

Revista

Oficina News

oficinaneWS.com.br

A revista da manutenção veicular

Autopeças em alta

Retomada do mercado de reposição na pandemia



Edição XXI | Ano VI | Julho 2021 | R\$ 6,90



Undercar: detalhes dos amortecedores Power Shock



Nas pistas: os Opalões em alta velocidade na Old Stock Race



Tech Drive: Fiat Argo HGT, Ford Ranger Black, Nissan Versa e Renault Sandero

HYUNDAI ADVANCED TECHNOLOGY

MADE IN BRAZIL *by Casa*

Caminhões Hyundai.

Os mais valorizados do mercado.

Campeões de vendas fabricados no Brasil pela CAO Montadora.



HYUNDAI HR
CAMPEÃO DE VENDAS
POR 14 ANOS CONSECUTIVOS



4 ANOS Garantia
Sem limite de quilometragem



HD 80 Financiamento
FINAME BNDES



HR 2022

Motor 2.5 turbodiesel
Vidros elétricos
Travas elétricas
Airbag de ampla cobertura
Versões com e sem ar-condicionado

Pronta-Entrega

HD 80 2022

Computador de bordo
Motor diesel FPT F1C 3.0L - Euro V com sistema EGR (dispensa o uso do ARLA 32)
Sistema de freios com acionamento pneumático com ABS e ajuste automático das lonas de freio
Embreagem com acionamento hidráulico e assistência a vácuo

Pronta-Entrega

CAOA

Hyundai

www.caoa.com.br

[caoahyundaibr](https://www.instagram.com/caoahyundaibr)

Atendimento digital. Fale com a gente: 0800 055 1271

Consulte condições em www.caoa.com.br/ofertas

HYUNDAI

CAOA 30 anos de tradição e confiança.
0800 333 9745
consórcios [WWW.CAOACONSORCIOS.COM.BR](http://www.caoaconsorcios.com.br)

4 ANOS Garantia
Sem limite de quilometragem



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

1. HR 2.5 (catálogo DA12B) ano/modelo 2021/2022 com ar-condicionado. 2. HR 2.5 (catálogo DA10B) ano/modelo 2021/2022 sem ar-condicionado. 3. Garantia Hyundai 4 anos: sem limite de quilometragem. Termos e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário – consulte condições. Válido apenas para o modelo HR. Imagens meramente ilustrativas. Alguns equipamentos descritos nas fotos e nos textos são opcionais e podem ou não estar disponíveis na versão apresentada neste anúncio. Consulte o distribuidor. Para mais informações: www.caoa.com.br/ofertas.

Mercado aquecido, vamos atrair clientes!

“Quem quer dinheiroooo???” Esse famoso jargão de um dos maiores comunicadores do Brasil, Silvio Santos, tem somente uma resposta, não é mesmo? Claro que todo mundo quer! Mas da mesma maneira que o Silvio foi atrás do seu baú da felicidade, a gente também tem que ir!

Na reparação, apesar de não ser uma tarefa fácil, tem muita gente ganhando dinheiro, principalmente nesse momento em que o mercado de venda de veículos novos deu uma recuada. Não existe fórmula pronta ou nenhuma poção mágica que faça mais clientes chegarem até sua oficina, existe a proatividade e algumas ações que certamente vão atraí-los até você.

Em primeiro lugar, mantenha o ambiente em ordem. Implemente uma recepção agradável, seja transparente no orçamento e tenha uma equipe de mecânicos capacitada. Bom, acho que isso é primordial, aliás, esses três fatores fazem parte de uma lista de obrigações, não diferenciais.

É importante oferecer serviços personalizados e para isso é necessário investir em equipamentos e tecnologias. Use sempre, mas sempre mesmo, peças de boa qualidade, vai te evitar dores de cabeça posteriores, pode ter certeza. Cuide do carro do seu cliente, proteja o seu bem desde o momento em que ele chega na oficina até quando sai.

Descontos, promoções e facilidade de pagamento. Lembre-se de que está todo mundo no mesmo barco e que ele também precisa economizar. Oferecer mimos também é uma boa, o que vai além do serviço e que ele não esteja esperando.

Hoje todo mundo está usando das redes sociais para atrair clientes, então, “bora lá” se conectar. Use e abuse das redes, do whatsapp, crie oportunidades para que ele venha até a oficina. Até mesmo divulgação nas mídias locais vai te trazer muito retorno.

Enfim, fidelize o cliente, que muitas vezes vira amigo, não é mesmo? Bom,

estar bem-informado também é importante, por isso não deixe de ler a Revista Oficina News, acessar nosso Portal (www.oficinaneWS.com.br) e nossas redes sociais. É isso pessoal, obrigada pela atenção, curta nossa edição e até a próxima! Grande Beijo!



Carol Vilanova

EXPEDIENTE

Diretores:

Carlos Cagnassi
Itamar Freire Lima | (11) 98339-7329
itamar@revistafreteurbano.com.br
Vânia Cagnassi

Departamento comercial:

Hélio Lima | (11) 2534-5182
helio@revistafreteurbano.com.br

Redação:

Editora-chefe - Carolina Vilanova (MTB 26.048)
carol@oficinaneWS.com.br

Arte e diagramação:

Augusto Max Colín | (11) 98315-8510

Administração e distribuição

ITA & Caiana Editoras Associadas
Propaganda e Mkt Ltda-Me
Av. Pereira Barreto, 1395 - sala 115
Santo André/SP - 09190-610

ITA & CAIANA

Tiragem

10.000 exemplares

Distribuição

Oficinas mecânicas, centros automotivos, concessionárias, retíficas, distribuidores, fabricantes de autopeças, equipamentos e montadoras, além de parceria com loja de autopeças para distribuição avulsa.

Perfil

A **REVISTA OFICINA NEWS** é uma publicação técnica bimestral, voltada para o profissional da reparação automotiva, envolvidos no segmento do pós-vendas e aftermarket automotivo, e interessados por manutenção de automóveis, caminhões, ônibus e motocicletas. É proibida a reprodução total ou parcial de matérias sem a prévia autorização. Materiais e artigos são de responsabilidade dos autores, não representam necessariamente a opinião da revista.



conteúdo

- 06 top news
- 09 entrevista
- 12 combustível
- 15 reposição
- 18 mecânica leve
- 21 nas pistas
- 24 lançamentos
- 26 tech drive
- 29 oportunidades
- 32 alta rotação
- 34 show na web

24



Confira os SUVs Volkswagen Taos totalmente novo e o Peugeot 3008, que recebeu uma bela remodelação

09



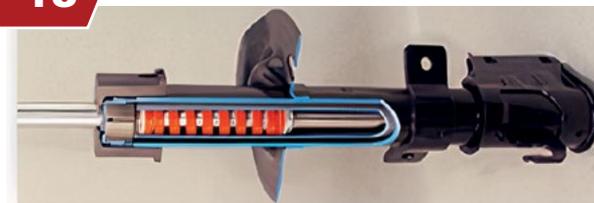
Executivo do IQA fala sobre certificação de peças, de serviços e do próprio mecânico

12



Especialista esclarece as verdades e mitos da gasolina formulada e as diferenças para a refinada

18



Características e dicas de instalação dos amortecedores Power Shock que equipam modelos da Fiat

34



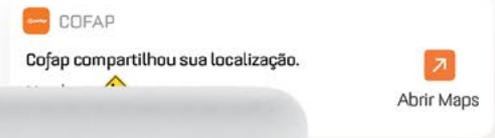
Dicas de vídeos das principais categorias do automobilismo mundial, que estão emocionantes, com muitas disputas



VAMOS MARCAR UM NOVO TERRITÓRIO JUNTOS?

Na internet, ninguém imagina que é um cachorro digitando; é o lugar perfeito para eu te mandar esta mensagem. E o que eu tenho pra falar hoje é muito importante: a Cofap está nas redes sociais. Acesse, curta e compartilhe nossas novas aventuras.

Ass Cofapinho |



SEU MELHOR AMIGO ESTÁ ONLINE

SIGA: /cofap @cofap_oficial /CofapOficial /cofap_oficial



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

Apaixonada pelo Brasil

Em comemoração aos 64 anos de história no Brasil, a Scania realiza pelo segundo ano consecutivo o Dia da Paixão Scania, que tem diversos conteúdos diversos nas mídias sociais oficiais com a presença de executivos da marca, colaboradores, rede de concessionárias, clientes e fãs apaixonados pela marca.

Celebrando ainda o sucesso da Nova Geração de caminhões, a Scania apresentou o Programa de Manutenção Premium

Flexível Uptime, que combina por meio do sistema Tower Control a conectividade dos veículos com a inteligência de gestão, reduzindo em até 30% o tempo de parada nas concessionárias.

Vale lembrar que todos os clientes do PMS Premium Flexível terão a inclusão da Control Tower sem custo adicional e a modalidade Pay per Use com cobertura customizável, pagando o que usar. ■



Filtros automotivos apoiam a Stock Car Brasil



A fabricante de filtros automotivos Tecfil anuncia patrocínio dos pilotos Gustavo Frigotto, na Stock Car Pro Series, e Felipe Papazissis na Stock Light, as mais emocionantes categorias do automobilismo nacional. O acordo vale para as etapas do calendário 2021.

“Estamos muito orgulhosos da história que estamos construindo no esporte, e é uma honra fazer parte agora de uma das principais categorias do automobilismo brasileiro. Este patrocínio apoia a

carreira promissora de jovens talentos e fortalece o posicionamento da Tecfil no segmento de leves”, afirma diz Plínio Fazol, gerente de Marketing e Novos Produtos da Tecfil, ao destacar que a qualidade dos filtros de óleo, ar e de combustível contribuem diretamente para o bom desempenho dos carros. “Nossos produtos são desenvolvidos para entregar tecnologia, performance e segurança, valores que são compartilhados pela Stock Car”, complementa. ■

Lubrificantes e fluidos para FCA

Divisão de pós-venda da FCA Fiat Chrysler, a Mopar apresenta novos lubrificantes e fluidos para veículos dentro e fora da marca. Os produtos que abrangem óleos de motor e câmbio foram desenvolvidos em conjunto com a Shell e os fluidos – de arrefecimento, fluido de freio e limpador de para-brisa – tem parceria com a Tirenno.

Os óleos para motor que carregam o rótulo Classic Line são os mais recomendados para veículos Fiat e Jeep fora do período

de garantia. Esses lubrificantes também foram aprovados para mais de 200 modelos nacionais e importados de outras 22 marcas, incluindo Citroën e Peugeot.

Já a linha Mopar Oil é a única homologada oficialmente para veículos Fiat, Jeep, Ram e Dodge que estão em garantia, sendo utilizados nas concessionárias. Os produtos Mopar Oil abrangem também fluido de freio e aditivos para sistema de arrefecimento e para o reservatório do lavador de para-brisa. ■



WEGA

ORIGINAL QUALITY



25 DE JULHO
DIA DO MOTORISTA

AGORA, FILTRO É WEGA

A linha mais completa da América Latina



AMIGO MOTORISTA,
TODA VEZ QUE TROCAR
O ÓLEO, TROQUE JUNTO
OS 04 FILTROS!



SEU CARRO MERECE FILTROS DE QUALIDADE!



site WEGA
www.wegamotors.com.br



assistência técnica
11 2219-6800
11 2219-6801



facebook
wegamotorsbr



instagram
wegamotorsbr



youtube
wegamotorsbr



catálogo eletrônico
consulte nosso site e aplicativos



SAC
0800 742 1000

Rede de oficinas da Stock Car



Tendo o piloto Felipe Massa como embaixador, a rede Stock Car Auto Service traz novo conceito em oficinas mecânicas. Pertencente à Veloci Investimentos, que também detém os direitos da principal marca do automobilismo nacional, a Stock Car Pro Series, a rede conta com quatro unidades em pontos estratégicos da região metropolitana de São Paulo.

O objetivo da marca é expandir para todas as cidades onde haja etapas da Stock Car, chegando a cem oficinas em dois anos, sempre aproveitando a sinergia entre o público e a categoria. A ideia é

atrair os fãs da categoria para uma experiência exclusiva na hora de reparar seu veículo.

O conceito das lojas é o one stop shop, no qual você vai para um atendimento rápido e preciso, atendendo todos os perfis de cliente. Mas, em todos os casos, sempre com uma experiência agradável e ambientada no mundo da Stock Car.

Locais Rua Clodomiro Amazonas, 241, Itaim Bibi; Rua Turiassú, 1.100, Perdizes; Rua Engenheiro Mesquita Sampaio, 585, Chácara Santo Antonio, e Alameda Araguaia, 541, Alphaville. ■

Portal com 10 mil profissionais cadastrados

Voltado a mecânicos independentes, portal Mecânico Renault chega a 10 mil profissionais cadastrados, apresentando conteúdos de mecânica e gestão de oficinas, bem como material técnico para manutenção adequada dos veículos da marca francesa. Acesse: www.mecanico.renault.com.br.

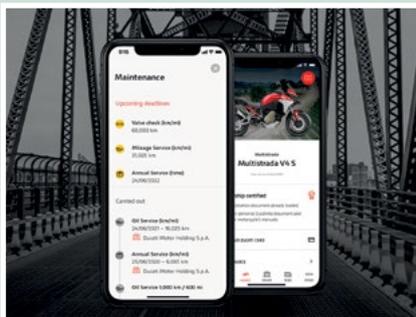
A plataforma tem como objetivo aproximar dos mecânicos independentes, além de oferecer aos clientes da

marca que não usam a concessionária um serviço de excelência e qualidade.

O Mecânico Renault também incentiva a utilização de componentes originais para reparação dos veículos da marca, adquiridos na rede da marca. No site ficam disponíveis os catálogos Renault e linha Motrio, calendário de eventos, ofertas exclusivas, além de vídeos tutoriais e dicas de manutenção. ■



App mostra hora da manutenção



O aplicativo MyDucati App, lançado recentemente, acaba de incluir uma seção dedicada à manutenção das motocicletas da marca Ducati. A iniciativa reforça o compromisso da marca em oferecer sempre a máxima transparência aos Ducatistas, disponibilizando todas as informações e serviços necessários à satisfação das suas necessidades, contribuindo para a manutenção do valor das suas motocicletas.

Nesta seção, cada Ducatista encontrará todas as operações de manutenção de rotina realizadas em sua motocicleta a partir de julho de 2019 com a rede oficial da Ducati. Dessa maneira, é possível consultar o histórico de manutenção de cada motocicleta, visualizar as intervenções de serviços já realizadas, as programadas para o futuro e também ser informado em tempo real sobre as atualizações disponíveis e eventuais campanhas. ■

Qualidade e confiança na hora do reparo

Batemos um papo com Alexandre Xavier, superintendente do IQA (instituto da Qualidade Automotiva), sobre certificação de peças, de serviços e do próprio profissional da reparação, além disso ele falou sobre a importância da qualidade em toda a cadeia automotiva.

Oficina News: O IQA comemorou recentemente 26 anos de história, o que podemos destacar que evoluiu na prestação de serviços pelo instituto neste período?

Alexandre Xavier: Foram muitas evoluções. Podemos destacar o aumento no número de componentes automotivos com certificação compulsória para comercialização no mercado de reposição, o que traz mais segurança para o consumidor e a sociedade em geral, a criação das certificações ambientais como o Selo Verde IQA e o Programa para Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel (PMMVD – CETESB), o Fórum IQA da Qualidade Automotiva, que desde 2013 reúne toda comunidade da Qualidade para debater tendências e inovações, a oferta de testes e ensaios de produtos químicos automotivos por meio do Laboratório Químico IQA, inaugurado em 2014 no Pólo Tecnológico de Sorocaba (SP), sem esquecer da nova sede própria do IQA, inaugurada em 2019, com instalações amplas e modernas onde passamos a ministrar nossos treinamentos e desenvolver novas atividades. A pandemia da Covid-19 também trouxe muita evolução na forma como o Instituto atua, com cursos EAD, treinamentos online em tempo real, e o lançamento da marca iQMX, com a oferta de novos serviços, treinamentos e produtos voltados à transformação digital para todos os elos do setor produtivo e de pós-vendas da cadeia automotiva.

RON: Em relação à qualidade automotiva, o que vem sendo mais observado pelo instituto como prioritário nos últimos anos?

Alexandre: Estão todos muito atentos à qualidade, ainda mais nesse momento de grande transformação social. Na área da produção, a evolução da Indústria 4.0 traz consequências bastante relevantes para a qualidade, pois ela deixa de ser algo isolado e útil apenas no final do processo, para se tornar protagonista em todo o processo, da concepção do produto até o pós-vendas, com a opinião do consumidor final, e isso graças às tecnologias de informação e ao processo de transformação digital das organizações. A prioridade tem sido, portanto, investir na qualidade do produto tal como o consumidor espera e, para isso, utilizam-se das mais diversas técnicas, metodologias e ferramentas necessárias para se atingir esse objetivo.

RON: O AutoRetorno foi uma ação tomada com rapidez no combate à transmissão do coronavírus, quais setores do segmento são contemplados com esse projeto e como aderir a ele?

Alexandre: A Certificação AutoRetorno IQA pode ser aplicada em qualquer organização do setor automotivo, de montadoras às concessionárias, fabricantes de autopeças, distribuidores e comércio varejista de autopeças, oficinas de reparo automotivo, empresas de transporte de car-

gas e passageiros, entre outras atividades econômicas. O AutoRetorno foi desenvolvido em conjunto com a área de Consultoria em Saúde do Sírio-Libanês, que elabora projetos em saúde para organizações públicas e privadas. Além de garantir a adoção de protocolos de saúde, segurança e para evitar o contágio, o AutoRetorno atua na eficácia das operações para, ao mesmo tempo, garantir a qualidade na produção e apoiar os resultados nos negócios.



RON: O que mudou em relação à prestação de serviços com a pandemia?

Alexandre: Tivemos diversas mudanças, porém os objetivos são os mesmos: oferecer ferramentas para as organizações fazerem produtos e serviços com a qualidade esperada pelo consumidor. As mudanças foram na forma de contato, sempre com o mínimo possível, respeitando o distanciamento social e os protocolos de saúde e segurança do Ministério da Saúde e Organização Mundial da Saúde (OMS). Para tanto qualificamos profissionais, digitalizamos processos que ainda não o tinham sido e desenvolvemos ferramentas de auditoria remota, online, treinamentos online, cursos à distância (EAD) entre outros.

RON: O setor de reparação há muito sentia falta de uma certificação profissional, como a Certificação IQA de Competência Profissional vai suprir essa carência, e como o profissional tem acesso a ela?

Alexandre: A Certificação IQA de Competência Profissional é uma certificação voluntária que o próprio profissional pode realizar, independentemente do nível de escolaridade. Com a certificação, o mercado terá à disposição informações confiáveis das competências dos profissionais de reparação automotiva, com base nos conhecimentos, habilidades e atitudes. Isso ajuda a eliminar gargalos no mercado de trabalho, a promover capacitação profissional, aumentar produtividade e competitividade, e reduzir retrabalhos e problemas de garantia. O acesso à certificação será por meio de ferramentas online, e assim que for lançado o programa, no segundo semestre deste ano, todas as informações estarão disponíveis no nosso site: www.iqa.org.br

RON: Como é feita a certificação na prática e o que esse certificado muda na vida do mecânico?

Alexandre: Na prática, o profissional interessado deve se inscrever no programa de Certificação IQA de Competência Profissional, pagar a taxa do exame, cujo valor será divulgado em conjunto com o início da oferta, e realizar a prova que será totalmente online (pode ser feita no computador, tablet ou smartphone). As questões das provas são baseadas nas normas ABNT atuais e existentes, como a de qualificação de mecânico de manutenção (ABNT NBR 15681), inspe-

ção, diagnóstico, reparação e/ou substituição em sistema de freios (ABNT NBR 14778), em sistema de direção (ABNT NBR 14779), em sistema de suspensão (ABNT NBR 14780), em sistema de exaustão (ABNT NBR 14781), em regulagem de motores ciclo Diesel (ABNT NBR 14889) e retífica de motores alternativos de combustão interna (ABNT NBR 13032).

A partir do momento que o profissional realiza o exame, ele é avaliado em três níveis de conhecimento: básico, intermediário e avançado. O certificado é válido por três anos e fica disponível digitalmente, tal como o e-título.

Profissionais que aderem à certificação ficam mais em evidência no mercado de trabalho. No modelo desenvolvido pelo IQA, empresários da reparação poderão consultar a base de certificados, que será online. A certificação elimina, ou minimiza, os riscos de uma contratação na base da conversa, uma vez que o profissional certificado consegue comprovar a qualidade da mão de obra, por meio de uma avaliação realizada por organismo especializado.

RON: O selo verde ainda está sendo aplicado, em sua opinião, a questão do meio ambiente não está perdendo espaço para questões de mobilidade e alternativas energéticas?

Alexandre: De forma alguma. Percebemos exatamente o contrário, uma maior preocupação em relação ao meio ambiente justamente pelo desenvolvimento de novas formas de mobilidade e matrizes energéticas alternativas. O Selo Verde aplicado às oficinas de reparo automotivo ajuda na melhoria contínua de processos e procedimentos de descarte de resíduos, reutilização e otimização de recursos naturais (água, luz natural), e conscientização de toda atividade de reparo de veículos para reduzir o impacto de emissões de CO₂ na atmosfera. Assim, ainda que em um futuro distante o veículo à combustão interna seja eliminado, os novos veículos ainda necessitarão de manutenção, e o Selo Verde sempre estará disponível para as oficinas que querem atuar no mercado de forma amigável ao meio ambiente, e será na verdade ampliado de acordo com o aumento de exigências por conta da ampliação de relevância na sociedade de questões envolvendo Sustentabilidade.

RON: O IQA continua com o programa de certificação de peças? Em que situação estamos nesse quesito, ou seja, quais as principais autopeças já são certificadas pelo Inmetro e o que está por vir?

Alexandre: Sim, continuamos a atuar nesse segmento. Hoje temos dezenas de componentes comercializados no aftermarket automotivo que devem ser certificados compulsoriamente, como os dispositivos de retenção de crianças (as cadeirinhas infantis), baterias, material de atrito de freios, fluido de freios, Arla 32, pneus, vidros automotivos, rodas, amortecedores, bombas elétricas de combustível, buzinas, lâmpadas automotivas, pistões, anéis de pistão, bronzinas, entre outros. Atualmente o Inmetro trabalha na modernização de seu modelo regulatório, que visa flexibilizar seus critérios para ampliar a competitividade das empresas e do País, sem descuidar da segurança do consumidor e do meio-ambiente.

RON: Quais são os projetos do IQA para o setor de serviços automotivos, do que o setor precisa que pode se auxiliado pelo instituto?

Alexandre: O IQA dispõe de diversos serviços para o aftermarket automotivo, como as certificações de gestão da qualidade, as já citadas certificações Selo Verde e PMMVD-CETESB, e a Certificação de Competências Profissionais. Durante a pandemia desenvolvemos o AutoRetorno Serviços, uma certificação voltada para oficinas e varejo de autopeças para auxiliar no atendimento seguro dos clientes, em que o IQA, em parceria com o Sírio-Libanês, avalia todos os procedimentos da empresa sob



O aumento de componentes automotivos com certificação compulsória no mercado de reposição traz mais segurança para o consumidor e a sociedade

o ponto de vista da Saúde e Segurança, de acordo com as recomendações do Ministério da Saúde e OMS.

O setor de serviços, como a grande maioria dos demais setores da economia brasileira, precisa de competitividade, rentabilidade e produtividade, além, claro, de capacitação da mão de obra e gestão empresarial. Isso tudo o IQA pode oferecer por meio do leque de produtos, serviços e treinamentos desenvolvidos ao longo dos últimos 26 anos, que são atualizados constantemente, tal como o novo treinamento de Manutenção de Veículos Elétricos com Qualidade e Segurança, que iniciamos este ano.

RON: Pensando em melhoria contínua numa oficina mecânica, o que o IQA pode oferecer para ajudar neste sentido? Quais são as dicas do instituto para quem quer crescer com o empreendedo-

rismo na reparação?

Alexandre: O IQA tem todas as ferramentas necessárias para o empresário da reparação que percebe a importância da melhoria contínua do negócio. Fazer direito e uma única vez ainda é a melhor dica para quem quer crescer na reparação. Para isso precisa ter total controle do processo e, para isso, precisa mensurar o negócio de ponta a ponta: do uso de material de escritório ao número de horas de mão de obra disponíveis e vendidas. É preciso organização e informações, para uma tomada de decisão acertada. No nosso site temos um arquivo aberto e gratuito com 200 dicas para uma oficina 100%. Minha dica é, portanto, seguir essas 200 dicas é um primeiro caminho para o empreendedor crescer no mercado de reparação (<http://www.iqa.org.br/certificacao/servicos/200-dicas-para-uma-oficina-100>). ▀

PROTEJA O CARRO DO SEU CLIENTE.

NA MANUTENÇÃO PREVENTIVA OU CORRETIVA, UTILIZE GATES.



DRIVEN BY POSSIBILITY™



GATESBRASIL.COM.BR



Enchendo o tanque com gasolina de qualidade

ANP afirma que não existe diferença entre gasolina refinada e formulada, contanto que sejam fabricadas segundo os padrões técnicos da agência, portanto é necessário ficar de olho em toda gasolina vendida para evitar que seja adulterada, seja de posto com bandeira ou não

Quantas vezes o seu cliente já parou aí na sua oficina com problemas de funcionamento do motor e na injeção eletrônica devido ao uso de combustível de má qualidade. Da mesma maneira que uma peça sem procedência vai causar problemas e prejuízos, o mesmo acontece quando se usa combustível adulterado, e isso deve ser explicado para o motorista.

É considerada gasolina refinada aquela obtida nas refinarias por meio da destilação fracionada do petróleo, enquanto a gasolina formulada no Brasil é a produzida fora das refinarias, ou seja, em formuladoras e centrais petroquímicas.

De acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

(ANP), não existe nenhuma diferença entre a gasolina refinada e formulada. Isso porque todos os fabricantes precisam aplicar o método da formulação ao produto para que atenda às exigências estipuladas pela ANP.

A agência afirma ainda que toda gasolina destinada ao consumidor final é formulada, pois são misturas de hidrocarboneto, seja por refinaria, central petroquímica ou formulador. E toda gasolina utilizada no Brasil é formulada e essa qualidade é certificada pela própria ANP.

Muita gente acha que abastecer com gasolina em posto bandeira branca, sem marca determinada, é sinônimo de má qualidade, mas isso não é verdade. De acordo com Rosângela Gomes, Química Responsável da Copape, sua qualidade

é igual e pode até ser superior, pois depende dos atributos e tipos do produto, como comum, aditivada ou premium, e sempre tem que ser certificada pela ANP.

Segundo a química, os casos de adulteração do produto, geralmente acontecem nos postos de abastecimento e não tem qualquer ligação com o fato do combustível ser formulado ou não. “Por isso, o consumidor deve sempre dar preferência a postos idôneos e de sua confiança, nos quais a gasolina sempre terá qualidade, seja a de refinaria ou de formuladora”, conclui Rosângela.

A Copape estruturou um quadro contendo verdades e mitos para ajudar a entender melhor sobre a gasolina formulada, vale a pena conferir.

Mitos & verdades

MITO - Gasolina formulada é composta de resíduos de destilação petroquímicos, adicionando solventes com qualidade inferior.

VERDADE - Formulada é composta pela mistura mecânica de correntes de hidrocarbonetos líquidos, obtida via processos químicos complexos, tal como craqueamento catalítico ou reforma. A qualidade dos compostos é a mesma.

MITO - Formulada possui substâncias nocivas ao motor.

VERDADE - Não, para que qualquer gasolina seja comercializada em território nacional, deve atender integralmente à Resolução ANP 807/2020, que compreende todas as características físico-químicas a serem observadas pelo combustível.

MITO - Formulada possui solventes leves que deterioram borracha e plástico, como das mangueiras.

VERDADE - Tanto a gasolina formulada como a refinada atendem a todos os requisitos exigidos pela ANP. Essas deteriorações podem ocorrer devido a adulterações de combustíveis com adição de solvente e não por ser uma gasolina formulada.

MITO - Formulada é ruim e refinada é boa.

VERDADE - Não procede afirmar que gasolina produzida por formuladores é de qualidade pior em comparação à oriunda de refinaria. Para que a mistura de correntes de hidrocarbonetos (naftas) resulte no padrão de gasolina determinado pela ANP, é necessário recorrer à formulação. Na prática, toda gasolina destinada ao consumidor final, no Brasil e outros países, é formulada, seja por refinaria ou formuladora.



**O FUTURO DOS FILTROS
PARA VEÍCULOS LEVES
CHEGOU ATÉ VOCÊ**

O FUTURO É TECFIL

Tecfil®

MITO - A diferença entre as gasolinas está na combustão. A formulada tem uma queima mais rápida e isso diminui a média de desempenho do carro.

VERDADE - A combustão está diretamente ligada à resistência da gasolina à detonação (octanagem), MON, que avalia a resistência da gasolina à detonação / combustão da ignição do carro, e RON, resistência do combustível quando o motor está carregado e em baixa rotação. Não é correto afirmar que a formulada tem queima mais rápida e diminui o desempenho do carro, pois tanto a refinada como a formulada devem atender às especificações ANP. Existem somente duas classificações de gasolina automotiva comercializadas no Brasil: Gasolina Comum e Gasolina Premium. Ambas devem respeitar as exigências da ANP.

MITO - Formulada provoca entupimento nos bicos injetores dos carros

VERDADE - A gasolina formulada atende plenamente aos requisitos da especificação técnica contida na Resolução ANP 807/2020. E não há nenhuma evidência ou estudo que mostre que a formulada, provoca entupimento nos bicos injetores dos carros. Afinal, conforme mencionado anteriormente, toda a gasolina é formulada. A degradação de qualquer gasolina com o decorrer do tempo é um fenômeno natural causado pela sua oxidação. Gasolinas automotivas podem oxidar durante estocagens prolongadas, formando gomas (resíduos não voláteis), que se depositam nas superfícies de carburadores e bicos injetores. Para controle desse

tipo de depósito, há uma especificação mínima e máxima estipulada pela ANP. Conforme comentado anteriormente, os formuladores seguem esse regulamento, atendendo a todos os quesitos referentes à gasolina.

MITO - Formulada leva mais de 200 componentes em sua fabricação.

VERDADE - As proporções são relativas, dependendo das naftas e processos de produção utilizados. São constituídas de misturas criteriosamente balanceadas de hidrocarbonetos (naftas), visando atender aos requisitos de desempenho do motor. Uma gasolina pode ser constituída pela mistura de dois, três ou mais hidrocarbonetos (naftas).

MITO - Formulada, por ter menos densidade, rende de 10% a 15% menos do que a gasolina comum

VERDADE - A formulada não tem menos densidade. A determinação de densidade é estipulada pela ANP, com especificação mínima de 715,0 kg/m³. Os formuladores têm o dever de atender a essa especificação. Com a nova resolução da ANP em vigor desde o dia 3 de agosto

de 2020, as mudanças referentes à especificação da gasolina em densidade mínima de 715,0 kg/m³, é esperado um rendimento cerca de 5% maior por litro de combustível, conforme estudos realizados pela própria agência.

MITO - Formulada é mais fácil de ser adulterada.

VERDADE - Qualquer gasolina pode ser adulterada, tanto formulada como refinada. Tudo depende da idoneidade de quem distribui e de quem vende ao consumidor final.

MITO - Formulada deve ser vendida por preços inferiores.

VERDADE - Inicialmente, cabe reiterar que toda gasolina produzida no Brasil e no mundo, destinada ao consumidor final, é formulada. Tanto a que teve origem em refinaria quanto a produzida em central petroquímica ou formulador devem atender às especificações estabelecidas pela ANP quando de sua comercialização no posto revendedor. Portanto, não é correto afirmar que se deve vendê-la por preço inferior. ■

Denúncia

Recomende sempre ao seu cliente que ele abasteça em postos de combustíveis de confiança e se notar qualquer irregularidade tanto na qualidade da gasolina quanto no etanol, pode denunciar o posto à ANP por meio do telefone **0800 970 0267**.



crédito: freepik.com

Mercado de autopeças em bom momento

Conversamos com representantes do setor de autopeças e com lojas de varejo que falaram sobre o momento do mercado e as expectativas para esse ano

Em retomada, assim é encarado o cenário do mercado de reposição de autopeças aqui no Brasil. Mesmo com a pandemia, o ano de 2020 teve números melhores do que o esperado, e em 2021, a estimativa é de resultados positivos em faturamento, além de previsão de aumento dos investimentos e de contratação de mão de obra.

As vendas de veículos novos também tiveram seu avanço, porém, neste segundo trimestre a indústria sofreu com falta de insumos e com a suspensão da produção, por conta do agravamento da pandemia.

Enquanto a produção deu uma estacada, segundo a Anfavea (Associação

Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), o licenciamento de 188,7 mil unidades em maio representou alta de 7,7% sobre o mês anterior, com destaque para os 11,5 mil caminhões, melhor resultado do segmento desde dezembro de 2014.

Bons ventos também sobre as transações de veículos usados, registrados pela Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) em maio de 2021 com aumento de 18,50%, ou seja, 1.326.057 unidades sobre as 1.119.047 unidades comercializadas em abril. Isso somando todos os segmentos automotivos (automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, motocicletas, implementos rodoviários e outros veículos).

Na comparação com maio de 2020, quando 440.147 veículos foram transacionados, houve crescimento de 201,28%. No acumulado de janeiro a maio de 2021, foram negociadas 6.032.061 unidades, alta de 60,37% sobre o mesmo período de 2020, que somou 3.761.338 veículos usados comercializados no país.



“A diferença significativa sobre o ano passado coincide com a fase mais aguda da pandemia, quando o comércio estava, praticamente, fechado. Além disso, como as vendas de veículos novos estão limitadas à capacidade de produção das montadoras, que ainda enfrentam problemas, o mercado de usados continua aquecido, tanto nas transações em que esses veículos são oferecidos na troca por um zero km, quanto nas negociações entre usados”, explica Alarico Assumpção Júnior, Presidente da entidade.

Reposição em alta

Mais veículos usados sendo vendidos significa que a reparação e a reposição estão em alta. Elias Mufarej, diretor do Sindipeças para Mercado de Reposição e Fomento às Exportações, conta que durante a pandemia o setor de autopeças enfrentou o mesmo impacto que outros setores da economia.



“Porém, a partir do segundo semestre do ano passado, iniciou-se alguma recuperação. A linha de veículos pesados foi a que menos sofreu os impactos, já que a circulação de caminhões e veículos urbanos de carga foram essenciais durante o período mais agudo de distanciamento social”, explica.

Ele continua: “estimativas do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) indicam crescimento de 13% no faturamento líquido nominal em reais em 2021, sobre o ano passado, totalizando R\$ 142,6 bilhões, nas vendas para todos os segmentos de mercado: montadoras, reposição, exportações e vendas intras-setoriais. Essa previsão é revista algumas vezes durante o ano. Veja na tabela a última versão.

Varejo de peças

Na Ivecompany, empresa especializada na distribuição e reposição de peças para toda linha Iveco, Fiat Ducato e Renault Master, o mercado de autopeças segue aquecido com algumas faltas pontuais. “Já observamos nesse momento em alguns casos, fábricas com estoque alto em alguns itens também”, observa Éder Giacomini, diretor Comercial da empresa, tem uma loja e um Centro de Distribuição localizados na Vila Guilherme, em São Paulo/SP.

Em relação ao comércio de peças online, a Ivecompany já usava diversos canais antes da pandemia, mas isso foi intensificado logo que os mercados começaram a se fechar. “Utilizamos alguns Market places e temos nossa loja online também”, afirma o diretor.

Éder conta que o cliente mecânico ainda gosta de ir até a loja para comprar. “O cliente gosta de pegar a peça na mão, bater um papo com o vendedor e falar sobre as experiências com determinados produtos”, diz

O diretor acredita que as vendas serão boas neste ano. “Estamos com boas expectativas e estruturando nossas operações e equipes para crescer”. Para atrair mais clientes, ele comenta que tem com a intenção de mostrar um pouco mais do trabalho da empresa por meio das mídias e ações de marketing: “sempre olhando para o grau de satisfação de nossos clientes que é o nosso principal indicador”, assegura.

“Trabalhamos com uma categoria bem específica que são Vans, VUC’s e linha pesada, percebemos que essas categorias em específico já estão cuidando muito mais de seus veículos para ter mais qualidade em seu trabalho do dia a dia”, conta.



Ano fiscal	2015	2016	2017	2018	2019 (revisado)	2020 (estimativa)	2021 (projeção)
R\$ bilhões	99,2	102,4	122,5	146,4	153,1	126,3	142,6
Variação Nominal a.a. (%)	-8,6%	3,2%	19,6%	19,6%	4,6%	-17,5%	12,9%
US\$ bilhões	29,7	29,4	38,4	40,0	38,8	24,5	28,0
Variação a.a. (%)	-35,6%	-1,1%	30,5%	4,4%	-3,1%	-36,9%	14,5%

*Fonte: Sindipeças
*Faturamento com ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços) e sem IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). Taxa média anual do dólar - Venda.



Para fugir das peças falsificadas, o diretor recomenda comprar produtos com parceiros de confiança. “Também é válido desconfiar se a oferta estiver muito fora dos preços praticados no mercado, às vezes as ofertas irresistíveis podem te levar a esse caminho das peças falsificadas”, complementa.

A Piqueri Autopeças que tem duas lojas, a matriz na zona oeste de São Paulo, no bairro do Piqueri, e a filial na cidade de Jundiaí, interior do Estado. A loja principal já opera há 55 anos, esperando uma terceira loja já a caminho.

Rogerio Tegon, diretor da empresa, conta que houve um aumento nas vendas, mesmo passando por um dos momentos mais críticos da história do Brasil. “A Piqueri se solidariza com todas as pessoas que tiveram alguma perda, seja na família ou amigos. Estamos com muita dificuldade na reposição de peças, pois a falta de produtos nas fábricas alcançou um patamar altíssimo, o caminho foi aumentar de maneira substancial o nosso estoque e acompanhar as pendências dos pedidos a todo momento, tentando alternativas para que possamos atender da melhor forma possível o nosso cliente”, analisa.

Ele conta ainda que a Piqueri sempre teve o serviço de entrega. “Temos a mercadoria que segue no itinerário com carros ou na urgência o cliente pode pedir o delivery, levamos o produto onde ele estiver, disponibilizamos de nossas linhas telefônicas, inclusive com um serviço de whatsapp, permitindo uma maior agilidade, sem ter a necessidade de sair de casa, da empresa ou da oficina. E mantemos o nosso canal de E-Commerce, mais uma ferramenta que busca trazer facilidade para o cliente”, conta.

A empresa se orgulha de manter um laço de amizade com os seus clientes. “Não é apenas tirar um pedido, mas ajudar na solução dos seus problemas. Temos inúmeros clientes que gostam de ir até a empresa, pois também é um momento de descontração, conversar



com o vendedor, tomar um café e sair um pouco do seu local de trabalho, portanto a Piqueri fica lisonjeada de o cliente gostar de nos visitar, e todos são muito bem-vindos... Lembrando que neste momento de pandemia, tomamos todos cuidados com os protocolos de segurança”, garante

Ele conta que próximos a finalizar o primeiro semestre de 2021, a expectativa e o trabalho que está sendo feito internamente e externamente na matriz e filial é que para que tenha um crescimento em comparação a 2020. “Tenho que destacar o empenho de todos os colaboradores, que neste momento tão difícil e perigoso, se empenharam de uma maneira incansável, uma dedicação ímpar, foram trabalhar com a alma e vontade de profissionais que sempre foram esta entrega é que determina o sucesso da Piqueri, eles não são apenas colaboradores, mas todos sabem que são amigos, é uma família unida para os mesmos ideais”.

Rogério destaca que a maior tradição da Piqueri é o atendimento. “Ter o produto, providenciar caso esteja em falta, visitaçao as empresas, uma entrega eficiente, todos os setores organizados e motivados, entender a necessidade do cliente, e fazer o máximo para a sua satisfação plena. Antes da pandemia, fazíamos várias palestras técnicas em nosso auditório para quase 70 pessoas, levando conhecimento técnico, e tenho a certeza de que em breve poderemos retornar”, completa. ■



Dicas de diagnóstico dos amortecedores Power Shock



Carros da Fiat são equipados com os amortecedores Cofap Power Shock, que possuem características de montagem específicas e não podem ser substituídos por amortecedores convencionais

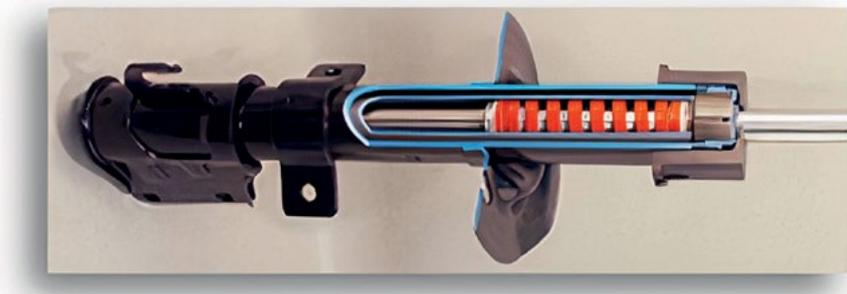
Falar que é essencial ficar de olho na aplicação correta na hora de substituir uma peça é chover no molhado, todo bom mecânico sabe. Mas as vezes são itens tão específicos que podem causar dúvidas, por isso, toda orientação e alerta não é demais.

Como no caso dos amortecedores Power Shock, desenvolvidos exclusivamente para alguns modelos da linha Fiat, com aplicações para Palio, Palio Adventure, Strada, Grand Siena, Uno e Mobi. Bom lembrar que alguns desses mesmos modelos usam o amortecedor convencional.

Fabricante do produto a Cofap alerta que os amortecedores Power Shock possuem características de montagem que os diferenciam dos outros amortecedores destinados à mesma família de veículos e, por isso, devem ser substituídos sempre por outro do mesmo código.

De acordo com o Antonio José Corasini, gerente Assistência Técnica e Desenvolvimento de Produto da Marelli Cofap Aftermarket LATAM, o principal diferencial entre um amortecedor Power Shock está em uma mola adicional contida no interior do amortecedor.





“Ela é confeccionada em material especial, que entra em ação durante as curvas mais acentuadas, limitando a inclinação da carroceria (rolling) e proporcionando mais estabilidade e melhor dirigibilidade ao automóvel, com mais segurança e conforto para motoristas e passageiros”, explica.

O objetivo dos amortecedores Power Shock quando foram desenvolvidos foi priorizar o conforto dos veículos, já que alguns dos modelos mencionados não possuem as barras estabilizadoras. Nesses casos, as molas internas dos amortecedores Power Shock substituem com vantagens aquele componente, segundo a engenharia da marca.

Original por original

Os amortecedores originais com essa tecnologia devem ser substituídos apenas por amortecedores Power Shock na reposição. Inclusive, o posicionamento das furações de fixação dos amortecedores na suspensão é diferente dos amortecedores das outras versões desses veículos justamente para evitar a aplicação indevida. Porém, há casos em que observamos que o instalador chegou a aumentar os furos de um amortecedor de outra aplicação

para utilização no veículo originalmente equipado com os Power Shock.

Segundo Corassini, há duas condições técnicas em que os modelos Fiat são equipados com os Power Shock. A primeira são os veículos de baixa cilindrada, mais leves, em cujos projetos a barra estabilizadora foi suprimida do projeto da suspensão.

A segunda é restrita basicamente às versões Adventure, que possuem centro de gravidade mais elevado, propício para a utilização fora de estrada. Nesse caso a barra estabilizadora foi mantida, mas com um diâmetro menor do que seria necessário caso não houvesse a participação do Power Shock na suspensão.



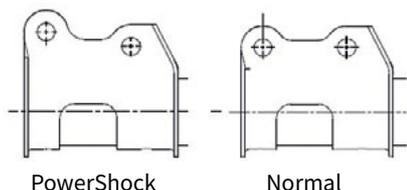
“As barras estabilizadoras são projetadas para evitar a inclinação excessiva dos veículos e são utilizadas majoritariamente nas suspensões dianteiras. Como elas são fixadas à suspensão, atuam 100% do tempo, ou seja, trocando em miúdos, um mesmo carro sem barra estabilizadora ficaria com a suspensão “mais mole” do que com a barra. Um carro “mais mole” entrega mais conforto, porém torna-se instável em velocidades elevadas e inclina muito nas curvas, situações que podem levar a acidentes”, avalia.

Corassini afirma que ao eliminar a barra ou manter uma barra com diâmetro menor, estamos proporcionando uma condução mais confortável, pois a suspensão mais mole absorve melhor as imperfeições do solo. “Porém, no momento de fazer as curvas, a mola interna dos amortecedores Power Shock entrará em ação nos amortecedores das rodas externas à curva, limitando a inclinação do carro e melhorando a sua dirigibilidade, aumentando a segurança na condução do veículo”.

Diferente nas características

De acordo com a engenharia da Cofap, a aparência externa do amortecedor Power Shock é a mesma do amortecedor convencional, a não ser pelo posicionamento diferente dos furos de fixação. Mesmo assim é importante que o reparador fique atento ao código do produto e às aplicações.

Porém, os amortecedores Power Shock possuem características de montagem que os diferenciam dos outros amortecedores destinados à mesma família de veículos. A sua substituição por amortecedores sem a mola interna pode comprometer a dirigibilidade, colocando em risco a segurança do veículo e seus ocupantes, já que a função primordial do sistema Power Shock é limitar a inclinação excessiva do carro em curvas, conforme o projeto original das montadoras para as quais esse tipo de tecnologia foi adotada.



Montagem

Na hora da instalação de um amortecedor Power Shock, é preciso, em primeiro lugar, conferir se a aplicação do produto novo está correta. Na sequência de montagem, os procedimentos para instalação não diferem do mesmo modelo que não usam o Power Shock.

É bom ficar atento no código correto e não se enganar com a lábia de quem quer te vender outro produto, até porque os amortecedores Cofap são certificados pelo Inmetro. O selo do Inmetro deve constar, obrigatoriamente, na embalagem e no corpo do amortecedor. A garantia é de 24 meses (veículos leves).

De qualquer maneira, é importante que os mecânicos estejam atentos na hora da troca, usando as ferramentas adequadas e seguindo a montagem correta para evitar transtornos posteriores. ■

Recondicionado Não!!!

Nenhum tipo de amortecedor deve ser recondicionado, porque o trabalho de recondicionamento não proporcionará a eficácia necessária para garantir a estabilidade e a dirigibilidade do veículo, comprometendo a segurança. Trata-se de peças que foram descartadas justamente pelo fato de terem perdido a sua eficiência, recebendo somente pintura nova e, no máximo, o óleo original substituído por um fluido fora dos parâmetros exigidos para o seu funcionamento adequado.

Corassini explica que o óleo utilizado no interior dos amortecedores de suspensão é especial, desenvolvido especificamente para esse tipo de componente, segundo formulações especiais, adequadas às temperaturas e características de trabalho exclusivas.

Além do óleo, dependendo do amortecedor pode haver mais de 50 componentes internos, que também sofrerão desgastes e que não podem ser substituídos no recondicionamento. Esses compo-

mentes não são encontrados no mercado e, dessa maneira, não há como o recondicionador substituí-los.

“Assim, não há como confiar num amortecedor recondicionado porque o óleo utilizado é inadequado e porque não se sabe as condições dos componentes internos. Essa condição certamente prejudica muito a eficiência do amortecedor e a sua eficácia, comprometendo diretamente a segurança”, finaliza.



CERTIFICADO DE GARANTIA			
AMORTECEDORES			
<p>COLE AQUI</p> <p><small>ETIQUETA COM CÓDIGO DE BARRAS E DESIGNAÇÃO DO PRODUTO</small></p>	Data da Venda _____/_____/_____		
	Nº da Nota Fiscal _____		
	Veículo _____		
	Placa _____		
			Km Atual _____
CARIMBO DO REVENDEDOR			
<p>A garantia será concedida exclusivamente no local de compra do produto, de acordo com as instruções a seguir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os dados acima devem ser preenchidos pelo revendedor no ato da venda. • No certificado deve estar colada a etiqueta com o código de barras e anexada a nota fiscal para a validade do prazo abaixo. • Na ocorrência do defeito, a garantia é limitada à substituição do produto com problema. Para a nova peça, será mantido o prazo de garantia da peça substituída. 			
<p>TABELA DE GARANTIA (já incluso o prazo legal de 90 dias):</p> <p>AMORTECEDORES TURBOEAS - SUPER - POWERSHOCK E MOLA A GÁS</p> <p>(Veículos de passeio): 02 anos.</p> <p>(Motos/ Utilitários e Linha Pesada): 06 meses.</p> <p>AMORTECEDORES SPA (Todos os Veículos): 01 ano.</p>			
<p>A GARANTIA FICARÁ INVALIDADA QUANDO OCORRER UM DOS CASOS ABAIXO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Danos na peça devido a instalação incorreta, acidente, outros componentes do sistema em mau estado, veículo fora de sua originalidade ou violação das características técnicas do produto; • Certificado em branco, não preenchido corretamente, sem etiqueta, resurado ou ausente; • Ausência da nota fiscal; • Aplicação incorreta. 			
<p>MOTIVO DA DEVOLUÇÃO:</p>			
<p>SUBSTITUIÇÃO AUTOMÁTICA</p> <p>O amortecedor poderá ser substituído automaticamente pelo revendedor, dentro do período de garantia quando apresentar:</p>			
<input type="checkbox"/> Vazamento		<input type="checkbox"/> Perda Total de Ação	
<input type="checkbox"/> Ruptura dos Fixadores		<input type="checkbox"/> Travamento da Haste (Engripamento)	

Old Stock Race: a corrida dos Opalas

Modelos fabricados entre 1975 e 1979, com motor V6 e câmbio Eaton de cinco marchas, rendem 330 cv de potência e rasgam a reta dos boxes de Interlagos a quase 230 km/h

Mais barato! Mais barato! Mais barato! Essa é a filosofia que orienta a gestão da Old Stock Race, criada em São Paulo, em 2016, para colocar na pista Opalas de todos os tipos fabricados entre 1975 e 1979. O negócio dos criadores dessa categoria de turismo que atrai admiradores do modelo Opala, e eles são muitos, é torná-la cada vez mais acessível aos pilotos que gostam de acelerar essa máquina.

Tudo começou quando George Lemos, conhecido nas pistas como Gregão, teve a ideia de criar uma categoria para corridas só com esse modelo. Procurou Paulo Gomes, tetracampeão da Stock Car, que faturou o título da primeira temporada da categoria, em 1979, guiando justamente um Opala.

Aí eles tiveram a ideia de chamar Paulo Solaris, artista plástico que há anos promove a Velocult, Semana Cultural da Velocidade, e o advogado Walter Salomé. Juntos, formaram a OSR, empresa que é dona da categoria.

O campeonato – que costuma ter de sete a nove etapas, e nesta temporada tem sete – é dirigido pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP), que também designa as datas do calendário. “As regras, os regulamentos são feitos por nós. O diretor técnico da categoria é o Gregão, que diz como devem ser feitos os carros, as peças, sempre procurando baratear, sempre tentando fazer com que a categoria tenha um custo bem viável para os pilotos”, explica Paulão.



O Campeonato

A categoria já correu nas pistas do Autódromo Ayrton Senna, em Goiânia, do Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu (SP), e do Autódromo de Curitiba, que fica na vizinha Pinhais, mas a base das corridas é o Autódromo José Carlos Pace, o famoso Autódromo de Interlagos, em São Paulo. A Old Stock Race faz parte da programação do Campeonato Paulista de Automobilismo.

Claro que atualmente a pandemia de covid-19 restringe o acesso do público, mas, em tempo de normalidade, cada etapa é uma verdadeira festa, lembra Paulo Gomes, que também disputa o certame com sua equipe Viemar Automotiva/Delphi Technologies.



“A Old Stock Race se tornou uma categoria importante porque é realizada com Opalas e no Brasil, por incrível que pareça, existem muitos clubes de opaleiros. Têm opaleiros que vêm do Rio de Janeiro, de Curitiba, de Minas Gerais e de outros lugares para assistir às nossas corridas. Quando podia entrar no autódromo, eles ficavam na parte de cima da curva do Café, onde há muitas árvores, com 500, 600 Opalas. O pessoal trazia a família, faziam churrasco, alguns até acampavam. E tínhamos um monte de lojinhas de peças antigas de Opala, ali perto, em uma área asfaltada entre a arquibancada e o muro. É um evento muito prazeroso para a plateia e para nós, organizadores, por podermos proporcionar essa oportunidade aos fãs fiéis do carro. E esperamos voltar a fazê-lo assim como era tão logo essa onda de covid-19 passe”, diz Paulão, como é conhecido no meio do automobilismo.

Mecânica preparada e afinada

O que esse público vê na pista são Opalas da segunda metade dos anos 1970, época de ouro do modelo no Brasil, em que o automóvel encantava por sua potência, pela elegância de seu design e pelo status que possuir um desses então significava. Mas são Opalas muito mais potentes do que as versões de rua, claro.

O Chevrolet Opala da equipe Viemar Automotive Delphi é um exemplo. Fabricado em 1978, tem suspensão mexida, motor trabalhado, carroceria original, mas “aliviada”, como diz Paulão, com portas e capôs dianteiro e traseiro em fibra de vidro, bem mais leves.

“O motor que a gente usa é o seis cilindros original do Opala, só que total-

mente preparado, com pistões argentinos, bielas forjadas, comandos de válvulas americanos Skindéria, cabeçote todo preparado com válvulas de molibdênio, carburador italiano Weber. O carro rende uns 330 cv quando está bem acertadinho. Passa em frente aos boxes de Interlagos a uns 225, quase 230 km/h”, ele descreve.

“Usamos câmbio Eaton de cinco marchas, amortecedores feitos pelo Camilinho Cristóforo, muito bem preparados, e freios Fremax”, completa o piloto e chefe da equipe Viemar Automotive/ Delphi.



Flexibilidade

Atualmente, a Old Stock Race corre junto com a categoria Opala 250, que também pertence à OSR, e foi criada em 2017 para colocar na pista qualquer versão de Opala, como o sedã de quatro portas, a perua Caravan ou o Opala Coupê, fabricados em qualquer ano. Porém essa categoria tem um regulamento técnico mais restrito do que a Old Stock Race. O motor é menos trabalhado e a suspensão é menos mexida. Têm motores de até 280 cv e andam a até uns 215 km/h.

É aí que a filosofia de gestão se torna prática. “Fazemos questão disso justamente para os pilotos terem condições de participar e podemos ter bastante carro no grid”, Paulão explica. E os ca-

minhos para esse objetivo incluem certa flexibilidade na Old Stock Race.

“O regulamento é para Opalas de 1975 a 1979, mas se alguém comprar um modelo fabricado em 1980 ou 1981 e colocar frente e traseira de fibra de vidro dos modelos 75/79 é permitido também, porque o chassi é o mesmo, só mudam a frente e lanternas traseiras”, diz ele.

O número de equipes da Old Stock Race varia ao longo dos anos e o tamanho do grid é variável no decorrer de cada um. “Estamos em nossa sexta temporada, às vezes tem dez equipes com dois carros cada, às vezes tem algumas com até três carros. O número de carros é o importante. Quando tem pouco, são uns 18. Quando tem bastante, uns 25, 26”, comenta Paulão. Nas circunstâncias econômicas do Brasil em geral e do automobilismo nacional em particular, isso é um sucesso. Especialmente em temporadas pandêmicas, como a anterior e a atual.



Nos boxes

Ser chefe de equipe não é novidade na vida de Paulo Gomes. Ele ingressou no automobilismo em 1969 e já possuiu vitórias e títulos de campeonatos das principais categorias da época, quando, no fim dos anos 1970, passou a ter sua própria equipe, em Ribeirão Preto (SP), e com ela conquistou três dos quatro títulos de campeão da Stock Car que possui.

“A gente estava correndo na classe C do campeonato brasileiro de turismo que existia na época e, assim que a General Motors do Brasil criou a Stock Car, eu fiz meu Opala 79 no regulamento para disputar o primeiro campeonato. E com ele fui o primeiro campeão da categoria, em 1979”, conta Paulão, chefe da equipe Viemar/Delphi, que tem três carros. Mas, nesta temporada, está correndo só com um, pilotado por Pedro Gomes, filho dele, e Sandro Sanches, que se revezam

ao volante em cada uma das duas provas que compõem as etapas.

Hoje, a equipe tem sede perto do Autódromo de Interlagos, e é uma moderna oficina automotiva, chamada Luizão Racing. “É muito completa e bem montada. Temos todos os equipamentos, dinamômetro, banco de fluxo, máquina de medir amortecedores, e estamos pensando em montar um dinamômetro de rolo também”, ele descreve.

Dada a proximidade entre a sede da equipe e Interlagos, em fins de semana de corridas só vai para a pista o essencial: “Levamos amortecedores reserva, peças de suspensão, rodas, pneus estepe montados e balanceados. Na pista mesmo, vão dois jogos de rodas com oito pneus. Toda corrida colocamos pneus novos e, se precisar, temos os estespes prontos”.

Quem comanda o time da equipe, formada por mecânicos muito experientes, é Jeferson Pilon. “Ele é filho do Luizão, o Luiz

Pilon, que foi meu mecânico muitos anos atrás. Nasceu dentro da oficina, se criou lá. Todos os outros também trabalham conosco há muitos anos”, conta Paulão.

E entre as corridas, o que eles fazem? Muita coisa, particularmente em Opalas antigos e especiais. É parte da estratégia de Paulão para manter uma equipe em um campeonato que tem um bom intervalo de tempo entre as corridas e entre as temporadas.

Atualmente, um fator muito importante para a equipe é o patrocínio da Viemar, e não só por causa da verba que viabiliza a participação nas corridas. “A gente tem a oportunidade de ter peças da Viemar em nosso carro, pivôs de suspensão, barra de direção axial, caixa de direção. São peças prensadas a frio, realmente diferenciadas, tanto que eles dão garantia de dois anos ou 70 mil quilômetros rodados. É muita coisa. Para nossa equipe, estar junto com a Viemar é excepcional”, conclui Paulo Gomes. ▀



Novo Peugeot 3008: visual arrojado e recursos de segurança

Cada pessoa tem um gosto pessoal em relação a uma marca ou modelo, e os carros da Peugeot sempre me agradaram, me sentia bem dentro deles. Tem gente que não gosta de carro francês, é questão de gosto pessoal e ponto final. Dizendo isso, você pode não gostar, mas que esse Novo Peugeot 3008 chegou com um visual mais do que arrojado, isso ninguém pode negar.

São duas versões topo de gama, a GT PACK composta de equipamentos complementares, batizados de “pack” com visual mais esportivo e arrojado, e a versão GRIFFE, completa e sofisticada.

Um desenho totalmente renovado e instigante, que traduz em modernidade, elegância e esportividade. O Novo 3008 tem uma nova grade Frameless, ou seja,



sem moldura dianteira, e os faróis com tecnologia LED com um prolongamento de DRL na forma de presa, e com a extremidade cromada. Segundo a marca, essa é a nova assinatura luminosa que remete ao estilo atual da Peugeot.

Agora na traseira, as novas lanternas também têm tecnologia Full LED (inclusive para a luz de ré), e exibe garras 3D que tornam a assinatura luminosa mais incisiva. As setas de direção são do tipo “scrolling”, enquanto as lanternas são recobertas com acabamento em black piano, que se estende por toda a largura da tampa do porta-malas de ambos os lados do veículo, aumentando visualmente a largura da traseira.

O modelo mantém o motor turbo 1.6 THP, já conhecido da marca. Ele entrega 165 cv e torque de 24,5 kgfm que começa em 1.400 rpm. Segundo a marca, um motor evoluído com pressão de turbo con-

trolada eletronicamente, torque em alta faixa de rotação e baixo atrito interno das peças móveis.

Completando, a transmissão automática de seis velocidades, com possibilidade de usar em modo sequencial.

Ainda destaque da marca, o interior conta com o Peugeot i-Cockpit® 2.0, com materiais de acabamento de última geração e equipado com um novo painel de instrumentos com visualização de alta qualidade, com nova tela sensível ao toque de 10 polegadas de alta definição para a GT Pack e de 8” para a versão Griffe.

Para caprichar na segurança, o modelo oferece o conjunto de recursos do Peugeot Driver Assist Plus (auxílios à condução), que evoluiu e oferece piloto automático adaptativo e inteligente Stop & Go, correção e alerta de permanência em faixa, frenagem automática de emergência, Park Assist etc. ■



Amortecedores

Desde 1979, amortecendo seus impactos!



11 2723.9933

vendas@gardinotec.com.br
www.gardinotec.com.br

CERTIFICADA
ISO 9001:2015



Volkswagen Taos: mais um SUV, mais sofisticação e mais tecnologia



Um veículo totalmente novo, assim o SUV Volkswagen Taos chega cheio de pompa e atratividade. Inserido na categoria de utilitários médios, o modelo já apresenta nova assinatura visual da marca e elementos novos, como a grade dianteira iluminada e Ambient Light na cabine.

Fabricado na Argentina sob a moderna plataforma MQB, o SUV chega às concessionárias nas versões Comfortline e Highline.

O visual do Taos traz faróis full-LED com um desenho refinado e com sistema IQ. Light, que representa a identidade visual da marca com estrea na família de carros elétricos ID. na Europa.

O DRL (Daytime Running Light) vem em filetes em LED que cortam a grade frontal com elegância e se fundem com o novo logo. Na traseira, o para-choque está em perfeita sintonia com a musculatura de todo o carro, enquanto as lanternas acompanham o grafismo dos faróis.

O Taos chega equipado com o eficiente e confiável motor 250 TSI Total Flex, que tem sua construção com quatro cilindros, sistema de injeção direta de combustível e turbocompressor.

Dessa maneira, entrega 150 cv de potência a 5.000 rpm e torque de 25,5 kgfm já a partir de 1.500 rpm, com etanol e/ou gasolina, proporcionando acelerações vigorosas e retomadas intensas. Completando o trem de força, a transmissão automática de seis marchas com engates rápidos, suaves e precisos.

Por dentro, o requinte toma conta do Taos, com acabamento primeira e utilização de elementos nobres, como material soft touch e couro. O painel de instrumentos Active Info Display traz tela de 10,25 polegadas e a central de infotainment VW Play, que utiliza uma tela gigante de 10,1" polegadas, de altíssima definição, oferece acesso a vários Apps.

Vamos fechar com os itens de segurança, como a Frenagem Autônoma de Emergência AEB (Autonomous Emergency Brake), com função de detecção de pedestres.

Além do ACC (Adaptive Cruise Control), ou Controle Adaptativo de Cruzeiro, com função Stop&Go, frenagem automática pós-colisão (Post Collision Brake), alerta de fadiga, detecção de veículo no ponto cego, alerta de tráfego traseiro cru-

zado com frenagem de emergência para manobras, seis airbags (dois frontais, dois laterais e dois do tipo cortina), controles de tração (ASR) e estabilidade (ESC), auxílio de partida em rampa e XDS+ (sistema de bloqueio eletrônico do diferencial) completando a recheada lista de recursos eletrônicos do Taos. ■



**Caixas de Direção
Bomba de Óleo | Transmissões**

11 2723.9933 vendas@gardinotec.com.br
www.gardinotec.com.br



peças e serviços



Fiat Argo HGT: motor 1.8 e câmbio automático de 6 marchas

Um topo de linha com apelo esportivo que, no dia que ganhar motor turbo, o que vamos torcermos para acontecer em breve, vai arrasar. O Fiat Argo HGT chega na gama 2021 com algumas novidades, mais para se alinhar com os mais recentes modelos da marca do que para realmente ter uma evolução.

Em primeiro lugar, não podemos deixar de destacar a bela bandeirinha italiana da Fiat Flag na grande dianteira, escurrecida. A roupagem esportiva dá aquele charme ao hatchback, com rodas de 17" pintadas de preto, spoiler traseiro e es-

capamento cromado, além das molduras nas caixas de roda, faróis de neblina e suspensão com calibração esportiva.

Por dentro, é completinho com materiais de primeira linha e tons mais escuros, inclusive o teto, que reforça o visual esportivo. Os bancos em couro e as diferentes texturas são agradáveis ao toque, tanto no painel quanto nas portas. Temos ainda o tradicional volante multifuncional da marca e a central multimídia Uconnect de sete polegadas, com conectividade para Android Auto e Apple CarPlay.

O motor é o E.torQ Evo VIS, potente mas não muito econômico. Adota um co-

letor de admissão variável (chamado de VIS (sigla inglesa para Variable Intake System – sistema de admissão variável), que assegura mais força em baixos regimes de rotação. Segundo a engenharia, são dois coletores em um só: até 4.000 giros, o ar que vai para os cilindros passa por um caminho mais longo, favorecendo o torque e acima dessa rotação, uma aleta é acionada e faz o ar percorrer um trajeto mais curto, gerando mais potência.

Dessa maneira, o Argo HGT chega à potência máxima de 139 cv a 5.750 rpm e torque máximo de 19,3 kgfm a 3.750 rpm, quando abastecido com etanol. A velocidade alcança os 192 km/h e tem aceleração de zero a 100 km/h em 9s2 segundos.

O conjunto mecânico é realmente bem ajustado, com a transmissão automática de seis marchas. Que conta com o sistema Neutral Function, recurso que desacopla o motor da transmissão em paradas rápidas de trânsito, evitando aquela sensação de que o sistema está forçando os freios.

A ótima dirigibilidade tem muito a ver com a calibração da suspensão, conforto acústico e a direção elétrica progressiva, que proporciona respostas rápidas e facilidade nas manobras. Ainda no conforto, temos como opcional a câmera de ré, ar-condicionado digital, sensor de chuva crepuscular, retrovisor eletrônico e piloto automático. Para arrematar, os controles de tração e estabilidade, Hill Holder, Star&Stop e a chave de presença, itens de segurança que caem muito bem no hatch da Fiat. ■



Ford Ranger Black: imponente e conectada

Uma picape de respeito, com visual arrojado, alta performance, muito conforto e segurança e recursos tecnológicos de última geração. Ah, sem falar em conectada. A Ford Ranger Black é assim, apesar de não ser uma topo de linha, foi projetada para uso urbano, com a esportividade reforçada pela cor monocromática e itens exclusivos.

A avaliação mostrou uma característica muito importante numa picape: economia. Isso por conta do seu motor Duratorq 2.2, diesel, que tem o alto torque em baixas rotações o grande aliado. São 39,2 kgfm de torque máximo, que começa a 1.600 rpm e se estende até a faixa dos 2.500 rpm, agilizando a vida de quem dirige no trânsito.

A transmissão é automática de seis velocidades, com engates macios e precisos. O tanque é de 80 litros, e de acordo com a engenharia da marca dá para rodar mais de 1.000 km com ele, dependendo da maneira de dirigir do motorista. Não foi o meu caso, apesar de ter sim percebido toda a sua economia no consumo.

Urbana, usa a tração 4x2 com maestria e uma suspensão que foi recentemente revisada pela marca. Itens de conforto que privilegiam a dirigibilidade, juntamente

com a direção com assistência elétrica progressiva, piloto automático, sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré. Uma picape muito gostosa de dirigir, ajustada ao solo e fácil de manobrar.

Falando ainda sobre mecânica, a construção sobre chassi, tem 235 mm de altura livre do solo, que coloca o motorista e os passageiros em posição elevada no trânsito. Muito boa é a capacidade de imersão de 800 mm

Em termos de segurança, a Ranger Black vem com freios ABS nas quatro rodas com EBD (distribuição eletrônica de frenagem), além de um completo conjunto de controle eletrônico de estabilidade e tração, o AdvanceTrac. Soma-se a eles, sistemas anticapotamento, adaptativo de carga e de oscilação de reboque, ele inclui assistência de partida em rampa e de frenagem de emergência, mais sete airbags.



Sua conectividade é a central multimídia SYNC 3 com tela touch de 8 polegadas, comandos de voz e acesso a Apple CarPlay e Android Auto. O sistema de conectividade FordPass™ Connect, com modem embarcado, permite controlar pelo celular funções como travamento e destravamento, partida remota com climatização da cabine, agendamento de partida, odômetro, autonomia e localização do veículo, além de receber alertas de alarme e de funcionamento, segundo a marca. ▀



Renault Sandero Zen: motor 1.0, simples e objetivo



Se tem um carro que evoluiu para o bem tanto no visual quanto na parte mecânica, esse carro é o Renault Sandero. Ele chegou por aqui tímido em 2007, ainda inspirado no Clio, querendo ser um bom popular, e conseguiu. Já passou por mais de três evoluções de visual, e hoje está mais atraente do que nunca e sempre acompanhando as tecnologias até mesmo de veículos de categoria superior.

A nossa versão, por exemplo, Zen 1.0, não tem luxo, mas é um intermediário que tudo que o motorista dessa para ter um carro bacana. Vou dar o meu destaque aqui para a nova assinatura luminosa que a Renault implementou no modelo, com luzes diurnas de LED ao redor dos faróis em formato de C. E na traseira, as lanternas traseiras de LED com novo formato, invadindo a tampa do porta-malas. Bonitas, modernas e únicas.

Mas vamos ao que interessa, o trem de força desse pequeno robusto, “pau pra toda obra”: o motor 1.0 SCe de três cilindros e 12 válvulas, relativamente novo, produzido pela Renault e desenvolvido com todo “know-how” obtido nas pistas da Fórmula 1.

Boa parte da sua economia vem do

duplo comando de válvulas variável na admissão e no escape, capaz de entregar 90% do torque máximo de 10,5 kgfm já a 2.000 rpm, de acordo com a engenharia da marca. Em relação à potência máxima, o Sadero 1.0 atinge 82 cv com uso de etanol.

Ainda para conseguir ser econômico, o motor é mais leve e adota anéis de pistão, tuchos e polias variáveis (VVT) revestidos em DLC (Diamond Like Carbon), um composto de carbono com propriedades de dureza muito altas por causa da sua estrutura similar ao diamante.

Temos ainda a bomba de óleo variável, que ajusta automaticamente o fluxo de óleo enviado de acordo com a rotação e a carga do motor, além do sistema ESM (Energy Smart Management) de regeneração de energia, mais uma tecnologia das pistas direto para os carros de rua.

O câmbio preciso é manual de cinco marchas e a direção é do eletro-hidráulica, muito fácil de manobrar.

No quesito tecnologia, o modelo vem com o Media Evolution, a nova central multimídia da marca, com tecnologia Android Auto e Apple Carplay, permitindo usar Spotify, Waze, Google Maps (Android Auto) e áudios de Whatsapp na tela de sete polegadas touchscreen capacitiva, com melhor precisão do toque. ■



PEÇAS PARA
CAMINHÕES, ÔNIBUS,
VANS, CARRETAS E
UTILITÁRIOS DIESEL.



São Paulo

(11) 3990.2250



Jundiaí

(11)3109.6209



www.piqueripeças.com.br

Matriz

R. Coronel Bento Bicudo, 767
Piqueri - SP

Filial

R. Carlos Gomes, 1534,
Vila Graff, Jundiaí - SP



ACEITAMOS TODOS OS CARTÕES
E LEVAMOS ATÉ VOGÊ.



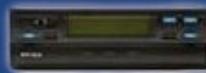
PARCELAMOS EM
ATÉ 6X NO CARTÃO
A PARTIR DE R\$600,00



Gerenciamento de frotas

www.mipmedidores.com.br

Posto de ensaio credenciado Inmetro



VDO

Tacógrafos • Ar condicionado • Climatizadores • Rodoar • Geladeiras • Acessórios



DENSO



SPHEROS



Resfrin
Climatizadores

Av. Presidente Tancredo Neves, 590 | Sacomá - São Paulo/SP | (11) 5060-5070

Av. Dr. Alberto Jackson Byington, 2100 | Industrial - Osasco/SP | (11) 3693-2722

Nissan Versa: motor 1.6 16V e câmbio Xtronic CVT



Modelo que caiu no gosto do brasileiro, o Nissan Versa estava mesmo precisando de uma recauchutada. Ficou mais bonito, mais tecnológico e com mais itens de segurança, só faltava mesmo uma evolução no trem de força, que continua o mesmo: com o motor 1.6 16V e o excelente câmbio Xtronic CVT.

Mas esse foi justamente o foco da marca: tecnologia, design e conforto. Inclusive, o Novo Nissan Versa foi um dos primeiros modelos da marca a apresentar a estratégia global de renovação do portfólio, alinhada com a visão Nissan Intelligent Mobility, que visa esses atributos.

Nós testamos a versão topo de linha Exclusive, que teve no seu visual as maiores alterações, ganhando linhas mais arrojadadas e com ares dinâmicos. Em destaque logo na dianteira, o novo DNA da marca se sobressai na grade chamada de V-motion, e com os faróis e as lanternas traseiras de LED em formato de bumerangue.

Em relação ao tamanho, o que já era bom, foi mantido, como o entre-eixos mas a largura aumentou em 5 cm. Dessa forma, o espaço interno, que já era grande, ficou ainda maior para os passageiros do banco de trás.

Falando da parte mecânica, nosso modelo tem o motor 1.6 16V, que já era dele, equipado com injeção eletrônica multiponto, capaz de desenvolver potência máxima de 114 cv e torque de 15,5 kgfm a 4.000 rpm, quando abastecido com etanol; e 111 cv e o mesmo torque quando utilizado com gasolina. O câmbio Xtronic CVT trabalha em conjunto com o motor e é muito eficiente.

A suspensão traseira foi reforçada em sua estrutura e os batentes de borracha foram trocados por poliuretano com o objetivo de melhorar a resistência às cargas maiores, segundo a engenharia da marca. O modelo caprichou ainda na segurança, principalmente em situações de frenagem com

novas calibrações, que permitem maior controle do carro no momento da desaceleração, que ocorre com maior linearidade.

O sistema Nissan Intelligent Safety Shield que vem no modelo reúne tecnologias avançadas de segurança, como Alerta de Colisão Frontal com Assistente Inteligente de Frenagem (FCW/FEB); o Alerta de Tráfego Cruzado Traseiro (RCTA); a Visão 360° Inteligente com Detector de Movimento (MOD); o Monitoramento de Ponto Cego (BSW) e o Alerta de Objetos no Banco Traseiro (Rear Door Alert).

Para finalizar, o novo sistema multimídia Nissan Connect, com tela de sete polegadas, e opção de parear com os aplicativos Android Auto e Apple CarPlay. ■



QUALIDADE QUE ILUMINA

38
ANOS

Referência no mercado de iluminação
automotiva para caminhões



Alta
tecnologia



Qualidade
que você confia



Produtos
Inspeccionados

www.ninofarois.com.br



☎ (19) 3782-6060

☎ (19) 9.7403-2077

R. Batista Raffi Nº 53/35, Jd. Nova Aparecida | Campinas - SP

www.acesoriosparacaminhoes.com.br

3vias@acesorios3vias.com.br



POSTO AUTORIZADO DE SERVIÇO E ENSAIO

VDO

Chevrolet Onix RS

Dá gosto de dirigir o veículo turbo da Chevrolet, que tem todo um apelo esportivo no nome e no pedal do acelerador. O motor é cheio de tecnologia, além do bloco de alumínio, cabeçote com duplo comando variável de válvulas, coletor de escape integrado e bomba de óleo de duplo estágio de pressão variável.

A correia dentada fica imersa em óleo, o que proporciona um funcionamento mais silencioso que o sistema de correntes e ainda garante manutenção apenas com 240 mil km rodados. A injeção eletrônica tem bicos aquecidos menos vulneráveis a oscilações de qualidade do combustível. Combinando com o motor,

temos a transmissão automática de seis velocidades e completando a boa dirigibilidade, a direção elétrica.

No final, o modelo anda bem e faz tudo com muita economia, como a aceleração de 0 a 100 km/h em 10,1 segundos. ■

Ficha técnica do motor

Nome	~~~~~	1.0 Turbo
Combustível	~~~~~	Gasolina/Etanol
Cilindrada	~~~~~	999 cm ³
Cilindros/válvulas	~~~~~	3 cilindros/ 6 Válvulas
Diâmetro x curso	~~~~~	74x77,49 mm
Taxa de compressão	~~~~~	10,5:1
Potência máxima	~~~~~	116 cv (E) @ 6.000/ 116 cv (G) @ 5.500 rpm
Torque máximo	~~~~~	16,8 kgfm (E) / 6,3 kgfm (G) @ 2.050 rpm
Formação de mistura	~~~~~	Injeção multiponto



Iveco Daily 35-150

O VUC que pode ser dirigido com CNH B, tem um bom conjunto motor e câmbio, de fácil operação e eficiência. Projetado pela FPT Industrial, o motor diesel de 3 litros com turbo-intercooler, já está preparado para o Proconve P7 (Euro 5), tem como sistema de recirculação de gases o RGR, que não usa Arla.

Transmissão mecânica da ZF, com acionamento manual a cabo e 6 marchas sincro-

nizadas à frente e uma à ré. A embreagem monodisco a seco da Veleo tem material de atrito orgânico e acionamento hidráulico.

Para aguentar o tranco, com carga máxima, o chassi tem longarinas planas em perfil "C" de 5mm. Reforçado e pronto para implementar. Com duas opções de entreeixos de 3.450 e 3.750 mm, o PBT (Peso Bruto Total) vai pode ser de 4.200 e 3.500 Kg, respectivamente. ■



Ficha técnica do motor

Nome	~~~~~	FPT F1C WG
Combustível	~~~~~	Diesel
Cilindrada	~~~~~	2.998 cm ³
Cilindros/válvulas	~~~~~	4 cilindros/ 16 Válvulas
Diâmetro x curso	~~~~~	95,8 X 104 mm
Taxa de compressão	~~~~~	17,5 : 1
Potência máxima	~~~~~	146 cv a 3.500 rpm
Torque máximo	~~~~~	350 Nm a 1.400 a 2.900 rpm Tipo direta
Formação de mistura	~~~~~	injeção eletrônica Common Rail





NÓS TEMOS A SOLUÇÃO PARA OS RISCOS DO SEU NEGÓCIO

Somos uma empresa com competência em seguros e focada no seu negócio

contato@lesoil.com.br
www.lesoil.com.br
(11) 4972-4699/4972-5294
/lesoilcorretora

RODAFUSO®

PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS

SEMPRE INOVANDO E APRIMORANDO SEU ALTO PADRÃO DE QUALIDADE



MELHOR PREVENIR DO QUE REMEDIAR GARANTA SUA SEGURANÇA USE ANTIFURTOS



ANTIFURTO PARA RODA DE ALUMÍNIO OU AÇO PARA TRUCKS, CARRETAS, CAMINHÕES E ÔNIBUS.



11 2148-5514

WWW.RODAFUSO.COM.BR

Faça revisões em seu veículo regularmente.

PROMOÇÃO DE ASSINATURA ASSINE JÁ E RECEBA EM CASA

LIGUE! (11) 2534-5182
www.revistafreteurbano.com.br

REVISTA **FRETE URBANO**
Informação para o transportador VUC



APENAS R\$ 39,00



Ação nas pistas com muita disputa! Quem gosta de automobilismo fica esperando começar a temporada para curtir as emoções das pistas, que muitas vezes, são mornas. Não neste ano, as principais categorias do automobilismo mundial estão pegando fogo, com muitas disputas e ultrapassagens que são de tirar o fôlego. Até na Fórmula 1!!! Na hora que estiver assistindo, não se esqueça de conhecer e se inscrever em nosso canal do You Tube: Revista Oficina News!

Formula 1

Faz tempo que não vemos uma ultrapassagem na última volta e para assumir a ponta. O jovem Max Verstappen, da Red Bull, resolveu que nesse ano vai... e está colocando o Lewis Hamilton para ver do seu retrovisor. As corridas têm sido cada vez mais disputadas, tanto na frente quando no meio do pelotão, os carros estão bem equalizados, Vale a pena conferir os melhores momentos do GP da França. youtu.be/5hBwgJtMxLM



Stock Car Oficial

A Stock Car virou a Fórmula 1 brasileira, isso porque temos Rubens Barrichello, Ricardo Zonta, Felipe Massa, Nelsinho Piquet e até Tony Kanaan (ex-Indy) disputando com mais tantos outros pilotos o lugar mais alto do pódio. E tem cada disputa. Confira essa etapa que aconteceu no Velocitta, que fica em Mogi Guaçu, no interior de São Paulo. Confira o que eles disseram após a festa do pódio. youtu.be/udG-FaXrl_I



Copa Truck

Assistir aos brutos em alta velocidade sempre foi emocionante. A primeira etapa desta temporada mostrou que sempre vai ser assim, já que os pilotos estão cada vez mais concentrados em fazer belas ultrapassagens e não vender barato suas posições. Confira as emoções da primeira etapa da temporada na íntegra com narração de Osires Jr. e comentários de Bruno Vicaria. youtu.be/Oa21OHV3aJ8



Old Stock Race Oficial

Vintage na pista. Uma categoria que remete ao romantismo do automobilismo do passado, mas que contia protagonizando grandes pegadas nas pistas. Uma categoria regional com regulamento para deixar os carros com baixos custos e assim, manter o equilíbrio do campeonato. Um dos grandes nomes da Old Stock Race é o campeão Paulão Gomes. É sempre bom escutar o ronco do Opalão no final da reta de Interlagos. Curta o vídeo de apresentação da categoria. youtu.be/P1v7jl2bffs



Moto GP

Você acha que correr de carro é loucura, imagina de moto! Mas os caras da Moto GP fazem isso com maestria e segurança, se é que podemos chamar assim, uma categoria que em todas as suas provas proporciona multi-ultrapassagens e tombos, muitos tombos. Agora se segura aí e curta os melhores momentos do GP da Alemanha em câmeras on Board, tipo imagina se fosse você... youtu.be/kv2rpBTADdw



RODAFUSO
PARAFUSOS E PORCAS DE RODAS



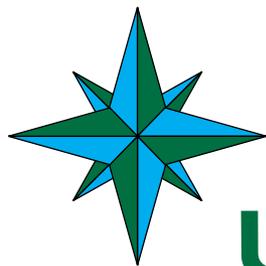
VUC • PASSEIO • TRUCK • CAMINHÕES • SUV • ÔNIBUS • CARRETA • UTILITÁRIOS

Sempre inovando e aprimorando seu alto padrão de qualidade!

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

www.rodafuso.com.br

11 2148-5500



FRETE URBANO

Conectando o frete

FAÇA A CONEXÃO DO SEU FRETE

EMPRESAS-TRANSPORTADORAS-EMBARCADORAS-AGENCIADORAS

MOTORISTA, LOCALIZE FRETES E CONECTE-SE!



MOTORISTA

NÃO PERCA TEMPO PROCURANDO CARGA,
SEU FRETE ESTÁ NO FRETE URBANO.

FALE DIRETAMENTE COM A EMPRESA E O
VALOR DO FRETE É 100% SEU.

EMPRESA OU CLIENTE

ANUNCIE SUA CARGA NO FRETEURBANO

AQUI VOCÊ ENCONTRA MOTORISTAS
CONFIÁVEIS PARA TRANSPORTAR
SEU FRETE.

ACESSE: FRETEURBANO.COM.BR OU BAIXE O APLICATIVO FRETEURBANO



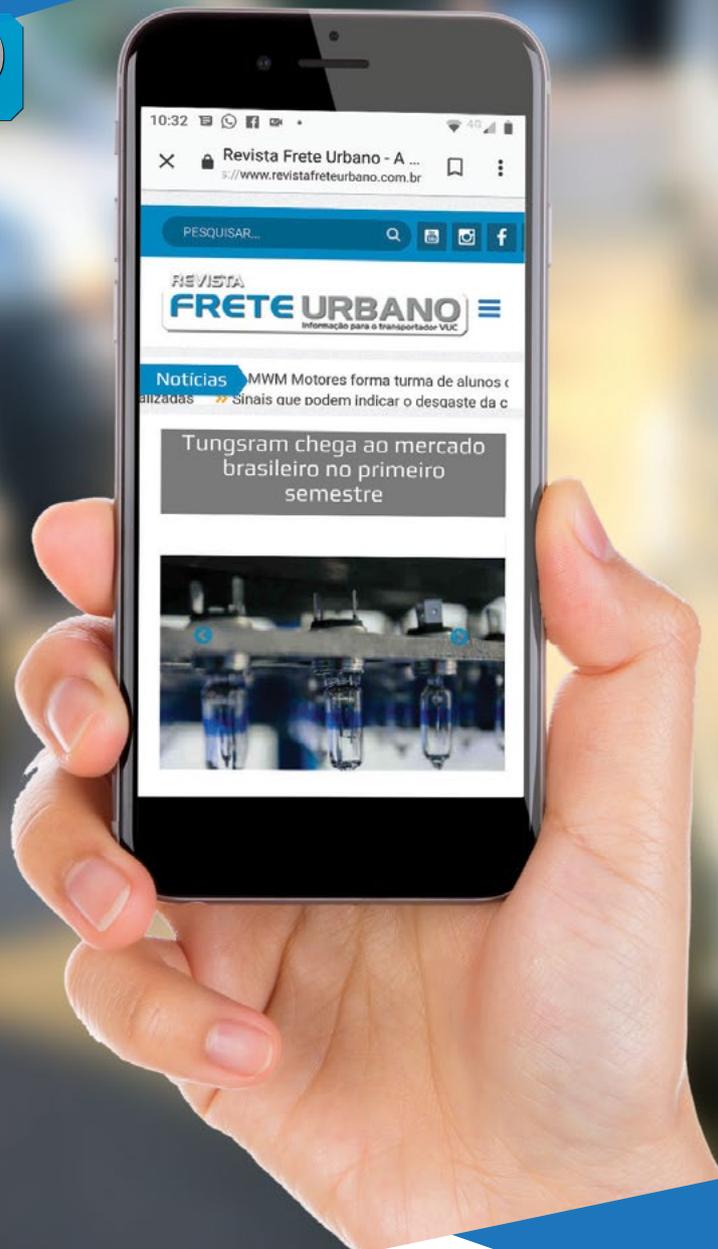
(11)9.9668-5380

REVISTA

FRETE URBANO

Informação para o transportador VUC

Siga
nossas
redes
sociais



@rfreteurbano



revistafreteurbano



revistafreteurbano



revistafreteurbano.com.br



revistafreteurbano

