

# Fim da linha

Desmontada após 20.000 km, a Dafra Next 250 revelou um motor internamente intacto. Mas algum sofrimento com a buraqueira...

**O**s 20.000 km mostraram muito sobre a Next. Um motor robusto, suspensão traseira “firme” e design que gera curiosidade sobre a cilindrada da moto foram marcantes nestes 16 meses de uso diário. Desmontamos tudo e concluímos que chassi e motor estavam intactos, apenas alguns pontos poderiam ser revisados para evitar problemas futuros.

O anda e para do trânsito paulistano e a infinidade de buracos foram só o começo dessa jornada. Além de diariamente encarar vias de péssimo pavimento, a Next rodou bastante

com garupa e nos acompanhou em viagens como a que realizamos até Dourados (MS), somando mais de 2.000 km ao hodômetro em apenas três dias. O motor manteve sempre o mesmo funcionamento, sem o surgimento de ruídos, falhas ou superaquecimento em baixa velocidade. A média de consumo foi de 28 km/litro, variando de 25 km/litro com a mão “pesada” e 32 km/litro.

Antes da desmontagem tivemos alguns problemas. O mais sério ocorreu antes da revisão de 12.000 km, quando a bomba de combustível parou de funcionar e a moto nos deixou na





95  
MEDIDAS DO  
CILINDRO  
INDICAM  
POUCO  
DESGASTE  
DO MOTOR



## MEDIÇÕES

ITEM	DESCRIÇÃO	MEDIDO	PADRÃO	LIMITE DE USO
COMANDO DE VÁLVULAS	CAME ADMISSÃO	34,92 MM	34,88 MM	34,86 MM
	CAME ESCAPE	34,72 MM	34,74 MM	34,72 MM
MOLAS DAS VÁLVULAS	INTERNA ADMISSÃO	38,55 MM	38,70 MM	35,20 MM
	EXTERNA ADMISSÃO	40,17 MM	40,40 MM	36,90 MM
	INTERNA ESCAPE	38,54 MM	38,70 MM	35,20 MM
	EXTERNA ESCAPE	40,15 MM	40,40 MM	36,90 MM
MOLA DA EMBREAGEM	1	43,40 MM	43,20 MM	41,70 MM
	2	43,76 MM	43,20 MM	41,70 MM
	3	43,46 MM	43,20 MM	41,70 MM
	4	43,84 MM	43,20 MM	41,70 MM
	5	43,86 MM	43,20 MM	41,70 MM
	6	43,49 MM	43,20 MM	41,70 MM
DISCOS DE EMBREAGEM		3,01 MM	2,78 MM ~ 2,62 MM	2,50 MM
DIÂMETRO INTERNO DO CILINDRO		71,03 MM	70,99 MM ~ 71,01 MM	71,10 MM
DIÂMETRO EXTERNO DO PISTÃO		70,99 MM	70,48 MM ~ 70,43 MM	70,38 MM
OVALIZAÇÃO DO CILINDRO		0,01 MM		0,05 MM
CONICIDADE DO CILINDRO		0,01 MM		0,05 MM
ESPESURA DO DISCO DE FREIO	DIANTEIRO	3,72 MM	5,2 MM ~ 4,8 MM	3,0 MM
	TRASEIRO	3,68 MM	5,2 MM ~ 4,8 MM	3,0 MM



ROLAMENTOS  
AUMENTAM A  
VIDA ÚTIL DO  
VIRABREQUIM



mão. Segundo a Dafra, o motivo foi uma falha causada por oxidação nas conexões elétricas. Ela também precisou que uma limpeza fosse feita no sensor do velocímetro aos 4.000 km, para que o painel digital voltasse a indicar a velocidade normalmente.

Em todo este tempo a maior vilã da Next foi a buraqueira no asfalto, que a fez perder os dois contrapesos do guidão, um parafuso do protetor de corrente, obrigou à substituição dos rolamentos da caixa de direção com 12.000 km e rompeu a estrutura de metal que sustenta o suporte da placa, aos 16.000 km. No mais a manutenção se restringiu à troca de dois pneus traseiros, as pastilhas de freio dianteira e traseira, óleo do motor e filtros.

Depois da desmontagem, começamos a inspeção pelo chassi. Estava totalmente íntegro e não sinalizava oxidação ou trincas nas soldas - estas, aparentemente reforçadas, mas não esteticamente elogiosas por falta de fluidez. As buchas do braço oscilante da suspensão traseira também estavam em boas condições e não necessitariam de manutenção tão cedo.

Com o motor aberto foi possível notar que há qualidade nos componentes internos. O eixo do comando de válvulas é apoiado por rolamentos (mais duráveis que bronzinas) e os ressaltos do comando de válvulas não apresentavam ranhuras e estavam dentro das especificações de desgaste, assim como os balancins duplos



que também estavam como novos e sinalizavam boa lubrificação. Na câmara de combustão encontramos válvulas e pistão menos carbonizados do que esperávamos para uma moto de uso predominantemente urbano, que, muitas vezes, não chega à temperatura de funcionamento ideal durante o deslocamento. O virabrequim do tipo montado e acomodado por rolamentos e com biela sem corte e com roletes, também mais duráveis que as bronzinas, estavam dentro das especificações de desgaste e sem sinais de superaquecimento.

O tratamento que o cilindro recebe para redução de atrito e desgaste funcionou bem, pois além de ainda manter as marcas do brunimento (processo de usinagem), conicidade e ovalização medidos foram insignificantes. Bomba de óleo e discos de embreagem ainda não necessitavam de substituição e demais componentes como engrenagens do câmbio e do volante de partida estavam como novos, bastando apenas remontar para seguir por mais milhares de quilômetros sem problemas. ↩



SEM DESGATE, NEM RISCOS: MARCAS DO BRUNIMENTO AINDA ESTAVAM NO CILINDRO



E A OUTRA?

**YAMAHA TÉNÉRÉ 250**

- ▶ Está com 6.870 km
- ▶ Nossa meta é 60.000 km

