



revista edição 06
reparador s/a

UM PROJETO DE:



> MOBILITY



FRÓES AUTO MECÂNICA

Tradição e inovação no atendimento de veículos modernos e antigos

SAC RS/A

Problema crônico do motor EA-111

VALE A PENA?

Desafios e impactos no upgrade de freios

FATOS E BOATOS

O uso de óleo comum em veículos com correia dentada banhada a óleo

04

VALE A PENA?

Desafios e impactos no upgrade de freios



10

FRÓES AUTO MECÂNICA

Tradição e inovação no atendimento de veículos modernos e antigos



DIRETOR DE PLANEJAMENTO:
FABIO LOMBARDI

DIRETOR DE CRIAÇÃO:
GABRIEL CRUZ

DIRETOR DE ARTE:
EDUARDO VILLELA

EDITOR-CHEFE:
RAFAEL MICHESKI

JORNALISTAS:
LUCAS CARREIRO

EQUIPE DE ATENDIMENTO:
THIAGO NOGUEIRA

WP/N

EQUIPE SK:

GERENTE DE MARKETING:
CRISTIANO B. DE ALMEIDA

COORDENADORA DE MARKETING:
VÂNIA SANTOS AZEVEDO

24

SAC RS/A
Problema crônico do motor EA-111

30

REPARAÇÃO HISTÓRICA
A evolução da iluminação automotiva

36

FATOS E BOATOS
Usar ou não, óleo comum em veículos com correia dentada banhada a óleo?

44

POR DENTRO DO MERCADO
Congresso de mecânicos do Sindirepa Brasil

52

TV MOBILITY
Diferenças de amortecedores pressurizados e convencionais



A IMPORTÂNCIA DO DIMENSIONAMENTO



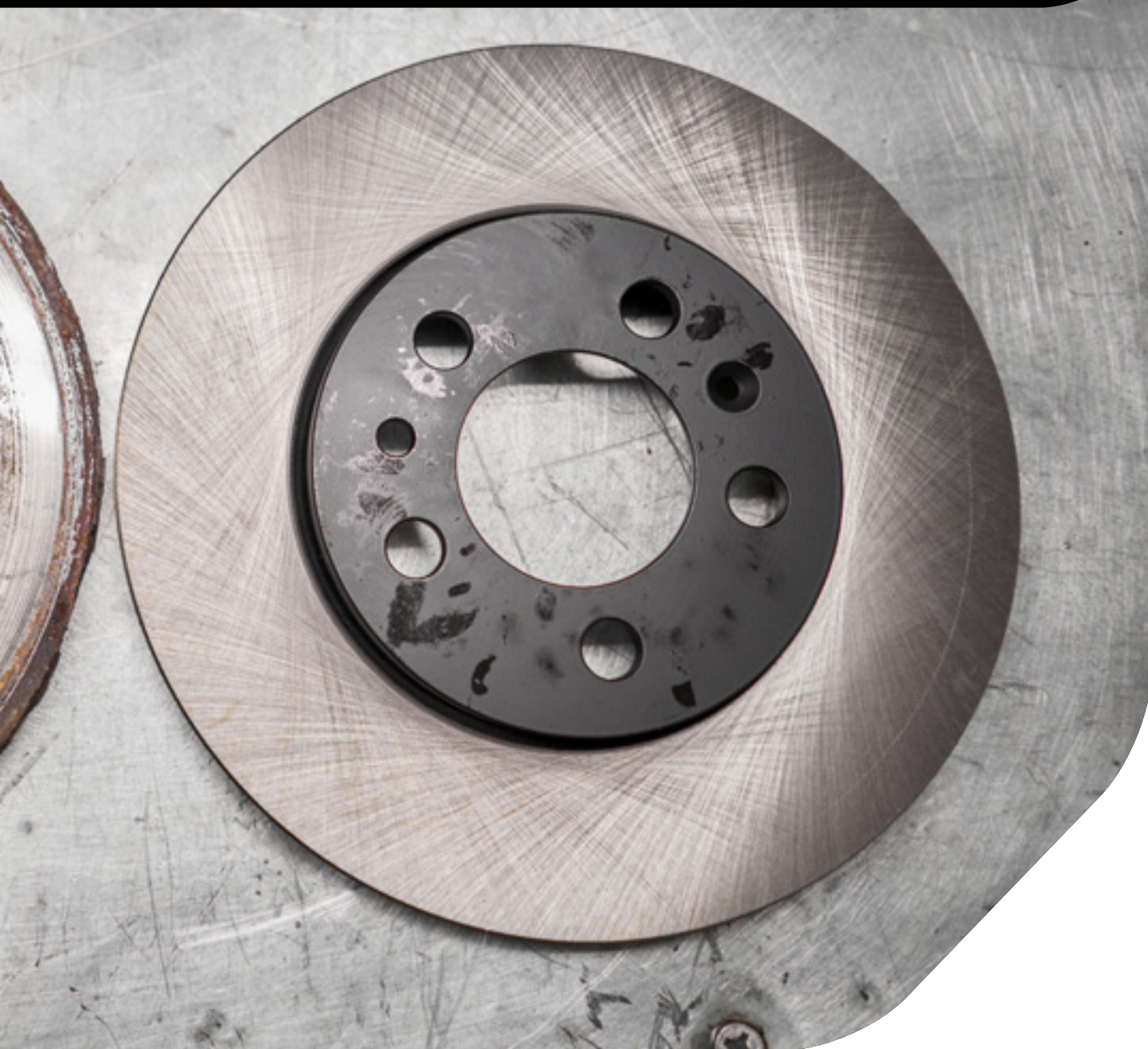
VALE A PENA? UPGRADE DE FREIOS: VANTAGENS, DESAFIOS E IMPACTOS NO COMPORTAMENTO DO VEÍCULO

Quando se trata de aprimorar a performance de um veículo, uma das primeiras áreas que os entusiastas consideram é o sistema de freios. A lógica parece simples: freios maiores e mais robustos resultam em uma frenagem melhor e mais segura. No entanto, essa premissa, embora parcialmente verdadeira, exige uma análise técnica aprofundada e um correto dimensionamento para garantir que o upgrade seja, de fato, benéfico.

Ao considerar um upgrade de freios, é necessário entender que o simples aumento no tamanho dos discos ou a troca das pinças não garantem automaticamente uma melhora no desempenho. O sistema de freios de um veículo é meticulosamente projetado por engenheiros, levando em conta fatores como peso, distribuição de massa, capacidade de frenagem e o tipo de pneu utilizado. Alterações sem o devido dimensionamento podem desbalancear o sistema, levando a problemas como o travamento prematuro das rodas ou a distribuição inadequada da frenagem entre os eixos.

Por exemplo, ao trocar discos de freio 256 mm por outros de 276 mm. Com o aumento no diâmetro do disco é possível alcançar uma maior alavancagem, ou seja, um controle melhor da inércia do veículo especialmente em curvas, o que potencialmente melhora a capacidade de frenagem. No entanto, essa modificação também altera a distribuição de calor e pode exigir pastilhas de freio de compostos diferentes para evitar o superaquecimento. A substituição de uma pinça de um pistão por outra de dois pistões, por sua vez, aumenta a força aplicada sobre o disco, mas sem uma correta calibração, pode desequilibrar a frenagem entre os eixos dianteiro e traseiro.

INFLUÊNCIA DOS COMPONENTES



A troca das pastilhas de freio por versões de compostos mais duros, por exemplo, pode melhorar a resistência a temperatura (fading) em condições extremas, como em pistas de corrida, mas pode resultar em menor eficiência em frenagens a frio e vitrificação, comprometendo o desempenho em uso diário. Da mesma forma, discos de maior diâmetro podem dissipar melhor o calor, reduzindo o risco de fadiga térmica, mas também podem aumentar a massa não suspensa do veículo, o que pode afetar a dirigibilidade e o conforto.

A escolha dos componentes deve sempre considerar o uso pretendido do veículo. Se o objetivo é melhorar a performance em um track day por exemplo, discos maiores e pastilhas de alta performance são escolhas adequadas. Entretanto, para um carro de uso diário, esses mesmos componentes podem resultar em uma frenagem mais brusca e menos previsível, especialmente em situações de baixa temperatura.

IMPACTOS NO COMPORTAMENTO DO VEÍCULO

Os upgrades de freios têm um impacto direto no comportamento do veículo. Discos maiores e pinças mais potentes aumentam a capacidade de frenagem, mas se o sistema não for bem balanceado, pode ocorrer um desvio no comportamento dinâmico, como o substerço ou sobresterço durante a frenagem em curvas. A distribuição de peso e a calibração do sistema ABS (se presente) também precisam ser revisadas para acomodar as novas características do sistema.

Além disso, um sistema de freios desbalanceado pode levar ao desgaste irregular dos pneus e componentes de suspensão, aumentando os custos de manutenção e potencialmente comprometendo a segurança. Portanto, é fundamental que o upgrade seja acompanhado de uma revisão completa do sistema de frenagem, incluindo uma análise da distribuição de peso e do centro de gravidade do veículo.

Dessa forma, é possível observar que as modificações no sistema de freios não necessariamente resultam em uma melhora na performance, especialmente se os cálculos e a compreensão dos princípios básicos não forem levados em consideração.



ENTENDENDO A DISTRIBUIÇÃO DE FRENAGEM

O conceito de distribuição de frenagem é fundamental. Ao adicionar mais pistões a uma pinça, a expectativa comum é que a força de frenagem aumente. No entanto, se as pinças forem do tamanho original, a área efetiva dos pistões modificados acaba reduzida em comparação com a configuração original. Isso significa que, mesmo com mais pistões, a força de frenagem aplicada ao disco é menor, o que impacta diretamente na eficácia do freio.

A partir da força gerada pelas pinças de freio, é possível calcular o torque de frenagem, que é o fator final que determina a capacidade do sistema de reduzir a velocidade das rodas. Soma-se o torque gerado pela pinça dianteira ao torque gerado pelas pinças ou tambores traseiros.

Por exemplo, se a pinça dianteira original gera um torque de 221 Newton milímetros (N·mm), enquanto a traseira gera um torque de 49 N·mm, serão totalizados 270 N·mm de torque de frenagem para o carro. Porém, ao realizar mudanças nas pinças e pistões de freio, essa distribuição de frenagem pode mudar e gerar desequilíbrio do carro caso não seja muito bem calculada.

DISCO DE FREIO E PASTILHA

Outro ponto determinante é o diâmetro do disco de freio. Um disco maior proporciona uma vantagem mecânica maior, pois aumenta o braço de alavanca para a força de frenagem, o que pode compensar, até certo ponto, uma força de pinça menor. Por exemplo se o disco traseiro tem um diâmetro maior que o disco dianteiro, apesar da menor pressão e força aplicada, o torque de frenagem na traseira será próximo do torque dianteiro.

O coeficiente de atrito entre as pastilhas e o disco também desempenha um papel fundamental. Variações nesse coeficiente, seja por diferenças de material ou pela temperatura do sistema, podem alterar significativamente a eficiência de frenagem.

DESBALANCEAMENTO NA DISTRIBUIÇÃO DE FRENAGEM

Como mencionamos, um dos principais problemas ao modificar o sistema de freios do veículo é o desbalanceamento na distribuição de frenagem após a mudança. Quando se aumenta o tamanho do disco de freio ou se altera a pinça, há uma mudança na proporção de força aplicada entre os eixos dianteiro e traseiro.

Essa alteração pode resultar em um cenário onde as rodas traseiras travam antes das dianteiras, o que é indesejável, especialmente em veículos com ABS. Isso pode fazer com que o ABS atue prematuramente, aumentando a distância de frenagem e comprometendo a segurança.

Em veículos mais antigos, o sistema ABS ainda pode trabalhar de forma desproporcional quando são feitas alterações. Isso significa que, em vez de atuar apenas na roda necessária, o ABS pode reduzir a força de frenagem em todas as rodas, o que compromete ainda mais a eficiência de frenagem em um sistema desbalanceado.



IMPACTO DOS PNEUS

Outra observação crítica é que, independentemente de quão avançado seja o sistema de freios, os pneus são o fator determinante para a eficiência de frenagem. Se os pneus não tiverem o coeficiente de atrito adequado, a roda pode travar mais cedo, ativando o ABS e aumentando a distância de frenagem. Portanto, ao realizar um upgrade nos freios, é igualmente importante considerar a qualidade e o estado dos pneus.

CONCLUSÃO

Realizar um upgrade no sistema de freios de um veículo pode trazer benefícios significativos, especialmente em termos de performance em situações extremas. No entanto, é essencial que essas modificações sejam cuidadosamente dimensionadas e implementadas para evitar impactos negativos no comportamento do carro.

Freios maiores e mais potentes não são sinônimos de segurança se não forem corretamente integrados ao sistema existente. Portanto, antes de proceder com qualquer modificação, é recomendável consultar um especialista e considerar todos os fatores envolvidos, garantindo que o upgrade melhore o desempenho sem comprometer a segurança e a integridade do veículo.

CUIDADO COM UPGRADES MAL PLANEJADOS

Realizar cálculos precisos antes de implementar mudanças é essencial para garantir a segurança. O desbalanceamento de um sistema de freios original pode ser um valor baixo, porém com a modificação de pinças e discos, o valor aumenta proporcionalmente. Portanto o ajuste adequado da distribuição de frenagem é essencial para garantir que o sistema funcione corretamente e que o carro mantenha sua estabilidade durante a frenagem.

Mudanças na engenharia original de um veículo devem ser feitas por profissionais qualificados que possam realizar cálculos precisos e entender as consequências de cada modificação no sistema de freios. Upgrades mal planejados podem resultar em uma piora no desempenho de frenagem, em vez de uma melhoria.

Esses pontos destacam a complexidade envolvida na modificação de sistemas de frenagem, sendo necessária uma abordagem técnica precisa para garantir a segurança e a eficiência do veículo após as mudanças.



FRÓES AUTO MECÂNICA:

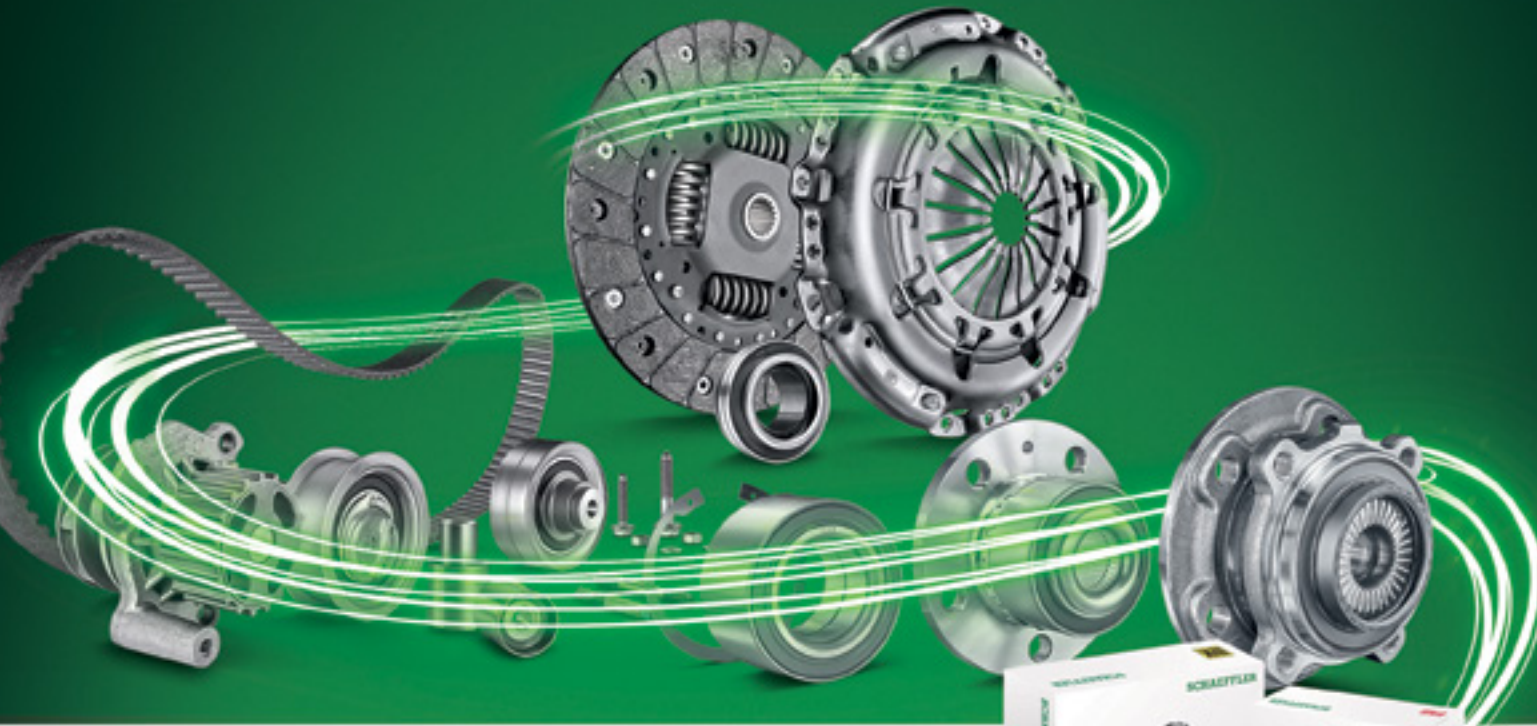
TRADIÇÃO E INOVAÇÃO NO ATENDIMENTO DE VEÍCULOS MODERNOS E ANTIGOS

Situada na R. Teófilo Dias, 55 - Vila Reg. Feijó, São Paulo - SP, a [Fróes Auto Mecânica](#) é uma oficina especializada que desde 1998, sob a liderança de Álvaro Fróes, de 42 anos e formado em técnico em mecânica, se destaca na reparação de veículos nacionais e importados, atendendo tanto carros modernos quanto antigos.

A ideia de fundar a oficina surgiu a partir da necessidade de amigos, que inicialmente buscaram os serviços de Álvaro, e, com o tempo, se tornaram clientes fiéis. A partir desse início promissor, a oficina foi aos poucos agregando novos clientes e expandindo seus serviços, consolidando-se como uma referência na região.



SOMOS SCHAEFFLER



Há mais de 75 anos a Schaeffler é uma força pioneira no campo da tecnologia de movimento. Com as marcas LuK, INA e FAG, atende as principais necessidades do mercado, desenvolvendo componentes, sistemas e serviços para veículos de passeio, comerciais leves e pesados, além de motocicletas e tratores, com qualidade superior e fabricação de alta precisão. Somos Qualidade e Tecnologia. Somos **Schaeffler**.

0800 011 10 29 15 99798.6385
aftermarket.schaeffler.com.br
rexpert.com.br

SCHAEFFLER

SCHAEFFLER GARANTE SOLUÇÕES EFICIENTES PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS

Manter a operação de frotas de caminhões e ônibus com eficiência e menor custo é um desafio constante no setor de transporte. A cada parada para manutenção, o impacto nos negócios é evidente, seja pelo tempo de inatividade dos veículos ou pelos custos operacionais. Para superar esses desafios, a Schaeffler, por meio de suas tradicionais marcas do mercado de reposição LuK, FAG e INA, oferece soluções robustas

e inovadoras que garantem confiabilidade e durabilidade, otimizando o tempo de atividade dos veículos comerciais pesados. Com um portfólio amplo que atende às principais montadoras, a Schaeffler investe constantemente em tecnologia de ponta para garantir que suas peças sejam duráveis e de fácil instalação. Dessa forma, transportadoras e operadores de frotas podem contar com componentes de alta qualidade,

assegurando uma manutenção mais rápida e eficaz. Além disso, o foco da Schaeffler está em desenvolver soluções que minimizam os custos de manutenção, aumentando a vida útil dos componentes e reduzindo a necessidade de substituições frequentes. Assim, a empresa contribui diretamente para a eficiência das operações de frotas e, conseqüentemente, para a rentabilidade dos negócios.

LANÇAMENTOS DE 2024 PARA VEÍCULOS COMERCIAIS PESADOS

Marca	Tipo de Peça	Código	Montadora
LuK	Atuador de Embreagem	5100364100	Mercedes-Benz
LuK	Atuador de Embreagem	5100370100	Volvo
LuK	Cilindro de Embreagem	5100377100	Mercedes-Benz
LuK	RepSet	6403093000	Mercedes-Benz
LuK	RepSet	6433464000	Mercedes-Benz
LuK	RepSet	6433465000	Mercedes-Benz
LuK	RepSet	6433455090	Volvo
LuK	RepSet	6433455330	Volvo
INA	Polia	5320455100	Volvo
INA	Tensor	5340451100	Mercedes-Benz
INA	Tensor	5340093100	Mercedes-Benz
INA	Tensor	5340085200	Mercedes-Benz
INA	Tensor	5340057100	Mercedes-Benz
INA	Tensor	5310483100	Scania
FAG	Cubo de Roda	7235003100	Mercedes-Benz
FAG	Cubo de Roda	7235013100	Volvo
FAG	Cubo de Roda	7235004100	Volvo
FAG	Cubo de Roda	7235002100	Volvo
FAG	Cubo de Roda	7235032100	Volvo
FAG	Cubo de Roda	7235027100	Volvo
FAG	Rolamento de Roda	803750.10.H195	Scania / MB / MAN
FAG	Rolamento de Roda	632203.H195	Mercedes-Benz
FAG	Rolamento de Roda	805003A.H195	Mercedes-Benz



Leia o QR CODE e faça o DOWNLOAD do Catálogo Eletrônico



SCHAEFFLER

Atualmente, a Fróes Auto Mecânica é uma oficina multimarcas, atendendo uma ampla gama de veículos. Entre as marcas mais comuns, destacam-se os veículos do grupo VW/AUDI, especialmente a linha TSI. No entanto, a oficina não se limita a esses modelos, abrangendo desde importados mais exóticos até marcas amplamente presentes na frota brasileira, como Chevrolet e Fiat, demonstrando versatilidade e competência para lidar com uma grande variedade de desafios mecânicos.



DIFERENCIAIS

O diferencial da Fróes Auto Mecânica, segundo seu fundador, reside na qualidade e na transparência oferecidas ao cliente. Álvaro acredita que a clareza na comunicação sobre os problemas dos veículos e as soluções propostas são essenciais para conquistar a confiança dos clientes.

A oficina se empenha em explicar de forma clara e acessível quais são os defeitos encontrados, as possíveis causas e as etapas necessárias para o reparo. Esse cuidado vai além da mera técnica mecânica e é um dos principais fatores que diferenciam a Fróes Auto Mecânica das demais oficinas da região.

Trabalhar com carros modernos e antigos traz desafios distintos, mas complementares, para a equipe da oficina. Nos veículos modernos, a tecnologia avançada facilita a solução de problemas através de diagnósticos precisos, utilizando ferramentas eletrônicas como a leitura por aparelhos específicos. No entanto, o conhecimento dos fundamentos básicos da mecânica ainda é determinante, permitindo a resolução de questões que, à primeira vista, podem parecer complexas.



Por outro lado, o trabalho com carros antigos exige uma experiência acumulada ao longo dos anos, uma "manha" que só quem tem vivência com esses veículos pode compreender. A dificuldade em encontrar peças originais para modelos antigos é um desafio constante, muitas vezes obrigando a equipe a recorrer ao reparo ou remanufatura de peças, uma solução que requer habilidade e precisão, além do conhecimento dos fornecedores certos para manter a integridade do veículo.

LIDANDO COM A ESCASSEZ DE PEÇAS PARA CARROS ANTIGOS

Com o passar do tempo, muitas das peças de reposição deixam de ser fabricadas, tornando a sua obtenção um verdadeiro desafio. Álvaro Fróes e sua equipe são resilientes para lidar com essa situação. A oficina frequentemente recorre a peças similares de outros veículos e mantém uma rede de contatos em grupos especializados, além de procurar em casas de peças com estoques antigos.

Essa rede de colaboração é vital, já que muitos entusiastas e profissionais do setor se ajudam mutuamente, oferecendo indicações ou soluções. Embora encontrar a peça certa não seja tão fácil quanto no mercado de veículos modernos, a persistência e a criatividade da equipe garantem que sempre se encontre uma solução.

“Nosso diferencial está na qualidade e transparência com o cliente”

PREPARANDO A EQUIPE PARA A DIVERSIDADE DE VEÍCULOS

A diversidade de veículos atendidos pela Fróes Auto Mecânica exige um nível elevado de preparo técnico. Para garantir que seus mecânicos estejam sempre prontos para enfrentar novos desafios, a oficina procura compartilhar entre si possíveis alternativas e trocar experiências. Quando surge um problema mais complexo ou um diagnóstico difícil, toda a equipe se reúne para discutir e resolver a questão.

O técnico mais experiente em determinado problema lidera o processo, compartilhando seu conhecimento e técnicas com os demais. Após a solução, é feita uma apresentação detalhada do trabalho realizado, permitindo que todos aprendam e se preparem para situações futuras. Esse método de treinamento interno não só fortalece a capacidade técnica da equipe como também promove um ambiente de cooperação e aprendizado.



COMPETITIVIDADE NO MERCADO

No competitivo mercado de reparação automotiva, a Fróes Auto Mecânica entende a importância de estar sempre atualizada com as últimas tecnologias e ferramentas. A oficina investe continuamente em novos equipamentos e no aperfeiçoamento do conhecimento técnico de sua equipe.

Álvaro Fróes reconhece que, para manter a competitividade, é essencial acompanhar as constantes inovações do setor. Cada nova tecnologia introduzida no mercado exige uma adaptação por parte das oficinas e do comprometimento em estar aptos a resolver qualquer situação que apareça. Essa postura proativa é essencial, especialmente à medida que mais clientes, antes fiéis às concessionárias, procuram oficinas de confiança como a Fróes para a solução de problemas complexos.



PÚBLICO DIVERSIFICADO E FIEL

A clientela da Fróes Auto Mecânica é composta por uma mistura de proprietários de carros modernos e antigos, curiosamente, muitos dos clientes que confiam seus veículos clássicos à Fróes são também proprietários de carros modernos que já passaram pela oficina. Essa confiança mútua é construída ao longo do tempo, com 90% dos clientes de carros antigos sendo clientes fiéis de veículos mais novos.

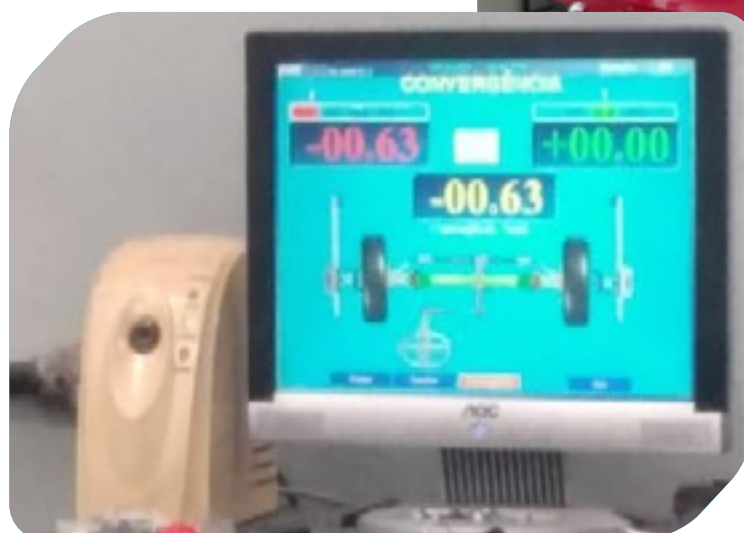
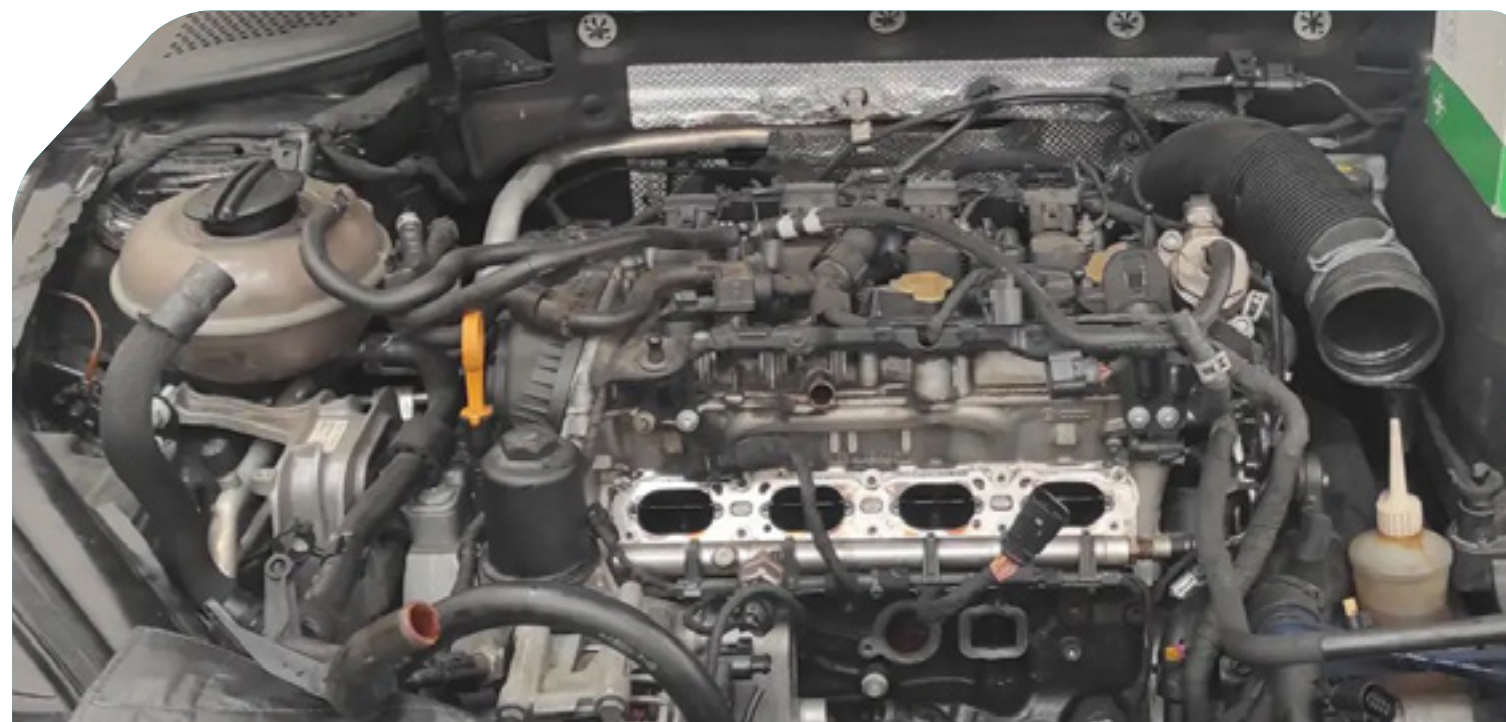
O perfil dos clientes da oficina tende a ser de pessoas que utilizam seus veículos diariamente, seja para o trabalho ou para viagens, com um forte apelo ao público familiar. Além disso, a oficina se beneficia de um marketing orgânico, com novos clientes chegando por indicação de outros satisfeitos, o que reforça a qualidade do atendimento prestado.



DESAFIOS SUPERADOS E VISÃO PARA O FUTURO

A oficina enfrenta e supera uma série de desafios dia a dia, consolidando-se como uma referência no mercado de reparação automotiva. Ao longo dos anos, a oficina se destacou por sua capacidade de adaptação e pela constante busca por qualidade e satisfação do cliente. Segundo Álvaro Fróes, um dos maiores obstáculos enfrentados pela empresa foi a escassez de mão de obra qualificada. “Acreditamos que cada vez o mercado está mais escasso de mão de obra”, comenta Fróes, destacando a dificuldade em encontrar profissionais capacitados para atender às demandas técnicas da oficina. No entanto, ele também observa uma evolução positiva no acesso a informações técnicas, o que tem contribuído para superar essas dificuldades: “Com o passar dos anos, as informações técnicas que são supernecessárias começaram a ficar de fácil acesso a todos do ramo.”

A oficina trabalha para construir uma relação de confiança com seus clientes, o que, segundo Fróes, é fundamental para manter a credibilidade no mercado. “Trabalhamos com idoneidade e honestidade, gerando confiança no nosso cliente, assim garantindo nossa credibilidade no mercado”, afirma. Ele também ressalta o ambiente familiar da empresa, onde a equipe é composta por colaboradores que estão há muitos anos na “casa”. Essa estabilidade interna contribui para um atendimento mais confiável e gera tranquilidade tanto para a equipe quanto para os clientes. “Somos uma



empresa familiar, com todos os colaboradores com muitos anos de ‘casa’ e, assim, temos muita confiança uns nos outros, gerando essa tranquilidade a nossos clientes e amigos.”

Quando questionado sobre as oportunidades para o futuro da Fróes Auto Mecânica, Álvaro demonstra otimismo e abertura para novas tendências. Ele acredita que a empresa está sempre em constante desenvolvimento junto ao mercado automotivo e que, com o tempo, novas oportunidades surgirão. “Acreditamos que nossa empresa está sempre em constante desenvolvimento junto ao mercado automotivo”, afirma. Ele também menciona que a oficina está atenta a novas tendências que possam ser interessantes para o crescimento e aprimoramento dos serviços oferecidos. “Pode ser que, durante esse futuro desenvolvimento, surjam novas tendências de mercado que sejam interessantes à nossa empresa.”

Em suma, a Fróes Auto Mecânica segue firme em seu compromisso de qualidade, adaptando-se às mudanças do setor e garantindo que a satisfação do cliente continue a ser o principal foco de suas operações. A empresa, liderada por Álvaro Fróes se destaca no cenário automotivo por sua capacidade de superar desafios e inovar constantemente, preparados para aproveitar as oportunidades que o futuro reserva, sempre com o objetivo de melhorar o serviço prestado a seus clientes.

Aditivos para Radiador

ORBIRAD LONG LIFE PADRÃO MONTADORA

Agora nas versões Concentrado e Pronto Uso.

ORBI
QUÍMICA

**white
lub**
SUPER



Visite nosso site:

www.orbiquimica.com.br

CONHEÇA AS VERSÕES DO ORBI RAD DA ORBI QUÍMICA: OS ADITIVOS ESSENCIAIS PARA O SEU VEÍCULO.

O Orbi Rad é o aditivo para radiador que proporciona máxima proteção e desempenho para o sistema de arrefecimento do seu veículo. Desenvolvido com avançada tecnologia, ele é projetado para oferecer uma proteção de longo prazo para o seu veículo.

Disponível nas versões concentrado e pronto uso, o Orbi Rad é a escolha ideal na manutenção do sistema de arrefecimento do seu veículo. A versão concentrada é recomendada para diluição de 50% do produto com 50% de água bi-desmineralizada, oferecendo flexibilidade de acordo com as necessidades específicas do seu veículo. A versão pronto uso pode ser aplicada diretamente no radiador e é ideal tanto para a substituição completa do líquido refrigerante quanto para completar o nível do radiador, proporcionando conveniência e praticidade.

As características do Orbi Rad fazem dele um produto indispensável para qualquer motorista preocupado com a saúde do seu veículo. Este aditivo é formulado para oferecer uma série de benefícios, incluindo:

- Anticongelante: Protege o líquido do radiador contra o congelamento, garantindo desempenho confiável mesmo em condições climáticas adversas.
- Antifervura: Previne o superaquecimento do motor, mantendo a temperatura do líquido de arrefecimento em níveis seguros.
- Anticorrosivo: Protege as partes metálicas do sistema de arrefecimento contra a corrosão, prolongando assim a vida útil do seu veículo.
- Antiespuma: Evita a formação de espuma no sistema de arrefecimento, garantindo uma circulação suave e eficiente do líquido refrigerante.
- Anti-incrustante: Previne a formação de depósitos e incrustações que podem prejudicar o motor.



Seja em viagens longas ou no dia a dia urbano, Orbi Rad oferece proteção confiável e desempenho superior para o sistema de resfriamento do seu veículo. Não comprometa a saúde do seu motor - escolha Orbi Rad e mantenha seu veículo funcionando e livre de problemas por muito mais tempo.

SAIBA MAIS:

Para mais informações sobre o Orbi Rad e outros produtos Orbi, visite nosso site: www.orbiquimica.com.br.

ORBI
QUÍMICA

SAC RS/A

Problema Crônico do Motor Volkswagen EA-111: Queima das Válvulas de Escape

O motor Volkswagen EA-111, amplamente utilizado em veículos como Gol, Fox, Voyage e Saveiro entre 2002 e 2022, tem um histórico de queima recorrente das válvulas de escape, o que representa um desafio constante para reparadores e proprietários desses modelos.



SINTOMAS E DIAGNÓSTICO

A queima da válvula de escape é um problema sério que se manifesta inicialmente como uma falha de cilindro, frequentemente detectada através da luz de injeção acesa no painel. O diagnóstico pode ser realizado utilizando um scanner que identifica o código de falha em um dos cilindros, embora o problema não seja exclusivo de um cilindro específico e possa variar de um veículo para outro.

Um dos métodos mais eficientes para confirmar a falha é através do teste de pressão e vazão. Nesse procedimento, o reparador injeta ar comprimido no cilindro afetado com as válvulas fechadas. Se houver um vazamento de ar para o sistema de escape, isso indica uma vedação inadequada da válvula de escape, confirmando o defeito.



CAUSAS DA QUEIMA DA VÁLVULA DE ESCAPE

Uma das principais causas associadas à queima das válvulas de escape no motor EA-111 é o superaquecimento, esse problema pode desencadear uma série de defeitos no carro e muitas vezes está relacionado a falhas no sistema de arrefecimento. Um problema comum é a falha no funcionamento do primeiro estágio da ventoinha, que pode passar despercebida pelo motorista devido a um atraso na exibição da temperatura real no painel. Isso ocorre porque o painel do veículo mostra 90 graus quando, na realidade, a temperatura pode já estar em 100 graus ou mais.

O resistor da ventoinha, que regula o primeiro estágio, é frequentemente o culpado por essa falha. Quando o fusível térmico que protege este resistor queima, o primeiro estágio da ventoinha deixa de funcionar, forçando o motor a operar em temperaturas mais elevadas até que o segundo estágio entre em ação, muitas vezes tarde demais para evitar danos às válvulas.

REPARAÇÃO E PREVENÇÃO

A reparação deste problema requer a substituição das válvulas danificadas e, em muitos casos, um retrabalho no cabeçote do motor para garantir o assentamento correto das novas válvulas. Além disso, é essencial que o sistema de arrefecimento seja completamente verificado, com atenção especial ao funcionamento da ventoinha e à integridade do resistor e dos fusíveis relacionados.

Para evitar a recorrência do problema, é recomendado que os proprietários mantenham uma vigilância rigorosa sobre o sistema de arrefecimento e façam revisões periódicas, garantindo que todas as peças estejam em pleno funcionamento, especialmente em veículos com histórico de superaquecimento.



DIAGNÓSTICO E VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA VENTONHA

Um dos métodos eficazes para diagnosticar falhas na ventoinha é o uso de um scanner automotivo, que permite ao técnico simular o acionamento dos estágios da ventoinha. Esse procedimento garante que ambos os estágios estão funcionando corretamente. Como mencionamos, a ausência do primeiro estágio devido a um defeito no resistor da ventoinha é uma das principais causas do superaquecimento, pois o motor só é resfriado quando já está em uma temperatura crítica, sobrecarregando as válvulas de escape e a junta do cabeçote.

Verificar regularmente o estado do resistor da ventoinha, é uma prática recomendada. Além disso, a válvula termostática, que regula a circulação do líquido de arrefecimento no motor, deve ser inspecionada e substituída a cada 50.000 km. Com o tempo, a válvula termostática pode começar a abrir antes da temperatura ideal, o que causa funcionamento inadequado do motor e pode contribuir para o desgaste precoce das válvulas de escape.

A escolha de peças de reposição de qualidade, como válvulas termostáticas com componentes reforçados, pode aumentar a durabilidade do sistema de arrefecimento e, conseqüentemente, proteger as válvulas de escape do motor. A queima das válvulas de escape no motor Volkswagen EA-111 é um problema que pode ser amplamente prevenido com a manutenção adequada do sistema de arrefecimento. A verificação do funcionamento dos estágios da ventoinha e a substituição regular da válvula termostática são medidas essenciais para evitar o superaquecimento do motor e garantir a longevidade do veículo. Reparadores e proprietários devem estar atentos aos sinais de falhas no sistema de arrefecimento para evitar danos mais graves e custos elevados de reparo.



COFAP: A MARCA LÍDER ABSOLUTA NO MERCADO E DETENTORA DO MAIOR E MAIS COMPLETO CATÁLOGO DE AMORTECEDORES PARA A REPOSIÇÃO

Pensou em amortecedor, pensou Cofap. Afinal, a marca é dona do maior portfólio de amortecedores do mercado de reposição brasileiro, com mais de dois mil códigos que atendem 98,6% da frota circulante. Desenvolvidos e produzidos há cerca de 70 anos para a indústria automobilística nacional, as peças possuem as mesmas características do produto original, mantendo os altos níveis de qualidade, segurança e confiabilidade do produto genuíno.

Ao comprar um amortecedor Cofap, o consumidor tem certeza de que está adquirindo um componente que terá o mesmo desempenho da peça original. Não é por acaso que a marca conquistou, pelo décimo ano consecutivo, a categoria Ouro do Prêmio Sindirepa-SP (Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo) este ano, um dos mais importantes e tradicionais do segmento, se consolidando como o favorita da maioria dos reparadores e dos consumidores finais.

Os amortecedores Cofap são destinados a veículos leves, comerciais leves e pesados, coletivos de passageiros, agrícolas e motocicletas. Dentro dessa gama estão, também, peças para veículos elétricos e híbridos, o que comprova a estratégia da marca de garantir peças para o mercado de reposição, de modo quase que simultâneo, ao lançamento dos modelos no mercado. Isso é resultado do sincronismo das áreas envolvidas no desenvolvimento de produtos que está sempre atenta para a evolução do mercado automotivo brasileiro.

Os amortecedores Cofap são líderes absolutos do mercado de reposição e fortemente identificados com o ícone da propaganda brasileira, o Cofapinho, que se tornou o embaixador da marca nas redes sociais. Os amortecedores Cofap também possuem certificação Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), que garante a qualidade e a confiabilidade das peças.



SAIBA MAIS:

Mais informações sobre os amortecedores e outros produtos da marca Cofap podem ser encontradas no catálogo eletrônico disponível para celulares IOS e Android e no site www.mmcofap.com.br. Outro canal é o serviço de atendimento ao consumidor: 0800-0194054.



O MELHOR CAMINHO ATÉ SEU DESTINO



É SEMPRE COM A COFAP.

Acesse aqui nosso site



Os **amortecedores Cofap** contam com o maior catálogo do mercado e são os preferidos pelos mecânicos. Para quem roda com Cofap, não importa o terreno nem a distância: conforto e segurança são itens de série.

LINHA LEVE | PESADA | MOTO



siga:     

mmcofap.com.br

 **cofap**

No trânsito, escolha a vida



REPARAÇÃO HISTÓRICA

A EVOLUÇÃO DA ILUMINAÇÃO AUTOMOTIVA

A história da iluminação automotiva percorre junto com a própria história dos automóveis o avanço da tecnologia e a crescente preocupação com a segurança. Desde os primórdios dos veículos motorizados, a necessidade de iluminação adequada tem sido um fator que garante a visibilidade e a segurança dos motoristas e pedestres. Ao longo de mais de um século, os sistemas de iluminação automotiva passaram por transformações constantes desde as primeiras lâmpadas a óleo até as modernas luzes LED e de xenônio.



OS PRIMÓRDIOS: ILUMINAÇÃO A ÓLEO E ACETILENO

Nos finais do século XIX, antes da invenção dos automóveis, as carruagens eram equipadas com lâmpadas a óleo e acetileno para iluminação. Esses sistemas eram caros e pouco eficientes, com pouca capacidade de evolução devido à falta de investimentos.

Um dos primeiros exemplos de iluminação automotiva foi o modelo Opel Patentmotorwagen "System Lutzmann" de 1899. Inicialmente, uma pessoa andava à frente do veículo com uma lanterna para alertar os pedestres sobre a aproximação do carro. Pouco depois, essa solução evoluiu para o uso de velas dentro de caixas de vidro com espelhos refletivos, que garantiam uma iluminação constante enquanto a vela queimava. Embora simples, essa inovação foi um avanço significativo para a época.

A introdução da primeira lâmpada elétrica para automóveis em 1898, pela Electric Vehicle Company e marcou um avanço significativo, apesar de enfrentar desafios como o alto custo operacional e a fragilidade do filamento interno. A transição do uso de querosene e gás acetileno para as primeiras lâmpadas elétricas na década de 1900 foi uma tentativa de melhorar a segurança e a praticidade, embora os problemas com a visibilidade e a operação em climas frios ainda fossem frequentes.

A REVOLUÇÃO ELÉTRICA: DÉCADAS DE 1910 E 1920

A década de 1910 foi um marco na história da iluminação automotiva, com a popularização das lâmpadas elétricas, liderada por fabricantes como a Cadillac, que introduziu o primeiro sistema de controle interno de lâmpadas em 1915. Isso permitiu que os motoristas ativassem as luzes externas sem sair do veículo, um avanço importante em termos de conveniência e segurança.

Em 1915, o estado de Massachusetts se tornou o primeiro nos Estados Unidos a exigir que todos os veículos fossem equipados com faróis elétricos, um padrão que foi rapidamente adotado em outros estados. A década de 1920 viu a introdução dos primeiros faróis com opções de feixe alto e baixo, além de mecanismos de escurecimento operados por pedal, refletindo uma crescente consciência sobre a necessidade de ajustar a iluminação para diferentes condições de direção.



A REVOLUÇÃO DOS FARÓIS: 1980 A 1990

Enquanto nos anos 1980 os Estados Unidos ainda utilizava obrigatoriamente o sistema selado, na Europa, já era permitido o uso de faróis com lâmpadas substituíveis, porém logo o cenário mudou e permitiu a introdução de faróis com lâmpadas substituíveis nos Estados Unidos, tornando a manutenção dos veículos mais acessível e menos onerosa.



A substituição de lentes de vidro por plástico também começou a ser implementada, permitindo faróis mais leves e mais seguros para pedestres em caso de acidentes. Nos anos 1990, duas inovações revolucionárias emergiram no mercado de faróis: os faróis de descarga de alta intensidade (HID), conhecidos como faróis de xenônio, e as luzes de LED. Essas tecnologias ofereceram maior brilho, durabilidade e eficiência energética, tornando-se rapidamente populares e dominando o mercado de iluminação automotiva nas décadas seguintes.

A ERA MODERNA: LED E XENÔNIO

Nos últimos anos, as luzes de LED e xenônio se consolidaram como as principais tecnologias de iluminação automotiva. Os faróis de LED, introduzidos pela primeira vez na década de 1990, são conhecidos por sua durabilidade e alta eficiência energética. Eles consomem menos energia do que as lâmpadas halógenas e HIDs, e sua capacidade de emitir luz intensa sem sobrecarregar o sistema elétrico do veículo os tornou uma escolha popular para fabricantes e consumidores. Paralelamente, os faróis de xenônio, com sua capacidade de produzir um brilho intenso e uma temperatura de cor próxima à luz do dia, têm sido amplamente utilizados em veículos exclusivos.



Bomba d'água SKF

Qualidade de produto original aliada à excelência de uma marca 100% confiável.



Rotor de elevada durabilidade



Aprovado sob rigorosos padrões OEM



Vedação de alta resistência



Rolamento de desempenho superior



Potência e precisão na polia



Baixe o Catálogo SKF e tenha acesso a uma gama completa de soluções. Veja os vídeos de aplicações e conte com todo o suporte técnico para obter o melhor desempenho.
© SKF Group 2024



(11) 99269-6623



0800 014 1152



carisma@skf.com



Baixe o App SKF Authenticate de combate à falsificação de produtos.

SKF REESTRUTURA OPERAÇÃO DE AFTERMARKET NA AMÉRICA LATINA PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA E COMPETITIVIDADE NA REGIÃO

A SKF - uma das principais fabricantes globais de peças para o setor automotivo e líder absoluta em rolamentos, tensionadores e polias, com amplo destaque em diversas linhas de produtos - promoveu uma reestruturação importante em sua operação de Aftermarket na América Latina.

De acordo com Michel Vences, diretor comercial de Aftermarket Automotivo América Latina da SKF, o objetivo da mudança é fortalecer a operação da companhia em cada país, dando autonomia para que todas as áreas, incluindo vendas, desenvolvimento de produto e marketing, possam atender às necessidades de seus mercados locais. "Destá forma, passamos a contar com equipes no Brasil, Colômbia, Argentina, Chile, México e Peru e Uruguai, o que nos permitirá desenvolver produtos cada vez mais alinhados às demandas de cada um destes países, nos capacitando a ampliar ainda mais nossa penetração em todo o mercado latino-americano", ressalta Michel.

Com a reestruturação, cada equipe reportará os resultados e soluções diretamente para a matriz da companhia, na Suécia. "Esperamos, com isto, ter um foco assertivo na oferta produtos para o mercado de reposição e alcançar um crescimento exponencial, na casa de dois dígitos, em quase todos os mercados da América Latina a partir de 2025", revela o executivo.

KIT CENTER

Uma das apostas da SKF neste processo será a reformulação dos Kit Centers, que são estruturas responsáveis pela montagem dos kits automotivos ofertados em cada país. A ideia é implantar "hubs" estratégicos na região para centralizar os volumes e abastecer o mercado na América Latina.

"Em 2025, teremos uma série de lançamentos, e também mudaremos nossa estrutura para unificar o armazenamento dos produtos de reposição nos Kit Centers, locais que recebem, embalam e estocam peças. O objetivo é ter esse modelo de operação na América Latina, com base no que já funciona muito bem na Europa", destaca Michel.

O mercado brasileiro de reposição da SKF representa mais de 50% do faturamento da companhia na região. "Nosso principal produto são os rolamentos, produzidos no Brasil, na fábrica de Cajamar, mas também temos uma planta instalada no México. Os demais componentes como corrente, kit de distribuição, correia e bomba d'água são importados de fábricas da Argentina, Europa e China", afirma Michel.

CRESCIMENTO

O portfólio da SKF atende a veículos leves e pesados, com presença maior nos automóveis e comerciais leves, segmento no qual é capaz de atender 95% da frota circulante na região.

De acordo com o executivo, a SKF tem como objetivo reforçar seu posicionamento de marca na região. "Nosso portfólio completo de produtos para linhas leve, pesada e agrícola é voltado para mecânicos, varejistas de autopeças, distribuidores automotivos e frotistas, bem como para consumidores finais e potenciais clientes da marca", esclarece.

A SKF possui também o programa SKF Center, composto por uma rede de oficinas credenciadas à marca SKF em todo o Brasil, direcionado ao mecânico automotivo independente, visando promover sua diferenciação como especialista em produtos SKF.



FATOS E BOATOS

A evolução dos motores a combustão interna tem sido impulsionada por diversas inovações, e uma das mais recentes é o uso de correias banhadas a óleo em motores modernos. Tradicionalmente, as correias dentadas e as correntes de distribuição são responsáveis por sincronizar o movimento do virabrequim e do comando de válvulas, garantindo a abertura e fechamento das válvulas no tempo correto. No entanto, segundo as montadoras e engenheiros de produção, a introdução da correia banhada a óleo, traz uma série de vantagens, especialmente em termos de durabilidade, eficiência e manutenção.

USAR OU NÃO ÓLEO COMUM EM VEÍCULOS COM CORREIA DENTADA BANHADA A ÓLEO?

A introdução de motores equipados com correias dentadas banhadas a óleo trouxe inovações, porém esses sistemas também exigem cuidados específicos, especialmente no que se refere à escolha do óleo lubrificante. Um dos debates mais recorrentes é sobre as especificações corretas para o uso do óleo nestes carros, pois há diversos casos em que, apesar desse sistema ter sido desenvolvido para uma durabilidade maior da correia, está acontecendo o inverso.

Os casos mais comuns envolve a perda das características elásticas da correia, além de sua deterioração, muitas vezes causando o entupimento do pescador e bomba d'água, porém, será este um problema pelo uso de óleo incorreto no sistema?

PARTICULARIDADES DA CORREIA DENTADA BANHADA A ÓLEO

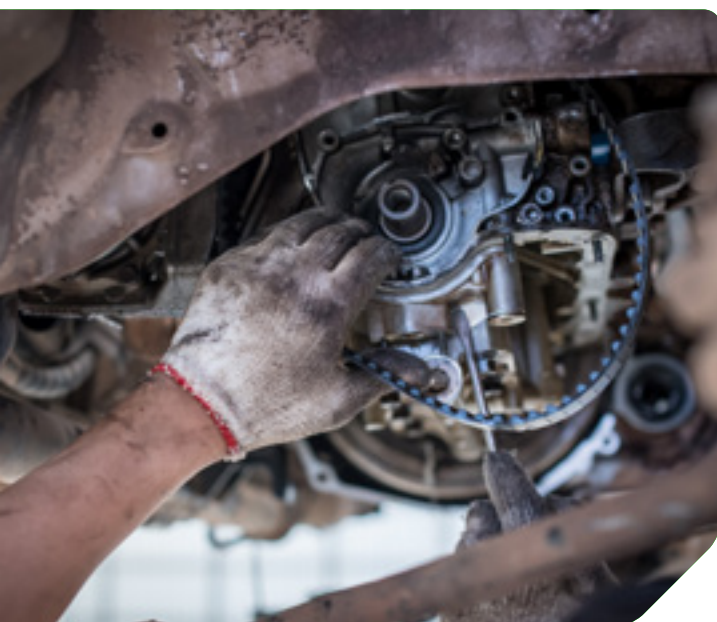
A correia dentada banhada a óleo, diferente das correias convencionais, opera imersa em óleo lubrificante, o que ajuda a reduzir o atrito e o desgaste, proporcionando uma vida útil mais longa e um funcionamento mais silencioso. No entanto, esse sistema é extremamente sensível à qualidade do óleo utilizado, uma vez que a correia é feita de materiais como borracha e fibras que podem ser afetados por componentes inadequados no lubrificante.

Um dos problemas mais sérios associados ao uso de óleo inadequado é o esfrelamento prematuro da correia. Esse fenômeno tem sido observado em motores de várias marcas, como Ford, Chevrolet e PSA (Peugeot e Citroën), mesmo quando os veículos seguem os planos de manutenção padrão. Esse fato levanta questionamentos sobre a real causa desse problema e a responsabilidade dos lubrificantes nesse processo.

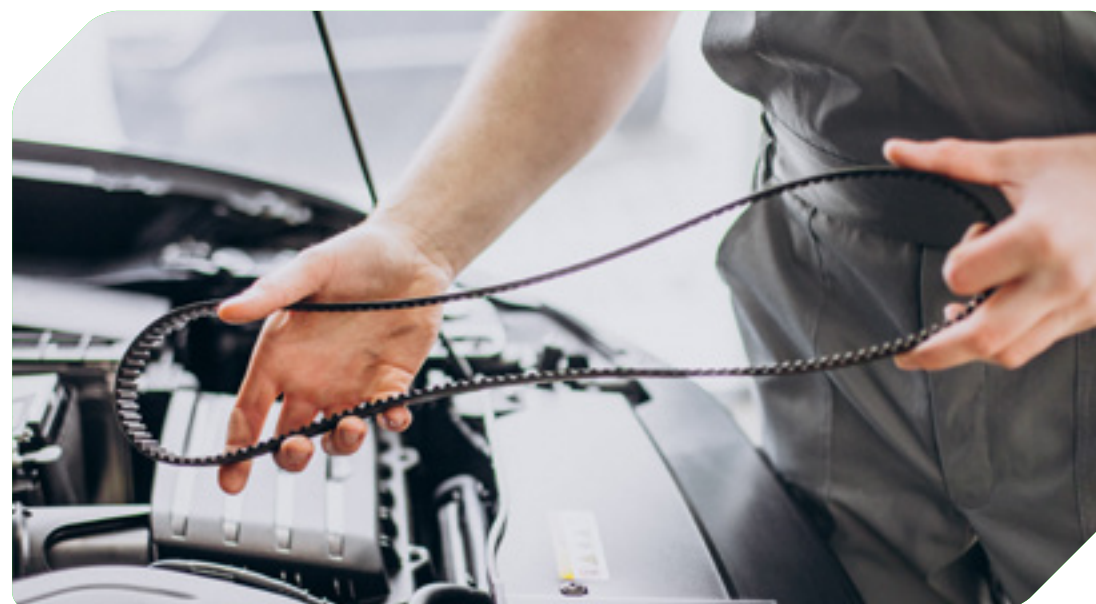


O PAPEL DO ÓLEO LUBRIFICANTE NA MANUTENÇÃO DA CORREIA

É comum associar o uso de óleo incorreto ao desgaste da correia dentada banhada a óleo. No entanto, especialistas argumentam que a situação pode ser mais complexa. Óleos de qualidade que atendem às normas exigidas pelo fabricante, teoricamente, não deveriam causar danos à correia, mesmo em condições de uso severo.



O que parece influenciar significativamente o desgaste da correia é a contaminação do óleo por combustíveis e outros subprodutos da combustão. Em trajetos curtos, onde o motor não atinge a temperatura ideal de operação, há maior risco de contaminação do óleo por combustível, o que altera sua composição química, aumentando a acidez e, conseqüentemente, o risco de deterioração da correia. Além disso, prolongar demais o intervalo de troca de óleo pode sacrificar a reserva alcalina do lubrificante, comprometendo sua capacidade de neutralizar ácidos e manter a correia protegida.



ÓLEO COMUM OU ESPECÍFICO: QUAL ESCOLHER?

Embora seja tentador optar por óleos comuns, que muitas vezes são mais baratos ou mais facilmente disponíveis, a escolha ideal para veículos com correia dentada banhada a óleo deve sempre seguir as especificações do fabricante do veículo. Utilizar um óleo fora das recomendações pode não apenas comprometer a durabilidade da correia, mas também anular garantias e resultar em custos elevados de reparo.

É importante destacar que mesmo com o uso de óleo genuíno recomendado pelo fabricante, podem ocorrer problemas se a manutenção preventiva não for seguida corretamente. Em casos de uso severo, antecipar a troca de óleo pode ser uma medida prudente para evitar o desgaste prematuro da correia.

COMO ESCOLHER O MELHOR ÓLEO PARA VEÍCULOS COM CORREIA DENTADA BANHADA A ÓLEO

Escolher o óleo correto é uma tarefa essencial para garantir a durabilidade e o desempenho adequado do motor. Essa escolha torna-se ainda mais crucial em veículos que utilizam correia dentada banhada a óleo, uma tecnologia que requer atenção especial às especificações do lubrificante. Este texto explora como fazer essa escolha de forma correta, evitando erros comuns que podem comprometer a integridade do motor.

IMPORTÂNCIA DAS ESPECIFICAÇÕES DO LUBRIFICANTE

A primeira e mais importante regra na escolha do óleo para motores com correia dentada banhada a óleo é seguir as recomendações do fabricante do veículo, conforme descrito no manual. Este documento contém todas as especificações necessárias, como a viscosidade e as normas que o lubrificante deve atender. Ignorar essas especificações pode levar ao uso de um óleo inadequado, o que pode comprometer a durabilidade da correia dentada e outros componentes internos do motor.

VISCOSIDADE E NORMAS: NÃO SE ATENTE APENAS A UMA CARACTERÍSTICA

Embora a viscosidade seja um fator importante na escolha do óleo, ela não deve ser o único critério. O lubrificante ideal deve atender todas as normas exigidas pelo fabricante do veículo, especialmente em motores que utilizam correia dentada banhada a óleo. Por exemplo, no caso de veículos da linha Ford que utilizam essa tecnologia, a norma WSS-M2C948-B é essencial. Esta norma garante que o óleo é compatível com os elastômeros que compõem a correia, evitando degradação prematura e falhas no sistema.

A TENTAÇÃO DE ESCOLHER UM ÓLEO PREMIUM

Muitos proprietários de veículos acreditam que optar por um óleo premium, de uma marca renomada e com uma composição sintética avançada, é sempre a melhor escolha. No entanto, isso nem sempre é verdade. Um óleo pode ser de alta qualidade, mas se não atender à norma específica exigida pelo seu veículo, como a WSS-M2C948-B para motores Ford com correia

dentada banhada a óleo, ele não é adequado para uso. A utilização de um óleo inadequado pode resultar em problemas de compatibilidade, comprometendo a durabilidade e o desempenho do motor.

EXEMPLOS PRÁTICOS: FORD E A NORMA WSS-M2C948-B

Consideremos um exemplo prático de aplicação: um Ford Ka 2018, que utiliza um motor com correia dentada banhada a óleo. O manual deste veículo especifica a necessidade de um óleo que atenda à norma WSS-M2C948-B. Optar por um óleo que não atenda a essa norma, mesmo que ele seja um produto premium com outras especificações avançadas, não garante a proteção necessária para a correia e pode causar problemas de desempenho no longo prazo.

ESCOLHENDO O ÓLEO CERTO

Para escolher o óleo correto, é fundamental verificar no frasco do produto se ele atende à norma exigida pelo fabricante do veículo. Além disso, é importante considerar se o óleo oferece outras especificações que possam agregar benefícios ao motor, como uma classificação API SN Plus, que pode indicar um produto com maior proteção contra formação de depósitos e melhoria na economia de combustível.

CONCLUSÃO

Veículos equipados com correia dentada banhada a óleo apresentam vantagens em termos de eficiência e durabilidade, desde que o óleo lubrificante utilizado seja de alta qualidade e específico para esse tipo de sistema. A escolha entre usar óleo comum ou o recomendado pelo fabricante deve sempre pender para a segunda opção, considerando as particularidades do motor e as condições de uso. Além disso, seguir à risca os intervalos de manutenção e considerar antecipar a troca de óleo em condições severas são práticas que podem garantir a longevidade do motor e evitar problemas futuros. A manutenção preventiva, aliada ao uso do lubrificante correto, é a melhor estratégia para preservar o bom funcionamento e a durabilidade desses motores modernos.



DESCUBRA A QUALIDADE MOTORCRAFT®

Os veículos Ford ganham quilômetros de longevidade e segurança com a qualidade das peças homologadas Motorcraft®. Há mais de 50 anos os engenheiros da marca investem em rigorosos processos de desenvolvimento e testes para atingir os padrões homologados da Ford. O resultado dessa busca incessante é um catálogo composto por 20 linhas de produto de alta demanda, de lubrificantes a amortecedores. Além disso, no site onde é possível encontrar as peças também há conteúdo especializado, promoções, informações e vídeos técnicos sobre os veículos Ford. Acesse reparadorford.com.br/motorcraft e saiba mais.

CONHEÇA A LINHA COMPLETA DE PEÇAS:

https://www.mercadolivre.com.br/a/store/ford-loja-oficial?utm_source=wpn_publieditorial&utm_medium=display&utm_content=700x00_fcsd-publi-motorcraft-meli_105735_awareness&utm_campaign=varejo_2024&bannerid=105735|wpn|publieditorial|700x00|fcsd-publi-motorcraft-meli|varejo-2024|awareness



**MOTORCRAFT®:
A QUALIDADE QUE O VEÍCULO
DO SEU CLIENTE MERECE.**



Conte com mais de 50 anos de tradição.
São mais de 20 linhas de produtos de alta
demanda, de lubrificantes a amortecedores.



Conheça a linha completa Motorcraft®
em reparadorford.com.br/motorcraft.

PORDENTRO

CONGRESSO DO SINDIREPA BRASIL: INOVAÇÃO E PARCERIAS IMPULSIONAM O SETOR DE REPARAÇÃO AUTOMOTIVA

O 1º Congresso de Reparação de Veículos no Brasil, promovido pelo Sindirepa Brasil em 6 de agosto de 2024, na Fiesp em São Paulo, consolidou-se como um marco importante para o setor de reparação, reunindo mais de 200 participantes em um dia que contou com palestras, debates e networking. O evento atraiu líderes do mercado, empresários do ramo de reparação automotiva, e especialistas e dessa forma tornou-se um espaço de diálogo sobre as principais tendências, desafios e inovações do setor.

A abertura do congresso foi realizada por Antônio Fiola, presidente do Sindirepa Brasil, que destacou a relevância da união entre as diversas lideranças regionais do Sindirepa para o fortalecimento do setor. Segundo Fiola, “a cooperação entre as regiões é vital para enfrentar os desafios da reparação automotiva no Brasil, promovendo o desenvolvimento e a inovação em um mercado em constante evolução.” A importância desse esforço conjunto foi reforçada pela presença de presidentes regionais de vários estados, incluindo representantes de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Tocantins.

Um dos destaques foi a palestra de Luiz Sérgio Alvarenga, especialista com 35 anos de experiência no aftermarket automotivo, que trouxe uma análise detalhada sobre o impacto do programa MOVER (Modernização do Veículo e Reparo), destacando como esse novo marco regulatório está moldando o mercado de reposição automotiva. Alvarenga também revisitou a evolução dos incentivos fiscais no setor, começando pelo GEIA em 1956 até as implicações da “Lei Ferrari” nos dias atuais. Sua apresentação serviu como uma reflexão sobre a importância da adaptação contínua das empresas às mudanças tecnológicas e aos desafios do mercado, especialmente com o crescente uso de plataformas digitais.

Outro destaque foi a abordagem de Alyson José Nogueira, empresário da reparação automotiva, sobre a Tabela para Tempos de Serviços, um projeto que busca padronizar e trazer maior transparência e segurança ao setor de reparos de veículos. A implementação dessa tabela é vista como um passo fundamental para garantir a competitividade e a justiça nas relações entre reparadores, fornecedores e clientes, estabelecendo critérios para os tempos de serviço em reparos automotivos.

O congresso também proporcionou um espaço para a troca de experiências entre os participantes, facilitando a construção de novas parcerias e a disseminação de práticas dentro das oficinas. A diversidade de temas abordados nas palestras e painéis reforçou a necessidade de constante atualização e colaboração entre os profissionais da reparação automotiva para manter a competitividade em um mercado que se torna cada vez mais dinâmico.

Em resumo, o 1º Congresso de Reparação de Veículos no Brasil, organizado pelo Sindirepa Brasil, não apenas celebrou o sucesso de um setor vital para a economia brasileira, mas também lançou as bases para um futuro mais inovador e colaborativo. A integração de conhecimentos, o debate sobre questões regulatórias e a busca por padrões de excelência reforçam a importância desse evento para todos os envolvidos no universo da reparação automotiva.



CONVERGÊNCIA DE INOVAÇÕES E PARCERIAS

Patrocinado por grandes empresas como ACDelco, Akzo Nobel, Autoglass, Bosch e Cilia, o congresso ofereceu uma vitrine para que essas empresas apresentassem suas inovações e iniciativas. Bruno Silva e Otavio Marcacini, representantes da ACDelco, destacaram a robustez da frota brasileira, que conta com cerca de 9 milhões de veículos da Chevrolet. Eles enfatizaram o amplo portfólio da ACDelco, que abrange 18 linhas de produtos, incluindo baterias, itens de freio e motor, reforçando a importância da empresa no mercado de reposição.

Giovani Ferraz, da Akzo Nobel, apresentou o projeto Acoat Selected, que visa otimizar o atendimento rápido de reparos detalhados por meio da montagem de boxes específicos. Já Flavio Cezario, CEO da Autoglass, ressaltou as soluções abrangentes oferecidas pela empresa, destacando o vasto estoque de peças disponível para a América Latina.



André Astini representando a Bosch, apresentou o projeto Bosch Car Service e a Cilia Tecnologia, por sua vez, introduziu o Cilia Oficina, uma plataforma que oferece soluções para problemas como falta de acesso a crédito e dependência excessiva de escritórios de contabilidade.

Marcio Kumruian apresentou o painel de qualidade, onde foi abordado o impacto negativo das peças de qualidade duvidosa nas oficinas e os desafios enfrentados nos longos processos de garantia. A apresentação do ranking das peças com maiores índices de problemas, baseada em uma sondagem estatística realizada pelo Sindirepa Brasil em maio de 2024, trouxe uma reflexão sobre a necessidade urgente de melhorias contínuas na qualidade dos produtos oferecidos ao mercado.

Além das discussões técnicas, o evento também teve um olhar voltado para a sustentabilidade e responsabilidade social, com o lançamento da nova cartilha ESG para empresas de reparação automotiva, desenvolvida pelo Sindirepa Brasil.

Pedro Buriel, assessor do Sindirepa Brasil, destacou a relevância dessa ferramenta, afirmando: "A cartilha ESG é fundamental para que as empresas de reparação automotiva adotem práticas que beneficiem o meio ambiente e a sociedade, ao mesmo tempo em que fortalecem seus negócios."

O congresso foi encerrado com um momento de networking, proporcionando aos participantes a oportunidade de compartilhar experiências e fortalecer laços comerciais. Aqueles que não puderam comparecer presencialmente acompanharam o evento pelo Canal do Sindirepa Brasil no YouTube, ampliando o alcance das discussões e das oportunidades geradas.



O LEGADO DOS CARROS QUE MARCARAM ÉPOCA

A história da Ford é interligada ao desenvolvimento da indústria automobilística mundial. Desde a sua fundação, a marca não apenas popularizou o automóvel, mas também estabeleceu padrões de excelência e inovação que atravessaram gerações. Um dos exemplos mais emblemáticos desse legado é refletido na trajetória de Fernando Baptista, conhecido como Batistinha, um renomado mecânico e automobilista especializado em carros da Ford.

A relação de Batistinha com a Ford começou ainda na infância, influenciado diretamente por seu pai. Segundo Batistinha, seu pai possuía diversos modelos da Ford, que incluía modelos desde 1932 até 1953. Essa exposição desde a infância a uma variedade de veículos históricos não só despertou o interesse de Batistinha por automóveis, mas também plantou as sementes de uma paixão duradoura pela marca Ford. Ele recorda com carinho as memórias de ajudar o pai a restaurar esses carros e participar de rallies e passeios, imergindo completamente na cultura dos clássicos da Ford.

Batistinha relembra com nostalgia as viagens em família, que dentre Belina, Corcel, Galaxy e outros modelos, havia um LTD Landau, um carro que, apesar de seu tamanho imponente, era o veículo preferido de sua mãe para levar os filhos à escola e fazer passeios. Esse vínculo emocional com os carros da Ford, desde os modelos clássicos, contribuiu para sua história junto à marca.



UM ÍCONE AUTOMOTIVO

O que torna a Ford uma marca tão icônica, segundo Batistinha, é a capacidade de seus carros de despertarem paixão. Ele destaca o Mustang como o modelo mais importante na história da Ford, não só por seu design e desempenho, mas também por seu impacto cultural.

O Mustang transcendeu seu papel de pony car e se tornou um símbolo de liberdade, frequentemente figurando como protagonista em filmes e pistas de corrida. Para Batistinha, um carro se torna uma lenda quando consegue despertar essa paixão, seja por meio do design, vitórias em competições ou pela sua presença marcante na cultura popular.

FORD: O LEGADO DOS CARROS QUE MARCARAM ÉPOCA

Para muitos brasileiros, a Ford é mais do que uma marca; é uma parte integrante de suas histórias pessoais. Entre os veículos que se destacaram e se tornaram ícones no Brasil, Batistinha aponta modelos como o Maverick GT, Escort XR3, Ranger e Landau. Cada um desses carros não apenas marcou uma época, mas também se transformou em objetos de desejo, tanto pelo desempenho quanto pela inovação que trouxeram ao mercado.

O Maverick GT, por exemplo, é hoje um dos carros mais cobiçados, reconhecido por sua potência e presença. A Ranger, quando foi lançada nos anos 90, também se tornou um símbolo de robustez e estilo, enquanto o Landau impressionava pelo luxo e sofisticação.

Batistinha destaca a capacidade da Ford de se manter atualizada e inovadora ao longo dos anos, mudando de direção conforme as novas tendências surgiam. Essa habilidade de adaptação e renovação é uma das razões pelas quais a Ford continua a ser relevante e admirada até hoje.

Um exemplo claro dessa inovação é a forma como a marca mantém viva a história do Mustang, incorporando elementos retrô em seus designs modernos, respeitando suas origens enquanto avança tecnologicamente.

No campo da restauração de carros clássicos, Batistinha vê um futuro promissor, onde a originalidade e a customização se encontram. Ele ressalta que muitos entusiastas buscam preservar o visual clássico dos veículos, ao mesmo tempo em que atualizam aspectos de segurança e desempenho.



PARCERIA DE SUCESSO

A parceria de Batistinha com a Ford é outro ponto de destaque. Trabalhar com a Ford, especialmente através da Motocraft e da Ford Performance, permite a Batistinha mostrar aos seus clientes que seu trabalho é movido por amor e dedicação à marca.

Com a chegada da Ford Performance na América Latina, Batistinha enxerga uma oportunidade de expandir ainda mais essa conexão com os entusiastas da marca. Ele acredita que a introdução de veículos esportivos e de alta performance no mercado brasileiro é uma evolução natural, dado o apetite dos consumidores locais por desempenho e velocidade. A Ford Performance, segundo Batistinha, não só reforça o legado da marca, mas também cria novos caminhos para os fãs da Ford, oferecendo produtos que alimentam a paixão por carros.



A CONTINUIDADE DO LEGADO DA FORD

Uma fabricante centenária como a Ford, leva consigo não só o legado de fans da marca, mas também é um testemunho de sua capacidade de se conectar emocionalmente com seus consumidores, transcender gerações e continuar a inspirar paixão.

Desde os modelos icônicos que marcaram época até as iniciativas inovadoras como a Ford Performance, a marca continua a ser um símbolo de excelência e desejo. Para Batistinha e muitos outros entusiastas, a Ford não é apenas uma fabricante de automóveis; é uma parte indissociável de suas histórias de vida, um legado que perdura e evolui com o tempo.





tv mobility

ESPECIALISTAS COFAP: DIFERENÇAS ENTRE AMORTECEDORES CONVENCIONAIS E PRESSURIZADOS

Os amortecedores desempenham um papel fundamental na estabilidade e segurança dos veículos, sendo responsáveis por controlar as oscilações da suspensão e manter os pneus em contato constante com o solo. Existem dois tipos principais de amortecedores no mercado: os convencionais (ou hidráulicos) e os pressurizados. Ambos têm a mesma função básica, mas apresentam diferenças significativas em sua construção e operação, que afetam o desempenho e a durabilidade.

AMORTECEDORES CONVENCIONAIS (HIDRÁULICOS)

Os amortecedores convencionais são compostos por um tubo interno que contém óleo e ar. Quando o veículo se desloca, a mola da suspensão oscila, e o amortecedor entra em ação, utilizando a resistência do óleo para estabilizar esses movimentos. Esse tipo de amortecedor é amplamente utilizado e é eficaz em garantir uma condução suave, controlando as oscilações da suspensão e oferecendo uma experiência de direção confortável.

No entanto, em condições extremas ou após longos períodos de uso, os amortecedores convencionais podem sofrer de cavitação e aeração. A cavitação ocorre quando o óleo dentro do amortecedor forma bolhas de ar, o que pode reduzir a eficiência do amortecedor e comprometer o controle do veículo.



AMORTECEDORES PRESSURIZADOS

Por outro lado, os amortecedores pressurizados contêm óleo e nitrogênio em seu interior, injetados durante o processo de fabricação. A presença do nitrogênio sob pressão impede a formação de bolhas de ar, eliminando o problema da cavitação e garantindo que o desempenho do amortecedor se mantenha consistente, mesmo em situações de uso intenso ou prolongado. Além disso, a ação do amortecedor pressurizado tende a ser mais responsiva e constante, proporcionando um controle mais preciso sobre as oscilações da suspensão, especialmente em condições de pista variáveis ou mais exigentes.



ESCOLHA DO AMORTECEDOR: CONVENCIONAL OU PRESSURIZADO?

A recomendação da Cofap é que a escolha entre um amortecedor convencional e um pressurizado não deve ser feita pelo cliente ou mecânico com base em preferências pessoais. O tipo de amortecedor é definido pelo projeto da montadora do veículo, que considera uma série de fatores, incluindo o tipo de suspensão, o peso do veículo, e as condições de condução esperadas. Por isso, é fundamental consultar sempre o catálogo do fabricante, como o da Cofap, para verificar quais tipos de amortecedores são recomendados para cada modelo de veículo.

Independente do tipo de amortecedor utilizado, a manutenção periódica é essencial para garantir a longevidade e o desempenho adequado do sistema de suspensão. Fatores como o tipo de pista, as condições

de condução e a frequência de uso podem impactar a vida útil dos amortecedores, sendo necessário substituí-los de acordo com as recomendações do fabricante para manter a segurança e o conforto do veículo.

Sendo assim, tanto os amortecedores convencionais quanto os pressurizados têm suas aplicações e vantagens específicas. A decisão sobre qual tipo utilizar deve ser orientada pelas especificações da montadora e pelo uso adequado, garantindo assim o desempenho ideal do veículo em qualquer condição de rodagem. Assista na TV Mobility o técnico da Cofap Rubens Fagundes sobre os detalhes dos amortecedores pressurizados e convencionais.

**CURTIU
A MATÉRIA?
ACESSE
O CONTEÚDO
COMPLETO
DO CANAL:**



tv mobility

Acesse o canal da TV Mobility:
<https://www.youtube.com/@TVMobility>



COM APOIO DE:



SCHAEFFLER

Tecfil®



SKF

Valeo