

Auto

CEARÁ

Revista

KTM
Moto trilhaeira
potente com muito
conforto e tecnologia



Ano 16 - nº 96



HONDA CIVIC

ELE VOLTOU,
E AGORA É HÍBRIDO

- Trânsito: quantos dias perdemos por ano dentro do carro?
- Indústria: Ceará vai ter fábrica chinesa de ônibus elétricos
- Entrevista: Ranieri Leitão, presidente do Sincopeças Ceará

CADERNO SSA: EVENTOS E NOVIDADES DO SETOR DE AUTOPEÇAS

Reinzosil - Selante Universal

O único que resolve tudo.

Durável. Flexível. Versátil.

Resistente até
+320°C



Importado da Alemanha,
agora disponível no Brasil

Victor Reinz® Reinzosil® é o selante universal para vedação de motores / junta líquida, composto de silicone, permanentemente elástico, com excelente resistência a fluidos e temperaturas extremas. Durabilidade, flexibilidade e versatilidade, é o favorito dos especialistas em reparo de automóveis. Reinzosil é a junta líquida preferida na Europa, agora no Brasil - peça no seu distribuidor!

Maior durabilidade do mercado: até 24 meses na prateleira

ÍNDICE



12

Sedan da montadora japonesa volta ao mercado, agora com propulsão híbrida



30

Perdemos vários dias por ano dentro do carro, por causa dos engarrafamentos



36

Importante para a segurança e a economia, esse componente tem muita tecnologia envolvida



38

Sistema que liga e desliga o motor automaticamente é um recurso para poluir menos as cidades e poupar combustível



52

Edição 2023 da super competição de velocidade aconteceu enfrentando os perigosos desertos da Arábia Saudita



64

Ranieri Leitão, presidente do Sindipeças, faz um balanço dos últimos anos e revela os planos do setor

EDITORIAL

Fôlego novo

Primeira edição do ano da Auto Revista Ceará e estamos de olho no futuro com esperança de que o mercado automotivo, especialmente o setor de autopeças e serviços, siga no mesmo ritmo de crescimento que tem sido registrado nos últimos períodos. Com ou sem pandemia, com ou sem crises econômicas e políticas, o fato é que veículos precisam ser mantidos para continuar rodando e fazendo o Brasil crescer. Como em praticamente todos os segmentos da economia nacional (e até do planeta), vivemos revoluções quase diárias e é preciso estar atento para acompanhar tudo sem perder o bonde da história. E aproveitando esse tema, trazemos na capa desta edição o Honda Civic renovado e que agora só vai ser comercializado com a motorização híbrida, que parece ser a principal tendência do nosso mercado. Falando em preparação para novos tempos, outro destaque nesta edição é a entrevista que trazemos com Ranieri Leitão, presidente do Sincopeças Ceará e do Sincopeças Brasil. Ele faz um balanço do setor, em relação aos últimos anos, e revela os planos de investimentos das entidades para ajudar as empresas e os profissionais no esforço para implantar gestões mais modernas. Como contraponto, trazemos também um pouco de história com os clássicos Victoria Phaeton, modelo elétrico do século passado. E assim vamos seguindo: aprendendo muito com os antecessores e mirando o futuro com as muitas mudanças que chegam quase diariamente. Boa leitura!

EXPEDIENTE

Fotos: divulgação | Colaboradores: Cláudio Araújo, Andrea Camara, Izabel Bandeira, Haroldo Ribeiro e Nonô Figueiredo. | Contato para anunciar na AUTO REVISTA CEARÁ: (85) 3038.5775 ou através dos e-mails: autorevistaceara@gmail.com. Fale com a gente, envie e-mail, fotos, notícias para a redação. A sua opinião é fundamental para a melhoria de nosso produto. A AUTO REVISTA CEARÁ é uma publicação bimestral da Editora Núcleo de Serviços Integrados. As opiniões dos artigos assinados não representam necessariamente as adotadas pela revista. Não é permitida a reprodução parcial ou total dos textos.

CONTATOS





Dana relança juntas de motor Victor Reinz

A Dana relançou no mercado de reposição as juntas de motor Victor Reinz. Segundo a empresa, a ação representa um retorno da marca ao Brasil, junto com o lançamento da junta líquida Reinzosil, feito recentemente. A nova linha de juntas é importada da Alemanha e contempla veículos pesados e utilitários com motores eletrônicos a diesel. “Antes de chegar aos veículos, os produtos Victor Reinz passam por testes em condições severas e longas, atestando sua confiabilidade e tecnologia de ponta alemã e equipando veículos das mais exigentes e prestigiadas montadoras”, diz a Dana.

Nakata dá dicas para troca da bucha da bandeja da suspensão

A Nakata recomenda que a manutenção da suspensão seja feita sempre observando as instruções dos manuais. “Primeiro, desmonte a suspensão e remova as bandejas e as buchas, usando as ferramentas corretas. Depois, instale as buchas novas com o colocador adequado para o modelo. Mas é preciso ter atenção, pois algumas buchas possuem posição de montagem, por isso é importante ficar atento às setas de posicionamento. Após a montagem da bandeja na suspensão, o torque dos parafusos de fixação das buchas deve ser aplicado com as rodas apoiadas, como se estivessem na posição de trabalho”, recomenda a empresa.



Marelli inaugura nova fábrica em Hortolândia

A Marelli, uma das principais empresas de autopeças do mundo, inaugurou no dia 23/01 sua fábrica da Interior Experience Division. Resultado de um investimento de R\$ 150 milhões, a nova unidade irá produzir partes internas de veículos como painéis de instrumentos, consoles centrais e componentes decorativos. “Já atuávamos com essa unidade de negócios no Brasil desde 2014, atendendo a uma fabricante japonesa, e observamos uma boa oportunidade de negócios neste segmento em expansão. Com a nova fábrica produziremos vários componentes de interiores, oferecendo às montadoras condições de localizarem mais peças”, explica Carlos Smith, diretor da Marelli Interior Business Unit.

Monroe patrocina piloto Bia Figueiredo

A piloto Bia Figueiredo recebeu o patrocínio da Monroe Amortecedores na corrida das 1000 Milhas Chevrolet Absoluta, que aconteceu no dia 22 de janeiro na capital paulista. Ela disputou pela categoria Protótipos. “Bia Figueiredo é reconhecida internacionalmente como uma piloto de alta performance em todas as categorias que já disputou. Patrocinar uma mulher que inspira as novas gerações é fundamental para o desenvolvimento do automobilismo brasileiro e motivo de orgulho para a Monroe”, reforça Daniella Pascarelli, supervisora de Marketing da DRiV.



As maiores marcas de lubrificantes ao seu alcance



Temos uma novidade para as empresas de Atacado e Consumo da sua região!

A LubNorte agora é LubNord - Lubrificantes do Nordeste e, desde julho, distribui com exclusividade as maiores soluções em lubrificantes da Texaco e Ipiranga para 5 estados:

Ceará, Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte e Paraíba.



Toda a tecnologia e alta performance para carros, motos, caminhões, equipamentos agrícolas e industriais em um só lugar.



Spaal realiza palestras e visitas técnicas

A Spaal Dynamic realizou em Fortaleza, entre os dias 9 e 13 de janeiro, palestras e visitas técnicas com o objetivo de, segundo a empresa, “compartilhar conhecimento sobre seus produtos e aplicações, contribuindo para a excelência no trabalho de seus clientes”. As palestras foram ministradas nas distribuidoras Bezerra Oliveira, Nosso Estoque, Padre Cícero e Autofort por Ed Carlos, consultor técnico da Spaal.



NGK cumpre compromisso de sustentabilidade

Com as evoluções das normas do PL7 - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos, a NGK, multinacional japonesa especialista em sistemas de ignição, afirma que cumpriu seu “compromisso sustentável por meio da atualização dos produtos e realização de projetos que contribuem para uma indústria mais consciente”. O PL7, também chamado Proconve L7, estabelece limites nos níveis de emissão de gases, o que exige sistemas de injeção eletrônica, catalisadores e motores mais eficientes.

ZM apoia piloto Raphael Abbate na Copa Truck

Com a renovação do patrocínio para a temporada 2023, a ZM terá sua marca junto ao piloto Raphael Abbate, terceiro colocado da Copa Truck em 2022 e que agora está na equipe ASG Mercedes-Benz. O novo caminhão Mercedes-Benz pilotado por Abbate será equipado com motor de partida, alternador, parafusos, porcas de roda e terminais de direção ZM para a linha pesada. “Estamos muito entusiasmados de estar novamente com o Raphael Abbate para a temporada 2023. Com certeza será um ano excelente para o piloto e poderemos ver a ZM muitas vezes subindo ao pódio com ele”, declara Poliana Zimmermann, coordenadora de Marketing da ZM.



ZF Aftermarket lança bombas de direção TRW

A ZF Aftermarket lançou no mercado de reposição bombas de direção TRW com o objetivo, segundo a empresa, “de deixar ainda mais completo e atrativo o seu portfólio da linha leve”. Os produtos atendem modelos das marcas Land Rover, Hyundai, Toyota, Volkswagen, Ford, Renault, Honda, Mitsubishi, Chevrolet, Suzuki e Peugeot e podem ser aplicados em veículos fabricados de 1993 em diante.

A melhor e maior variedade de produtos na palma da sua mão

Catálogo Online AuthoMix!

Qualidade original, com a maior variedade de produtos.

- ▶ Catálogo completo
- ▶ Mais de 4.000 produtos
- ▶ Compatível com todas as marcas
- ▶ 100% de presença nacional



Acesse agora mesmo nosso catálogo digital. Aponte a Câmera de seu celular para o QR e confira.

Um mix de soluções para o seu negócio de autopeças e motopeças.

Fras-le registra mais de 90% de matéria-prima convertida em produtos

Em um trabalho que considera os princípios da economia circular e prevê uma gestão de recursos mais eficiente, a Fras-le conseguiu, ao longo dos últimos anos, um indicador igual ou superior a 90% no que se refere ao aproveitamento das matérias-primas de seus produtos. Além disso, ela obteve a reinserção de sobras de materiais como resíduos de pó dos sistemas de exaustão e sucata metálica. De acordo com a indústria, todas as suas unidades fabris contam com planos de gerenciamento de resíduos.



Wega presente no Rally Dakar

A Wega, fabricante de produtos para reparação automotiva, esteve presente na edição de 2023 do Rally Dakar, considerada uma das provas mais difíceis do mundo e que aconteceu em janeiro último na Arábia Saudita. A empresa patrocinou o piloto argentino Pato Silva, que concorreu na categoria dos veículos SSV (Side by Side Vehicle, um tipo de carro de competição compacto e extremamente leve). Em sua 13ª participação no Rally Dakar, Pato Silva correu pela equipe Puma Eenergy Rally Team e terminou a prova na 16ª posição. Os CEO do Brasil, Cristian Neto, e da Argentina, Rafael Teodoro, estiveram presentes e acompanharam o rally.

Goop é certificada com o selo GPTW

Pela terceira vez consecutiva a Goop, distribuidora da marca Takao, recebeu no início de 2023 o selo de reconhecimento na pesquisa do Great Place to Work (GPTW). A empresa foi classificada como "Excelente Lugar para se Trabalhar", após levantamento feito com cerca de 200 colaboradores. O selo fornecido pelo GPTW é fruto da avaliação das pessoas que vivenciam o ambiente de trabalho no dia a dia das empresas.



Delphi Technologies projeta lançamento de quase 400 novos itens

Depois de terminar 2022 com 448 novos códigos de produtos lançados no mercado de reposição e uma fábrica de aftermarket inaugurada, a Delphi Technologies tem expectativa de apresentar pelo menos 381 novos itens este ano. Segundo a empresa, serão novos códigos de sensores, injetores, linha diesel e o complemento de portfólio da nova linha de suspensão e direção. A meta é cobrir 80% dos modelos premium de 0 a 12 anos - "o que equivale a 7 milhões de veículos", diz a empresa.

Somos o novo Distribuidor Lubrax para o Ceará, Piauí e Maranhão.
Vem com a gente na certeza de Lubrax!



Maranhão: (98) 3196 1199

Piauí: (86) 3142 9808

Ceará: (85) 3444 5511

Conheça nossas redes:



DISTRIBUIDOR
AUTORIZADO

LUBRAX

Catálogo online Busca na Rede

Um serviço de pesquisas rápidas e precisas de peças com a possibilidade de filtrar por fabricante, modelo e ano, dentre outros parâmetros. Essa é a principal proposta do Catálogo Online Busca na Rede, empresa que trabalha com um cadastro de várias marcas do mercado e tem listas de produtos com cada uma. "Com o uso do nosso sistema, você pode aumentar a satisfação dos clientes, as vendas e a eficiência do seu negócio", prometem os responsáveis pelo catálogo. O endereço é buscanarede.com.br/site.



Após 23 anos a Bacurity renova a sua marca, a Marcape.



Com nova cara e novo posicionamento, a Marcape se atualiza em 2023, renovando os processos de produção e de inspeção de qualidade. Para marcar essa nova era, a empresa modernizou a sua comunicação, conforme as novas tendências do mercado, de modo a transparecer a tecnologia e a confiabilidade conquistadas com os seus produtos neste novo momento.

Uma Central de Testes Técnicos revolucionária e altamente tecnológica, garante a busca incansável por mitigar defeitos de fabricação, bem como baixa qualidade da matéria prima. Tal investimento dá o tom da nova Marcape, uma marca que renasce para ocupar espaço no mercado premium de auto-peças.

Estoques maiores para garantir a recompra e reduzir os valores dos produtos, também foram ações providenciadas pela empresa para 2023.

Portfólio Volda

A Volda fornece para o mercado de mecânicos profissionais as principais famílias para as linhas de suspensão e transmissão automotiva. Todas famílias são desenvolvidas para atender às necessidades de modernização de veículos antigos, bem como as demandas por produtos mais leves, resistentes e mais duráveis. Com isso, a empresa oferece uma ampla variedade de peças que permitem que os proprietários de veículos possam

atualizar a suspensão e a transmissão de seus veículos para o mais alto nível de desempenho. Para a Volda é uma grande satisfação ter um portfólio que atende mais de 80% da frota circulante. E isso só é possível porque a empresa investe constantemente em desenvolvimento profissional do seu time, no treinamento técnico junto aos parceiros e na qualidade dos seus produtos. Dessa forma pretende ampliar o atendimento por família de peças em um programa de lançamentos constantes ao longo do ano de 2023. Foram mais de 1.200 itens até o final de 2022 e para esse ano que se inicia pretendem



chegar em 1900 itens com diversos lançamentos nas seguintes famílias: junta deslizante, junta homocinética, trizeta e semieixo para linha de transmissão e axial, bieletas, pivô e terminal de direção para alinha de suspensão. Confira em <https://volda.com.br/>

WISA[®]

PEÇAS DE REPOSIÇÃO
DESEMPENHO ORIGINAL

■ Conexão do Coletor de Admissão

■ Capa de Correia Dentada

■ Cavalete da Válvula Termostática

AS PEÇAS DE REPOSIÇÃO MAIS CONFIÁVEIS DO MERCADO AUTOMOTIVO.

MAIS DE 30 ANOS DE EXPERIÊNCIA, TRADIÇÃO E TECNOLOGIA.

Nosso rigoroso compromisso com a qualidade garante total conformidade com as especificações técnicas das peças originais. **É por isso que quem compra WISA nunca troca de marca.** Somos especialistas na fabricação de antichamas, cavaletes e cotovelos de válvula termostática, tubos de arrefecimento e capas de correia dentada.

• 11 4402 2049
• 11 4402 2050

wisa.ind.br

SOREX
DISTRIBUIDORA

DISTRIBUIDOR PARA O CEARÁ

Matriz: (88) 3611-5911
Rua do Comércio, 180, Dom Expedito, Sobral - CE

Filial: (88) 3631.7600
Av. José do Patrocínio, 1141 - Itapipoca - CE

Novos tempos

Honda Civic volta ao Brasil agora importado e em versão única de motorização híbrida

Já vai longe o tempo em que, após a liberação do mercado brasileiro a veículos importados, nos anos 1990, os consumidores movimentavam uma intensa disputa entre o Toyota Corolla e o Honda Civic. Daquele período até hoje, os SUVs começaram a ganhar cada vez mais mercado, diminuindo o dos sedans, e na rivalidade entre Corolla e Civic, este últi-

mo passou a perder feio do seu concorrente mais célebre. E pelo lançamento do novo Civic, a Honda, realmente, pode ter desistido de brigar com a Toyota. Disponível em versão única com motorização híbrida e com preço sugerido de R\$ 244.900,00 (aproximadamente 50 mil reais acima do Corolla Altis Hybrid Premium), o sedan é um carro que temos dificuldade de avaliar se

tem potencial para atrair os consumidores do segmento. Como a produção nacional do Civic foi encerrada em 2021, o novo modelo, que representa a 11ª geração, é importado da Tailândia. De acordo com a Honda, essa versão inaugura no sedan a tecnologia e:HEV. O sistema usa dois motores elétricos combinados a um motor 2.0 a combustão. O motor elétrico tem 184 cv e 32,1 kgfm. Já o motor a gasolina oferece 143 cv de potência a 6.000 rpm e 19,1 kgfm de torque máximo a 4.500 rpm. Como acontece com os carros híbridos,

o sistema e:HEV tem três modos de condução: o EV Drive, 100% elétrico, o Hybrid Drive, com elétrico e a combustão, e o Engine Drive, só com o motor a combustão. Em relação aos modos de condução, há o "Normal", o "Sport", o "Eco" e o "Individual". Eles seguem, também, o padrão existente no mercado. No modo "Sport", a resposta ao acelerador será mais direta, para uma condução esportiva. Em "Eco", a atuação do acelerador privilegia a economia. No "Individual" é possível personalizar parâmetros como a resposta do acelerador

e do sistema de direção. O modo "Normal", por fim, usa o padrão do carro em "um balanceamento entre performance e eficiência", segundo a Honda.

Na versão importada e mais moderna, o modelo traz o pacote de segurança Sensing, que equipa carros da Honda. Ele é composto dos seguintes recursos:

ACC (Controle de cruzeiro adaptativo) - Auxilia o motorista a manter uma distância segura em relação ao veículo detectado à sua frente, mesmo em baixas velocidades. CMBS (Sistema de frenagem para mitigação de colisão) - Aci-





na o freio ao detectar uma possível colisão frontal. É capaz de detectar e identificar pedestres, bicicletas, motocicletas e outros veículos que estejam no mesmo sentido ou no sentido oposto.

LKAS (Sistema de assistência de permanência em faixa) - Detecta as faixas de rodagem e ajusta a direção com o objetivo de auxiliar o motorista a manter o veículo centralizado.

RDM (Sistema para mitigação de evasão de pista) - Detecta a saída da pista e ajusta a direção com o objetivo de evitar acidentes.

AHB (Ajuste automático de farol) - Comutação noturna automática de luz baixa e alta de acordo com a necessidade.

Em relação a tecnologias de comodidade, condutor e passageiro dispõem de uma central multimídia com tela de 9" com Apple CarPlay e Android Auto. O painel de instrumentos, por sua vez, também uma tela digital, com 10,2 polegadas. Outros recursos, nesse quesito, são bancos dianteiros com ajustes elétricos para motorista e passageiro e estabilizador corporal, chave com

partida remota do motor, ar condicionado dual zone, carregador sem-fio para celular e teto solar. Por sua importância, considerando o histórico no mercado brasileiro, o Civic não pode ser declarado carta fora do baralho. Além disso, ele volta só com versão híbrida, o tipo de motorização que promete ser o futuro, no País. Agora é ver se vai ter condições de conquistar uma fatia significativa do consumo, no seu segmento. 🌱



Desde 1962 levando aos nossos clientes oportunidades para firmar **grandes negócios.**

Com um portfólio **completo** e **excelência** em atendimento.

Abrace essa oportunidade e venha celebrar com a gente.

loja.rmp.com.br



Posicione a câmera do seu smartphone para acessar.

Conheça nossas redes sociais:

@rmpdistribuidora
RMP

RMP

61 ANOS



Único a manter tradição

O GTS é o topo de linha do novo Polo e remanescente de uma linha esportiva que sempre foi conhecida pelo grande torque a baixas rotações dos modelos

Depois do lançamento oficial do novo Polo, em outubro do ano passado, a Volkswagen trouxe o "topo da cadeia" do carro, que é a versão GTS. Trata-se da versão mais esportiva, completa (e cara) do hatch compacto que assumiu a tarefa de substituir o popularíssimo Gol. Gol esse que tinha, vale lembrar, uma versão GTS nos seus tempos áureos. A montadora destacou

que a linha GTS foi inaugurada no Passat, em 1983, e hoje, o Polo é o único sobrevivente com uma versão esportiva tendo essa grife como marca registrada. Uma característica tradicional da linha é o emblema GTS na grade superior, que nasceu no Passat GTS Pointer de 1983. Os saudosistas devem recordar que naquela época, quando o mercado nacional era fechado

para importações e não tínhamos máquinas lendárias como Mustang e Camaro andando nas ruas, esse emblema era um símbolo de status. O Passat GTS, com seu motor AP, era o que tínhamos por aqui como uma das referências de carro com potência e torque capazes de trazer emoção para motorista e passageiros mais afoitos. Nos detalhes esportivos do de-



@encomprinjobs

Agora a tecnologia que impulsiona as outras tecnologias de ponta, VOCÊ encontra aqui!



A DISTRIBUIDORA DO MELHOR NEGÓCIO!

Filial Mossoró - RN
(84) 3422.0166
Rua Alberto Maranhão, 771
Alto da Conceição - 59600-005

Matriz Fortaleza - CE
0800.7031258
Rua São Paulo, 1335
Centro - 60030-101

Filial Teresina - PI
(86) 3228.5572
Rua Ministro Pedro Borges, 1180
Taboleta - 64019-650

Filial Recife - PE
(81) 3128.7151
Rua José da Silva Lucena, 387
Imbiribeira - 51160-350

Filial João Pessoa - PB
(83) 3022.6006
Av. João Machado, 125
Centro - 58013-520

Filial São Luís - MA
(98) 3304.6002
Rua Nunes Freire, 09
Jd. São Cristóvão - 65055-390

etropartsdistribuidor | etroparts.com.br

sign externo, o novo Polo GTS traz aerofólio, retrovisores em preto piano e rodas de 18 polegadas pretas com acabamento diamantado - de acordo com a Volkswagen, essas rodas remetem às "Snow Flake" do clássico Passat GTS Pointer. Já no interior, a cabine tem teto e acabamentos em preto e costuras em vermelho no volante multifuncional, nos bancos esportivos inteiriços com emblema GTS e no painel revestido em couro.

Em relação a itens de conforto e tecnologia, o Polo GTS tem carregador de smartphone por indução, duas entradas USB-C (e outras duas no banco traseiro), ar condicionado digital com saída de ar para os ocupantes no banco de trás e central multimídia com tela de 10,1 polegadas. Também nesses componentes há decoração esportiva com grafismos em vermelho.

O motor do modelo é o 250 TSI, com quatro cilindros 1.4 litro e turbo. Ele tem 150 cv de potência e 25,5 kgfm de torque disponíveis a apenas 1.500 rpm - mantendo uma característica



também tradicional dos esportivos da Volkswagen, que é a resposta rápida mesmo em baixas rotações. O propulsor trabalha junto com uma transmissão automática de seis velocidades e conversor de torque que permite a simulação de um modo manual, com troca de marchas pela manopla do câmbio ou por borboletas atrás do volante. O conjunto faz de 0 a 100 km/h em 8,3

segundos e alcança 206 km por hora de velocidade máxima. Um detalhe curioso é que o Polo GTS não está no configurador do site da Volkswagen. Ele disponibiliza apenas um botão para o cliente dizer que tem interesse no carro e fazer um cadastro. Isso é provavelmente pelo preço pouco convidativo de aproximadamente 145 mil reais do modelo. A ver se ele vai ter muita procura. 🚗



VOCÊ SABIA QUE UM CARRO TEM EM MÉDIA

30.000

PEÇAS?



Sim, são até 30 mil peças para que você se desloque com tranquilidade pelas ruas e estradas!

E a Pellegrino conta com um portfólio completo com os melhores fornecedores do mercado, sempre com produtos de alta qualidade para oferecer ao seu veículo.

Então, sempre que precisar, aqui tem a peça que você pode confiar!



Faça o seu pedido em:

b2b.pellegrino.com.br

Pellegrino
Conte com nossa gente!

Carros em extinção

Alguns modelos bastante tradicionais e com bom histórico de vendas vão deixar o mercado esse ano ou correm risco de ter sua produção encerrada

Há alguns anos o mercado automotivo brasileiro vem registrando um fenômeno, por parte das montadoras, de investimento nos chamados modelos com "maior valor agregado" - leia-se "mais caros". Com isso, alternativas mais acessíveis, como sedans e hatches compactos, por exemplo, que têm preços abaixo de 100 mil reais, começam a ficar mais raros, sem novos lançamentos. E os que ainda existem entram na programação das fábricas para terem a produção encerrada. Selecionamos aqui exemplos de carros que já foram boas opções e têm histórico de vendas significativas, mas estão sob ameaça ou há quase certeza de que em breve estarão fora de linha. Geralmente os modelos saem de cena porque as montadoras pretendem colocar um SUV como substituto - hoje o sonho de quase todo brasileiro que pensa em comprar um veículo - maior e mais caro. Um dos mais emblemáticos desse cenário é o Volkswagen Gol. Depois de 42 anos sendo produzido, ele saiu de linha no

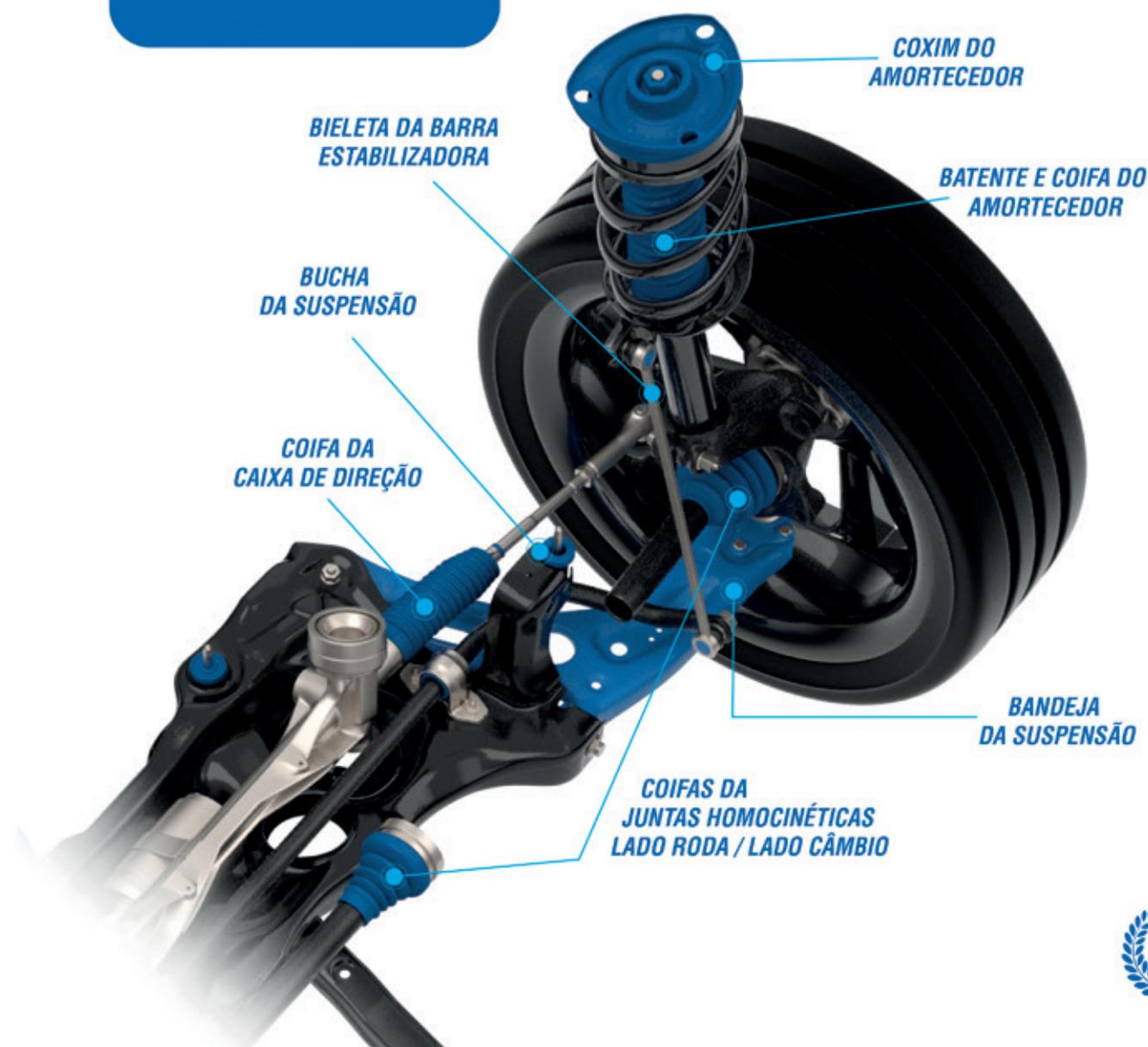
fim do ano passado e hoje está apenas nas vendas das unidades restantes da última versão, batizada pela fábrica de "Last Edition". Não haverá substituto com preço equivalente ao do Gol. Da mesma forma, o Voyage, sedan derivado do Gol, não teve o encerramento de produção oficializado pela fábrica, mas há rumores de que em breve ele seguirá no mesmo caminho. O certo é que no site da montadora, atualmente, só há uma versão disponível do sedan. E aqui está uma dica, caro leitor, para ver se um modelo está na lista dos ameaçados de extinção: é só observar se a gama dele é muito limitada. Carros nos quais a fábrica está investindo e pensa em dar continuidade, quase sempre tem duas ou mais versões. Se o que você quer comprar aparecer apenas em versão única, desconfie. Outro indicador que pode ajudar a ver o destino de um modelo é quando ele é comercializado pela fábrica em várias regiões do planeta. O Chevrolet Cruze, por exemplo, era vendido nos Estados Unidos, mas saiu da gama da montadora no mercado de lá. Por

aqui, ele segue disponível graças às unidades produzidas na Argentina. Mas se o modelo deixou de ser fabricado no mercado mais importante do mundo, será que ainda tem muito futuro por aqui? Há quem diga que não. Situação parecida vivem o Sandero e o Logan, da Renault. Na Europa, ela comercializa os modelos através da Dacia, uma marca de sua propriedade. E por lá ambos estão na sua nova geração, que não foi trazida para o Brasil. Por aqui, o Logan só tem duas versões disponíveis. E o Sandero praticamente virou uma variação de diferentes versões do Stepway, outrora o topo de linha da gama. Para quem gosta de um dos modelos ameaçados e não tem condições de encarar o preço de um SUV, recomendamos ver se ele tem um histórico de bons serviços prestados, em termos de robustez e custo de manutenção. Mesmo que saia de linha, um carro como esse ainda vale a pena por alguns anos, porque o mercado de reposição de peças lhe garante uma sobrevivência de pelo menos meia década. 🚗



Se tem Sampil, tem Qualidade.

A MAIOR LINHA DE METAL/BORRACHA DO MERCADO



0800 191404
www.sampil.com.br

SAC  Whats
(11) 97665-5715


Grupo Estevão Caputto



Respeite os limites de velocidades

Números relevantes para a economia

Deixando a pandemia para trás, a indústria de autopeças segue gerando muitos postos de trabalho e melhorando os resultados em relação ao faturamento das empresas

Um setor que ainda enfrenta os efeitos da crise de 2015-2016 na economia brasileira e as consequências da pandemia de Covid-19. Mas que também tem garantido um nível de investimentos anuais acima de R\$ 5 bilhões e números crescentes de postos de trabalho. Essas são algumas das principais conclusões possíveis analisando o relatório "Desempenho da Indústria Brasileira de Autopeças", elaborado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) e a Associação Brasileira da Indústria de Autopeças (Abipeças).

O documento traz informações do período de 2016 a 2022 e projeções para este ano. São listados parâmetros importantes para o setor como faturamento, exportações, investimentos e postos de trabalho em toda a cadeia produtiva. Em relação ao faturamento, a boa notícia é de que houve queda apenas em 2020, período em que o mundo viveu o momento mais crítico da pandemia e isso afetou duramente a indústria automotiva. A queda naquele ano, em relação a 2019, foi de 4,8%. Mas já em 2021



uma recuperação significativa foi registrada: 15,3% de crescimento e um valor total, no faturamento, de R\$ 176,1 bilhões. Em 2022, o índice foi novamente positivo (8,1%), e o montante chegou a R\$ 191 bilhões.

Em relação ao total de trabalhadores empregados na indústria de autopeças, à exceção do ano de 2016, quando houve queda de 3,4%, o setor viveu crescimento até 2020, quando, também sob o impacto da pandemia, o índice foi de -0,6%. A boa notícia é que em 2021 já houve recuperação e

os números positivos seguiram até 2022. Considerando o período 2016-2022, o total de postos de trabalho passou de 232,3 para 277,7 mil.

A expectativa para 2023 segue positiva tanto para o faturamento quanto para postos de trabalho. No primeiro indicador, a projeção é de um pequeno aumento de 0,5%, chegando a um total de 279,1 mil pessoas empregadas. Já no faturamento, o quadro é visto de forma mais otimista: é esperado crescimento de 6,1%, elevando o patamar para R\$ 202,7 bilhões. 🌟

A maior
fábrica de filtros
da América Latina
quer te levar além.

#VÁ MAIS LONGE
O FUTURO É TECFIL



Com produtos de alta performance para as linhas leve, pesada, moto e agrícola, a Tecfil é a sua melhor escolha.

Tecnologia, desempenho e durabilidade para ir sempre mais longe.

Tecfil®

Como avaliar o status dos pneus para viajar

Bom estado de conservação dos pneus, atenção com o prazo de validade e balanceamento do peso, trazem mais segurança para os motoristas e para o trânsito

Carnaval e Semana Santa chegando, muita gente pensando em pegar a estrada nos feriados e a temporada de chuvas que normalmente acontece nos primeiros meses do ano em boa parte da Região Nordeste. Essa é uma combinação que demanda cuidado com os pneus, componentes essenciais para a segurança dos veículos. O alerta é da Associação Brasileira de Avaliação da Conformidade (Abrac), que se dedica



a garantir que produtos atendam a requisitos pré-estabelecidos em padrões, normas e regulamentos técnicos. Segundo a entidade, além do estado, o motorista também deve observar que todos os pneus vendidos, novos ou reformados, possuam obrigatoriamente o Selo de Conformidade Instituto Nacional

de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Ele traz, informa a Abrac, “a garantia de que os pneus passaram por ensaios laboratoriais – como verificação da marcação, dimensional, ensaio de velocidade sob carga, entre outros – atestando que todos os requisitos de segurança e desempenho foram atendidos”.

Outro ponto importante é a verificação do prazo de validade dos pneus, normalmente estabelecido em cinco anos pelos fabricantes. “Na lateral do pneu é possível encontrar quando o pneu foi fabricado, sendo que os dois primeiros algoritmos são referentes a semana e os demais ao ano da fabricação”, diz a entidade.

“Mesmo que o veículo não seja muito utilizado, é preciso obedecer ao prazo de validade, porque a borracha pode ressecar trazendo mais risco de estouro do pneu. Também é importante se atentar às condições. Se o pneu estiver gasto, com bolhas ou ressecado é hora de trocá-lo”, explica Marcos Torres Scomparin, representante da Abrac. Ele lembra outro detalhe importante: o mesmo cuidado deve ser direcionado ao estepe



do carro. Mesmo que não tenha sido usado, esse pneu também tem prazo de validade e é preciso ver se ele tem condições de rodar com segurança, em caso de uma emergência na estrada. A verificação do balanceamento

dos pneus também deve ser realizada, segundo Scomparin, já que é necessária a distribuição igualitária do peso por todos os pneus. “Assim, evita-se desgastes prematuros e aumenta a vida útil do pneu”, conclui. 

Os manuais automotivos mais completos do Brasil

+40 mil reparadores automotivos confiam no Simplo!

SIMPLO
MANUAIS TÉCNICOS AUTOMOTIVOS



Acesse o QR Code e veja detalhes dos manuais



Pedais pra que te quero



Diminuir - ou simplesmente abolir - o uso de um carro próprio é uma opção que vale a pena? Procuramos experiências de quem fez isso. E todos apontam a escolha como vantajosa

Como mostramos na matéria "O caos entre nós" desta mesma edição de Auto Revista Ceará, os congestionamentos cotidianos no trânsito das grandes cidades fazem as pessoas perderem dias dentro de um carro, considerando todo o tempo que passam ao longo do ano apenas no deslocamento para o trabalho. E como quem está no volante não pode ler, descansar a cabeça ou dar uma parada estratégica no caminho (vaga de estacionamento também é um grande problema nos centros urbanos), isso tem

cansado alguns motoristas e até espantado quem um dia pensou em dirigir seu próprio veículo. Procuramos exemplos de pessoas que têm experiências de mobilidade diferente da que a maioria (em sua classe social e faixa de renda) adota, que é usar carro próprio na maioria dos deslocamentos. E os relatos são de alguma dificuldade, por causa da nossa infraestrutura precária de transporte, mas pouco arrependimento pela escolha. Começando pela estudante de doutorado Giselle Soares, sua decisão foi, digamos, a mais

radical: ela e o marido simplesmente nunca tiveram carro. "Fiz o processo para tirar a CNH, mas reprovei na prova de direção. Na época eu tinha 18 anos e minha prioridade era o vestibular, então a carteira de motorista ficou em segundo plano. Como morava perto da universidade, os deslocamentos a pé ou de ônibus não eram um grande problema (apesar de os ônibus serem lotados). Depois acabei desistindo da ideia de ter um carro ou uma carteira", lembra ela. O tempo foi passando e Giselle mudou para São Paulo, para



AUTOMEC

15ª FEIRA INTERNACIONAL DE AUTOPEÇAS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS

O MAIOR E MAIS ESPERADO
EVENTO DO SETOR AUTOMOTIVO
ESTÁ CHEGANDO!

VISITE-NOS NO STAND E76
25 a 29 de Abril

Local: São Paulo Expo
Endereço: Rodovia dos Imigrantes,
Km 1,5 – Água Funda

POLO
COMÉRCIO INTERNACIONAL

EURO
IT IS A MESSAGE

H3L
LAMPAS AUTOMOTIVAS

Conheça nosso catálogo
acesse em:
WWW.CLUBEEURO.COM.BR

f @ /polocomercio

ISOFLEX **HULK**



fazer o mestrado e o doutorado. Hoje vivendo na capital paulista, ela mora entre duas estações de metrô, na região central da cidade, e acha que continuar usando meios alternativos é a melhor opção. "Ter carro em São Paulo é muito caro, os congestionamentos são constantes e isso implica mais gasto de combustível e mais tempo de deslocamento. Meu marido também não tem carteira e nem cogita ter carro. E conheço outros colegas de doutorado, que mesmo com carteira de motorista, fizeram a opção de não ter um", afirma.

E para quem mora em Fortaleza, um centro urbano que não tem a mesma infraestrutura de transporte público de São Paulo, dá para usar menos o carro? Para a psicóloga Juliana Salles, a solução foi o meio termo. Mesmo tendo veículo próprio, desde 2017 ela resolveu adotar a bicicleta em parte dos trajetos. "Passei a incluir as pedaladas na minha rotina para resolver coisas no bairro em que eu morava, como ir ao banco e fazer compras no mercantil. Depois passei a morar em um bairro próximo do meu trabalho e de vários locais que frequento socialmente e busquei incluir mais a bicicleta na rotina", explica ela.

Apesar de ainda avaliar a infraestrutura para ciclistas como precária, ela diz que a experiência é positiva. "Algumas ciclofaixas estão bastante danificadas, com alguns buracos, e também sinto falta de mais árvores na cidade. A depender da rua ou avenida, quem está pedalando fica muito exposto ao sol e isso acaba sendo prejudicial", diz ela. "Mas já percebo uma diminuição nos gastos, tanto com o combustível como com o pagamento de

corridas por aplicativo". Saindo da capital cearense e indo a Porto Alegre, o exemplo do professor universitário Fabian Scholze foi o mais radical que encontramos: depois de dirigir dos 18 aos 30 anos, ele resolveu adotar de vez os meios alternativos - especialmente a bicicleta, que usa para a maior parte dos deslocamentos há 17 anos. Fabian enumera a economia com combustível e manutenção e a maior facilidade de deslocamento como algumas das principais vantagens.

"Moro numa região plana, próximo ao trabalho e aos principais serviços e mercados. Para situações específicas, uso transporte público, táxi e aplicativos. Sem dúvida, minha qualidade de vida melhorou sem o uso e a preocupação com o automóvel", garante ele. Para interlocutores, ele tem até números para embasar seus argumentos pró-bicicleta. "Logo no início, quando ainda tinha carro, usei o site 'Carro Monstro' para fazer estimativas de custo. A grosso modo, um carro custa cerca de R\$ 1.000,00 de gastos mensais. Em 17 anos, então, minha economia foi de cerca de R\$ 204 mil, sem contar os custos de aquisição e de troca de veículo".



Kit Cia.



**Baixe
Nossos
Catálogos.**



WWW.KITCIA.COM.BR



Siga nosso
Instagram

@KITCIAOFICIAL

O CAOS ENTRE NÓS

Perder mais de uma semana do ano no trânsito faz parte do cotidiano de algumas cidades brasileiras. O consolo é que o problema também aflige metrópoles de países desenvolvidos

Caro leitor, você já passou pela situação de desanimar, antes de sair de casa, só pelo fato de pensar no trânsito congestionado que vai ter de enfrentar? Bom, saiba que essa é uma triste realidade de algumas das grandes cidades brasileiras. Um levantamento realizado no ano de 2021 em 404 cidades de todo o mundo pela Tom Tom, uma empresa de serviço de navegação para veículos, mostrou que metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro e, no Nordeste, Fortaleza e Recife estão “bem posicionadas” entre as que mais deixam os motoristas presos por horas no trânsito. Em primeiríssimo lugar, considerando apenas as cidades brasileiras, está Recife. Um dos parâmetros considerados no levantamento é o número de horas perdidas por ano. Elas são calculadas com base no tempo extra de viagem que o motorista

É CARNAVAL



ZMIX RESPEITE A SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Apesar de o carnaval ser um período de muito movimento e vibrações, o mesmo não pode acontecer com nossos veículos. Com isso, lembre-se sempre de utilizar **Coxins Corteco, a marca especializada em produtos antivibração!**

Visite:

    Corteco Brasil

www.corteco.com.br

#SejaOriginalsejaFreudenberg-NOK

Assistência Técnica, Garantia

 **08000 194 111**

 11 95033.8809

a brand of
FREUDENBERG-NOK

CORTECO[®]

MAIS DE 170 ANOS DE HISTÓRIA

gasta em comparação com um período de uma hora em condições de vias com fluxo livre. Esse tempo é, então, multiplicado por 230, o número médio de dias úteis ao longo do ano. A capital pernambucana, nesse quesito, acumulou 92 horas. Na prática, para cada hora que o motorista gastaria no trânsito em boas condições, ele perdeu mais 24 minutos com engarrafamentos e lentidão. Considerando alguém que leva meia hora no deslocamento casa-trabalho (e vice-versa), são 322 horas dentro do carro, ao todo. Em dias, isso dá mais de 13. Isso mesmo, caro leitor, imagine uma pessoa perdendo 13 dias do ano só com o deslocamento necessário para trabalhar. Quase metade das férias. No mesmo ranking da Tom Tom, Fortaleza ocupa a quarta posição (São Paulo e Rio de Janeiro são o segundo e o terceiro lugar, respectivamente). Na cidade, o tempo médio perdido é 66 horas.

A posição das metrópoles nordestinas é mais impressionante porque elas estão ao lado das duas maiores capitais do Brasil. São Paulo e Rio de Janeiro têm população muito maior e frota de veículos mais numerosa. No caso da capital de Pernambuco, o Observatório do Recife (movimento da sociedade civil que reúne setores empresariais, acadêmicos e cidadãos para propor medidas que levem a um desenvolvimento sustentável da cidade) afirma que podem ser apontadas, entre as causas do problema, fatores como "infraestrutura precária, manutenção pública deficiente (poda de árvores, buracos, pavimenta-

ção de vias) e um sistema viário historicamente acanhado e cheio de pontes". Para quem não sabe, Recife é conhecida como a "Veneza brasileira", porque é cortada por braços de rios.

Já no caso de Fortaleza, ironicamente a cidade tem investido bastante em recursos como ciclovias, ciclofaixas e corredores expressos para ônibus. Segundo o Índice Folha de Mobilidade Urbana, iniciativa do jornal Folha de São Paulo na área, a capital cearense "desponta em um grupo de sete capitais brasileiras com alguma perspectiva de alcançar a mobilidade sustentável em um prazo razoável" mas, também segundo o índice, "quem visita a capital cearense ainda encontra cenas comuns às grandes cidades, especialmente nos horários de pico".

A questão a ser levantada é se um motorista em Fortaleza vai trocar o conforto do ar condicionado do carro por ciclovias, paradas de ônibus e calçadas com quase

nenhuma arborização em uma cidade com clima quente e sol durante praticamente o ano todo. Pelo que se vê diariamente nas avenidas da capital cearense, a impressão é que se boa parte dos usuários de transportes coletivos tivessem condições, também eles optariam por um transporte individual e climatizado.

Se serve de consolo, a situação das cidades brasileiras não chega a ser tão grave quanto casos crônicos registrados em outro levantamento, o The 2022 Global Traffic Scorecard. Ele é realizado pelo Inrix, ação global de análise de coleta de informações que reúne gigantes como IBM, Toyota, Ford, BMW e Microsoft, dentre outros. Nesse ranking, em megalópoles como Londres, Paris e Nova Iorque, os motoristas perderam em 2022 mais de 110 horas (lembrando que isso é fora o tempo normal de deslocamento, se não tivessem trânsito congestionado). 🌐

Os piores trânsitos

9 cidades do Brasil foram analisadas pela TomTom

	Ranking Mundial	Cidade	Tempo perdido por ano	Nível de congestionamento 2021
1	24	Recife	92 horas	40%
2	39	Rio de Janeiro	82 horas	36%
3	68	São Paulo	71 horas	31%
4	89	Fortaleza	66 horas	29%
5	90	Salvador	66 horas	29%
6	104	Belo Horizonte	64 horas	28%
7	114	Porto Alegre	62 horas	27%
8	148	Curitiba	55 horas	24%
9	339	Brasília	34 horas	15%

Novidade!

Nosso catálogo digital  **ideia2001**
catálogos inteligentes
já está disponível para download.



Consulte nossa linha de peças em:

baixecatalogo.com.br/catalogo/pysko

Kits Amortecedor • Kits Estabilizador • Kits Coifa Homocinética
Kits Coifa Caixa de Direção • Kits Câmbio • Bieleta • Coxins Hidráulicos



...e continuaremos evoluindo por você.

(11) 2423-5500
pysko@pysko.com.br
 /pysko.kits
www.PYSKO.com.br



Cada vez mais perto!

Com 42 anos de história, o Grupo Auto Norte vem expandido fortemente e hoje conta com 12 unidades espalhadas nos principais centros do nordeste e sudeste do País. Nos consolidando cada vez mais como uma das maiores empresas do setor automotivo, temos o compromisso com a satisfação dos nossos clientes e trabalhamos com foco na ampliação do nosso portfólio para oferecer produtos de alta qualidade com um atendimento excepcional.

Além da nossa equipe comercial, você pode contar com o nosso canal de vendas on line, garantindo acesso mais fácil e mais rápido para o seu negocio.

Acesse nossos sites para mais informações.

www.autonorte.com.br | www.pecabrasil.com.br



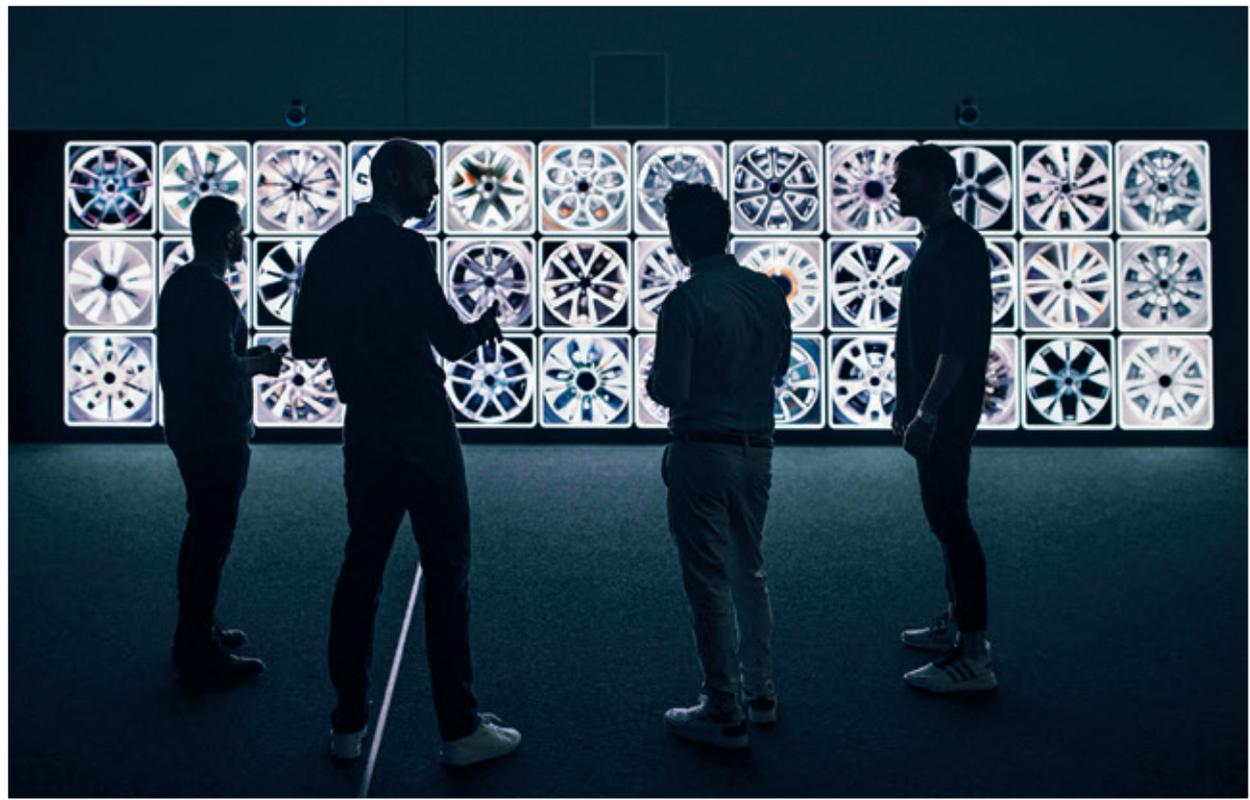
Matriz PE:
(81) 2125.2000

Rua Professor Nestor Bezerra, 266
Várzea - Recife/PE - CEP: 50950-150

Filiais:

BA: (71) 2201.3232
CE: (85) 3089.5959
RN: (84) 3343.5959
PB: (83) 3565.2222
PI: (86) 3142.2000

SE: (79) 3142.2000
AL: (82) 3512.5500
MG: (31) 3515.2500
SP: (11) 5225.0100
ES: (27) 3442.2500
MA: Em Breve!



Evolução ao longo dos anos

Existe muita tecnologia por trás das rodas dos veículos. Novos materiais e soluções estão sendo usados e testados para melhorar a performance desses importantes componentes

Basta ser redonda, que ela já resolve, certo? Se alguém ainda pensa assim sobre as rodas automotivas, é importante rever os conceitos. Tecnologias avançadas, que estão cada vez mais presentes nos automóveis e geralmente são mais associadas aos sistemas eletrônicos (multimídia, condução autônoma, motorização híbrida, etc.), também po-

dem ser encontradas bem perto do chão - mais precisamente em componentes vistos como mais simples, como as rodas. Das velhas rodas de madeira que equipavam os calhambeques, pode-se dizer que só sobrou o formato circular. Pesquisas realizadas por montadoras ao longo dos anos mostraram que esses importantes componentes têm

relação com parâmetros como aerodinâmica, desempenho, consumo de energia e segurança dos veículos. Vamos falar, a seguir, um pouco sobre os principais tipos existentes no mercado. O mais simples de todos, e que ainda equipa boa parte dos veículos brasileiros, é a roda de ferro ou aço. Dentre as suas vantagens estão a resistência

“
Já em relação às desvantagens, as rodas de ferro ou de metal podem oxidar, demandando uma nova pintura.
 ”

e o custo mais baixo. A primeira característica é fácil de entender: além de serem fortes, estruturalmente, os metais são deformáveis. Isso significa que se o carro cai em uma das muitas crateras que assolam nossas ruas e estradas, amassando a roda, é possível, em certos casos, desamassá-la com relativa facilidade e continuar usando. E se o problema for muito grande, uma nova roda de ferro vai custar menos de 400 reais - o que, em se tratando de custos de um carro no Brasil, não é nada absurdo. Já em relação às desvantagens, as rodas de ferro ou de metal podem oxidar, demandando uma nova pintura. Além disso, são esteticamente simples, o que obri-



ga os proprietários do veículo a apelarem para calotas de plástico. Essas calotas, geralmente, tentam imitar em seus desenhos as rodas de liga leve, sobre as quais vamos falar a seguir. As rodas de liga leve são feitas geralmente de uma mistura de alumínio e outro metal, resultando em um produto mais leve que o aço. Esse tipo de roda é mais resistente a deformações e permite uma grande variedade de moldes, o que o torna mais bonito que as rodas de aço revestidas com calotas de plástico. A principal desvantagem é o custo, que pode chegar a quatro vezes o de uma roda de aço. Por isso, se o proprietário do veículo cair em um buraco e danificar uma roda de liga leve, precisa torcer para que seja possível reparar o dano. Embora sejam bem mais caras que as de ferro, as rodas de liga leve são acessíveis para boa parte dos motoristas. Mas há um outro tipo, mais adequado para carros de alta performance e que tem custo proporcional ao preço desses modelos: um único exemplar da empresa Strasse Wheels, por exemplo, sai por 5.300 dólares. Trata-se da roda que combina o

alumínio com a fibra de carbono. Para se ter ideia da diferença desse tipo de produto em relação aos outros do mercado, uma roda de liga leve pesa cerca de 15% menos que uma roda de aço. Já a roda com fibra de carbono alivia em 35% o peso, em comparação com a de liga leve.

E avançando um pouco mais em relação a tecnologias de rodas, terminamos falando da UPTIS (Unique Puncture-proof Tire System, algo como sistema único de pneu à prova de perfuração), desenvolvida pela Michelin, uma das maiores fabricantes de pneus do mundo. A solução combina roda e pneu em um só componente.

Ele é formado por uma parte interna em alumínio revestida por um composto de fibras de vidro com plástico reforçado e “outros materiais sustentáveis”, segundo a empresa. Esse revestimento é vazado e formado por raios flexíveis, formando uma estrutura que substitui a função do ar no interior dos pneus convencionais. A Michelin garante que com a nova roda “os motoristas não precisarão mais se preocupar com os impactos e as condições das ruas e rodovias, porque o UPTIS elimina o risco de perda de controle do veículo e até mesmo a necessidade de parar o carro na estrada devido a furos ou rasgos nos pneus”. Além disso, ele apresentará o fim da preocupação com calibragem dos pneus.

Como é um protótipo previsto para entrar no mercado somente em 2024, não conseguimos achar uma estimativa de preço para a roda com o sistema UPTIS. Fica a curiosidade de saber se valeria a pena investir nele para se arriscar na burocracia dos caminhos do Brasil. E se ele resistiria bem por aqui. 🌀



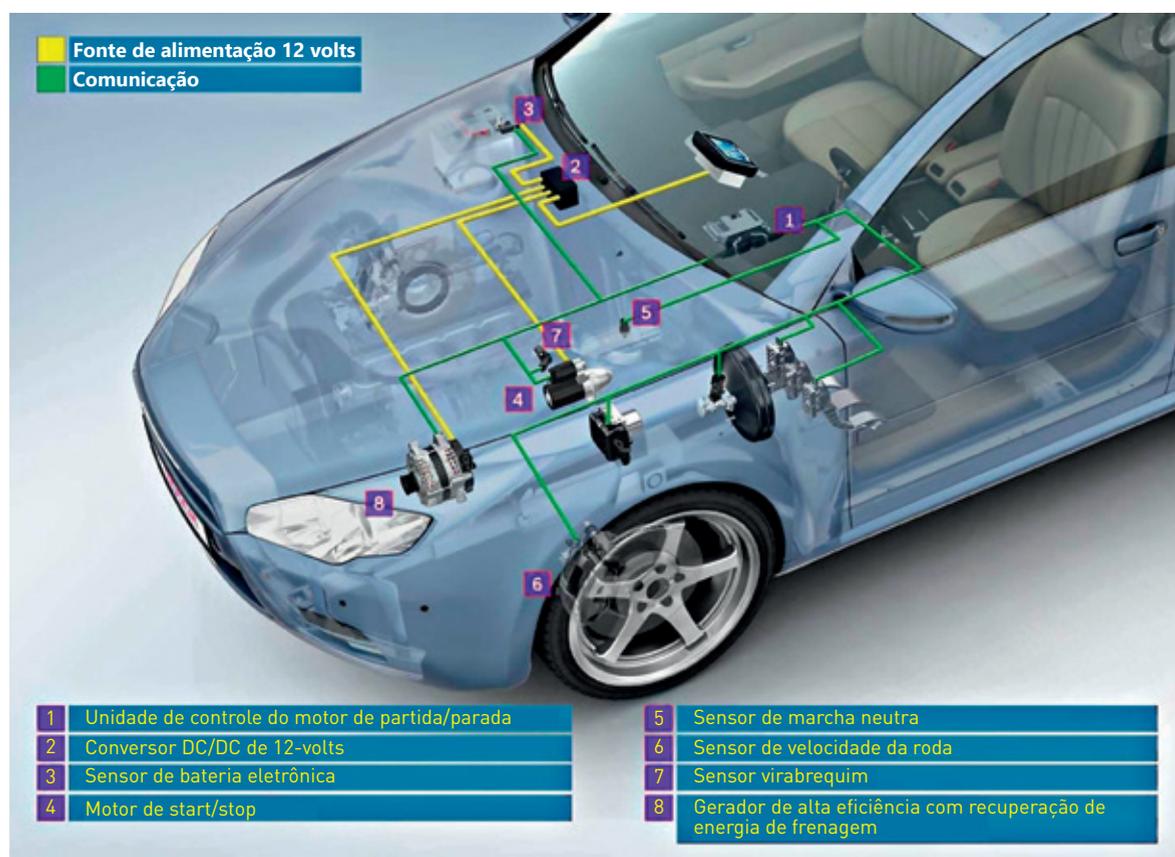
Menos combustível, menos poluição

O sistema start stop é um dos recursos que a indústria automobilística desenvolveu para melhorar a eficiência dos motores a combustão.

Se você, quando estiver parado no sinal em um dia de calor, olhar com atenção para os carros à frente do seu, vai notar uma certa distorção no ar que os cerca, como se eles estivessem se deformando. Esse fenômeno ocorre por causa da temperatura elevada que é consequência do sol e do asfalto, mas também porque os motores

a combustão, no seu funcionamento, transformam em calor parte da energia que produzem. E se der uma respirada no ar com a janela aberta, é provável que sinta um cheiro não muito agradável de fumaça de motor. Agora, imagine que todos esses carros parados no sinal, incluindo o seu, ficam desligados e só voltam a funcionar

quando a luz verde acender. O resultado dessa situação hipotética seria menos calor produzido e uma redução na quantidade de poluentes jogados no ar. Estão aí as principais vantagens do sistema conhecido como start-stop, sobre o qual vamos falar. Basicamente, esse recurso, presente em um número cada vez



POR NOVOS CAMINHOS

Seguindo as novas tendências a **MARCAPE** se renovou!

Está de cara nova, com novos processos de produção e de inspeção de qualidade.

Tudo pensado para aumentar a lucratividade e facilitar as vendas dos lojistas, levando confiabilidade aos seus clientes!

MARCAPE, a marca especialista em produtos premium da Bacurity.

MARCAPE
AUTO PARTS



0800 771 7520 | (11) 97230-8569

www.bacurity.com.br

maior de modelos, é projetado para desligar o veículo quando ele pára e se mantém com o motor em baixas rotações. Exatamente quando, nas cidades, o sinal está fechado. Com os desligamentos, o veículo pode trazer uma economia no gasto de combustível de até 20% - dependendo do tipo de tráfego existente no ambiente urbano em que este veículo circula - em relação a um modelo sem start-stop.

Apesar de ser um conceito fácil de entender, o sistema start-stop envolve uma engenharia complexa para funcionar. Começando pela bateria, que precisa ser mais robusta. Baterias para sistema start-stop podem ter um ciclo de vida que é aproximadamente o triplo do encontrado nas comuns. Por conta desses e outros fatores, as mais potentes podem chegar a ser cerca de cinco vezes mais caras que uma tradicional.

Outro componente importante no qual há diferença é o motor de arranque. Ele é mais potente, de ação mais rápida (o tempo para ligar o motor fica entre 300 e 500 milésimos de segundo) e mais robusto. E muitas vezes é alimentado por um sistema elétrico de alta tensão. Um dos desafios para o alternador no sistema start stop é, por exemplo, quando o motorista decide para o carro, achando que vai ficar assim por algum tempo, mas repentinamente o trânsito começa a andar. Nesse momento, o sensor que gerencia o motor pode estar com a "ordem" de parada, mas não houve tempo dos componentes de tração reduzirem totalmente seus movimentos. E, de repente, vem um novo comando para fazer o motor funcionar a todo vapor. Nesse caso, o arranque



precisa ter um componente que o aciona na mesma velocidade do movimento do motor. Isso acontece para proteger tanto as engrenagens do motor de arranque quanto do motor do carro. Como dissemos, uma engenharia complexa.

Os veículos elétricos não têm sistema start stop por uma razão simples: o motor só está em funcionamento quando o acelerador é acionado. Logo, com o carro parado no sinal, por exemplo, ele naturalmente se desliga. Já nos carros híbridos, o start stop funciona de forma diferente, em relação aos modelos a combustão. Ele também é acionado, por exemplo, em descidas ou frenagens, nas quais só o motor elétrico pode ser suficiente para garantir o movimento em segurança.

Além de detectar quando o carro deve ser ligado ou desligado, com base na rotação do motor, o sistema também se baseia no comportamento do motorista. Em carros com câmbio manual, se o pedal de embreagem é acionado, os sensores enviam o comando de li-

gar o veículo. Já nos modelos com câmbio automático, o comando de ligação do motor ocorre quando o motorista tira o pé do freio.

Mas a central eletrônica que controla o start stop também precisa ficar atenta a outro detalhe importante: o carro não pode ficar desligado muito tempo, sob pena de descarregar a bateria. Afinal, mesmo com o motor desligado, ela segue sendo exigida por causa de componentes como as luzes, o sistema de multimídia e a ventilação do ar condicionado. Por isso, depois de certo intervalo, se o engarrafamento continua o motor é religado.

Antes restrito a carros de segmentos premium, o sistema start stop está ficando cada vez mais acessível, para a felicidade dos consumidores. Mas quem compra um modelo assim precisa saber que os componentes envolvidos, pelos motivos que explicamos aqui, representam um custo adicional de reparação. A boa notícia é que a vida útil do motor pode aumentar, porque ele está sendo mais poupado enquanto não funciona. 🚗

Chegou em Caucaia!!!



Melhor Qualidade
Melhor Atendimento
Melhores Condições

→ **é na Javali**
→ **e Total!!!**



//// //// www.fortbras.com.br



(85) 3038-9600 | (85) 3017-7411
(85) 3387-1100



Rod. BR 222, nº 6995/7001, Bairro Parque das Nações, Cidade de Caucaia - CE





UMA EXCEÇÃO À REGRA

Nosso supercarro desta edição foge à regra: é um elétrico vindo da China! Mas no resto o U9 se assemelha aos demais, com preços e números de desempenho estratosféricos

Nesta seção de Auto Revista Ceará o mais comum é falarmos de supercarros vindos da Europa e dos Estados Unidos, duas regiões que são, tradicionalmente, as principais fontes de modelos feitos para aficionados do universo auto-

motivo. Além disso, na maioria das vezes as matérias são sobre carros com motores a combustão - cujo ronco do motor ainda tem forte apelo emocional entre os amantes de velocidade. Desta vez, no entanto, vamos subverter esse processo e falar

de um carro dos sonhos que é elétrico e, ainda por cima, chinês. Sinal dos novos tempos, nos quais a China emerge como uma potência também no mercado de veículos, o superesportivo U9 faz parte do portfólio da YangWang, divisão "premium" da BYD. A marca é um dos grandes fabricantes do país asiático e está presente até no Brasil, com modelos 100% elétricos.

Os veículos da marca YangWang, segundo a BYD, serão todos equipados com a nova plataforma de altíssima tecnologia e4. "A marca será a primeira a aplicar as tecnologias de ponta do grupo BYD e ofere-



cer segurança, desempenho e experiência aos clientes, mesmo em condições extremas de direção", disse Wang Chuanfu, presidente da BYD Global, no evento de lançamento da YangWang, que foi realizado no início de janeiro.

O nome e4 é uma referência ao funcionamento da plataforma: o veículo é movido por 4 motores, um em cada roda, que trabalham de forma individual. A principal vantagem desse sistema, em relação a outros que distribuem a força para cada pneu de acordo com a demanda (como o 4WD, que equipa muitos modelos de outras montadoras) é o tempo de resposta muito alto e a capacidade de fazer coisas não muito comuns.

Uma delas é, por exemplo, permitir ao carro fazer um giro de 360° em torno do próprio eixo, com cada pneu se movimentando em velocidades completamente distintas. Além disso, se durante um deslocamento o veículo tiver qualquer problema em um dos pneus, os outros três podem garantir a estabilidade, parando o carro em segurança e evitando derrapagens e capotamentos. No processo de frenagem, a desaceleração também pode acontecer de forma independente em cada roda, de

acordo com a necessidade.

Outro dado impressionante do U9, com o uso da plataforma e4, é a potência. Cada motor consegue desenvolver aproximadamente 300 cavalos. Somando as quatro rodas, chega-se a cerca de 1.200. Para efeito de comparação, um modelo da Fórmula 1 tem em torno de 1.000 cavalos. Esse desempenho faz com o que o veículo consiga acelerar de 0 a 100 km por hora em apenas 2 segundos. É quase a metade do tempo que leva o R8, referência mundial de esportividade da Audi.

Um atributo curioso da plataforma e4 e que está presente no U9 é a resistência à água. Os modelos com esse recurso são equipados com a tecnologia IP68 na vedação da carroceria. Para

quem não conhece, é um padrão para equipamentos eletrônicos que permite imersão de até três metros na água em segurança. Na avaliação da BYD, o recurso permite que "os veículos flutuem através do controle vetorial independente nas quatro rodas, demonstrando um potencial muito maior para a aplicação da tecnologia, em comparação com veículos convencionais".

Infelizmente, como é praxe nas montadoras, o preço - umas das informações mais importantes sobre qualquer modelo - do U9 não foi informado pela BYD. Mesmo que ele não esteja totalmente definido, já que o carro foi apresentado em janeiro e se trata de um projeto ousado, a montadora poderia ao menos dar uma estimativa. Mas claro que já há especulações, com base no que existe de concorrência no mercado. O que conseguimos encontrar em sites de fora do Brasil é que o modelo provavelmente custará algo em torno de 145 mil dólares. Isso é suficiente para que ele figure em nosso rol de carros dos sonhos. Por aqui, sem considerar impostos, margens de lucro de vendas e custos com frete, ele já chegaria por aproximadamente R\$ 750 mil. 🌀





Forme hoje o seu TIME de amanhã

Para garantir o sucesso das empresas no mercado, empresários e gestores precisam investir na formação dos colaboradores, considerando aspectos técnicos e comportamentais

Na formulação de todos os planejamentos estratégicos para o ano de 2023 em que tive a oportunidade de participar, foi unânime a preocupação com a ausência de mão de obra qualificada no segmento de reparação automotiva. Nos diagnósticos SWOT, sempre esteve presente, na primeira linha, a dificuldade de encontrar pessoas com qualificação para trabalhar. E estou falando de todas as áreas, sejam técnicas, comerciais, de logística e até administrativas. No cenário atual, posso afirmar que toda semana recebo uma ou mais ligações de empresários perguntando se tenho alguém para indicar (mecânico, chefe de oficinas, comprador, estoquista, vendedor...). Como resposta, até brinco dizendo o seguinte: "Amigo, me peça dinheiro. Eu não tenho, mas consigo alguém para atendê-lo. Mas não me peça gente, pois está muito difícil". Tenho como metodologia de trabalho dizer que o empresário precisa ouvir. Então, ao invés de dizer o que ele deseja ouvir, trago provocativamente uma questão principal, nos processos de planejamento: O que vocês, empresário e gestor, estão

fazendo hoje para garantir o seu time no futuro? Ficar apontando o problema e lamentar não resolve nada, o caminho é criar estratégias para solucionar a questão. Desafiador? Sim, mas é o único meio para garantir a sobrevivência e, principalmente, o diferencial competitivo do negócio. Quando falamos em formação de mão de obra, não podemos deixar de seguir o roteiro tradicional, que é desenvolver um programa com formação técnica e comportamental e imprimir um ritmo constante na catequese da equipe. As questões comportamentais estão relacionadas aos valores das empresas, percebendo que o profissional tem um perfil colaborativo em relação ao clima organizacional. Quanto à qualificação técnica, hoje podemos contar com dois formatos de treinamentos: os tradicionais presenciais, que devem ser observados pelas ofertas de cada região, e os treinamentos virtuais, disponíveis em várias plataformas de ensino. Importante ressaltar, na formação técnica, a necessidade de um acompanhamento do colaborador quanto à aplicabilidade do conteúdo em sua rotina prática da empresa. É neste mo-

mento que entra em ação o papel do líder de cada setor.

Na formação de mecânicos, algumas oficinas vêm adotando o modelo de formação de equipes de trabalho, onde um mecânico profissional passa a contar com o apoio de um mecânico auxiliar. A parceria da equipe tanto contribui no processo de qualificação quanto no ganho da produtividade para a empresa e os profissionais. Este modelo de equipe necessita, em sua composição, de um mecânico profissional bem qualificado tecnicamente mas que também tenha um perfil de liderança para contribuir com a formação do mecânico auxiliar. Lembro que este é um processo onde todos passam a ganhar. Importante, também, em toda esta reflexão, é que o problema nunca pode ser entendido como maior que a capacidade de desenvolver estratégias de solução.

A prioridade total para 2023, portanto, deve ser a formação de um time de competência. Este papel é da empresa e também dos seus líderes.

Faça sua parte

Sucesso. 🌱



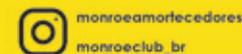
Hoje a nossa mensagem é de agradecimento!

Em todo esse tempo de história da Monroe Amortecedores, nos empenhamos para te proporcionar as maiores inovações em amortecedores e componentes de suspensão contando com toda tecnologia e qualidade que você merece e é graças a pessoas especiais como você que isso tem se concretizado.

E depois de um ano de tanto trabalho e dedicação, agora é o momento das celebrações!

MONROE
AMORTECEDORES

MONROE
AXIOS



Faça parte do Clube de Vantagens



monroeclub.com.br/contato



A PRIMEIRA
PARA O MUNDO
PARA VOCÊ

Compre Monroe Amortecedores na loja oficial do





Nonô Figueiredo
Ex-piloto, consultor de automobilismo esportivo e fundador da equipe Cobra Racing Team

Olá amigos e amigas,

Nessa primeira coluna de 2023, quero falar sobre o que podemos esperar do automobilismo brasileiro e sul-americano para essa temporada.



Começando pela Formula 1, temos no piloto Felipe Drugovich, atual campeão da Formula 2 uma esperança para os próximos anos. Felipe passou pelas principais categorias de base da Europa com sucesso, chega na Formula 1 como piloto de testes da equipe Aston Martin, não é como ele gostaria, mas será uma oportunidade de estar próximo e aprender para quando chegar o momento mostrar sua capacidade. Um bom exemplo disso é o holandês Nyck de Vries, o piloto reserva da Mercedes aproveitou uma oportunidade na equipe Williams na etapa de Monza quando o piloto titular Mark Albon teve uma apendicite e levou um carro totalmente desacreditado a zona de pontuação, logo na sequência foi contratado como piloto titular pela equipe Alpha Tauri. No Brasil, teremos diversos campeonatos acontecendo, Stock Car, TCR South America, Copa Truck, Porsche Cup, Endurance Brasil entre alguns outros. Começando pela Stock Car acredito que poderemos ver em 2023 um campeão di-

ferente dos últimos anos, uma nova geração de pilotos jovens vem despontando, entre eles Bruno Baptista de 24 anos um dos destaques nas três últimas temporadas. Serão 12 etapas nos principais autódromos do Brasil. Ainda dentro das categorias profissionais, teremos a 3ª temporada da TCR South America, a maior categoria de carros de turismo do mundo com mais de 40 campeonatos ao redor do planeta se firma como uma das melhores opções para pilotos que almejam uma categoria com prestígio internacional de carros de turismo. Nos dois primeiros anos tivemos um campeão espanhol e um argentino, quem sabe em 2023 poderemos ver um brasileiro no lugar mais alto. Minha equipe a Cobra Racing Team estará presente mais uma vez na TCR South America, mais detalhes dividirei com vocês na próxima coluna. A TCR South America passará novamente por três países, Brasil com quatro etapas, Argentina com mais quatro e Uruguai com duas. Calendário TCR South America

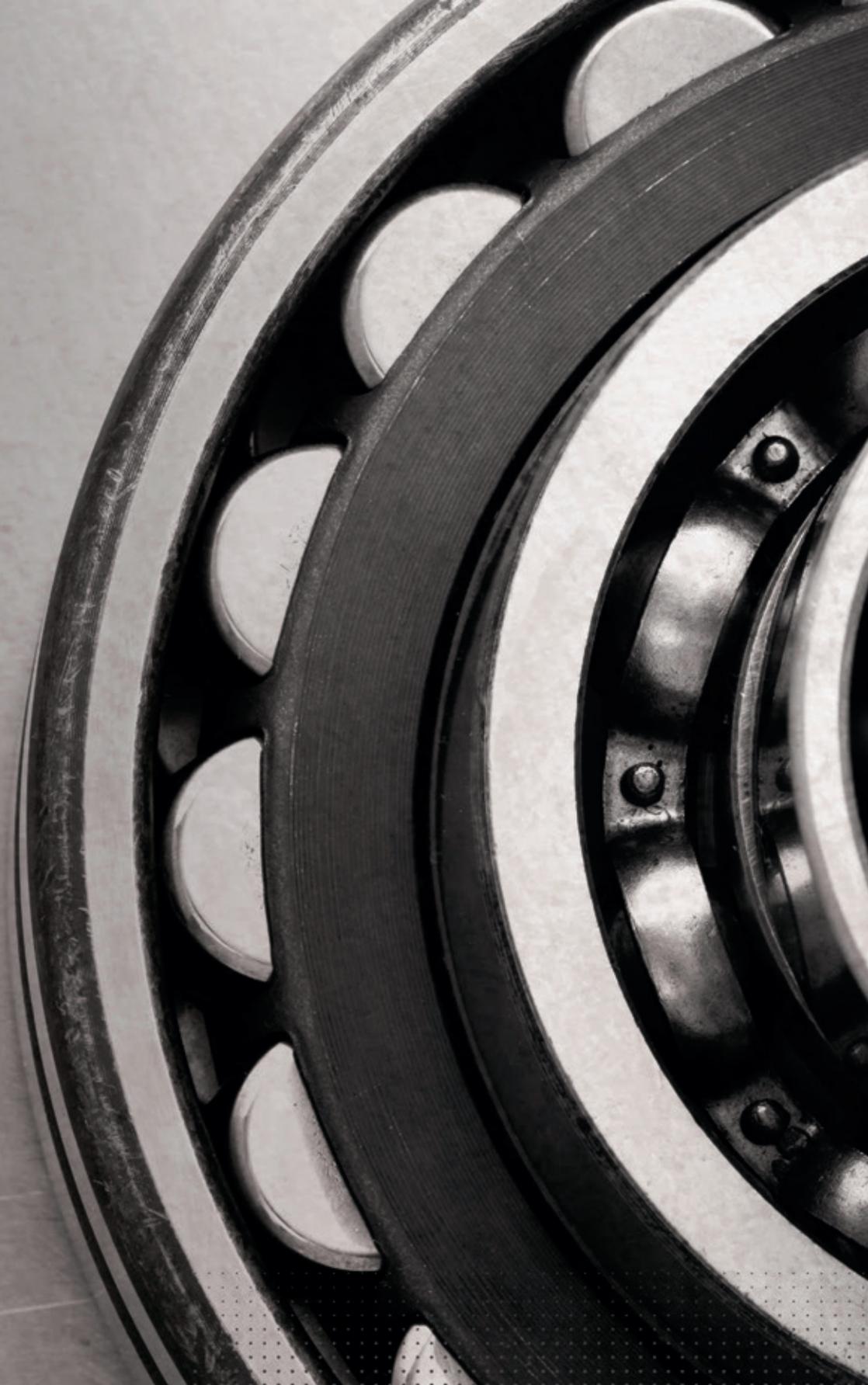




PENSOU EM ROLAMENTOS, PENSOU EM COBRA.



A cada dia mais, **o seu principal distribuidor.**



Nº1 em rolamentos



Retira em **15 minutos**



Amplo portfólio



Garantia expressa



Atendimento especializado



Acesse nossos principais canais de serviços através do QR Code



PROCURE A FILIAL COBRA MAIS PRÓXIMA E CONHEÇA OS NOSSOS SERVIÇOS.



www.cobrarolamentos.com.br
sac@cobrarolamentos.com.br
0800 016 3333 | @cobrarolamentos



O Tesla dos anos 1900

Conheça um carro elétrico que disputou o mercado em pé de igualdade, embora durante um curto período de tempo do século passado, com modelos a combustão

Quando se fala em carros pioneiros que revolucionaram a indústria automobilística, é fácil lembrar do Ford T. O modelo, no início do século passado, foi um dos que contribuíram para a consolidação da linha de montagem, recurso que permitiu a produção em massa de veículos e, conseqüentemente, a sua popularização. Mas é preciso ressaltar que, por pouco, o brilho do Ford T não foi ofuscado pelo clássico sobre o qual vamos falar nesta matéria. Trata-se do Columbia Victoria Phaeton.

Equipado um motor elétrico, o Victoria Phaeton era comercializado em uma época na qual os veículos a gasolina não eram unanimidade na indústria e entre os consumidores. Na verdade, havia três opções sendo tentadas em um mercado ainda incipiente: veículos elétricos, a combustão e a vapor. E os elétricos apresentavam algumas vantagens. Uma delas era que em tempos de inexistência do motor de arranque, os carros a gasolina precisavam ser ligados com uma manivela, em um processo trabalhoso e que exigia força física. Além disso, eles eram barulhentos e emitiam fumaça.



Já os elétricos eram silenciosos, pouco poluentes e não precisavam de manivela ou qualquer dispositivo mecânico para serem ligados. Enxergando nisso uma oportunidade, o empresário Albert Pope resolveu investir em uma fábrica especializada apenas em modelos desse tipo. Nascia, então, a Columbia Electric Vehicle Company.

Em uma versão de 1908, o Victoria Phaeton tinha motor elétrico de 48 volts, alcançava até 24 km

por hora e tinha capacidade para duas pessoas. O termo "phaeton", vale ressaltar, define veículos sem uma cobertura fixa na carroceria. Como o design dos automóveis, no começo do século passado, ainda era fortemente influenciado pelas carruagens, que os antecederam, a aparência do modelo da Columbia era exatamente essa: algo como uma carruagem com motor elétrico e capota dobrável que podia deixar os ocupantes andando ao ar livre.



A "moral" dos carros elétricos da Columbia era tanta, na época, que a empresa chegou a licenciar uma fábrica na Inglaterra para produzir veículos com sua plataforma. E um deles foi usado pela esposa do rei Eduardo VII, Alexandra. O nome da empresa britânica denota a relação estreita que existia entre os automóveis e as carruagens: City and Subur-

ban Electric Carriage Company. O Victoria Phaeton fazia parte de um conjunto de modelos elétricos desenvolvidos pela Columbia e o portfólio da empresa incluía até um ônibus. Ela chegou a comercializar milhares de unidades dos seus carros nos Estados Unidos, um feito notável para uma época em que automóveis não faziam parte do cotidiano de mobilidade da grande maioria da população, nem no mercado norte-americano nem no mundo.



Como se pode ver pelas fotos, o Victoria Phaeton era um modelo bonito e sofisticado. Seu apelo, considerando o silêncio e a facilidade de manutenção (em comparação com os ruidosos e ineficientes motores a combustão do início do século passado) poderia parecer, realmente, irresistível. O problema, no entanto, é que a gasolina tinha um preço que deixava o sistema a combustão mais acessível que o elétrico. Além disso, se a bateria, hoje, ainda é um desafio para a indústria automobilística, imagine, caro leitor, há mais de cem anos. Tudo isso, obviamente, começou a pesar contra os modelos da Columbia. E o que poderia ser um Tesla dos anos 1900 acabou tendo vida curta. Já no começo dos anos 1910, os elétricos sucumbiam ao sistema a combustão, que reinaria solene por mais de um século.

O melhor da COBREQ
VOCÊ ENCONTRA NA FRANAP

Linha Leve

Linha Comercial Leve

COBREQ®

FRANAP®
REPRESENTAÇÕES

DESAFIOS SEM LIMITES

Na edição deste ano, o Rally Dakar, uma das provas de velocidade mais difíceis do mundo, fez os pilotos enfrentarem os áridos desertos da Arábia Saudita

Do Mar Vermelho às areias do Golfo Pérsico. O Rally Dakar, um dos mais tradicionais e perigosos do mundo, teve trajeto novo na edição de 2023. Mas ele remete um pouco ao roteiro original, que começava em Paris, capital da França, e atravessava desertos do norte da África rumo à cidade de Dakar, no Senegal (o nome da prova, inclusive, veio daí). Guardadas as

proporções, podemos dizer que o deserto percorrido na competição deste ano até que não fica muito longe do original: está no território da Arábia Saudita, em região vizinha ao norte africano. E se dificuldade é uma das marcas registradas do rali, vale ressaltar que o trajeto de quase 5 mil km do Dakar incluiu três dias no deserto Rub' al-Khali, uma área conhecida como Quadrante

Vazio. Trata-se de um local com dunas de até 250 metros de altura, temperaturas chegando a 50 graus centígrados e que registra casos fúnebres como a morte de casal em 2014, que sofreu um acidente de carro quando passava pela região e não resistiu à desidratação severa enquanto esperava socorro. Para se ter ideia do nível do Dakar, a prova, que começou no



dia 31 de dezembro de 2022 e terminou em 15 de janeiro deste ano, teve quase 5 mil km do roteiro com os trechos chamados de "especiais", onde os pilotos disputam quem consegue andar mais rápido de um ponto a outro. Logo, as velocidades são alucinantes - e isso no meio da areia, sem conseguir enxergar direito os possíveis obstáculos e irregularidades do solo que podem ser encontrados à frente. Cada especial dessa, segundo os organizadores, tinha cerca de 450 km, em média.

De um total de 355 veículos que começaram a competição, 235 conseguiram chegar ao final: 80 motos (de 121, no início), 10 quadriciclos (de 18 que largaram), 46 carros das categorias T1 e T2, que são dois tipos de carros (de 67, no total), 38 modelos T3 e T4, que reúnem a categoria de protótipos leves (de um total de 47), 39 SSVs - estes últimos, veículos compactos com uma carroceria em formato de gaiola - (de um total de 45) e 22 caminhões (nesse caso, todos completaram a prova). Houve ainda a participação de 88 tripulações da terceira edição do Dakar Classic, competição com modelos que remetem às primeiras edições do Rally Dakar. Desses, 80 conseguiram ir até o



bustíveis. Para 2024, a expectativa é de que haja um “boom” de carros elétricos na disputa. Dentre os resultados, segundo os organizadores, houve vários exemplos de conquistas importantes para os pilotos. Na categoria dos carros, Nasser Al Attiyah, do Catar, “conseguiu vencer pela maior margem vista na corrida de carros em 20 anos”. Ele liderou o Dakar durante todos os últimos 13 dias da competição e venceu o segundo colocado, o francês Sébastien Loeb, por uma diferença de 80 minutos.

vitória mais estreita de todos os tempos no Dakar”, segundo o comunicado oficial da prova. Na categoria dos SSVs, outro marco interessante. O vencedor foi o participante mais jovem do Dakar, o polonês Eryk Goczal, de apenas 18 anos. Ele conseguiu o feito na última etapa e pôde acrescentar uma emoção extra: seu pai, Marek Goczal, esteve no pódio, em terceiro lugar. 🏆



fim da disputa. Como a cobrança é grande em qualquer prova automobilística que demanda muitos recursos e, consequentemente, é considerada como algo não muito adequado para o meio ambiente do planeta, o Dakar tem tentado implantar melhorias. A prova deste ano teve, pela primeira vez, carros movidos a hidrogênio. Além disso, todos os outros equipados com motores convencionais foram abastecidos com biocom-

“Mas Loeb também acrescentou seu nome ao livro dos records do Dakar com uma sequência de seis vitórias consecutivas em etapas (sete no total)”, afirmam os responsáveis pelo rali. Nas motos, também teve muita emoção no resultado. O estrepante argentino Kevin Benavides assumiu a liderança no último dia, passando o australiano Toby Price com uma vantagem de apenas 43 segundos, “a margem de

Distribuidora de Autopeças
»Disape

A qualquer hora.
De onde estiver.
Mais de 25.000 itens
em um click de
distância.



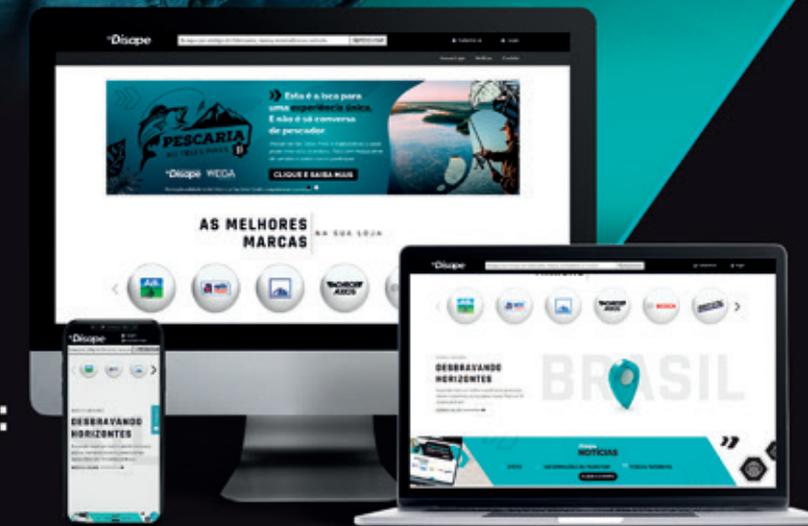
Acesse já:
loja.disape.com.br



Posicione a câmera do seu smartphone para acessar.

Conheça nossas redes sociais:

@disapedistribuidora
Disape Autopeças



Nomad^{MR}



Reduz a sujeira e também os gastos com limpeza.

O tapete que barra, remove e esconde mais sujeira que os outros.



UMA EXCELENTE AÇÃO DE MARKETING AOS SEUS PÉS

Tapetes personalizados com o logo da sua empresa.
Originalidade já nas boas vindas!



POTENCIAL LTDA
(85) 9.8870.0222

3M

www.distribuidorapotencial.com.br

CADERNO ESPECIAL

AUTO NEWS

ssa-ce.com.br

SSA.Ceara

@ssa_ce

**2023 NO SSA:
grandes eventos
para fortalecer
o segmento
automotivo
vêm aí.**

*Confira a
programação!*

EXPEDIENTE

Presidente: Ranieri Leitão | Executiva SSA: Sílvia Cavalcante | Marketing: Sarah Araújo
Projeto Gráfico e Diagramação: GO! Branding + Design.

Este material é um projeto gráfico e editorial de inteira responsabilidade do setor de Comunicação e Marketing do Sistema Sincopéças Assopeças Assomotos.
Para mais informações, sugestões ou críticas, entre em contato conosco: (85) 3206 6191 | comunicacao@ssa-ce.com.br

INOVAÇÃO, DISRUPÇÃO, PESSOAS E GERAÇÃO DE NEGÓCIOS

Estes e outros temas serão abordados nos grandes eventos promovidos e organizados pelo SSA-CE em 2023.

CONFIRA O CALENDÁRIO PREVISTO:



ACOMPANHE AS NOVIDADES DOS EVENTOS NO PORTAL DO SSA.

ACESSE PELO QR CODE



O SSA acredita que o debate sobre as novidades do setor, seus desafios e tendências, somado à educação corporativa, é essencial para fazer o mercado crescer como um todo. Por isso, a agenda de eventos do ano de 2023 está focada na transformação do segmento, que está sempre em processo

de mudança. As empreitadas são focadas na inovação, disrupção de velhos padrões e uma grande conexão de ideias para os mais diversos públicos. Há eventos maiores, para a grande massa, assim como nichos específicos são contemplados, como o off road, que conta com um grande número de fãs.



Investimos em eventos com foco em trazer o que há de novidade para o segmento, para que cada participante aplique na sua rotina e nos seus negócios!

Ranieri Leitão
presidente do SSA.



O SSA DIGITAL CONTA COM UM ACERVO SOBRE VENDAS, GESTÃO, FINANÇAS, MARKETING E MUITO MAIS.

Acesse nosso site e confira tudo gratuitamente: ssa-ce.com.br



O **SSA EAD** é perfeito para você, colaborador do setor automotivo, que não tem muito tempo para realizar cursos presenciais.

Todos os nossos módulos são gratuitos: é possível assistir onde e como quiser.

E a melhor parte? Todos com certificado!



A **UGC ONLINE** é uma iniciativa do SSA Escola de Negócios e é focada nos gestores do setor corporativo.

Acesse agora e confira os 5 novos cursos ministrados por experts convidados para que você estude e aprenda de onde estiver, como quiser.



A nova temporada do **SSA CAST** está imperdível! São 7 novos episódios em que o nosso presidente Ranieri Leitão bate um papo com convidados especiais sobre temas como Gestão, Políticas, Mundo Off-road, Mercado GNV e Marketing Digital.

Outra novidade é que agora, além de versão em áudio no Spotify, os episódios também podem ser assistidos no Youtube.



Os novos temas do **SSA BOOKSTORE** estão imperdíveis!

Conteúdos de qualidade criados por consultores de renome no segmento, tudo de forma gratuita para você.



Associado SSA, além de inúmeros benefícios, conta com uma ferramenta incrível: as **PÁGINAS AMARELAS**.

Um meio de divulgar os seus principais produtos e serviços de forma gratuita!



Está à procura de novos talentos? Cadastre suas vagas no **BALCÃO DE TALENTOS**. O SSA realiza curadorias e entrevistas para conectar a sua empresa aos melhores candidatos.

ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



Os **TUTORIAIS SSA** trazem muito conhecimento para que você aprenda, passo a passo, a desvendar alguns dos segredos do mundo automotivo!



Superar metas e alavancar vendas são grandes desafios do mercado. Por esta razão, o SSA-CE lançará, em breve, a **ESCOLA DE VENDAS**. Trata-se de um projeto que trará conhecimento e técnicas elaboradas por especialistas renomados no setor. Aguarde!

Para mais informações sobre as soluções de inovação, cursos, capacitações e benefícios oferecidos pelo SSA/CE, acesse o site www.ssa-ce.com.br ou entre em contato pelos telefones (85) 3206-6191 e (85) 98891 5533.

Visite também as nossas redes sociais:

-  @SSA-Ceara
-  @ssa_ce
-  @ssa_ce

ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



ACESSE AGORA! USANDO O QR CODE



SSA EDUCAÇÃO

Uma das missões mais importantes do SSA é melhorar a gestão das empresas do setor automotivo e, para isso, a capacitação permanente dos colaboradores é fundamental. Por isso, a Escola de Negócios do SSA oferta:

PALESTRAS

CURSOS E
MENTORIAS

WORKSHOPS

SEMINÁRIOS

CONSULTORIAS
GERENCIAIS



Inovação e Educação
com foco no seu
sucesso!



Andrea Câmara
Administradora de empresas, Gerente
Comercial da Eletroparts Distribuidora.
andreaccamara@gmail.com

É para usar, mas de forma adequada

Quando o Whatsapp deixa de ser o mocinho e vira o vilão para a televenda, prejudicando o relacionamento dos consultores com os clientes da empresa

Um aplicativo gratuito com mais de 2 bilhões de usuários em todo o mundo, sendo 147 milhões no Brasil, disponível em 60 idiomas e consagrado como o mais popular do planeta. Além disso, que oferece possibilidade de criação de listas de transmissão e grupos, comunicação via mensagens de texto, voz e vídeo e envio de arquivos em vários formatos... Tudo instantâneo e com custo zero. Sem dúvida, com todos esses recursos não demorou para o WhatsApp cair no gosto dos televendedores, tornando-se uma excelente ferramenta de vendas por ser versátil e dinâmica.

É fato que essa tecnologia digital revolucionou a área de televendas promovendo novas formas de relações e, conseqüentemente, novos comportamentos. Um televendedor de alta performance usa o WhatsApp como ferramenta acessória para impulsionar a sua negociação, enviando para seus clientes promoções, lançamentos, catálogos, campanhas,

informes, etc. Mas ele sabe que o grande diferencial é o diálogo por telefone, pois é o que estabelece uma relação de proximidade e faz com que o cliente se sinta mais confiante e propenso a fechar o negócio. É através do diálogo que o televendedor cria um relacionamento com o cliente e capta informações sobre suas necessidades e seu negócio.

O WhatsApp agilizou o envio de documentos, por vezes individual ou em massa, possibilitando ao cliente visualizar o que o televendedor está ofertando. Mas tudo o que é novo traz um lado "bom" e um lado "ruim". É preciso ter muita sensibilidade para não deixar uma excelente ferramenta acessória de vendas ultrapassar a tênue linha entre o útil e o prejudicial, tornando-se vilão ao invés de mocinho.

Tenho observado e me preocupado com as salas de televendas cada vez mais silenciosas. Isso porque o diálogo ativo do telefone vem sendo substituído por men-

sagens passivas via WhatsApp. A crença limitante de que o cliente está sempre ocupado contribui para que o televendedor se acomode a esse comportamento prejudicial. É uma desculpa que satisfaz seu subconsciente, fazendo com que se sinta confortável e acomodado.

Vender pelo WhatsApp não é priorizar promoções, campanhas para clientes em potencial e deixar o relacionamento de lado. Além disso, usá-lo como canal para impactar mais pessoas com excesso de propagandas pode gerar uma experiência muito negativa com o cliente que, ao identificar o recebimento como spam ignora ou bloqueia o emitente. E dessa forma o WhatsApp vai se tornando protagonista, o telefone coadjuvante e o relacionamento saindo de cena.

Reativar a sala de televendas, conscientizando os profissionais para o uso correto e saudável do WhatsApp, é um desafio para os gestores de equipe, pois venda é vida. 📞

ACESSE OS
CONTEÚDOS
DISPONÍVEIS
PELO QR CODE
ABAIXO.





COLHENDO FRUTOS

Transformar crises em oportunidades. Esse conceito, que é um clássico da área de gestão, costuma nortear o setor de autopeças do Ceará e é levado ao Brasil inteiro por Ranieri Leitão, que preside o Sistema Sincopeças Assopeças Assomotos (SSA) no Estado e que também é líder do Sincopeças Brasil. De forma pragmática e sempre focado em resultados, ele enfrentou o momento difícil vivido pela pandemia de Covid-19 com muitas ideias. A

presença das pessoas em casa, por causa do isolamento social, por exemplo, foi a chance para o Sistema SSA levar capacitações online, principalmente para profissionalizar mais a administração das empresas. Nesta entrevista cedida à Auto Revista Ceará, Ranieri fala dos resultados positivos obtidos no ano passado, como o sucesso da primeira edição presencial da Autop após a pandemia. Destaca, também, suas políticas de

capacitação, principalmente por meio do convênio com o Sebrae, um dos principais parceiros do Sistema SSA. Além disso, o presidente fala, sempre com muito otimismo, das metas para 2023 e dos desafios a serem enfrentados pelo setor. Acompanhe:

Auto Revista Ceará - Com a sequência de crises que o Brasil vive (polarização na política, mudanças no mercado, desafios com inflação e retração de

consumo, dentre outros, como o setor de autopeças se mantém firme e avançando?

Ranieri Leitão - É preciso ressaltar que, mesmo com as dificuldades e desafios, conseguimos manter as vendas em crescimento e nos fortalecendo. Creio que o segredo é buscar oportunidades. Durante a pandemia de Covid-19, por exemplo, para fazer frente à diminuição de nossas ações presenciais, investimos nas atividades virtuais e em vários convênios. Com o Sebrae, por exemplo, conseguimos parcerias com vários consultores para aproveitar a oportunidade e oferecer cursos de gestão. Temos uma postura de transformar a crise em oportunidade. Foram mais de 40 ações virtuais durante a pandemia, um impacto muito positivo para o setor. Outra iniciativa importante foi obter do Governo do Estado a inclusão do setor de autopeças e reparação entre os essenciais, que não poderiam fechar as portas. Conseguimos mostrar a importância do setor para garantir, por exemplo, o funcionamento de ambulâncias e outros veículos de emergência. Conseguimos passar para boa parte do país a nossa iniciativa, mostrando a forma como tínhamos agido para que também eles pudessem repercutir e fazer a mesma coisa nos seus estados.

Auto Revista Ceará - Falando agora sobre 2022, qual é a sua avaliação do ano?

Ranieri Leitão - Começamos o ano bastante fortalecidos. Uma das principais ações que tivemos foi a Autop Duas Rodas, realizada

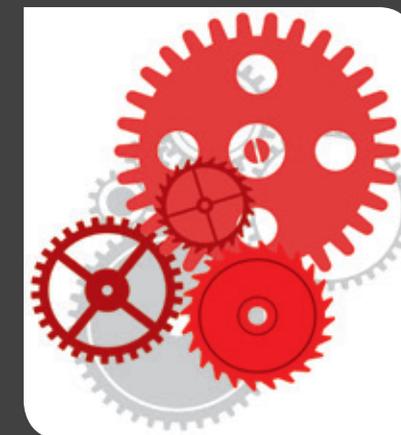
em Quixadá-CE. O evento foi um divisor de águas para a região do Sertão Central, que teve 23 cidades abrangidas, com visitas a oficinas de polos importantes como Quixeramobim, Morada Nova e Russas, além da própria cidade de Quixadá. Outra iniciativa importante foi um conjunto de consultorias com cursos e palestras técnicas na área de gestão, através de uma parceria com o Sebrae, que capacitou quase 700 empreendedores. Também fizemos muitos trabalhos em parceria com as fábricas.

Auto Revista Ceará - Já que falamos da Autop Duas Rodas, o setor de motopeças, hoje, está no mesmo nível de profissionalização alcançado pelo de autopeças?

Ranieri Leitão - Diria que ele não está ainda no mesmo nível do setor de autopeças, porém está avançando a passos largos nesse propósito, até porque o Sistema SSA tem empreendido muitos esforços para contribuir com a formação da gestão das empresas. Claro que há alguns distribuidores e varejistas que já estão bem à frente, alcançando um patamar de excelência. Esse é o nosso desafio: promover as mudanças necessárias como forma de fortalecer o setor. A Autop Duas Rodas foi um evento focado especialmente em negócios, relacionamentos e capacitação profissional.

Auto Revista Ceará - Que resultado é possível perceber com essas capacitações dos profissionais do setor?

Ranieri Leitão - A mudança mais imediata é a segurança que o



profissional desenvolve e passa a entregar o seu serviço com a qualidade exigida pelas novas tecnologias automotivas.

Auto Revista Ceará - Sobre as demais ações de 2022, quais também merecem destaque?

Ranieri Leitão - A Autop, que era um evento nacional e passou a ser internacional. A presença de 231 expositores foi um marco! Tivemos fábricas da Turquia, na área de linha pesada, e da Itália, com produtos para injeção de veículos a diesel. É importante destacar o pós-feira, pois, além de negócios, o evento é uma oportunidade de estreitar relacionamentos. Quem foi expositor já está fazendo a reserva para a edição de 2024 e estamos recebendo demandas de novas empresas. Outra novidade que teremos, atendendo à demanda de uma pesquisa que fizemos sobre o evento, é a presença mais forte do setor de motopeças.

Auto Revista Ceará - Na última Autop, foi lançada a Carta de Fortaleza. Pode nos falar mais sobre essa iniciativa?

Ranieri Leitão - A Carta de Fortaleza foi uma ação muito importante. Há muitos anos que temos interesse em unirmos o setor em nível nacional, ou seja, todas as entidades que o representam, para falar a mesma linguagem e buscar objetivos comuns. Aproveitando a Autop, conseguimos unir o Sincopças Brasil, Sindirepa Nacional, Sicap/Andap e o Conarem. Da Carta de Fortaleza, surgiu a entidade chamada Aliança do Aftermarket Automotivo do Brasil. Um dos seus propósitos é encontrar uma forma onde o consumidor tenha o direito de reparar seu veículo aonde desejar, que chamamos de right to repair. O que acontece hoje? As montadoras detêm as informações eletrônicas sobre os veículos, impossibilitando que o setor de reparação independente possa atender seus clientes. A Aliança do Aftermarket já se uniu a várias entidades mundiais, com o objetivo de encontrar soluções para esse impasse.

Outro propósito nosso é combater a pirataria e a falsificação de mercadorias. O objetivo é mostrar à sociedade a importância de trabalhar com empresas confiáveis. Quando um dono de oficina, por exemplo, permite que o cliente use um produto falsificado, ele está contribuindo para prejudicar a imagem de todo o setor. É preciso, também, investir na informação para identificar tais falsificações.

Auto Revista Ceará - Sobre as vendas online: como está o quadro atualmente para o setor?

Ranieri Leitão - É outro grande desafio para o setor. Estamos

tentando conscientizar os empresários de que é preciso avançar, principalmente para não perder negócios para outros concorrentes nos quais o e-commerce está mais evoluído. Um exemplo é o Mercado Livre, hoje uma potência na comercialização de autopeças. O carro-chefe do Mercado Livre, atualmente, é a área automotiva. Desde 2021, o sistema SSA tem realizado ações de conscientização sobre esse cenário. Hoje, o percentual de comércio de autopeças online no Ceará, infelizmente, ainda é irrisório. As pessoas encontram dificuldade para entender o processo. Criar um marketplace não é simples. É preciso, primeiro, entrar em um grande marketplace já consolidado, para conhecer o funcionamento, adquirir experiência e, só depois, dar um passo adiante e criar o seu próprio.

Auto Revista Ceará - Gostaríamos que falasse da Auto Off Road, programada para este ano, e de outros eventos.

Ranieri Leitão - Tivemos a primeira edição em 2019, no parque da Cavalaria da Polícia Militar, no bairro Cambéba. O porte do evento chamou a atenção dos participantes. Para este ano, queremos uma edição ainda maior e melhor. A Autop Off Road vai acontecer entre os dias 12 e 15 de outubro, desta vez no Autódromo do Eusébio, com uma estrutura diferenciada e um número maior de expositores. Também queremos fazer a Autop Duas Rodas. Ela vai ser realizada em Limoeiro do Norte-CE, cidade escolhida democraticamente pelos distribuidores. É uma oportu-

nidade de fortalecer a cadeia de motopeças, pela grande presença dos veículos de duas rodas no interior, e expandir as ações do Sistema SSA para fora da Região Metropolitana de Fortaleza. Queremos prestigiar o interior do Ceará e mostrar que também estamos olhando para as regiões. Outro evento importante que está na nossa pauta é o Caripeças, previsto para agosto. Trata-se de uma iniciativa focada nos distribuidores de autopeças e motopeças, promovendo a interação com lojistas de cerca de 20 cidades no entorno de Crato, Barbalha e Juazeiro do Norte.

Auto Revista Ceará - Qual é a expectativa do Sistema SSA, no que se refere à economia, com um cenário em que o Brasil vive mudança de governo, no âmbito federal?

Ranieri Leitão - Creio que seja cedo para fazer previsões, contudo precisamos enfrentar os desafios com resiliência e buscando sempre o melhor cenário para desenvolver ações que elevem os resultados dos negócios. 🌱



Um século de história.

Em 2022, a Sama comemora seus **100 anos de existência**.

Hoje referência nacional em autopeças, com mais de **64 mil itens no portfólio e 29 filiais** por todo o Brasil, a Distribuidora é resultado de muito trabalho, parcerias, reinvenção e pé no acelerador. Uma marca que atravessou gerações. **Uma tradição 100 limites** para seguir evoluindo.

Sama. 100 anos de tradição

DASA / Distribuidora Automotiva

Sama
Autopeças

Felipe da Silva Frutuoso

Técnico em Manutenção Automotiva, Engenheiro Mecânico, Mestre em Ciências Físicas Aplicadas, doutorando em Engenharia Mecânica, possui vasta experiência em manutenção industrial, pesquisas em motores de combustão interna e combustíveis alternativos, assim como em emissões veiculares. Atualmente é Especialista Técnico do SENAI-CE e Professor dos cursos de Engenharia da Estácio.



O futuro dos veículos pesados: hidrogênio verde.

Muito se fala sobre a mobilidade sustentável, que vem ocasionando mudanças no modo como as pessoas se deslocam, trazendo alternativas para descarbonização do setor de transportes, que tem importante contribuição na transição energética a qual estamos passando. Nos artigos anteriores falamos de soluções para a categoria de veículos leves, onde o Etanol brasileiro, que é derivado da cana-de-açúcar e utilizado há décadas, é uma boa solução já em prática no Brasil, necessitando apenas ser melhor explorada. Falamos também dos veículos eletrificados, mais precisamente os BEV (Battery Electric Vehicle) que no caso de países com território extenso como o Brasil onde há dificuldade de implementar toda uma nova infraestrutura de recarga, a tecnologia de powertrain híbrido (HEV – Hybrid Electric Vehicle), em que há combinação de motor elétrico e à combustão, se torna uma alternativa viável e eficiente. E para os veículos pesados, de transporte de carga ou de passageiros, o que pode substituir o Diesel, derivado do petróleo? É aí que entra o H2V – Hidrogênio Verde para mobilidade, alternativa que vamos explorar hoje.

Claro, a eletrificação também pode ser utilizada para os pesados. Inclusive já é utilizada para determinadas situações, como percursos curtos em centros urbanos, por exemplo, serviços de delivery, e movimentações de carga em centros de distribuições, como as empilhadeiras elétricas. Mas dependendo da utilização, alguns empecilhos podem surgir na solução via eletrificação. A autonomia das baterias é um desses obstáculos. Quanto maior a distância e o peso a ser carregado, maior deve ser a capacidade de armazenamento da bateria, trazendo um paradoxo: com o aumento do peso e da área ocupada pela bateria, sobra menos espaço para a carga ou passageiros e menos capacidade de o veículo levar peso, já que a própria bateria representa boa parte do peso do veículo. Além disso, geralmente esses transportes são utilizados para trabalho, o que necessita que estejam operando o máximo de tempo possível, já que estando parado não estariam produzindo trabalho. O tempo para recarregar as baterias de veículos elétricos ainda é um entrave, necessitando de horas parado plugado na tomada. Nesses casos, uma alternativa que se mostrou eficiente foi a utilização de hidrogênio,

que para ser sustentável, tem que ser o verde, que significa que foi produzido por meio de fontes renováveis, majoritariamente solar e eólica, e possui tempo de reabastecimento semelhante aos combustíveis líquidos que vemos hoje nos postos. Vários grupos empresariais já se movimentam nesse sentido, conforme notícias abaixo divulgadas ao longo do ano passado, como pode ser visto nas notícias da figura 1.

Notícias

Hidrogênio verde pode ser alternativa ao diesel, afirma CEO da White Martins

Amazon vai usar hidrogênio verde em caminhões e empilhadeiras

Acordo com a Plug Power prevê fornecimento de cerca de 11 mil toneladas por ano de hidrogênio a partir de 2025

Figura 1. Grandes empresas apostando na transição energética da mobilidade através do H2V. Fonte: Minaspetro e EPBR.

A utilização do H2V para movimentação dos veículos pode ser realizada de duas maneiras, majoritariamente: a combustão do hidrogênio num motor de combustão interna (MCI) ou através de células à combustível que produzem eletricidade por meio do hidrogênio para alimentar os motores elétricos, nesse caso possuindo um ou mais tanques de hidrogênio no lugar das grandes e pesadas baterias. No caso do motor de combustão interna, tecnologia já bastante difundida e que impulsiona nossos carros e caminhões que utilizam gasolina, etanol, gás natural veicular (GNV) ou Diesel, é necessária algumas adaptações e estudos para maximizar a eficiência com a combustão do hidrogênio. O ciclo Diesel difere dos demais por sua combustão ser espontânea através da compressão da mistura ar/Diesel, ou seja, não necessita de um agente externo para desencadear a combustão. Nos demais, é necessário esse agente externo, que é a função da vela, componente do MCI responsável por gerar uma faísca dentro da câmara de combustão, após a mistura ar/combustível já presente, para desenca-

dear o processo de combustão. Para o hidrogênio, apesar de possui poder calorífico bem superior aos demais combustíveis, sendo em torno de 2,5 vezes o da gasolina, outras propriedades podem limitar a eficiência, como sua resistência a auto detonação ao ser comprimido na câmara de combustão, porém com o controle eletrônico do MCI e uso de tecnologias como injeção direta de combustível, essa deficiência pode ser contornada. Em pesquisas encontradas atualmente, a viabilidade de um MCI puramente a hidrogênio ainda não foi provada, restando a opção de adicionar o hidrogênio ao combustível utilizado atualmente, seja etanol, gasolina, diesel ou GNV, melhorando sua eficiência e reduzindo emissões de poluentes. A utilização do hidrogênio para alimentar um motor elétrico através de uma célula à combustível é o que vem sendo utilizado em alguns modelos que já são comercializados mundo afora, ainda que representem uma ínfima parcela de vendas, pois o custo ainda é alto e a infraestrutura de abastecimento está em formação, mesmo em países desenvolvidos. Para veículos leves, temos os exemplos de grandes fabricantes como Toyota Mirai (figura 2), Hyundai Nexu e Honda Clarity, que já são comercializados no Japão, alguns países da Europa e em Los Angeles, Estados Unidos. Portanto é uma tecnologia já em utilização, ainda que em pequena escala, mas que tem potencial para se expandir, principalmente em veículos pesados, devido as suas características de projeto e utilização.

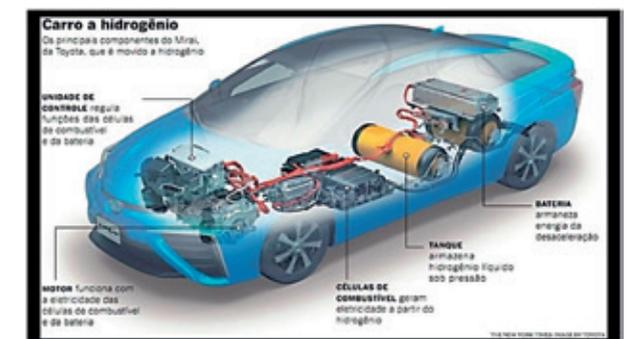


Figura 2: Toyota Mirai. Fonte: New York Times e Toyota.

Enquanto os carros elétricos chamados “plug in” necessitam de tomadas para recarregar suas baterias, o Toyota Mirai e os outros modelos movido a hidrogênio pelas células à combustível são abastecidos diretamente com hidrogênio, que no veículo fica armazenado sob pressão em cilindros fabricados com materiais próprios para isso. Na célula à combustível, o hidrogênio entra em contato com um catalisador, que pode ser feito de diversos materiais, geralmente a base de platina, então ele cede elétrons para o metal produzindo prótons H+, que são transportados por um eletrólito, que pode ser uma membrana de polímeros, no caso da célula tipo PEM (proton-exchange membrane). Os elétrons são conduzidos por um circuito, gerando corrente e potência elétricas para alimentar o motor elétrico, e os prótons H+ se unem ao oxigênio produzindo água, que é expelida pelo sistema de escapamento, conforme desenho esquemático abaixo da figura 3.

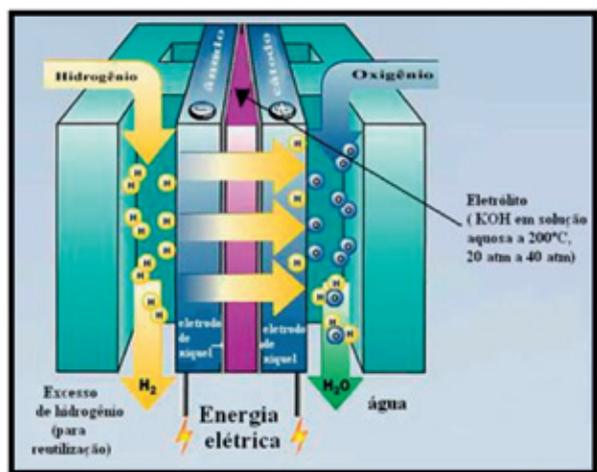


Figura 3: desenho esquemático de uma célula à combustível de hidrogênio tipo PEM. Fonte: Brasil escola.

Voltando para os pesados, algumas marcas já desenvolvem essa tecnologia há algum tempo, e rodam com caminhões de transporte de carga em

testes para iniciar a comercialização nos próximos anos. Fabricantes como Mercedes Benz, Volvo, Scania e DAF já estão em fase final de testes com seus modelos, que possuem pequenas diferenças em relação aos componentes dos veículos leves, como o Toyota Mirai mostrado anteriormente. Nos veículos pesados, para aumentar a densidade energética do hidrogênio e assim melhorar sua autonomia, os fabricantes optam por armazenamento na forma líquida, como é no modelo GenH2 da Mercedes Benz (figura 4). Nele há espaço para armazenamento de 80 kg de hidrogênio em forma líquida, a cerca de 250 graus negativos, e por isso, antes de ir para a célula a combustível, o hidrogênio é aquecido para voltar a fase gasosa e assim fazer o mesmo processo que foi visto para os veículos leves, gerando corrente elétrica para o motor elétrico que movimenta o caminhão e soltando água pelo sistema de escapamento.



Figura 4: Mercedes Benz GenH2, caminhão movido a hidrogênio com autonomia superior a 1000 km. Fonte: Revista Autoesporte.

Além de resolver o problema de autonomia, o hidrogênio como combustível também possui outras

vantagens: a célula à combustível é silenciosa, a única emissão pelo escapamento é de água pura, as células podem ser montadas de forma modular, otimizando o espaço e a necessidade de cada aplicação, e o mais importante, a alta eficiência de conversão energética do motor elétrico em relação ao motor de combustão interna. Quanto ao Diesel, continuará sendo utilizado para algumas aplicações por um tempo, já temos o biodiesel, que é o diesel vegetal extraído de oleagi-

nosas, renovável, que compõe o Diesel em 10% de seu volume segundo a legislação atual do Brasil, e que ajuda na redução das emissões, assim como novas tecnologias como a injeção de Arla32 (solução de ureia em 32,5% de concentração aquosa) nos catalisadores para fazer o pós tratamento dos gases de escapamento e reduzir as emissões dos óxidos de Nitrogênio, poluente atmosférico responsável por causar doenças respiratórias em grandes centros urbanos.

Oferta automotiva 2023 - 1º trimestre

Código da turma	Habilitação	Turno	Início	Término	Valor
00016.2023.0001	Mecânico de suspensão, direção, freios e alinhamento de direção e rodas	Noite	13/02/2023	17/04/2023	R\$ 1.090,00
00017.2023.0001	Mecânico de motor e câmbio - álcool e gasolina	Noite	23/01/2023	27/03/2023	R\$ 1.090,00
00017.2023.0002	Mecânico de motor e câmbio - álcool e gasolina	Noite	20/03/2023	22/05/2023	R\$ 1.090,00
00018.2023.0001	Mecânico de manutenção de motocicletas	Noite	23/01/2023	27/03/2023	R\$ 1.250,00
00018.2023.0002	Mecânico de manutenção de motocicletas	Tarde	06/02/2023	12/04/2023	R\$ 1.250,00
00018.2023.0003	Mecânico de manutenção de motocicletas	Noite	13/03/2023	15/05/2023	R\$ 1.250,00
00026.2023.0001	Injeção eletrônica flex	Noite	06/03/2023	08/05/2023	R\$ 890,00
00065.2023.0001	Eletricista de automóveis	Tarde	23/01/2023	27/03/2023	R\$ 1.190,00
00065.2023.0002	Eletricista de automóveis	Noite	27/02/2023	27/04/2023	R\$ 1.190,00
00067.2023.0001	Mecânico de ar condicionado automotivo	Noite	13/02/2023	17/04/2023	R\$ 1.050,00
00068.2023.0001	Mecânico de veículos diesel	Noite	06/02/2023	12/04/2023	R\$ 890,00
00068.2023.0002	Mecânico de veículos diesel	Tarde	20/03/2023	22/05/2023	R\$ 890,00
00101.2023.0003	Injeção eletrônica de motocicletas	Noite	30/01/2023	03/03/2023	R\$ 550,00
00128.2023.0001	Funileiro automotivo	Noite	30/01/2023	04/04/2023	R\$ 1.250,00
00251.2023.0001	Diagnósticos dos sistemas automotivos avançados	Diurno	25/02/2023	18/03/2023	R\$ 290,00
00388.2023.0001	Técnico em manutenção automotiva	Noite	06/02/2023	21/08/2024	18 X R\$ 332,78



Izabel Bandeira
Psicóloga e coach
izabelband@hotmail.com

A importância do autocuidado para o equilíbrio da vida

Falar em cuidar de si mesmo muitas vezes soa como modismo ou até mesmo como algo bem distante da realidade da humanidade

Felizmente - sim, eu digo felizmente - chegou a hora de alertarmos para algo muito importante e indispensável para a condição humana: o autocuidado. Para quem não conhece bem esse conceito, ele nada mais é do que você permitir-se olhar para si e entender que é o grande e único responsável pela sua vida. E tem a obrigação de organizar suas rotinas sem esquecer de priorizar seu bem estar físico, mental e espiritual. Estar bem consigo mesmo não é uma tarefa fácil. Principalmente nos dias de hoje, que são tomados por uma grande carga de responsabilidades e atribuições diárias. Isso nos leva a ter a sensação de que os dias estão mais curtos e a vida fica em um ritmo desenfreado. Não sabemos e nem nos permitimos parar e temos a sensação de que desacelerar é errado. Infelizmente só nos damos conta quando a "máquina humana" começa a dar sinais de que algo não está certo. E mesmo assim, alguns de nós ainda insistimos em nos sabotar, ou seja, negamos qualquer sinal que o nosso corpo insiste em nos mostrar (como,

por exemplo, insônia, ansiedade, palpitações, irritabilidade, etc). E assim seguimos na mesma correria desenfreada em busca das conquistas materiais ou até mesmo correndo loucamente sem bem saber o que buscamos ou onde queremos chegar. Só seguimos o fluxo acelerado. Então, será que não está na hora de fazer uma pequena pausa e chamar pela autoconsciência e refletir um pouco? O que tenho feito pelo meu autocuidado? Quais práticas tenho exercitado para o meu bem estar físico, emocional e espiritual? Que sinais estou percebendo no meu corpo? Como tenho me relacionado com as pessoas? Sinto-me irritado com frequência? Como anda meu sono? Tenho disposição física? Sinto prazer nas atividades que realizo? Tenho frequentado algum local que me traz alimento espiritual? Como percebo minha concentração? Quais atividades de lazer tenho praticado? Como estou utilizando o tempo com a minha família? Enfim, são algumas reflexões necessárias para que você se per-

mita, a partir de hoje, colocar-se em primeiro plano. Isso mesmo, você é a pessoa mais importante da sua vida e é o único responsável pela forma como escolheu vivê-la. E isso pode estar chegando para você como um olhar egoísta, no qual tem que se colocar em primeiro lugar em vez de colocar sua família, sua empresa. Exatamente por você ter uma parcela de responsabilidade por outras pessoas é que se faz necessário esse alerta de olhar com muito amor à vida, entendendo os cuidados preventivos que necessita para que sua saúde física, mental e espiritual esteja em equilíbrio. Só assim você poderá contribuir com todos à sua volta de forma saudável. Aprenda a abrir mão daquilo que não está lhe fazendo bem e busque praticar atividades prazerosas que, muitas vezes, são simples e de fácil acesso. Mas para isso, precisa mudar a forma de ver o mundo e ter um olhar de amorosidade para a pessoa mais importante da sua vida, que é você. Ame-se. Boa sorte na sua jornada da vida! 🌟

 **RANALLE**[®]

POLIAS, TENSORES, BOMBAS D'ÁGUA E KITS DE DISTRIBUIÇÃO.

Siga:



@ranalle.poliasetensores
ranalle.com.br



AUTOMECC
15ª - FEIRA INTERNACIONAL DE AUTOPEÇAS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS

ANOTE NA SUA AGENDA
De 25 a 29 de Abril de 2023
Nossa localização - D156

Vem para a melhor!

Há 25 anos, somos referência na distribuição de peças para motor!

Trabalhamos distribuindo as melhores marcas do mercado, nossos clientes estão a poucos cliques do que há de melhor a ser oferecido no leque de opções de itens de autopeças motopeças, linha pesada e importados.

Algumas marcas do nosso portfólio:



Acesse nosso site e descubra todas as marcas:

www.autofortnordeste.com.br



FAÇA O DOWNLOAD DO NOSSO CATALOGO ELETRÔNICO!

@autofortnordeste

Se interessou? Entre já em contato conosco!

Matriz: CE (85) 4012.1313

Filial: BA: (71) 2105.2600

Quem somos?



Matriz: Fortaleza - CE Filial: Salvador - BA

A Autofort foi criada em junho de 1998 na cidade de Fortaleza, ampliou sua estrutura em Novembro de 2021, quando abriu uma filial em Salvador, passo esse, estratégico para ampliar a área de atuação no Nordeste. Desde o início das suas atividades a Autofort vem prestando importante modelo de negócio no mercado de autopeças e de motopeças.

Utilize nossa ferramenta para consultas diariamente!

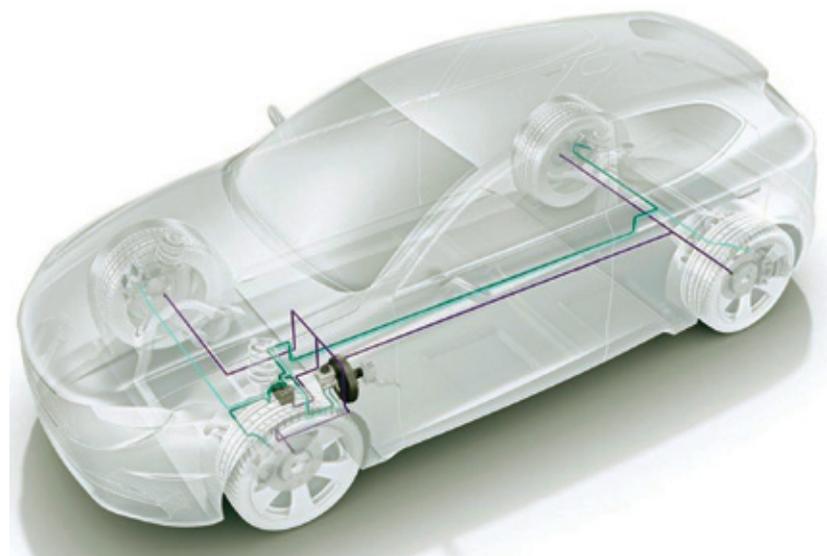
Faça o download do nosso catálogo eletrônico!



Você com acesso ao nosso estoque e preços!



autofort
nordeste



Simple e essencial

Desde a década de 1970 o sistema de freios ABS está salvando vidas pelo mundo. Saiba mais sobre sua origem e seu funcionamento

M Quem já dirigiu um carro brasileiro fabricado antes de 2014 e que não era um modelo de luxo, provavelmente passou algum sufoco quando precisou dar uma freada brusca e viu o veículo derrapando na pista, completamente sem controle. Isso acontecia porque foi apenas naquele ano que veio a obrigatoriedade de que todos os modelos saíssem de fábrica com o freio ABS, um recurso de segurança que garante muito mais estabilidade ao ato de conduzir.

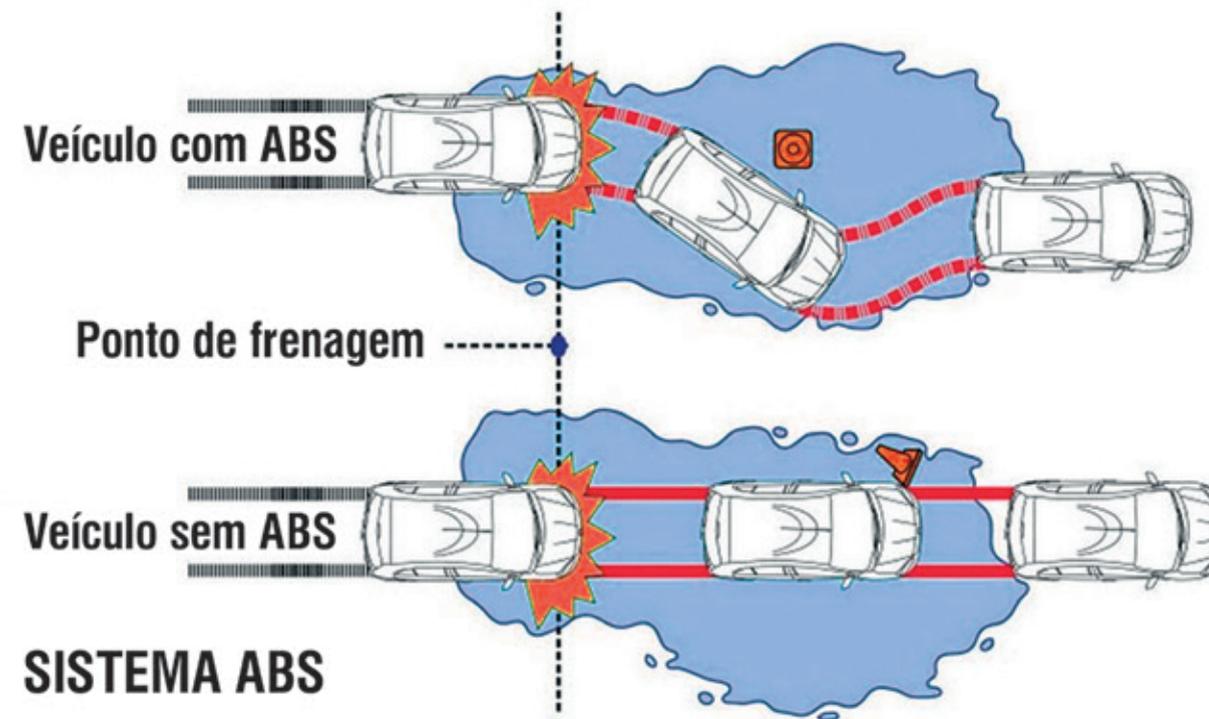
Em relação ao freio convencional, o ABS é capaz de reduzir a distância percorrida pelo veículo, durante a frenagem, de 10% a 30%, dependendo do tipo de solo. Além disso, ele impede que o veículo derrape. As derrapagens são o maior risco em uma

frenagem, porque podem levar a coisas mais graves como capotamentos e batidas laterais.

A explicação para a maior eficiência do sistema está na Física. No contato do pneu com o solo, devido à rugosidade existente entre os dois, é criada uma força chamada atrito. Com o carro em movimento, se o pneu está travado na frenagem, o que existe entre ele e o solo é chamado de atrito estático. Já quando o ABS atua, ele impede o pneu de travar totalmente, e a relação desse pneu com o solo, na frenagem, se chama atrito dinâmico. E no atrito dinâmico, o espaço de frenagem é sempre menor que no atrito estático.

Mas na prática, como funciona o freio ABS? Basicamente através de sensores instalados nas

rodas. Cada um deles funciona com um campo magnético criado em função do movimento da roda. A partir daí, são fornecidas informações para um controlador eletrônico. Se houver travamento, ele aciona uma válvula que exerce a pressão do fluido de freio, diminuindo-a e deixando a roda parcialmente



livre de forma que ela continue em processo de frenagem, mas ainda em movimento.

Tudo isso acontece em segundos e é imperceptível para o motorista. O que cabe a ele, na verdade, é cuidar para que o sistema esteja sempre em bom estado. Apesar de ser um componente robusto, o ABS precisa ser incluído nas checagens do veículo (uma vez por ano ou a cada 10.000 km). Além disso, a troca de pastilhas, no disco de freio, precisa ser feita por mecânicos que conheçam e saibam trabalhar com o recurso, porque é no disco que estão os sensores.

Outra recomendação importante é que se o freio do carro apresentar diferenças na resposta como travamento das rodas ou aumento da distância de frenagem, é preciso levar o sistema para uma revisão. Também é bom evitar o acúmulo de sujei-

ra nas rodas, porque ela pode prejudicar o funcionamento dos sensores do ABS.

Apesar de ser relativamente recente como equipamento obrigatório nos carros brasileiros, o freio ABS não é um componente tão novo. E outra curiosidade é que ele não foi criado para a indústria automobilística. O primeiro sistema antibloqueio de rodas registrado no mundo foi o da Dunlop - empresa que hoje é mais conhecida pelos seus pneus. Ele foi desenvolvido para aviões e começou a ser usado ainda na década de 1950.

O mais interessante é que, como na época a eletrônica não era tão desenvolvida, o sistema ABS, batizado de Dunlop Maxaret, era totalmente mecânico. Mas funcionava para os aviões e conseguia garantir mais segurança, especialmente em condições mais severas como pousos no gelo ou em

pistas molhadas.

Dos aeroportos para as pistas, o ABS levou quase 20 anos para chegar. Para ser introduzido nos automóveis, o componente precisava ficar menor, mais leve e aumentar seu tempo de resposta. Só foi possível desenvolver novos mecanismos com a chegada dos circuitos eletrônicos, a partir da década de 1960. A indústria alemã Bosch conseguiu, então, em meados da década de 1970, desenvolver o sistema de forma viável.

Foram precisos mais alguns anos com o ABS presente apenas em modelos de luxo para que os custos baixassem e o recurso começasse a se popularizar. No mercado norte-americano, um dos mais desenvolvidos e importantes do mundo, os freios ABS passaram a ser obrigatórios em todos os veículos a partir de 2004. 🌀

Indicadores setor de reparação automotiva

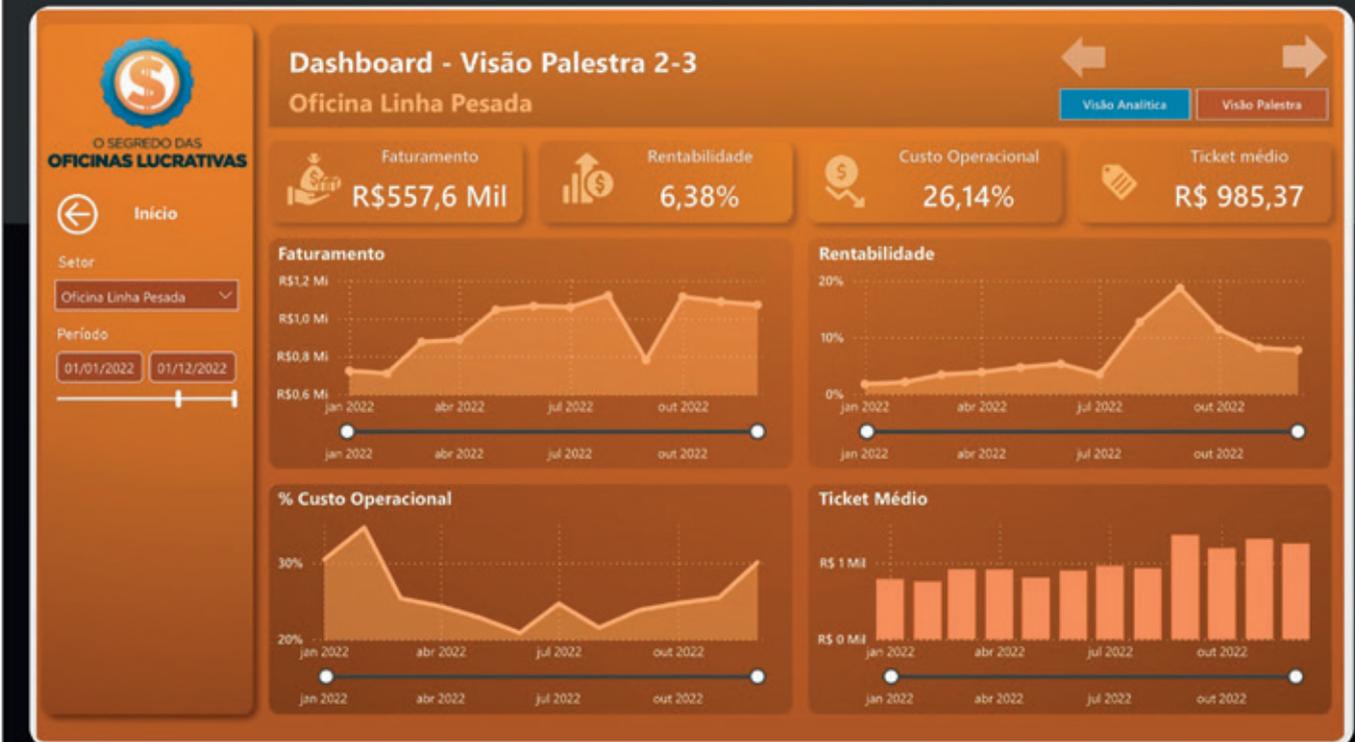


CLÁUDIO ARAÚJO

Consultor Empresarial especialista no setor automotivo.



é uma metodologia desenvolvida pelo Êxito Consultoria com o intuito de colaborar com as empresas do seguimento de reparação automotiva de linha pesada. O programa consiste na implementação de ferramentas de monitoramento dos indicadores enonômico, financeiro e operacional da organização.





Off road gourmet

Para a montadora KTM, uma moto trilheira pode ser robusta, potente e trazer muito conforto e tecnologia para os pilotos

Você já ouviu falar de alguma fábrica austríaca de supermotos? Pois saiba que ela existe! Estamos falando da KTM, montadora europeia de modelos esportivos de rua e off road de alto desempenho. É dela que vem a 1290 Super Adventure R, que teve a segunda geração lançada em dezembro último. Segundo a empresa, a nova moto foi projetada para “lidar com poeira, cascalho e terrenos sem aderência” e se destina a “aventureiros hardcore” que querem e precisam de um kit premium para transformar

qualquer paisagem ou terreno inóspito em áreas transitáveis. Para destacar a confiabilidade da 1290 Super Adventure R como modelo que apresenta “combinação vencedora de potência, peso leve e agilidade off road”, a KTM lembra que tem anos de experiência em provas duríssimas como o Rally Dakar, por exemplo. Além disso, a motocicleta conta, segundo a fábrica, com eletrônica de última geração e suspensão da WP, esta última uma empresa alemã especializada em componentes de alta performance. A promessa é de que a

motocicleta consegue subir uma montanha por trilhas com a mesma facilidade que teria se fizesse o trajeto por uma estrada. Como um dos fatores para garantir seu desempenho, o modelo conta com o motor LC8 V-Twin. Também chamado de V2, é um motor em que os dois cilindros compartilham um virabrequim comum e são dispostos em uma configuração em V. Esse formato traz benefícios, em termos de potência e de resfriamento do sistema. A KTM classifica o LC8 como “lendário”, porque é um motor que está há

mais de 20 anos em uso com sucessivos aprimoramentos. No caso da versão que equipa a 1290 Super Adventure R, o peso do motor foi reduzido em 1,6 kg e ele teve o sistema de aquecimento aprimorado com o objetivo de dispersar as temperaturas para longe do piloto. O equipamento disponibiliza 160 cv de potência e 14 kgf.m de torque. Este último, afirma a KTM, é fornecido “com a maior suavidade e força possíveis e vem com garantia de 15 mil km de intervalo entre as revisões”. Outro recurso off road é o sensor de ângulo de inclinação 6D desenvolvido pela Bosch. Ele monitora o posicionamento da motocicleta antes de agir sobre componentes como o sistema ABS, a suspensão semi-ativa, o controle de tração e o controle de estabilidade.



Para a orientação nas trilhas, há o aplicativo turn-by-turn, que estreou no ano passado. Conectado a um smartphone, ele projeta as instruções de navegação na tela colorida de 7 polegadas no painel da motocicleta. Não bastasse tudo isso, a 1290 Super Adventure R oferece 11 opções de assentos para o motorista escolher o que for mais adequado para suas características físicas. Outros itens de comodidade são o sistema de chave remota e o para-brisa ajustável. E qual o “precinho” de um mode-



lo com tanta tecnologia e sofisticação? Algo em torno de 20,3 mil dólares, ou, considerando uma média da moeda americana por aqui, aproximadamente 110 mil reais - sem considerar impostos e demais custos. 🛞



Mobilidade sustentável

Atraída pelo Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém, no Ceará, fábrica chinesa vai começar a produzir ônibus não poluentes a partir do ano que vem

Se a eletrificação dos carros de passeio evolui de forma lenta, no Brasil, o mesmo não se pode dizer de alguns setores da linha pesada. A empresa chinesa Higer Bus vai instalar no Ceará, mais precisamente no entorno do Complexo do Pecém, a cerca de 53 km de Fortaleza, uma fábrica de ônibus elétricos cuja produção está prevista para ser iniciada já no segundo semestre do ano que vem. Resultado de um investimento de 50 milhões de dólares, a unidade terá 180 mil m² e deverá gerar cerca de 400 empregos diretos. Segundo Marcelo Barella, diretor da Higer Bus para a América Latina, a decisão de instalar um centro de produção na região do



Porto do Pecém, que faz parte do Complexo, se deu por duas razões principais. “A escolha ocorreu pelo fator proximidade geográfica com mercados europeus e das Américas e também por causa do hidrogênio verde, onde a região do Pecém se destaca como um polo nacional”, afirma o executivo. Ele ressalta que há



planos de ampliar o portfólio da fábrica para, no futuro, produzir ônibus movidos a hidrogênio. Em um primeiro momento, serão fabricados dois modelos de ônibus: o urbano AzureA12 BR e o de fretamento FE10BR. Ambos são 100% elétricos e equipados com ar condicionado, wi-fi, conectores USB para celulares e vidros com tratamento UV. O Azure A12BR, que foi desenvolvido especialmente para o mercado brasileiro, segundo a Higher Bus, tem 12,2 metros de comprimento, capacidade para 78 passageiros, autonomia de 270 km e precisa de 3 horas para recarga completa da bateria. Já o modelo de fretamento FE-10BR tem 10 metros de comprimento, capacidade para 41 passageiros, assentos reclináveis e oferece opcionais como geladeira térmica, sistema de áudio e vídeo e porta USB para carregamento rápido. A autonomia é de 380 km e o tempo de recarga máxima é o mesmo do AzureA12 BR: 3 horas. A Higher Bus não informou os preços dos modelos. Segundo a empresa, eles variam de acordo



com a quantidade encomendada pelo comprador. A fábrica deve começar a operar com capacidade inicial de 300 a 400 ônibus por ano. A previsão é dobrar a capacidade de produção entre 2026 e 2027, quando o segundo estágio da planta entrará em operação. O foco é atender tanto o mercado brasileiro quanto o sul americano. “Temos perspectiva positiva para a eletromobilidade no continente, inclusive já fechamos contrato para fornecimento de ônibus elétrico para o Uruguai”, afirma Marcelo. A promessa é de uma fábrica de nível internacional. “Essa unidade contará com o estado da arte em termos de tecnologia, permitindo produzir veículos com o mesmo padrão daqueles feitos na China e que hoje rodam nos principais mercados do mundo”, diz o executivo da Higher Bus. A autonomia, um desafio para a mobilidade elétrica, parece não ser um obstáculo para os ônibus que serão produzidos no Ceará. Fizemos uma pesquisa sobre o percurso médio de um ônibus urbano e encontramos o número de aproximadamente 200 km na cidade de São Paulo. Ou seja, é perfeitamente possível rodar com os modelos da Higher Bus durante o dia todo e deixar o veículo abastecendo à noite na garagem. O polo sobre o qual falou Marcelo Barella, que foi um dos incentivos para a instalação da fábrica no Ceará, é o HUB de Hidrogênio Verde (H2V), lançado em fevereiro de 2021 pelo Complexo do Pecém, a Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) e a Universidade Federal do Ceará (UFC). Ele será uma unidade de produção do hidrogênio, que tem múltiplas aplicações e é um combustível não poluente. 

LINHA PESADA COMPLETA É NA PADRE CÍCERO!

Tradição e qualidade que você pode confiar.

- Pneus
- Molas
- Aditivos
- Freios e muito mais

**Visite a loja mais próxima de você e
conheça a linha completa!**



A SUA MOTO MERECE O MELHOR!

Linha completa de peças e acessórios para
a sua moto é na Padre Cícero.

- Baterias
- Capas de chuva
- Óleos lubrificantes
- Capacetes
e muito mais

**Você pode nos encontrar em
quatro Estados:**

- Ceará
- Rio Grande do Norte
- Piauí
- Pernambuco

Ou através do nosso site:

 www.pecicero.com.br



Acompanhe nossas
redes sociais!

 @autopecaspecicero
 /autopecaspecicero
 pecicero.com.br

PADRE
CÍCERO
AUTO PEÇAS



Química para a vida

Um produto discreto é responsável pela proteção do meio ambiente e a diminuição no risco de problemas de saúde não só para os caminhoneiros, mas para toda a população

País muito dependente do transporte rodoviário, o Brasil tem, na emissão de poluentes por veículos da linha pesada, um grande desafio. Há algumas décadas, inclusive, era comum vermos nas estradas e até nas grandes cidades caminhões e picapes a diesel soltando uma fumaça preta e de cheiro forte e incômodo. Felizmente, esse tempo passou, mas ficaram outros gases para serem combatidos. Entre eles estão os óxidos de nitrogênio que, embora não possam ser vistos

e não tenham odor forte, são altamente nocivos. A solução encontrada para diminuir a emissão desses gases foi instituída pela fase chamada P7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). Ela estabelece que veículos a partir de 2012 precisam ser equipados com o sistema SCR (da sigla em inglês Selective Catalytic Reduction, que significa Redução Catalítica Seletiva) Ele usa uma solução química conhecida como ARLA 32, sobre a qual iremos falar.

Começando pela explicação do nome, ele vem de Agente Redutor Líquido Automotivo. Já o 32 se refere à concentração de um elemento químico, a uréia, dentro da solução de água desmineralizada que compõe o ARLA – para cada 100g de água, há 32,5g de uréia. O que acontece no SCR é uma sequência de duas reações. Na primeira, a uréia reage com a água e desse processo resultam amônia (outro elemento químico) e gás carbônico (o velho CO₂, mesmo gás que os seres humanos soltam na respiração).

AutoNor

FEIRA DE TECNOLOGIA
AUTOMOTIVA DO
NORDESTE

13 A 16
SETEMBRO
2023

CENTRO DE CONVENÇÕES
DE PERNAMBUCÓ
RECIFE-PE

REALIZAÇÃO E PROMOÇÃO:

AutoNor
EMPREENDIMENTOS

INFORMAÇÕES:
(81) 3467.6572

www.autonor.com.br
f @ feiraautonor

A amônia é usada pelo SCR para reagir com os óxido nitrosos que vêm do motor, resultantes da queima do diesel. E dessa reação, os resultados são nitrogênio, elemento inofensivo e facilmente encontrado na atmosfera, e vapor d'água. Importante ressaltar que, para garantir uma reação química segura, a água desmineralizada contida no Arla 32 é um líquido mais puro, que contém apenas moléculas com hidrogênio e oxigênio e não apresenta sais minerais ou outros compostos - que estão presentes, por exemplo, na água que nós bebemos.

O consumo de Arla em um caminhão é de aproximadamente 1,5 litro para cada 100 km rodados. Fizemos uma pesquisa na internet e vimos que uma viagem de Fortaleza a São Paulo, por exemplo, de quase 3.100 km, resultaria em um gasto, para o responsável pelo veículo, de cerca de 400 reais. Não é um custo absurdo, mas como quase tudo que envolve a linha pesada envolve preços muito altos (incluindo aí, diesel, manutenção e os próprios veículos), não foi difícil encontrar casos de motoristas flagrados pela polícia usando Arla 32 adulterado.

Por isso, entidades ligadas à área de transporte criaram um manual com alertas sobre os riscos de usar um produto sem a certificação do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). O primeiro é para o meio ambiente: um Arla 32 irregular pode aumentar a emissão de gases como os óxidos de nitrogênio (NOx) em até cinco vezes. Também é possível que haja prejuízos para a saúde do motorista. Os óxidos de nitrogênio podem levar à ardência nos olhos e no nariz, alergias e, em

TECNOLOGIA SRC (Redução Catalítica Seletiva)

- 1 TANQUE DE ARLA 32**
A solução chamada ARLA 32 é colocada no tanque.
- 2 BOMBA REGULADORA**
A solução é bombeada para uma válvula dosadora.
- 3 UNIDADE DOSADORA**
A válvula dosadora recebe informações da CPU do motor (Módulo de Comando do Motor) e efetua a correta dosagem de ARLA 32.
- 4 INJETOR DE ARLA 32**
O ARLA 32 é injetado diretamente no duto de escape.
- 5 CATALISADOR**
O catalisador que está montado no sistema de escape utiliza o ARLA 32 para reduzir o NOx em nitrogênio comum e vapor d'água.

casos mais graves, à morte por doenças respiratórias. Já para os veículos, impurezas presentes em um Arla 32 não certificado causam a formação de depósitos nos componentes do sistema SCR, a perda de desempenho do veículo, o aumento do consumo de combustível e tudo

isso pode levar a danos irreversíveis no motor, causando prejuízos na manutenção corretiva. Não bastasse todos esses riscos, a irregularidade no uso do produto é considerada infração grave, com multa e retenção de veículo, e o condutor pode ser enquadrado na Lei de Crimes Ambientais. 🚫



AUTOMEC

15ª FEIRA INTERNACIONAL DE AUTOPEÇAS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS

• LEVES • PESADOS • COMERCIAIS •

PROJETANDO O FUTURO.
PEÇA POR PEÇA.

25^a 29 ABRIL | 2023

SÃO PAULO EXPO



Visite a Automec 2023 e conheça os principais lançamentos e tendências do mercado de Reposição e Reparação Automotiva.

Setores do evento



Acessórios e Personalização



Eletrônica e Sistemas



Lavagem de carro, Car Care e Recondicionamento



Peças e Componentes



Reparação e Manutenção



Serviços e Tecnologias

5 dias

de qualificação profissional, experiências e muitas oportunidades de negócios com grandes marcas do setor.

Saiba mais:

www.automecfeira.com.br

Siga nossas redes sociais:



Apoio:



Co-Apoio:



Organização e Promoção:





Haroldo Ribeiro
Consultor especialista em prevenção de perdas
e gestão de estoques para o varejo Brasileiro e
sócio da Max Result Consultoria de Resultados.
haroldo@maxresult.com.br

Conhecer para controlar

Fazer o inventário dos estoques é tarefa crucial para as empresas. É ele que ajuda a diminuir as perdas não identificadas, um problema que pode afetar seriamente a competitividade

De forma geral, as perdas das empresas são compostas por dois componentes. Um deles é um velho conhecido da maioria dos segmentos do varejo e é chamado de PERDA IDENTIFICADA. Essa modalidade de perda é representada por produtos avariados por diversos motivos (manuseio inadequado, transporte fora dos padrões desejados, armazenagem improvisada, vencimentos de produtos, pragas, etc). Ela pode ser monitorada e solucionada de forma mais fácil, bastando para isso que seja acompanhada e registrada no sistema de gestão de estoques da empresa ou até mesmo em uma simples planilha, possibilitando o estudo das causas (origem) e, obviamente, o seu combate buscando a raiz do problema.

Outro lado da moeda

O grande problema ocorre mesmo é com a outra metade da fatia, que é representada pelas PERDAS NÃO IDENTIFICADAS ou comumente chamadas de diferenças de estoque. Esse componente chega a representar aproximadamente 50% do pro-

blema total das perdas, segundo as avaliações anuais realizadas no varejo brasileiro. Considerando que é um problema de grandes proporções e do qual não se conhecem as causas, ele pode levar uma empresa a sair do mercado em pouco tempo ou perder seriamente sua competitividade. A única maneira de revelar os números reais relativos às perdas não identificadas é através da realização de um processo denominado Inventário de Estoque ou Contagem Física de Mercadorias.

Cultura de prevenção

Uma questão preocupante que temos que considerar é o fato de muitas empresas ainda não conseguirem enxergar a importância do problema e entender que tocar a gestão dos seus estoques sem conhecer os números é o mesmo que “dar um tiro no pé”. O que na verdade ocorre é que o nível de conscientização sobre a importância da realização de inventários para o controle dos estoques ainda é muito baixa. Muitas empresas acreditam que o inventário do estoque é uma operação que pode ser deixada de

lado, sem grandes consequências para a eficiência operacional e o controle desse tipo de perda. Não conhecer a realidade dos estoques, no entanto, significa trabalhar e operar com uma venda nos olhos. É a mesma coisa que dar ao negócio uma gestão baseada no “achismo” e com a ausência de números seguros que fortaleçam a tomada de decisões.

É importante ressaltar que contar o estoque significa fazer um raio X do negócio, permitindo identificar uma série de vulnerabilidades e fragilidades nos processos internos. Destacamos, entre essas fraquezas, as fraudes de maus fornecedores, os furtos internos e externos, os erros administrativos, as falhas no processo de recebimento de mercadorias e as ineficiências do ato de comprar, dentre tantos outros que merecem atenção para o varejo.

Temos dito sempre que os números das faltas, reveladas numa contagem de estoques, quase sempre causam insônia nos donos dos negócios.

Haroldo Ribeiro é diretor da Max Result Consultoria e especialista em prevenção de perdas e gestão de estoques no Varejo Brasileiro. haroldo@maxresult.com.br



Great Place To Work. Certificado BRASIL

COM A VOLDA, GARANTIA É REDUNDÂNCIA.

NOVIDADES EM

PORTFÓLIO E LANÇAMENTOS

A VOLDA ATENDE MAIS DE 80% DA FROTA CIRCULANTE, ALÉM DO PROJETO DE CONSTANTES LANÇAMENTOS AO LONGO DE TODO ANO DE 2023.

NOSSAS PEÇAS NA PALMA DA SUA MÃO.



@voldaspeças volda.com.br universovolda.com

VOLDA

CONFIANÇA EM SUSPENSÃO



Chegou a nossa plataforma de EAD. Aprender pra Valer!

Aprenda mais sobre motores das linhas leve e pesada em uma plataforma que traz pra você tudo o que precisa saber sobre montagem e desmontagem desses motores, de maneira prática e didática.

 Inscrição e certificado
de conclusão **GRÁTIS.**



Acesse agora!
mahlepravaler.com/ead/

MAHLE