A cada 2–3 anos	Preventiva no Norte
Suspensão (inspeção)	A cada 20.000–30.000 km	Vazamento = urgente
Fluido de arrefecimento	A cada 2 anos / 20.000 km	Motos refrigeradas a líquido
Lâmpadas	Inspeção semanal	Troca imediata se queimada

ANTES DE IR EMBORA

Você não precisa entender tudo de mecânica. Nunca precisou. Mas você merece entender o que está sendo feito na sua moto — em linguagem que faça sentido, com respeito, com transparência.

A moto não tem a carcaça do carro ao seu redor. Ela depende mais de você — da sua atenção, da sua manutenção, do seu olhar. E agora você tem o que precisa para olhar de verdade.

Informação é proteção. E proteção começa antes de sair de casa.

"Chegar preparada não é desconfiança. É autonomia. E autonomia, uma vez conquistada, não se perde."

Essa moto é sua.

E agora você conhece cada parte dela.

Oficina Glam | contato@glamoficina.com.br | [@glamoficina](https://www.instagram.com/glamoficina)

Driven by Glam. ❤️