



MANUAL DE TREINAMENTO 2024 EDIÇÃO 1

SUPORTE REI
ORGULHO EM SER BRASILEIRA

63 ANOS
CONSTRUÍDA
POR NOSSA
GENTE

REI
AUTO PARTS

31 ANOS



SUPORTEREI.COM.BR

Facebook: SUPORTEREIOFICIAL
Instagram: SUPORTEREIOFICIAL
TikTok: SUPORTEREIOFICIAL
LinkedIn: SUPORTEREIOFICIAL



REIAUTOPARTS.COM.BR

Facebook: REIAUTOPARTSOFICIAL
Instagram: REIAUTOPARTSOFICIAL
TikTok: REIAUTOPARTSOFICIAL
LinkedIn: REIAUTOPARTSOFICIAL

POLÍTICA DA GESTÃO DA QUALIDADE

Atender às partes interessadas e a outros requisitos aplicáveis, com a finalidade de satisfazer aos clientes.

Buscar a rentabilidade e a continuidade do negócio por meio de ações que tornem a organização forte e competitiva.

Promover o crescimento profissional e a manutenção de um ambiente de trabalho seguro e respeito ao ser humano.



MISSÃO

Buscar a excelência na gestão da empresa para assegurar a satisfação dos clientes e demais partes interessadas.



VISÃO

Assegurar a continuidade da gestão empresarial visando o cumprimento da nossa política e valores.



VALORES

Responsabilidade social - Melhoria e inovação - Compromisso com o resultado - Ética, honestidade e integridade



As imagens e informações contidas neste manual são meramente ilustrativas e sujeitas a alterações sem aviso prévio..



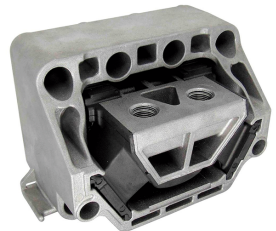
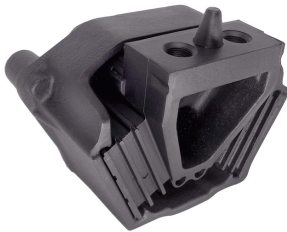
MANUAL DE TREINAMENTO

2024
EDIÇÃO 1

SUPORTE REI

ORGULHO EM SER BRASILEIRA

63
ANOS
CONSTRUÍDA
POR NOSSA
GENTE



SUPPORTEREI.COM.BR

 [SUPPORTEREIOFICIAL](#)

 [SUPPORTEREIOFICIAL](#)

 [SUPPORTEREIOFICIAL](#)

 [SUPPORTEREIOFICIAL](#)

INTRODUÇÃO

Este manual tem a finalidade de orientar aplicadores e revendedores, com informações técnicas para se obter o melhor desempenho e maior vida útil dos produtos do Grupo Suporte Rei.

Para isso, o Grupo Suporte Rei está investindo constantemente em pesquisas e aperfeiçoamento tecnológico que garante qualidade, eficiência e aplicabilidade adequadas as exigências do mercado.

HISTÓRICO

Fundada em 1960, na cidade de Cajuru, estado de São Paulo, a Suporte Rei é hoje um conglomerado de empresas de capital 100% nacional, certificada com a Norma Internacional de Qualidade NBR ISO 9001.

Com modernos equipamentos e uma equipe de funcionários altamente qualificada, a Suporte Rei é uma das mais importantes empresas do mercado brasileiro de autopeças, fabricante de suporte para eixo cardan, coxins para motores, coxins para câmbios, coxins para cabines, batentes, protetores, buchas, diafragmas, polias antivibratórias, polias de bomba d'água, polias de bomba hidráulica, polias de alternadores e tampas frontais para câmbios (Moringas e Produtos Especiais) para caminhões e ônibus Mercedes Benz, Volkswagen, Chevrolet, Ford, Scania, Volvo, Toyota, Agrale, Mitsubishi e Iveco.

A Suporte Rei reúne equipamentos e processos de última geração em uma área total de 127.000 M², possui uma fundição automatizada para ferro, aço e alumínio, na cidade de Arceburgo/MG, onde são produzidos os componentes para eixo cardan Rei Auto Parts. Produz a borracha natural através de um seringal próprio, que aliados a uma alta capacidade produtiva e uma eficiente estrutura comercial, proporciona plenas condições de oferecer produtos de excelente qualidade a todo o território nacional, além de exportar para os continentes: América do Sul, América Central, Europa, África, Ásia, Oceania e Oriente Médio.

Juntos, os aplicadores, revendedores e o Grupo Suporte Rei interagem em uma parceria saudável tanto técnica quanto comercial, sendo o único objetivo a satisfação total do consumidor.

CONHECENDO O EIXO CARDAN

O eixo cardan é uma peça muito importante e sua função é transferir a força do motor para o diferencial de veículos utilitários, caminhões, ônibus e linha agrícola.

Tem nome de eixo Cardan por ter sido inventado pelo Italiano Gerônimo Cardano, no século XVI.

O suporte para eixo cardan tem a função de sustentar o eixo cardan realizando um alinhamento uniforme entre o câmbio e o diferencial.

Mas, para que o seu funcionamento seja perfeito, todos os componentes como cruzetas, ponteiros, flanges, luvas e o suporte de eixo cardan, tem de estar em perfeitas condições para que não ocorra a **“vibração do eixo cardan”**.

A partir de agora, informaremos alguns cuidados básicos que se deve ter com a manutenção do eixo cardan e a instalação do suporte de eixo cardan SUPORTE REI.



MANUTENÇÃO DO EIXO CARDAN

Os cuidados que se deve ter com o eixo cardan não se resume somente em substituir o suporte do eixo cardan, mas em fazer uma rigorosa inspeção em todos os seus componentes, ou seja, verificar as cruzetas, ponteiros, flanges, garfos, luva deslizante e o guarda-pó ou sanfona do cardan.

Detectando algum problema, substitua este componente imediatamente. Imagine o prejuízo que um eixo cardan quebrando em movimento poderá causar!

DESMONTAGEM DO EIXO CARDAN

Ao desmontar o eixo cardan traseiro dos veículos utilitários, caminhões e ônibus, existe uma seta indicando a posição em que foram balanceados.



Tenha o cuidado para não monta-las invertidas e, assim, perder a posição do balanceamento original.

Não esqueça de substituir o guarda-pó ou sanfona do cardan, sua aplicação é fundamental para proteger a luva deslizante e a ponteira das impurezas externas e, conseqüentemente, aumentar a vida útil destes componentes que tem seus custos elevados.

O eixo cardan traseiro dos veículos utilitários, caminhões e ônibus, necessita de uma folga para oscilação que varia de 20mm a 30mm. Para conferir esta medida, basta empurrar a luva deslizante na ponteira até o seu curso final, e verificar a distância entre a flange da luva deslizante e a flange do eixo cardan intermediário.

Utilize guarda-pó ou sanfona de cardan Suporte Rei que tem anéis de metal, eles ajudam o eixo cardan a ficar muito mais tempo balanceado.

Obs.: Ao desmontar o eixo cardan marque a posição que está sendo desmontado.



Na desmontagem do eixo cardan intermediário e eixo cardan dianteiro dos caminhões e ônibus Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Chevrolet, Toyota, Scania e Volvo, as flanges não devem receber pancadas, porque podem empenar. Somente devem ser retiradas usando um saca-flanges apropriado que as retiram de forma correta.

Deve-se fazer a limpeza e a lavagem de todos os componentes para uma perfeita inspeção, qualquer sujeira que ficar entre os componentes poderá causar vibração no eixo cardan. Se o veículo estiver com excesso de vibração no eixo cardan, procure os serviços dos reparadores de eixos cardans (**CARDANZEIROS**), que podem fazer o desempenamento e o balanceamento eletrônico do mesmo.

MONTAGEM DO EIXO CARDAN

Nos veículos Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Chevrolet, Toyota, Scania e Volvo, comece instalando o eixo cardan dianteiro, depois o eixo cardan intermediário e finalmente o eixo cardan traseiro, observando o alinhamento das cruzetas. Observe que o eixo cardan com flange de oito furos é montado na posição de fixo com fixo e móvel com móvel da cruzeta desde o câmbio até o diferencial.

Somente os veículos montados com eixo cardan com flange Yoke é que são montados fixo com móvel e móvel com fixo da cruzeta, cardan por cardan. Ao instalar o suporte de eixo cardan, a porca da flange de oito furos dos veículos Mercedes-Benz, 1113 ao 2013 deve ser apertada com torque de 30 kgf a 45 kgf e depois ser travada.

A porca da flange Yoke deve ser apertada com cola travante com torque 100 a 120 kgf.

O eixo cardan não deve ser montado com parafusos de tamanhos diferentes ou alguns parafusos com arruelas e outros sem, para não causar diferença de peso e desbalanceamento. As abraçadeiras do guarda-pó ou sanfona do cardan, devem ser instaladas uma oposta a outra para equilibrar o peso e não produzir vibrações.

As cruzetas devem estar flexíveis para os quatro lados e sem folgas, afim de não transferir rigidez e descentralização para o eixo cardan.

Ao lubrificá-las, verifique se vazou graxa nos quatro retentores, para que seja expulsa as impurezas e a graxa velha, e não ocorra o risco de fundir o lado da cruzeta que ficou sem lubrificação.

LUBRIFICAÇÃO

A graxa recomendada para a aplicação nas cruzetas, luvas deslizantes e o rolamento do suporte de eixo cardan é a graxa a base de sabão de lítio e de grau EP 2. Não utilize graxa de composição diferente, ou seja, graxa para chassis ou pino de molas.

Muitos problemas são causados devido à falta de lubrificação, o atrito entre as peças geram muito calor e, conseqüentemente, quebra dos componentes do eixo cardan.



Os intervalos de lubrificação recomendados são os seguintes:

Em condições normais de trabalho de 10.000 a 15.000 Km.

Em condições severas de trabalho de 3.000 a 5.000 Km.

Em condições extremas de trabalho de 1.000 a 1.500 km.

A durabilidade do rolamento de eixo cardan depende da aplicação recomendada da lubrificação.

Tendo estes procedimentos como prática de rotina, você estará obtendo maior vida útil do eixo cardan e, conseqüentemente, um serviço perfeito e profissional.

SUPORTES DE EIXO CARDAN

Ao escolher um suporte de eixo cardan deve ser observado o seguinte:

- Um suporte com a borracha muito dura e compacta não tem condições de absorver as vibrações do eixo cardan, apenas as transfere para a travessa do chassi, carroceria, câmbio e diferencial, causando sérios prejuízos como a quebra da carcaça de embreagem e desgaste excessivo no pinhão e na coroa do diferencial, que são peças de custos elevados.
- Os rolamentos de suportes de eixo cardan lubrificadas através da ponteira têm sua durabilidade reduzida, pois muitas vezes o canal de lubrificação está obstruído.
- Os rolamentos blindados, em determinadas condições de trabalho, têm sua durabilidade reduzida pois não há como lubrificar.
- Os rolamentos de marcas e qualidades de origem duvidosa comprometem o desempenho do eixo cardan, devido à baixa durabilidade. Você pode imaginar que, para cada uma volta completa que o pneu do caminhão ou ônibus realiza, o rolamento do eixo cardan gira de 4 a 5 vezes mais.

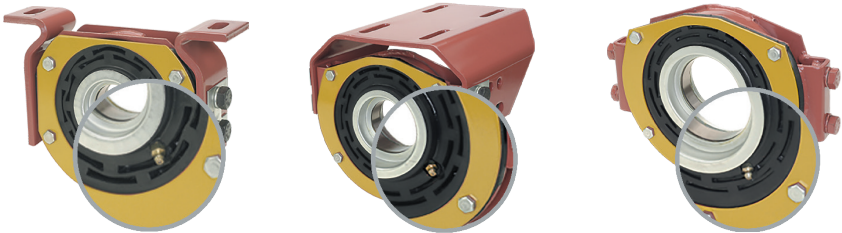
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS SUPORTES DE EIXO CARDAN SUPORTE REI



- Os rolamentos utilizados nos Suportes Rei cor **vermelha** e **amarela** são todos de primeira linha das marcas NSK, FAG e SKF. E os Suportes Rei cor **preta** e **amarela** são utilizados rolamento importado.
- Os retentores são de dupla vedação de lubrificação e vulcanizados na borracha oscilante.



- Todos os suportes para eixo cardan sistema Suporte Rei e Mult-Rei possuem bico graxeiro, permitindo lubrificação direta na pista do rolamento.



- Grande parte das borrachas com rolamento possuem duas válvulas de alívio da pressão e renovação da graxa, com o objetivo de reduzir a temperatura e aumentar a vida útil do rolamento.



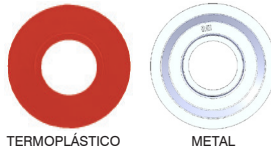
• Todos os suportes para eixo cardan Mult-Rei, possuem regulagem de ângulo, comprimento e altura para um perfeito alinhamento entre câmbio e diferencial, além de corrigir o ângulo das cruzetas, que trabalham na linha aspirada com 3 graus e na linha turbinada com 5 graus. Todas as carcaças dos suportes de eixo cardan Suporte Rei são fabricados com chapas de aço para estampagem (EEP NBR 5915), fina a frio e chapas de aço acalmado com características específica de propriedades mecânicas, conformidade e soldabilidade. Possui vincos e dobras para aumentar a resistência das bases dos suportes Mult-Rei, as furações permitem as regulagens de comprimento, altura e ângulo do eixo cardan. As bases dos Suportes Mult-Rei devem ser instaladas nas travessas do chassi com parafusos de aço e arruelas lisas.



• O processo de solda é feito em equipamentos robotizados utilizando solda Mig.

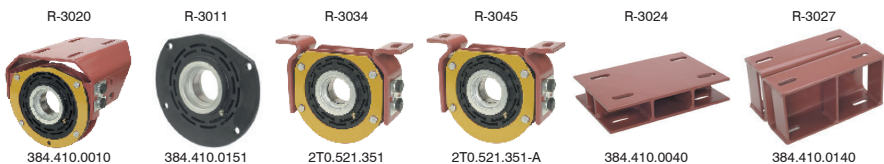


• Grande parte dos suportes Suporte Rei acompanha um defletor, uns produzidos em termoplástico e outros em chapa estampada, para ser instalado na ponteira do eixo cardan. Este defletor ajuda a proteger o rolamento do suporte de eixo cardan da água em épocas de chuvas.



• A Suporte Rei fornece o suporte de eixo cardan Mult-Rei R-3020, a borracha com rolamento R-3011 e as bases complementares de altura R-3024 e R-3027, para a linha de reposição original da Mercedes-Benz.

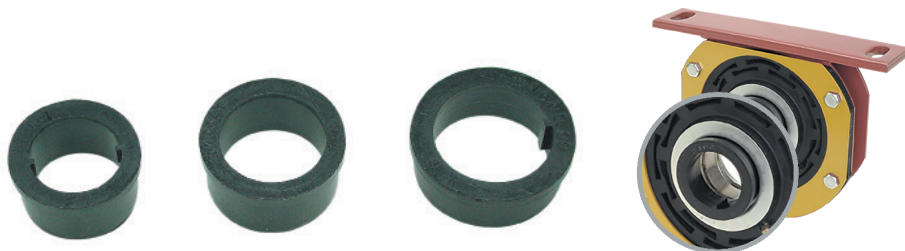
• A Suporte Rei fornece o suporte de eixo cardan Mult-Rei R-3034 e R-3045 para linha de montagem original Volkswagen.



- Alguns modelos de suportes para eixo cardan Suporte Rei possuem arruelas espaçadoras estampadas em aço acalorado LNE38, que tem a função de aumentar a medida da pista interna do rolamento, sendo que o rolamento original possui a pista larga devido a sua blindagem.



- A bucha pista do retentor é instalada em eixo cardan onde a mesma ponteira que recebe a luva deslizante, também recebe o suporte do eixo cardan. **OBS.: A aplicação desta bucha é fundamental. Ponteira com rosca não é aplicado a bucha de vedação**



- A pista de vedação do retentor foi desenvolvida para ser utilizada em ponteiras, flanges e flanges Yoke. Sua instalação é fundamental para a maior durabilidade do rolamento, pois veda a lubrificação mesmo em ponteira e flanges com desgastes nas pistas dos retentores. A não instalação reduzirá a vida útil do rolamento.



SUPORTES REI COM ROLAMENTO IMPORTADO

Acompanhando o mercado, o Grupo Suporte Rei possui uma linha de suportes de eixo cardan montados com rolamentos importados identificados pela cor **preta e amarela**.

Estes suportes de eixo cardan possuem a mesma qualidade e durabilidade dos suportes montados com rolamentos de primeira linha identificados pela cor **vermelha e amarela**. Devido à utilização do rolamento importado nesta linha de suportes de eixo cardan, o Grupo Suporte Rei reduziu em até 45% o custo, e manteve a mesma garantia dos suportes montados com rolamentos nacionais.



SUPORTES REI – FLEX

O Grupo Suporte Rei pesquisou e desenvolveu uma nova série de suportes flexíveis que proporcionam melhor desempenho e durabilidade com baixo custo de manutenção.

Os Suporte Rei-Flex possuem uma flexibilidade radial e axial ideais para a melhor absorção das vibrações do eixo cardan, pois a borracha e o rolamento estão vulcanizados no suporte. Os rolamentos aplicados são importados e com lubrificação direta na pista do rolamento. A nova linha de Suporte Rei-Flex possui a mesma garantia do Grupo Suporte Rei.



SUPORTE REI MODELOS ORIGINAIS

Atendendo ao mercado de exportação, o Grupo Suporte Rei desenvolveu a linha de suportes de eixo cardan modelos originais de acordo com as especificações das montadoras.



Para montagem do suporte do eixo cardan, basta seguir os manuais que acompanham o produto. Veja abaixo:

Muito obrigado pela aquisição do nosso produto.

R-3035 , R-3045
R-3054 , R-3066 , R-3067

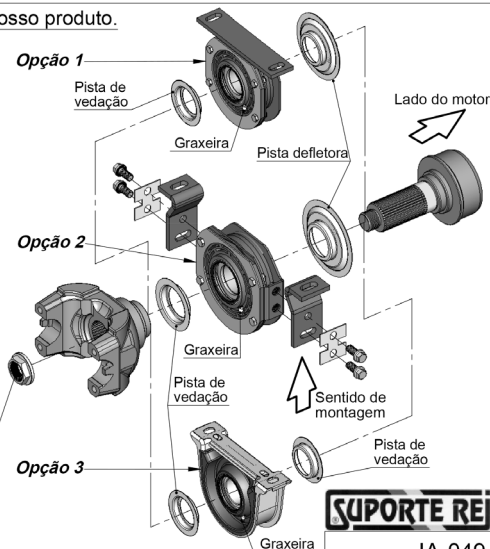
Esquema de Montagem do Suporte Rei para Cardan.

1. Retire o suporte danificado e os defletores originais.
2. Examine as condições da ponteira, do terminal yoke central, terminal do diferencial, terminal do câmbio, do cardan, do garfo e das cruzetas.
3. Aplique o Suporte Rei com o bico graxeira voltado para o diferencial.
4. Aperte a porca do terminal central com aperto de 115 a 120 kgf • m.
5. Fixe o cardan no terminal do câmbio.
6. Aperte os parafusos que fixam o suporte na base original.
7. Não lubrificar após a instalação , suporte pré-lubrificado.

Aplicar cola travante e torque de 115 a 120 kgf.m

Atenção:

Não lubrificar após a instalação.
Fazer a lubrificação periódica de acordo com os critérios utilizados.



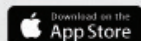
SUPPORTE REI

IA-049

arquivo: C:\projeto\products\instructions\drawings\IA-049
07/02/2013 [rev: 1]

versão 13052010 1327

Este documento é propriedade da REI e não pode ser reproduzido, total ou parcialmente, sem a autorização prévia da REI.



Catálogo Digital
Suporte Rei



Catálogo Digital
Rei Auto Parts



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS COXINS SUPORTE REI

Os coxins de borracha e os de borracha e metal têm a finalidade de suportar o peso e absorver as vibrações produzidas pelos motores, câmbios, cabines, radiadores e escapamentos.

A Suporte Rei produz coxins para os variados modelos de veículos da linha leve, média, pesada e extrapesada, utilitários, caminhões e ônibus das marcas Mercedes-Benz, Volkswagen, Man, Scania, Volvo, GM, Ford, DAF, Toyota, Iveco, Agrale, Volare, Mitsubishi e linha agrícola.

A borracha natural necessária no processo produtivo dos coxins é de produção própria, obtendo como resultado o mais elevado nível de borracha natural em todos os coxins, ao menor custo, utilizando a borracha sintética única e exclusivamente para gerar melhor composição química necessária as características de cada produto. Desde 1983, a Suporte Rei possui em seu laboratório o analisador de polímeros RPA (Rubber Process Analyser), equipamento essencial que analisa de forma precisa 100% da massa de borracha produzida pela Suporte Rei.

A Fundação Suporte Rei possui um laboratório com todos os equipamentos necessários para a análise de metais, destacando-se o Espectrômetro, que analisa 100% do material utilizado nas peças fundidas, contamos também com aparelho Ultrassom e Metalografia, além de um laboratório completo de análise de areia, tudo regido pelas mais rigorosas normas ambientais.

De acordo com a aplicação de cada coxim, é determinado o tipo de composto de borracha a ser utilizado, respeitando as especificações originais de cada montadora.

O composto de borracha utilizado nos coxins produzidos pela Suporte Rei oferece as seguintes características:

- Resistência a flexão.
- Resistência a deformação por compressão.
- Resistência ao rasgamento.
- Resistência a tração.
- Resistência a adesão do metal a borracha.
- Resistência a elasticidade.
- Alta absorção de vibrações, impactos e entre outros, gerados pelos componentes do veículo.

O Grupo Suporte Rei possui fundição própria que pode determinar e atender as especificações técnicas do metal de cada coxim, o resultado deste é a melhor qualidade de seus produtos ao menor custo.

O ferro utilizado nos coxins é o ferro fundido nodular tratado (GG 40).

Alguns cuidados devem ser observados ao substituir um coxim:

- Substitua sempre os pares de coxins e não somente um coxim nos veículos com câmbio de alumínio. A troca de um só coxim ocorrerá a quebra da carcaça do câmbio. Quando se substitui somente um coxim, este passa a sofrer uma sobrecarga de maneira que a sua vida útil diminui.
- Evite que o vazamento de óleo diesel e óleo lubrificante caia sobre os coxins do motor e câmbio, o contato da borracha com os óleos, aliado a alta temperatura de trabalho, pode reduzir a vida útil dos coxins.
- Ao substituir os coxins, verificar o número original da peça. Em caso de dúvida, verificar o número de chassi e consultar a concessionária.
- Não utilize coxins reconicionados.

Para o reconicionamento de coxins é utilizado borrachas sem especificações, que diminui a resistência, a flexão, a deformação, a compressão, a elasticidade e o composto de borracha não é compatível a adesão ao metal. Nas peças de ferro fundido ou estampados ocorrerá o recozimento do metal, deixando-o maleável e fora de especificações. Poderão ocorrer nos veículos trincas de travessas do chassis e rachadura na cabine provocadas pela vibração, e até provocar o choque da hélice no radiador devido ao desagregamento da borracha do metal. O sistema de embreagem do veículos só funcionará bem e terá uma boa vida útil se os coxins estiverem em perfeitas condições.

A mão-de-obra gasta para se instalar um coxim reconicionado, que pode provocar avarias, custa caro. O veículo parado também tem um custo alto. Portanto, ao evitar a instalação de coxins reconicionados, você estará se livrando de muitos problemas.



Alguns coxins são fabricados em alumínio, onde o alumínio é processado em injetoras de alta pressão, garantindo a resistência do material. A vantagem da peça em alumínio é a redução do peso do produto em relação ao ferro fundido. Sua vida útil é excelente, considerando que o que se desgasta nos coxins é a borracha e não o metal.



As cores das tarjas nos coxins identificam que existem compostos de borrachas diferentes, de acordo com as especificações e aplicações de cada fabricante.



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DAS POLIAS E ANTIVIBRADORES SUPPORTE REI

Os antivibradores têm a função de absorver a vibração do virabrequim dos motores e transmitir a força através das correias para a polia da bomba d'água, polia da bomba hidráulica e polia do alternador.

As polias são fundidas na fundição automatizada do Grupo Suporte Rei, com material de ferro fundido cinzento, Norma ABNT F 20, DIN 1691, GG 20, com limite de resistência LR 2500Kgf/mm² e dureza de 160 HB a 210 HB, de acordo com as recomendações das montadoras. Todas as polias são usinadas em centros de usinagem computadorizados CNC, garantindo qualidade e precisão.

Os antivibradores são balanceados em balanceador eletrônico SHENCK, que possui **marcação para regulagem do motor e etiqueta de aplicação.**

O Grupo Suporte Rei produz uma ampla linha de polias e antivibradores para correia simples, correias duplas e poli "V" do mercado.



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DAS TAMPAS FRONTAIS DE CÂMBIOS (MORINGAS)

A tampa frontal do câmbio (Moringa) tem a função de guiar o rolamento de embreagem e o eixo piloto e vedar a parte frontal do câmbio.

As tampas frontais são fundidas na fundição automatizada do Grupo Suporte Rei, com material de ferro fundido nodular ABNT FE 4212, DIN 1693, GGG 40, com limite de resistência de 42 Kgf/mm² e dureza de 150 HB a 200 HB, de acordo com as recomendações das montadoras. São usinados em centros de usinagem computadorizados CNC, garantindo qualidade e precisão.

O Grupo Suporte Rei produz uma ampla linha de tampas frontais (Moringa) para diversas montadoras e modelos de veículos.



BUCHAS BI-PARTIDAS E BATENTES

As Buchas Bi-Partidas facilitam a aplicação do produto no veículo e os Batentes produzidos pela Suporte Rei atendem as especificações originais.



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DAS BUCHAS SUPPORTE REI



A Suporte Rei fabrica buchas de alta qualidade com padrão original, que fornece resistência e melhor custo benefício ao cliente.

Para uma aplicação perfeita muitas destas buchas necessitam a utilização de ferramentas. veja imagem abaixo.

ITEM	Qtd.	part number	Denominação	material
9	1		Bucha de aplicação	SAE 1045
8	1	R-3374.2	Tubo usinado	R31 34-2
7	1	R-3375.2	Ferragem Estampada	ABNT 1005 + 1010
6	1	R-3374.3	Ferragem estampada	ABNT 1005 + 1010
5	1	R-3375.1.1	Paraf. de borbocha	borbocha
4	2		Porca 1/2" UNC	
3	2		Artruela de aberta	ABNT 1010 + 1020
2	2		Paraf. c/ cob. cil. e sext. Int. 1/2 - 13UNC x 2 1/2"	aço 12.9
1	2		Algebra de aplicação	

ITEM		Tolerâncias		Folgas	
TB 011		Algebra de aplicação R-3375 - [C]		Algebra de aplicação R-3375 - [C]	
Escala: A. Castro		Escala: 1:1		Escala: 1:1	
Revisão: 0		Data rev: 0		Revisão: 0	
Sistema: CAD SolidWorks					

Aplicador do R-3375
Instrução de uso

SUPPORTE REI Instrução de uso

Page 02 of 2
S.FERRAMENTARIA/Desenho/2023/Ass. tecnica/R-3374-3375/Instrução de uso

DESENVOLVIMENTO E PESQUISAS DE NOVOS PRODUTOS

Uma equipe altamente especializada e experiente nos desenvolvimentos de novos produtos, tendo um apoio necessário tanto físico como tecnológico para atender as necessidades do mercado, analisando as informações recebidas e realizando suas pesquisas a fim de promover soluções efetivas.

Antes do lançamento de novos produtos são realizados vários testes laboratoriais e principalmente testes de campo em veículos de Usinas Açucareiras, Mineradoras, Madeireiras, Empresas de ônibus e Empresas de transporte de cargas. Obtendo o resultado final desejado, o Grupo Suorte Rei oferece seu produto ao mercado consumidor, desde que esteja dentro dos padrões de qualidade exigidos pelas normas NBR ISO 9001, no qual tem uma auditoria constante de todo o sistema de garantia e qualidade.

Portanto, ao escolher suporte para eixo cardan, coxins, polias, antivibradores, tampas frontais (Moringas), buchas e batentes de suspensão, escolha a marca do **Grupo Suorte Rei**, pois são produtos que satisfazem suas expectativas.

GARANTIA

A garantia dos produtos fabricados pelo Grupo Suorte Rei é de 90 (noventa) dias.

PREÇO

O Grupo Suorte Rei mantém uma política de preços competitivos se comparados aos concorrentes de mesma qualidade. A relação custo X benefício você sente quando adquire um produto de qualidade que vale muito mais do que ele realmente custa.

ENTREGA

O Grupo Suorte Rei mantém um estoque de produtos que permite que os pedidos sejam despachados em até 36 horas após o recebimento, garantindo a entrega 100% do pedido. Os pedidos são enviados com frete CIF para todas as regiões do Brasil.

QUALIDADE SUPPORTE REI

Nossa marca é nossa qualidade, algo que só se conquista com muitos anos de seriedade e bons serviços prestados.

O sistema de garantia está amparado no manual da qualidade elaborado dentro dos padrões NBR ISO 9001.

Todo sistema é constantemente auditado com o objetivo de treinar os funcionários e aperfeiçoar o processo de maneira a adequar as linhas de produção e inspeção aos constantes avanços nas especificações técnicas.

Por ter esta qualidade consagrada, os produtos do Grupo Suporte Rei atendem os mais exigentes mercados como:

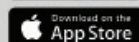
- Empresas de Transportes de Cargas
- Empresas de Limpeza Pública
- Usinas de Açúcar e Alcool
- Cooperativas Agrícolas
- Empresas de Ônibus
- Oficinas Mecânicas
- Concessionárias
- Construtoras
- Mineradoras
- Madeiras
- Autopeças
- Distribuidoras
- Mercado Internacional
- Montadoras



Catálogo Digital
Suporte Rei



Catálogo Digital
Rei Auto Parts





MANUAL DE TREINAMENTO

2024
EDIÇÃO 1



REIAUTOPARTS.COM.BR

 REIAUTOPARTSOFICIAL
 REIAUTOPARTSOFICIAL

 REIAUTOPARTSOFICIAL
 REIAUTOPARTSOFICIAL

RETOMANDO O EIXO CARDAN

A função do eixo cardan é transmitir a força do motor através do câmbio para o diferencial. O sistema de transmissão dos veículos com tração traseira é composto de um ou mais cardans.

Veículos com dois eixos cardans têm um cardan primário que é fixado à força motriz e outro secundário fixado ao eixo da tração.

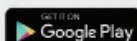
Os veículos com mais de dois cardans vai ter os eixos de cardans secundários que fixa os eixos um ao outro.

COMPONENTES PARA MONTAR UM CONJUNTO DE CARDAN QUE NÃO UTILIZA MANCAL CENTRAL:

Flange de Articulação ou Terminal que fixa o eixo cardan a caixa de câmbio, cruzetas, luva deslizante, ponteira deslizante, ou conjunto deslizante, garfo, flange de articulação ou terminal para fixação ao diferencial.

COMPONENTES PARA MONTAR UM CONJUNTO COM DOIS OU MAIS CARDANS:

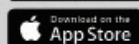
Flanges de Articulação ou terminal que fixa o eixo cardan a caixa de câmbio, cruzetas, garfos, ponteira ou ponteiras fixa central, mancal ou mancais centrais, flanges ou terminais centrais, porca ou porcas de fixação do mancal ou mancais central, luva deslizante, ponteira deslizante ou conjunto deslizante.



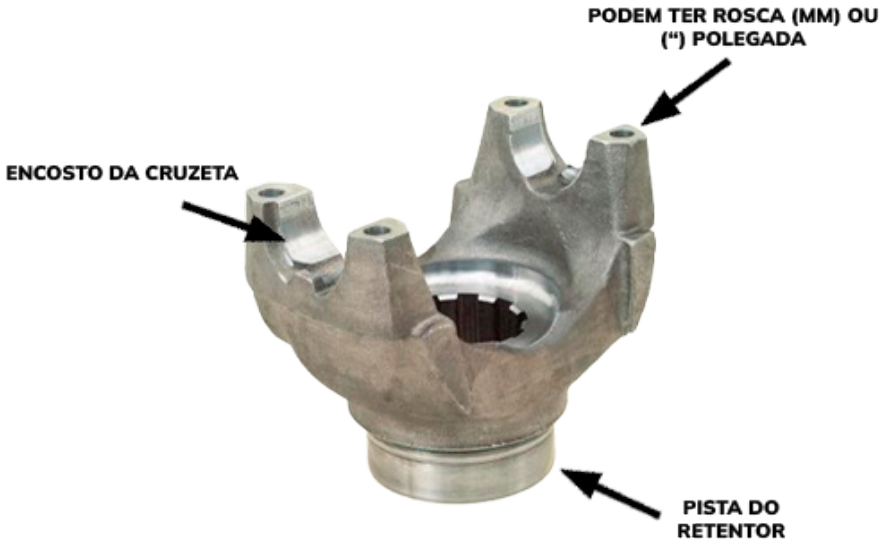
Catálogo Digital
Supporte Rei



Catálogo Digital
Rei Auto Parts



TERMINAIS



Esta modelo de peça é utilizada em vários tipos de veículos.

Esta peça que trabalha junto com a ponteira fixa e recebe a cruzeta. Se a parte estriada estiver com folga à mesma deverá ser substituída. Se o encosto da cruzeta estiver com desgaste à peça também deverá ser substituída. Pode ter estrias retas "R" ou envoltentes "E". Não é aconselhável recuperar este tipo de peça, deve ser substituída por outra nova. Este tipo de peça é balanceado eletronicamente.

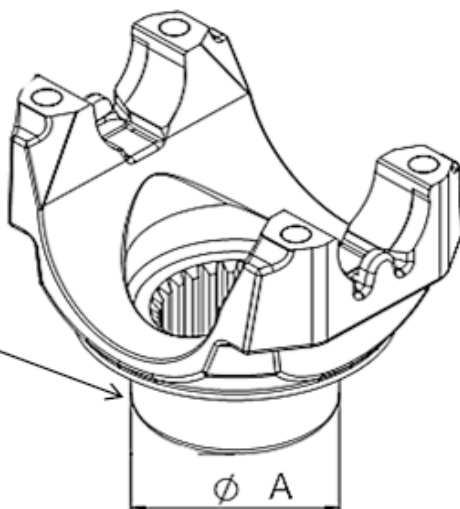
As peças que trabalham na saída do câmbio e diferencial devem ser verificadas as condições da pista do retentor. O encosto da cruzeta não pode ser recuperado por solda, pois não nos garante uma centralização correta. Não sacar a peça do veículo com marreta ou martelo, use saca para realizar esta operação. Fabricado em aço fundido e nodular.

Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital.

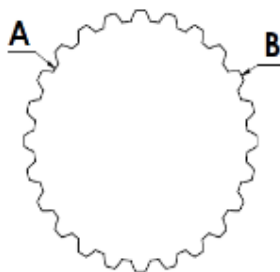
Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça.

A medida deve ser feita na parte da letra "A" conforme figura abaixo.

Se tiver uma segunda pista no terminal esta pista tem que ser retirada, a medida tem que ser tirada diretamente na pista da peça.

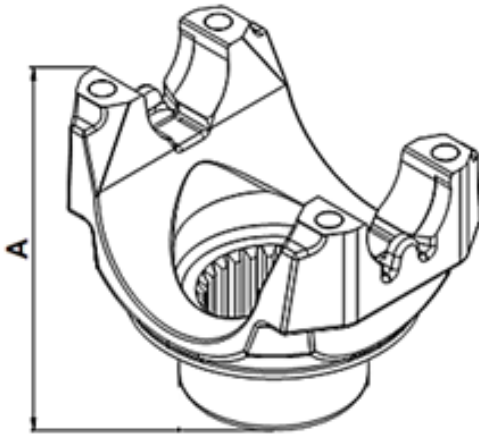


Paquímetro Digital

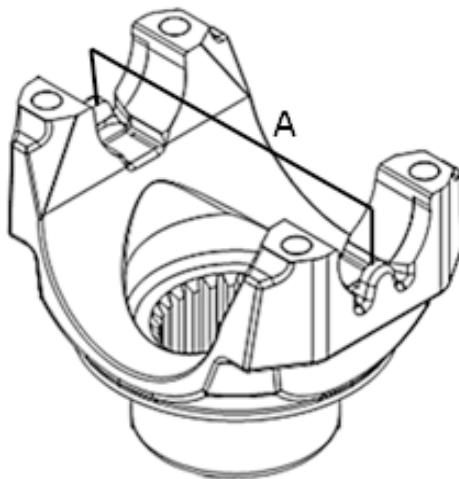


As estrias têm duas medidas a serem feitas:

“Ø” diâmetro maior e “Ø” diâmetro menor das estrias. O “Ø” diâmetro menor se refere a letra “A” da figura acima e o “Ø” diâmetro maior se refere a letra “B” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias em boas condições. Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com desgaste excessivo você não terá a medida correta da peça.



A altura da peça deve ser medida do topo de onde estão as roscas até a face da base do retentor. Conforme letra “A” da figura acima. Para tirar a medida a peça tem que estar sem a chapinha da cruzeta.

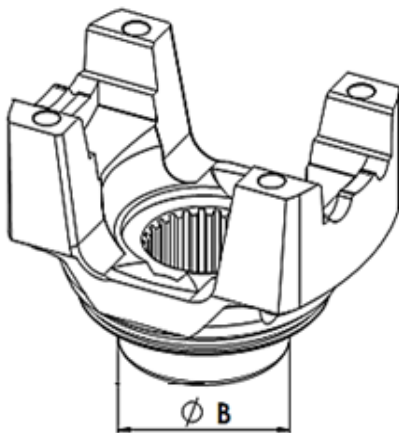


Comprimento da cruzeta se refere ao comprimento com a cruzeta fechada sem as travas, quando esta é utilizada. Conforme letra “A” da figura acima.

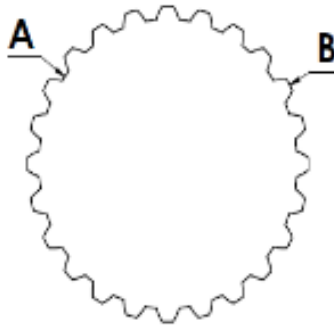
TERMINAIS SCANIA



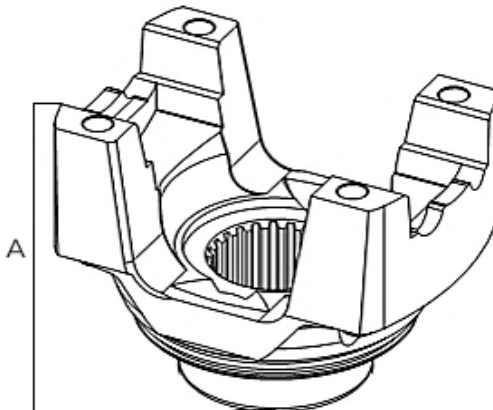
Este modelo de peça é utilizado na linha Scania. Se apresentar folga nas estrias ou no alojamento do mancal de fixação da cruzeta a mesma deverá ser substituída. A porca de fixação da peça é travada nos furos feitos na peça. O mancal de fixação da cruzeta é que recebe o copo da cruzeta para ser fixada na peça. Caso a cruzeta entre no mancal sem interferência o mancal deverá ser substituído. Esta peça é balanceada eletronicamente. Estrias envoltentes "E". Fabricado em aço fundido e nodular.



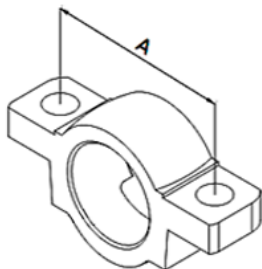
Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça. A medida deve ser feita na parte da letra "B" conforme figura acima.



As estrias têm duas medidas a serem feitas: “Ø” diâmetro maior e “Ø” diâmetro menor das estrias. O “Ø” diâmetro menor se refere a letra “A” da figura acima e o “Ø” diâmetro maior se refere a letra “B” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias sem nenhum desgaste. Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com o menor desgaste você não terá a medida correta da peça.

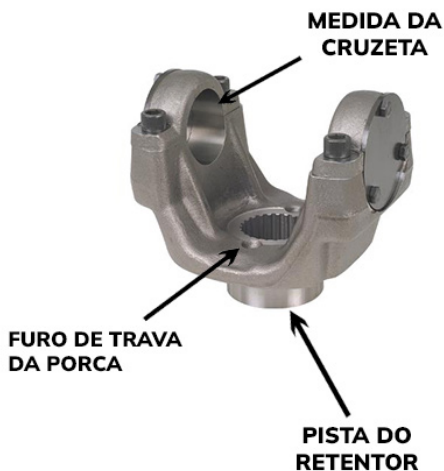


A altura da peça deve ser medida do topo de onde estão as roscas até a face da base do retentor. Conforme letra “A” da figura acima. Para tirar a medida a peça tem que estar sem o mancal de fixação da cruzeta, linha Scania.



Mancais de fixação da cruzeta, as medidas são feitas entre centro da furação conforme letra "A" da figura acima, e a medida do copo da cruzeta.

TERMINAIS COMPLETOS



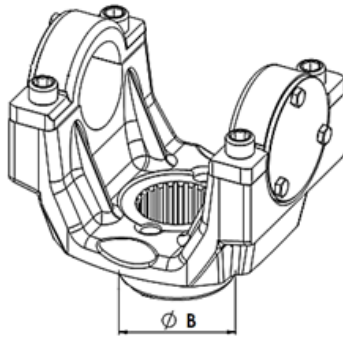
Esta modelo de peça é utilizada na linha Scania.

Se tiver com folga excessiva nas estrias a peça deverá ser substituída.

Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. A porca central é travada nos furos da peça.

As peças que trabalham na saída do câmbio e diferencial devem ser verificadas se há desgaste na pista do retentor.

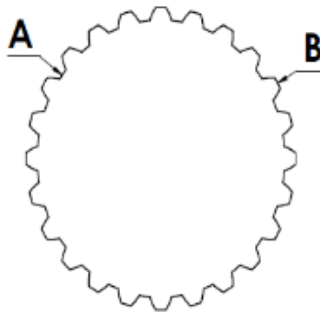
Estrias retas "E". Fabricado em aço fundido e nodular.



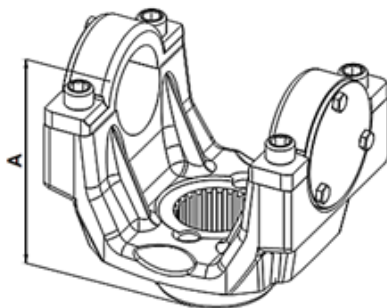
Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital.
Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça.
A medida deve ser feita na parte “**B**” conforme figura acima.



Paquímetro digital

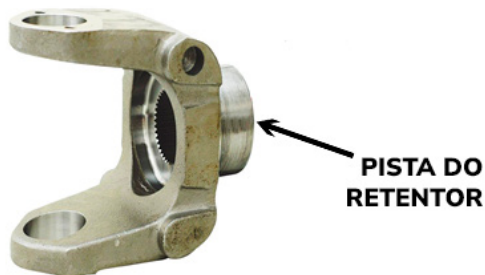


As estrias têm duas medidas a serem feitas: “ \varnothing ” diâmetro maior e “ \varnothing ” diâmetro menor das estrias. O “ \varnothing ” diâmetro menor se refere a letra “**A**” da figura acima e o “ \varnothing ” diâmetro maior se refere a letra “**B**” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias sem nenhum desgaste. Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com o menor desgaste você não terá a medida correta da peça.

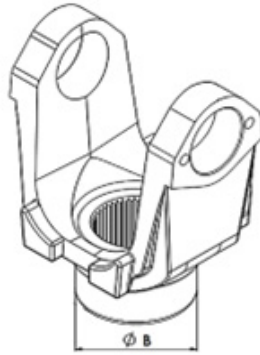


A altura da peça deve ser medida do centro do alojamento da cruzeta até a face da base do retentor. Conforme mostra a letra "A" da figura acima.

TERMINAIS DE ORELHA



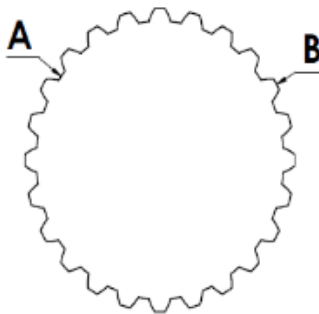
Este modelo de peça trabalha entre diferenciais dos caminhões Volkswagen, Ford e Iveco 6X4. Se tiver folga excessiva nas estrias a peça tem que ser substituída. Este tipo de peça é balanceado eletronicamente, deverão ser verificadas as condições da pista do retentor da mesma. Caso haja folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça deverá ser substituída. Estrias envoltivas "E".
Fabricado em aço fundido.



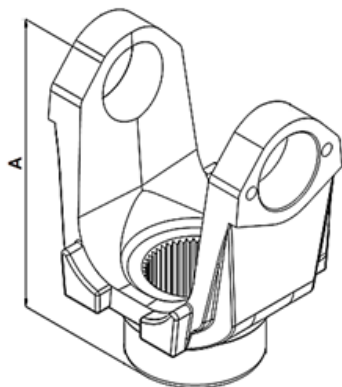
Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça. A medida deve ser feita na parte “**B**” conforme figura acima. Algumas peças da linha VW e Ford tem uma sobre pista.



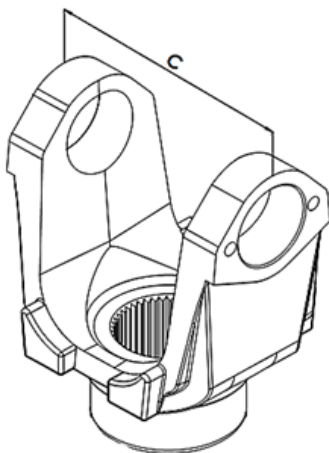
Paquímetro digital



As estrias têm duas medidas a serem feitas: “ \varnothing ” diâmetro maior e “ \varnothing ” diâmetro menor das estrias. O “ \varnothing ” diâmetro menor se refere à letra “**A**” da figura acima e o “ \varnothing ” diâmetro maior se refere à letra “**B**” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias sem nenhum desgaste. Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com desgaste excessivo você não terá a medida correta da peça.



A altura da peça deve ser medida do centro da cruzeta até a face da base do retentor. Conforme mostra a letra “**A**” da figura acima.

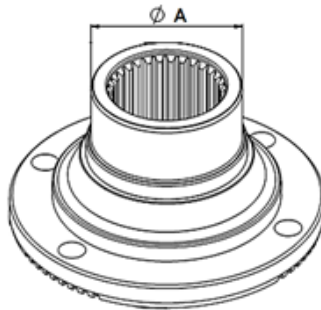


Comprimento da cruzeta se refere ao comprimento com a cruzeta fechada sem as travas, quando esta é utilizada. Conforme letra “**C**” da figura acima.

FLANGES ESTRIADAS DE ACOPLAMENTO



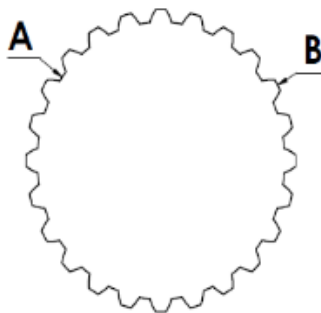
Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se as estrias estiverem com folga excessiva à peça tem que ser substituída. Se a parte “**ranhurada**” estiver com sinais de desgaste também deverá ser substituída. As peças utilizadas no câmbio e diferencial deve ser verificado as condições da pista do retentor. Estes tipos de peça contém um anel oring, este anel deverá ser substituído na troca da peça. Estrias envolventes “**E**”. Fabricado em aço fundido.



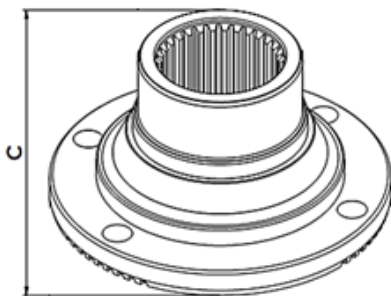
Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça. A medida deve ser feita na parte “**A**” da figura acima.



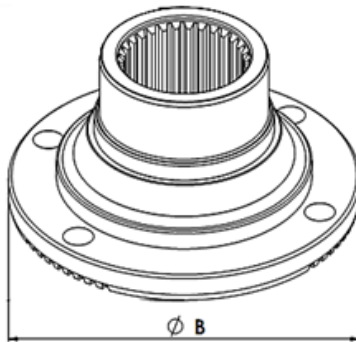
Paquímetro digital



A estria tem duas medidas a serem feitas: “Ø” diâmetro maior e “Ø” diâmetro menor das estrias. O “Ø” diâmetro menor se refere a letra “**A**” da figura acima e o “Ø” diâmetro maior se refere a letra “**B**” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias sem nenhum desgaste. Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com o menor desgaste você não terá a medida correta da peça.



A altura da peça deve ser medida da base do retentor a face do flange. Conforme mostra a letra “**C**” da figura acima.

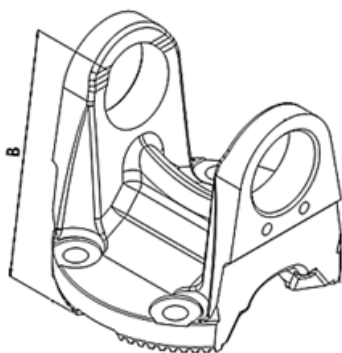


Para tirar a medida do “Ø” diâmetro do flange você vai precisar de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida como mostra letra “B” da figura acima.

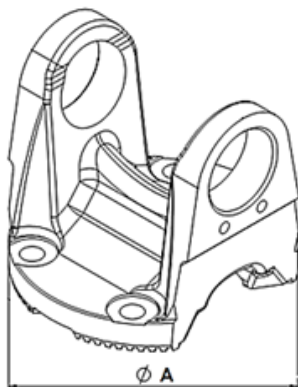
FLANGES ESTRIADAS DE ARTICULAÇÃO



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. Se a parte “**ranhurada**” estiver com sinais de desgaste também deverá ser substituída. Fabricado em aço fundido e nodular.



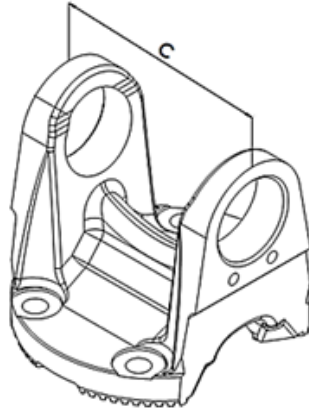
A altura da peça deve ser medida do centro da cruzeta até a face do flange. Conforme mostra a letra “**B**” da figura acima.



Para tirar a medida do “**Ø**” diâmetro do flange você vai precisar de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida como mostra à letra “**A**” da figura acima.



Paquímetro digital



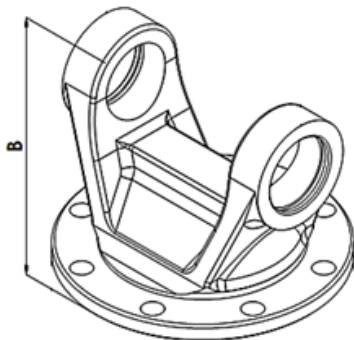
Comprimento da cruzeta se refere ao comprimento com a cruzeta fechada sem as travas. Conforme letra “**C**” da figura acima. Esta medida na linha das cruzetas **SPL** algumas cruzetas passam para fora da peça, por isso a medida é da cruzeta sem as travas.

FLANGES DE ARTICULAÇÃO LISA

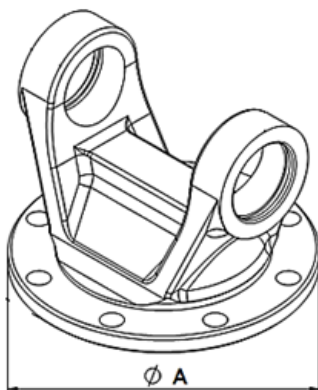
Comprimento da cruzeta se refere ao comprimento com a cruzeta fechada sem as travas. Conforme letra “**C**” da figura acima. Esta medida na linha das cruzetas **SPL** algumas cruzetas passam para fora da peça, por isso a medida é da cruzeta sem as travas.



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. Verificar o encaixe do flange se estiver danificada a peça tem que ser substituída ou reparada. Não utilizar parafuso de tamanho diferente do recomendado. Fabricado em aço fundido e nodular.



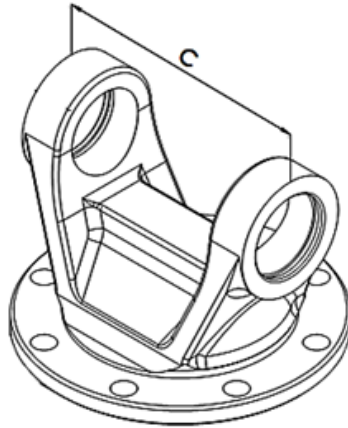
A altura da peça deve ser medida do centro da cruzeta até a face do flange. Conforme mostra a letra “**B**” da figura acima.



Para tirar a medida do “**Ø**” diâmetro do flange você vai precisar de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida como mostra à letra “**A**” da figura acima.



Paquímetro digital

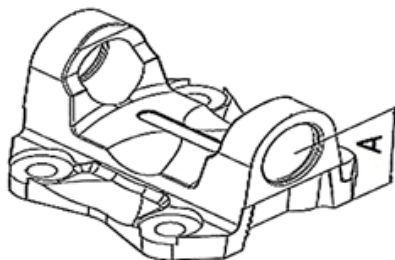


Comprimento da cruzeta se refere ao comprimento com a cruzeta fechada sem as travas.
Conforme letra “**C**” da figura acima.

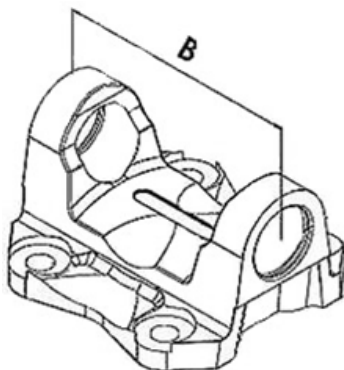
FLANGES DE ARTICULAÇÃO LISA



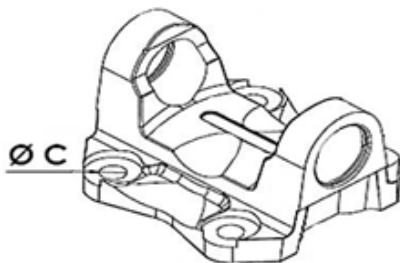
Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.
Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída.
Verificar as condições do encaixe da peça se tiver danificada deverá ser substituída ou reparada. Fabricado em nodular.



A altura da peça deve ser medida do centro da cruzeta até a face do flange. Conforme mostra a letra “**A**” da figura acima.

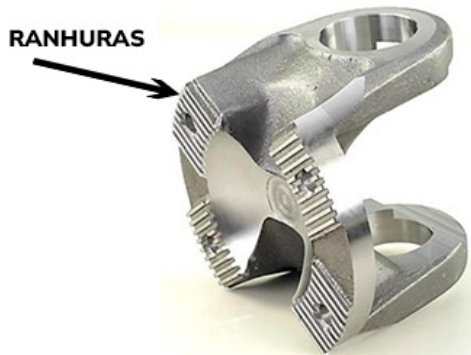


O comprimento da peça deve ser medida do centro da cruzeta até a face do flange. Conforme mostra a letra “**B**” da figura acima.

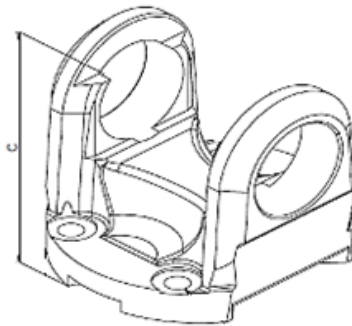


“**Ø**” diâmetro do furo do flange refere-se a medida onde o parafuso vai passar conforme letra “**C**” da figura acima.

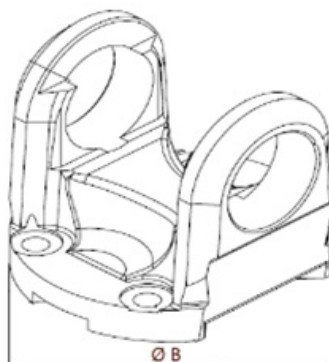
FLANGES DE ORELHA RANHURADA COM TRAVA INTERNA



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.
Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. Se as “**ranhuras**” estiverem com desgaste a peça tem que ser substituída. Não utilizar parafusos menores que o recomendado. Fabricado em aço fundido.



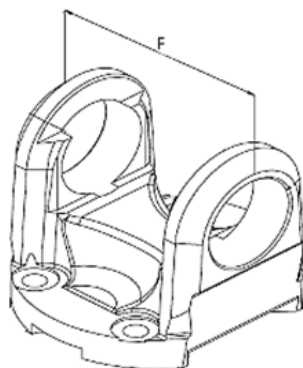
Para medir a altura da peça você tem que tirar a medida do centro do olhal aonde vai à cruzeta até a face do flange. Conforme letra “**C**” da figura acima



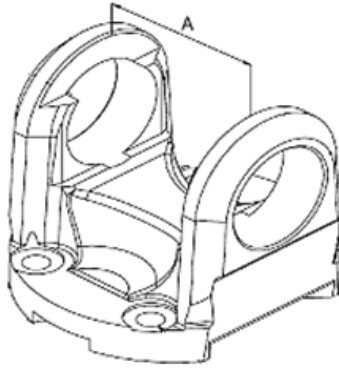
Para medir o “Ø” diâmetro do flange você deve medir a face da peça. Conforme mostra a letra “B” da figura acima. Para isso você deve usar um paquímetro digital.



Paquímetro digital



O comprimento da cruzeta se refere à cruzeta fechada sem as travas, referente à letra “F” da figura acima.

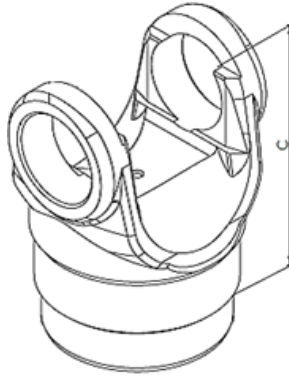


Neste caso de trava interna você tem a medida entre as travas conforme letra “**A**” da figura acima.

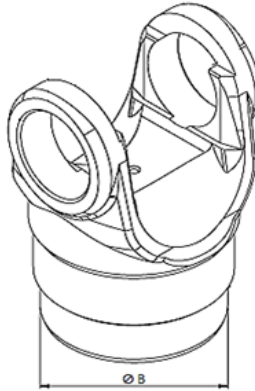
GARFOS COM TRAVA INTERNA



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.
Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída.
Fabricado em aço fundido.



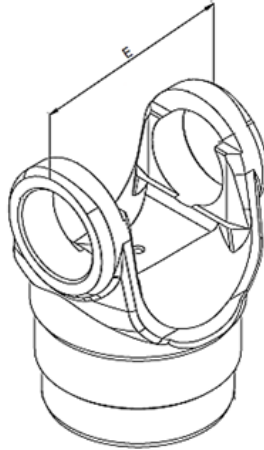
Para medir a altura da peça você tem que tirar a medida do centro do olhal aonde vai à cruzeta até o começo da base de solda. Conforme letra “**C**” da figura acima.



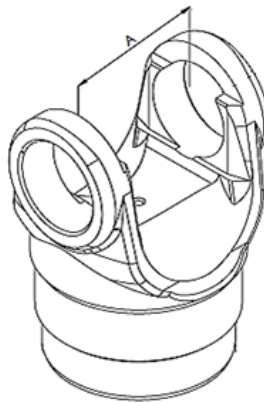
A medida da base da peça é feita na parte externa do garfo, conforme letra “**B**” da figura acima. Utilize um paquímetro digital para tirar esta medida.



Paquímetro digital



O comprimento da cruzeta se refere à cruzeta fechada sem as travas, referente à letra “**E**” da figura acima.



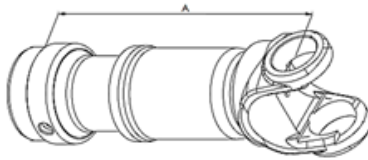
Neste caso de trava interna você tem a medida entre as travas conforme letra “**A**” da figura acima.

CONJUTOS MONTADOS COM TRAVA INTERNA

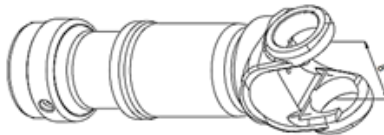


Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.

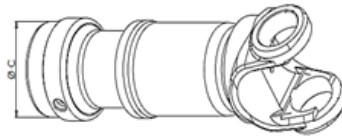
Se houver folga excessiva na parte deslizante e no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. Os conjuntos deslizantes tem um bico graxeiro para lubrificação do sistema. Podem ter estrias "R" ou envoltivos "E". O conjunto original não traz o bico graxeiro. Fabricado em aço fundido.



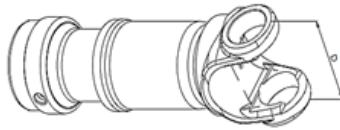
O comprimento do conjunto é medido do centro do olhal onde trabalha a cruzeta ao início da base de solda. Como mostra a letra "A" da figura acima.



Neste caso de trava interna você tem a medida entre as travas conforme letra "B" da figura acima.



A medida da base da peça é tirada na parte externa da peça conforme letra “C” da figura acima. Para realizar esta medida utilize um paquímetro digital.



O comprimento da cruzeta se refere à cruzeta fechada sem as travas, referente à letra “D” da figura acima.

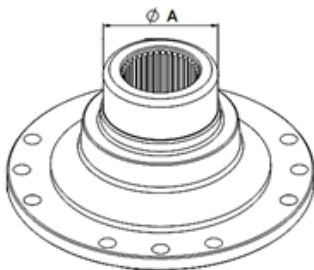
FLANGE DE ACOPLAMENTO LISA



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Verificar as condições do encaixe da peça, caso esteja amassado ou danificado deverá ser substituída ou fazer a reparação da mesma.

Não utilizar parafuso diferente do recomendado. Verificar as condições da pista do retentor nas peças que trabalham no câmbio e diferencial. Podem ter estrias “R” ou envoltentes “E”.

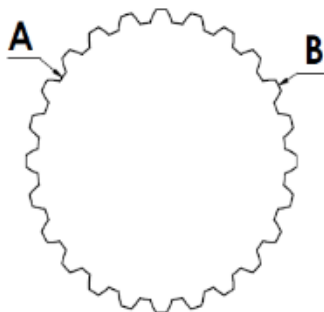
Fabricado em aço fundido.



Para tirar a medida correta da base onde trabalha o retentor, você precisa de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida na parte que não tenha desgaste na peça. A medida deve ser feita na parte “A” conforme figura acima. Utilize um paquímetro digital.

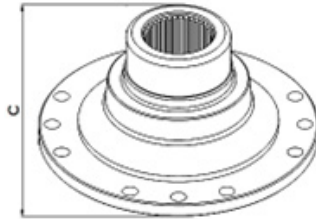


Paquímetro digital

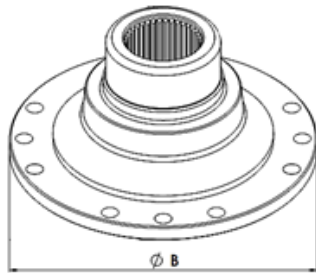


As estrias têm duas medidas a serem feitas: “Ø” diâmetro maior e “Ø” diâmetro menor das estrias. O “Ø” diâmetro menor se refere a letra “A” da figura acima e o “Ø” diâmetro maior se refere a letra “B” da figura acima. Porém esta medida precisa ser feita na peça com as estrias sem nenhum desgaste.

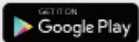
Muitas vezes a peça precisa ser enviada a fábrica para que possa ser feita esta medida. Neste caso precisa-se de ferramenta de precisão como o tridimensional. Se as estrias estiverem com o menor desgaste você não terá a medida correta da peça.



A altura da peça deve ser medida da face da base do retentor a face do flange. Conforme mostra a letra “C” da figura acima.



Para tirar a medida do “Ø” diâmetro do flange você vai precisar de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida como mostra letra “B” da figura acima.



Catálogo Digital
Suporte Rei



Catálogo Digital
Rei Auto Parts

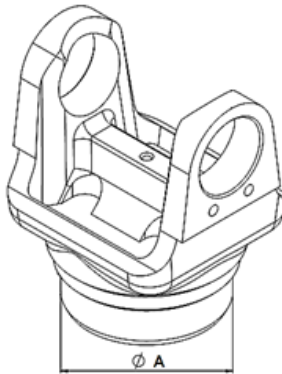


GARFOS



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.

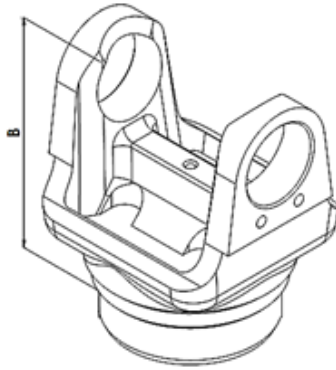
Se houver folga excessiva no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída.
Fabricado em aço fundido.



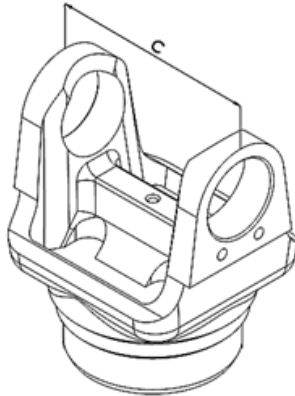
Para tirar a medida do “ \varnothing ” diâmetro da base você vai precisar de um paquímetro de preferência digital. Tire a medida como mostra letra “A” da figura acima.



Paquímetro digital

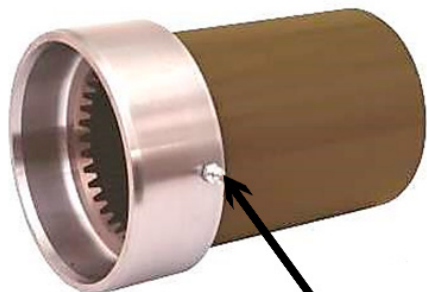


A altura da peça deve ser medida do centro do olhal onde trabalha a cruzeta até o início da base de solta conforme letra “**B**” da figura acima. Não pode ser medida na face da base de solda.



O comprimento da cruzeta se refere à cruzeta fechada sem as travas, referente à letra “**C**” da figura acima. Na linha das cruzetas **SPL** algumas saem da peça.

LUIVEIRAS SIMPLES DE ENCAIXE

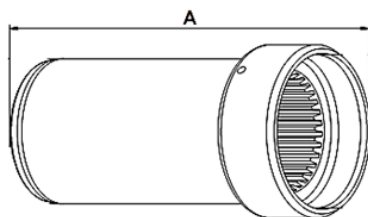


**BICO
GRAXEIRO**

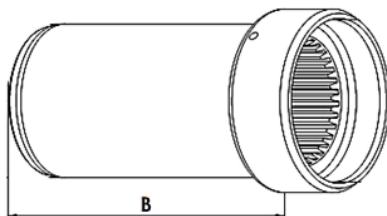
Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.

Se houver folga excessiva na parte estriada a peça terá que ser substituída. Existe um bico graxeiro para lubrificar o conjunto.

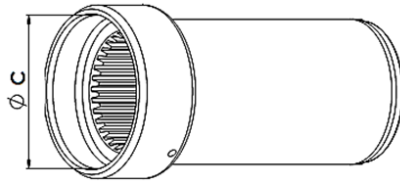
Para fazer uma solda perfeita o garfo com a luveira precisa ser aquecido a **250°C**, para uma penetração melhor da solda. A parte com glidecote é onde desliza o raspador da pontuava. Podem ter estrias "R" ou envoltentes "E". Fabricado em aço fundido.



Comprimento total da luveira é medido de face a face da peça. Conforme mostra a letra "A" da figura acima.



O comprimento das estrias é medido da ponta da luveira até a base de encaixe da peça. Conforme letra "B" da figura acima.



O “Ø” diâmetro interno de encaixe na luveira é medido na base de encaixe da mesma. Como mostra letra “C” da figura acima. Para isso utilize um paquímetro digital.



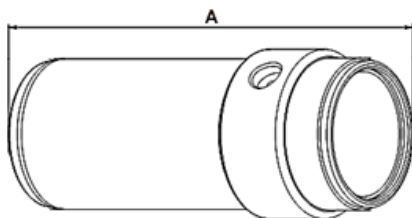
Paquímetro digital

LUVEIRAS SIMPLES

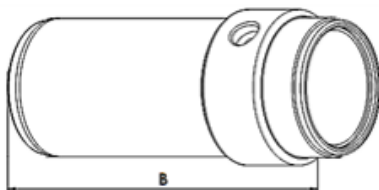


Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se houver folga excessiva na parte estriada a peça terá que ser substituída. Existe um bico graxeiro para lubrificar o conjunto.

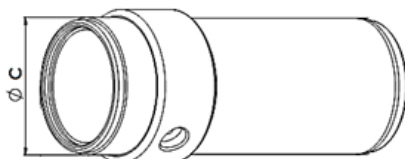
A parte do glidecote é onde desliza o raspador da pontuva. Podem ter estrias “R” ou envoltentes “E”. Fabricado em aço fundido.



Comprimento total da luveira é medido de face a face da peça. Conforme mostra a letra **"A"** da figura acima.



O comprimento das estrias é medido da ponta da luveira até o início da base de solda da peça. Conforme letra **"B"** da figura acima.



O **"Ø"** diâmetro da base da luveira é medido na parte externa da base. Como mostra letra **"C"** da figura acima. Utilize um paquímetro digital.

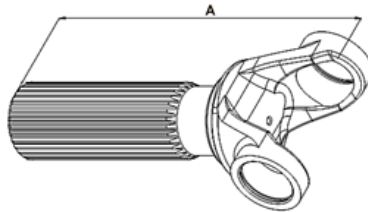


Paquímetro digital

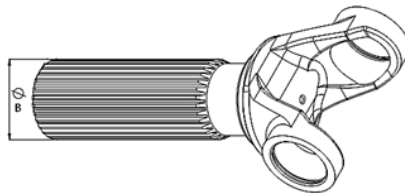
PONTUVAS



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se houver folga excessiva na parte estriada, no glidecote ou no alojamento da cruzeta, a peça tem que ser substituída. Tem o glidecote na parte estriada para melhor ajuste. Podem ter estrias “**R**” ou envoltentes “**E**”. Fabricada em aço.



O comprimento da pontuva é feito do centro do olhal onde trabalha a cruzeta até a face da pontuva. Conforme mostra a letra “**A**” da figura acima.

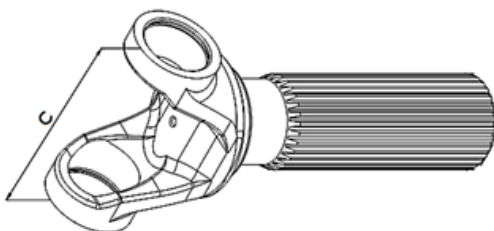


O “**Ø**” diâmetro das estrias a medida é feita na parte externa das estrias. Conforme letra “**B**” da figura acima. Utilize um paquímetro digital.



Paquímetro digital

O “Ø” diâmetro das estrias a medida é feita na parte externa das estrias. Conforme letra “B” da figura acima. Utilize um paquímetro digital.



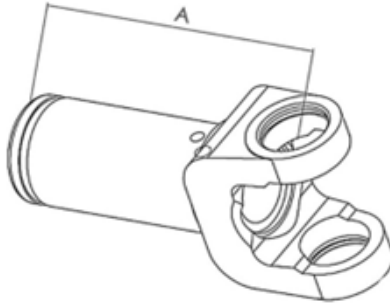
O comprimento da cruzeta se refere à cruzeta fechada sem as travas. Conforme letra “C” da figura acima. Na linha das cruzetas **SPL** algumas o copo da cruzeta sai da peça.

LUVA DESLIZANTE SIMPLES

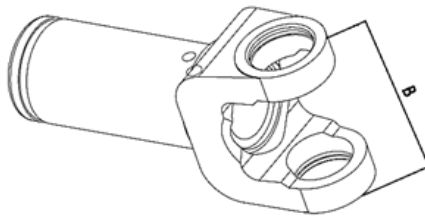


Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.

Se houver folga excessiva na parte deslizante e ou no alojamento da cruzeta a peça tem que ser substituída. Podem ter estrias retas “R” ou estrias envolventes “E”. Fabricada em aço fundido e nodular.



O comprimento da luva é feito do centro do olhal onde trabalha a cruzeta até a face da luva. Conforme mostra a letra “**A**” da figura acima.

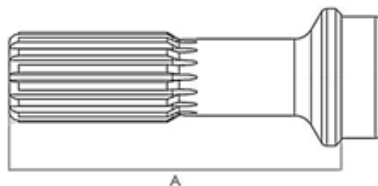


O comprimento da cruzeta é feito com a cruzeta fechada e sem as travas quando utiliza. Refere-se à letra “**B**” da figura acima.

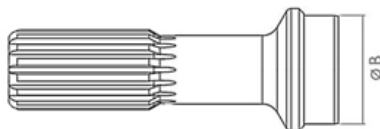
PONTEIRA DESLIZANTE SIMPLES



Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Se houver folga excessiva na parte estriada ou desgaste do glidecote a peça tem que ser substituída. Pode ter estrias retas “**R**” ou envoltentes “**E**”. Tem glidecote para melhor ajuste. Fabricado em aço fundido.



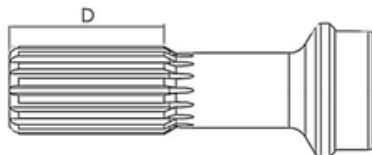
O comprimento total das estrias é feito da ponta das estrias até o início da base de solda. Conforme letra “**A**” da figura acima.



A medida da base de solda é feita na base da peça conforme letra “**B**” da figura acima. Utilize um paquímetro digital.

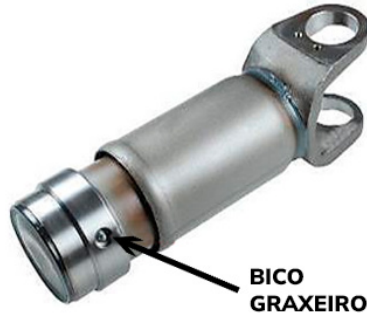


Paquímetro digital



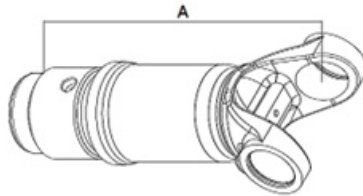
O comprimento da parte estriada é retirado na parte da letra “**D**” como mostra a figura acima.

CONJUNTOS COMPLETOS

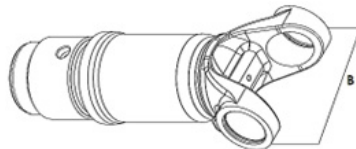


Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos. Com a movimentação do veículo a parte da suspensão em relação ao chassi se movimenta. É este conjunto deslizante que faz a movimentação da transmissão, com movimento para frente e para trás. Sem este conjunto o sistema de transmissão poderia travar.

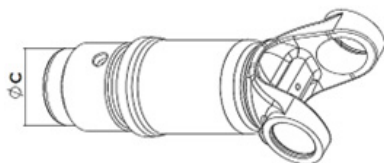
Nos conjuntos da Rei Auto Parts tem um bico graxeiro para lubrificação do conjunto. Pode ter estrias retas "R" ou envoltentes "E". Fabricado em aço fundido.



O comprimento do conjunto é medido do centro do olhal onde trabalha a cruzeta ao começo da base de solda. Como mostra a letra "A" da figura acima.



A medida da cruzeta é feita com a cruzeta fechada sem as travas. Conforme mostra a letra "B" da figura acima. No sistema de cruzetas da linha SPL algumas cruzetas saem da peça.



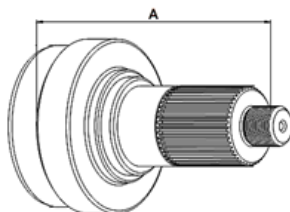
A medida da base da peça é tirada na parte externa da peça conforme letra “C” da figura acima. Utilize um paquímetro digital.

PONTEIRA COM ROSCA (FIXA)

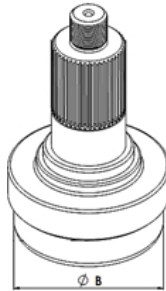


Este modelo de peça é utilizado em vários tipos de veículos.

É esta peça que recebe o rolamento centralizador ou mancal centralizador ou suporte do cardan. Quando tem um desgaste excessivo na parte estriado a mesma deverá ser substituída. Podem ter estrias retas “R” ou envoltentes “E”. Em alguns casos a porca que é fixada nesta peça deve ser montada com trava química de alto torque. De acordo com o torque recomendado. Fabricado em aço fundido.

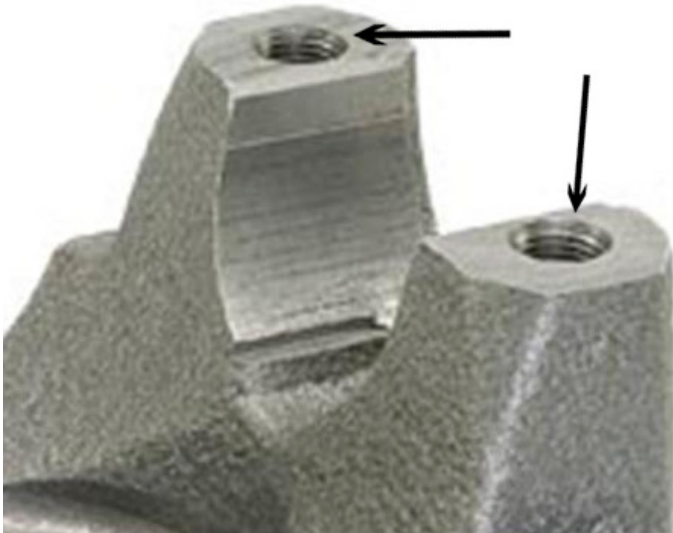


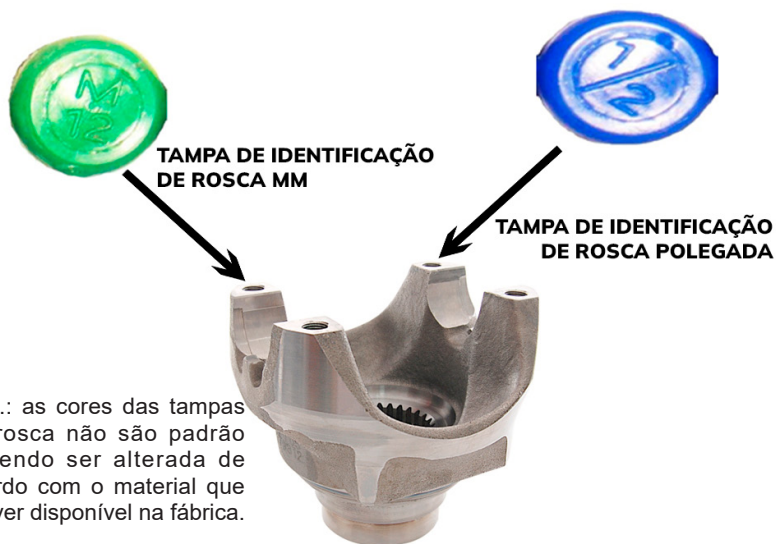
O comprimento total da ponteira se mede da base da rosca da mesma até o início da base de solda. Conforme letra “A” da figura a cima.



A medida da base da peça é tirada na parte externa da peça conforme letra “**B**” da figura acima. Utilize um paquímetro digital.

As roscas das peças estão definidas em (**mm**) e polegada (**“**).
Ao substituir a peça ou na reparação do conjunto é importantíssimo verificar qual a rosca correta da peça, para não danificar a rosca na montagem.





GLIDECOTE



Glidecote é um termo plástico que dá o ajuste perfeito na parte deslizante, sendo este material de alta resistência. Quando este material se desgasta ou danifica a peça deverá ser substituída, pois o conjunto deslizante com folga é vibração na certa. Vibração no conjunto é desgaste em várias peças do veículo.

O Glidecote tem uma cor incolor que confere um aspecto **MARROM**. Com este material, é possível visualizar a parte metálica da peça, sendo padrão para exportação.



TRAVA POR PARAFUSO



TRAVA INTERNA POR ANEL ELÁSTICO



TRAVA INTERNA



TRAVA POR PARAFUSO



TRAVA POR ABRAÇADEIRA



TRAVA POR MANCAL



TRAVA POR MANCAL 1



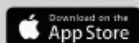
TRAVA POR MANCAL



Catálogo Digital
Suporte Rei



Catálogo Digital
Rei Auto Parts



ASSISTÊNCIA COMERCIAL

Possui uma equipe de assistentes, promotores e representantes comerciais, que estão sempre à disposição para orientação e auxílio.

O Grupo Suporte Rei disponibiliza aos seus clientes o site e o Catálogo Digital Interativo, altamente modernos, com recursos avançados de busca de produto, que facilitam e auxiliam a identificação correta do produto para o seu veículo. Com este tipo de mídia, você, cliente, fica atualizado com os lançamentos de produtos e as novidades do mercado.

ASSISTÊNCIA PRÉ-VENDA PÓS-VENDA

O Grupo Suporte Rei sempre procura atender os seus clientes de acordo com a necessidade de cada um.

Oferecemos um atendimento diferenciado e personalizado no antes, durante e, principalmente, no pós-venda.

Nossos promotores técnicos estão à disposição para treinar e orientar os clientes e aplicadores sobre a utilização correta dos produtos do Grupo Suporte Rei, proporcionando a máxima tranquilidade e segurança necessárias ao bom andamento dos negócios de seus clientes.

Assistência pré-venda e pós-venda do Grupo Suporte Rei é um dos maiores diferenciais dos produtos.





**EM QUALQUER TELA, A MELHOR EXPERIÊNCIA
PARA NOSSOS CLIENTES**





SUPORTE REI



REI AUTO PARTS



**SERINGAL
BORRACHA NATURAL**

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE AUTO PEÇAS REI LTDA.
Rodovia SP 338 - Km 308,200
Caixa Postal 80 - 14240-000 - CAJURU-SP
FONE: +55 16 3667 9400
vendas@suporterei.com.br
export@suporterei.com.br

suporterei.com.br

REI AUTO PARTS INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A
Estrada Vicinal Arceburgo/Milagre, S/Nº Km01
CEP 37820-000 - ARCEBURGO-MG
FONE: +55 35 3556 3900
vendas@reiautoparts.com.br
export@suporterei.com.br

reiautoparts.com.br