Farol Alto

Seu Consultor Automotivo para novos e usados

Distribuição gratuita - Dezembro de 2015 | Número 40 Ano 4

100% MOTOR

www.100porcentomotor.com.br

Lançamento

Audi A3 Sedan 2.0 TFSI

Modelo passa a ser produzido no Brasil com motor 2.0 de 220 cv de potência e 350 Nm de torque; preço parte de R$ 137.990 - pág 4

Curta nossa página no Facebook
facebook.com/jornalfarolalto

No elevador

Nossos consultores comentam os riscos da negligência com a manutenção preventiva e os casos mais comuns e incomuns do cotidiano das oficinas mecânicas - págs 9 a 18

No elevador

Trocou o fusível queimado por outro maior e se deu mau - pág 16

Consultor 2 Rodas

Cuide bem do seu cardã; do contrário, a conta pode ser bem alta - pág 18

Avaliação: Hyundai Santa Fé agrada, mas custa caro - pág 5

Surpresa: Duster Oroch ganha elogios pelo design - pág 6

E mais:

✓Ruído intrigante é pneu - pág 11

✓Astra 95 desafia reparador - pág 14

Editorial

Cunha x Dilma: quem perde é você...

Mais uma vez esse dedico este espaço para um assunto que não tem nada a ver com as notícias do setor automotivo, mas são (ou deveria ser) de interesse de todos nós, brasileiros. A queda de braço entre o presidente da Câmara dos Deputados, Eduardo Cunha, e a presidente da República, Dilma Rousseff, só fará uma vítima: o povo brasileiro.

A partir de agora, pagaremos mais este pato, e em dobro, pois ao invés de os "nobres" deputados irem para casa descansar no recesso de fim de ano, ficarão em Brasília, fazendo hora extra, para decidirem se processam ou não a presidente. E com isso, lá se vão alguns milhões de reais a mais em forma de pagamento para "profissionais" sem nenhum tipo de serventia, a não ser fazer isso mesmo: atrapalhar a vida de quem é honesto.

Mas o pior ainda está por vir. Se o Cunha vencer e for instaurado inquérito contra a presidente Dilma, perdemos pois o PMDB sai fortalecido, o vice Michel Temer assume interinamente até o fim do processo, que pode levar até seis meses no Senado, e neste período teremos um primeiro semestre de 2016 repleto de dúvidas, incertezas e desespero.

Por outro lado, pode ser que o governo consiga impedir que tudo isso vá adiante e neste caso perdemos novamente, pois neste cenário teremos um PT fortalecido, pois impedir um impeachment é tarefa hércula, e se a base governista conseguir este feito, terá certeza de que consegue fazer o que bem entender até o final de 2018 e, mais ainda, eleger o próximo presidente, dando continuidade a mais do mesmo.

Então, se você é um desses que está comemorando a "coragem" do Cunha, saiba que nada do que ele fez é nobre e dignifica o povo brasileiro, mas, sim, mesquinho e vingativo, para tentar livrar a própria cara, uma vez que corre o risco de ser caçado por corrupção. É este o espírito dos políticos brasileiros. Chegou a hora do cada um por si e o último que ficar, apague a luz. O Brasil, que um dia já foi o país do futuro, hoje é um local de pragas que precisam ser exterminadas.

Fim do poço

Para a indústria automotiva, o ideal é este imbróglio político termine o quanto antes, ainda mais agora que as vendas estabilizaram, e aparentemente a crise chegou ao fundo do poço.

"O cenário mostra que se faz cada vez mais necessário resolver os entraves políticos, que corroem a economia brasileira, com o estabelecimento de uma agenda positiva para alavancar os pilares de sustentação da confiança e da retomada do crescimento", disse o presidente da Anfavea, Luiz Moan Yabiku Junior, durante entrevista coletiva, ao ressaltar que a média diária de vendas em novembro apresentou ligeiro aumento com relação a outubro, fato que confirma a expectativa de estabilidade do ritmo de licenciamento esperada pela associação para este último trimestre.

De acordo com os números da Anfavea, em novembro foram vendidos 195,2 mil veículos, ante 192,1 mil registrados em outubro. Porém, em relação a novembro do ano passado, o resultado é desastroso, com queda de 33,8 % na vendas (294,7 mil unidades). No acumulado do ano, a retração é de 25,2%. De janeiro a novembro deste ano foram vendidos 2,341 milhões de veículos, ante 3,128 milhões em igual período de 2014. Com este resultado, a indústria automotiva brasileira retorna aos patamares de 2007.

Já em relação a produção, no último mês foram montados 176 mil veículos, o que representa retração de 14,2% se comparado com as 205,1 mil de outubro e de 33,5% se defrontado com novembro do ano passado, com 264,8 mil unidades. Até o penúltimo mês deste ano 2,28 milhões de unidades deixaram as linhas de montagem: retração de 22,3% frente a 2014, que registrou 2,94 milhões de veículos produzidos.

Historicamente, dezembro costuma ser um bom mês, com aumento médio de 20% nas vendas de veículos. Porém, este ano, isso não deverá acontecer. A Anfavae espera fechar 2015 com vendas totais em torno de 2,540 milhões de unidades e para atingir esta meta precisa vender mais 199 mil, um pouco mais do que realizou nos últimos dois meses. Tomara que as ações do Planalto não atrapalhem ainda mais os planos deste ano, que já foi mais do que conturbado.

Boa leitura,
Alexandre Akashi
Editor

Agenda Automotiva

AEA
Associação Brasileira de Engenharia Automotiva

Próximos eventos AEA:

Dezembro

3 e 4 - Motores - Módulo II
10 e 11 - Rede CAN - Módulo II

E não perca em 2016!!!
5 e 6 de setembro - XIX Simpósio Internacional de Engenharia Automotiva – SIMEA 2016

Confira a programação e inscreva-se no site www.aea.org.br

Curta

Dayco renova marketing

Divulgação

Nathalia Amorim passa coordenar área

Graduada em Comunicação Social - Publicidade e Propaganda e Pós Graduada em Marketing e MBA em Gestão de Negócios pela Fundação Getúlio Vargas, Nathalia Oliveira Amorim é a nova coordenadora de Marketing das marcas Dayco e Nytron.

Nathalia possui experiência na gestão de marketing em empresas do setor automotivo como Dyna S/A e Grupo Mirassol, sendo responsável por equipes de promotores, campanhas, comunicação e imagem, redes sociais, feiras e eventos, estratégias e produtos. Na Dayco/Nytron, será responsável por todas as atividades e ações de marketing das empresas na América do Sul e ficará sediada na fábrica em São Paulo. FA

Farol Alto
www.jornalfarolalto.com.br

FALE CONOSCO
contato@jornalfarolalto.com.br
Tel.: (11) 2925-7107

O Jornal Farol Alto é um produto da AleAkashi Comunicação. É distribuído gratuitamente para clientes de oficinas mecânicas, funilaria e pintura, e centros automotivos previamente cadastrados. É proibida a reprodução sem prévia autorização, por escrito

AleAkashi Comunicação

EXPEDIENTE

Comercial: Jéssica Monesi
jessica@jornalfarolalto.com.br

Redação:
Editor: Alexandre Akashi (MTB: 30.349)
aleakashi@jornalfarolalto.com.br

Reportagem - Antonio Puga, Marcel Mano (Motos)

Impressão: OESP Gráfica
Tiragem: 20 mil exemplares

Consultores Automotivos:
Consultor-Chefe - José Carlos Finardi
Adilson Abachioni - Auto Astral Mecânica
Alexandre Morikawa - Automecânica Morikawa
Claudio Cobeio - CobeioCar
Diego Tartalho - Somoto
Francisco Carlos - Stilo Motores
Julio de Souza - Souza Car
Luis Carlos Bailone, Luizinho Reparações
Marcos de Castro - Mecânica De Castro
Sergio Torigoe - Centro de Diagnóstico Torigoe
Valter Tartalho - Somoto

Curtas

O fim dos cabos de celular

Uma das maiores necessidades dos usuários de veículos, seja ele motorista ou passageiro, é tomada para carregar o celular durante a viagem. Por isso, a grande maioria das montadoras já adotaram o uso de tomadas USB no painel do veículo, sendo que alguns modelos mais sofisticados possuem tomadas no console central, para atender quem viaja no banco traseiro.

Em breve, no entanto, isso pode se tornar desnecessário. A Delphi acaba de trazer para o Brasil uma nova linha de carregadores sem fio, que tem ativação automática e inicia o carregamento de dispositivos como celulares smartphones e tablets assim que eles entram no raio de alcance do equipamento. Isso significa que não há necessidade de retirar o dispositivo do bolso, por exemplo, para que a bateria comece a carregar.

Divulgação

Tecnologia transmite energia por meio de um campo magnético

O carregador tem capacidade similar à versão convencional com fio, utiliza um campo magnético para transmitir energia. Tem alta eficiência, processo simples e seguro.

Segunda a empresa, o produto é certificado pelos principais órgãos da União Europeia e atende todos os requisitos de segurança da International Commission of Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP), Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) e Federal Communications Commission (FCC). IEA

IQA realiza ensaios de líquido de arrefecimento

Divulgação

O aditivo para radiador é indispensável nos dias atuais para uma boa performance do motor. Infelizmente, a certificação ainda não é obrigatória, o que facilita a venda de produtos fora de especificações técnicas e que podem prejudicar o rendimento do motor.

Empresas mais conscientes realizam a certificação voluntária, e a partir de agora contam com mais um aliado, o IQA – Instituto da Qualidade Automotiva, organismo técnico especializado no setor automotivo, que dispõe de um laboratório próprio para análises de produtos químicos, e acaba de ampliar a oferta de serviços para fluido de arrefecimento. "A qualidade é avaliada por meio de uma série de ensaios específicos: ponto de congelamento, corrosão, teor de água, reserva alcalina, densidade relativa, determinação do PH, ponto de ebulição e índice de refração", conta Marino Verri, especialista técnico do IQA. IEA

CENTRAL DE ATENDIMENTO

AVALIAÇÃO DE ORÇAMENTOS

GESTÃO DE FUNILARIA E PINTURA

VOCÊ NÃO PRECISA MAIS CUIDAR SOZINHO DA FROTA DA SUA EMPRESA.

Conte com a Personal Car Frota para resolver suas demandas e orientar sua empresa em todas as situações do dia a dia da frota. Com a Personal Car, sua empresa tem, à disposição, uma equipe completa e especializada para cuidar dos seus carros com expertise.

FAÇA UM ORÇAMENTO!

Deixe a Personal Car ajudar sua empresa!

personalcarfrota.com.br
comercial@personalcarfrota.com.br
(11) 2082-4586

GESTÃO DE SINISTROS

GERÊNCIA DA MANUTENÇÃO PREVENTIVA E CORRETIVA

E MUITO MAIS!

Lançamento

Audi A3 Sedan 2.0 TFSI

Agora sim

Fabricado no Brasil, modelo ganha motor mais potente, com 220 cv e 350 Nm de torque, e pacote com adicionais tecnológicos interessantes, porém de preço elevado

Fotos: Divulgação

Esteticamente, permanece o mesmo, mas com o novo conjunto de motor e câmbio, acelera de 0 a 100 km/h em 6,9 segundos e atinge máxima de 250 km/h; custa a partir de R$ 137.990

Estofamento branco é novo

Painel é bem nítido e visível

ACC é opcional

AC dual zone vem de série

Motor 2.0 TFSI dupla injeção

Bom espaço para pernas atrás

Ficha técnica

Audi A3 Sedan 2.0 TFSI
Motor: 4 cilindros em linha, transversal, 2.0 Turbo FSI
Cilindrada: 1.984 cm³
Potência: 220 cv entre 4.500 e 6.200 rpm
Torque: 350 Nm entre 1.500 e 4.400 rpm
Câmbio: S tronic, 6 velocidades
Direção: elétrica
Tração: dianteira
Pneus: 225/45 R17
Freios: dianteira a disco ventilado, e traseira a disco sólido, com ABS e ESP
Dimensões: comprimento, 4.456 mm; largura, 1.796 mm; altura 1.416 mm: entre-eixos, 2.637 mm
Peso: 1.320 kg
Volumes: tanque de combustível: 50 l; porta-malas: 425 l
Desempenho: aceleração de 0 a 100 km/h: 6,9 s; velocidade máxima: 250 km/h (controlado eletronicamente)
Consumo: estrada - 12,8 km/l; cidade - 10,8 km/l

Agora que começou a ser feito no Brasil, o Audi A3 Sedan ganhou um reforço de respeito: o motor 2.0 TFSI de dupla injeção (direta e indireta), em substituição ao 1.8 TFSI. Na prática foi um acréscimo de 40 cv na potência, passou de 180 cv para 220 cv, e aumento no torque máximo em 100 Nm. Era 250 Nm e agora tem 350 Nm.

A única decepção é o câmbio, que perdeu uma marcha. Continua sendo o S-Tronic, de dupla embreagem, mas de seis velocidades, ante o de sete, da versão com motor 1.8l. Segundo a Audi, isso foi necessário pois a mesma transmissão de sete velocidades (DQ 200) não suporta os 100 Nm de torque a mais do novo motor, sendo necessário utilizar a de seis (DQ 250), o mesmo que equipa o Audi TT. A propósito, o conjunto é o mesmo, porém o TT desenvolve 10 cv a mais de potência.

No entanto, independente disso, o A3 com motor maior é muito mais prazeroso de dirigir, pois acelera rápido e tem excelente estabilidade. Para se ter ideia, faz de 0 a 100 km/h em 6,9 segundos, de acordo com a Audi. Assim, não decepciona, muito pelo contrário, faz querer mais. E para quem tem um 1.8l, se tiver oportunidade, troque pelo 2.0l. Não vai se arrepender.

O maior problema do carro é o preço. Vem em apenas uma versão, Ambition, e custa a partir de R$ 137.990, mas pode atingir os R$ 169.490, caso queira a versão completa com rádio MMI Plus com sistema de navegação integrado e o pacote Assistance Plus, que inclui o Active Lane Assist (assistente para mudança de faixa de rolamento), assistente para luz alta, sistema Auto Park de estacionamento automático com câmera de ré, controle de velocidade de cruzeiro adaptativo com Pre Sense Front, computador de bordo com tela colorida e sistema Keyless Go, que permite destravar o carro e ligar o motor sem necessidade de utilizar a chave fisicamente.

O Active Lane Assist desenvolvido pela Audi é um passo mais próximo da condução autônoma, pois chega a manobrar o carro em curvas onde há faixas bem visíveis, pois ao perceber que o carro está comento a faixa, atua na correção da trajetória, porém o sistema desliga automaticamente caso o motorista solte a mão do volante por mais de oito segundos, uma vez que não há no país normas e regulamentos para a condução de veículos autônomos.

Outro dispositivo bacana é o piloto automático adaptativo, que freia o carro totalmente e o acelera até a velocidade pré-determinada pelo condutor (aceita até 150 km/h). Funciona bem no trânsito, mas é preciso lembrar que o sistema não enxerga pedestres nem semáforos, somente o veículo que vai à frente.

Mas, se não tiver condições de comprar os itens opcionais, contará ainda com um bom veículo, com ar-condicionado dual zone, teto solar panorâmico e o Audi drive select. IFA

Avaliação

Hyundai Santa Fe

Na medida certa

Painel é envolvente e bem definido; porta-malas grande e espaçoso; botão do tanque é escondido

Para quem gosta de tecnologia e conforto e não abre mão de um SUV; mas, precisa ter quase R$ 200.000

Texto: Antonio Puga
Fotos: Antonio Puga/Divulgação

Ficha técnica

Hyundai Santa Fe
Motor: dianteiro, gasolina, V6, 3.3l, 24V, Dual CVVT, DOHC
Cilindrada: 3.342 cm³
Potência: 270 cv a 6.400 rpm
Torque: 32,4 Kgfm/5.300 rpm
Câmbio: automático de seis velocidades Shiftronic
Direção: assistência elétrica progressiva variável
Tração: integral
Pneus: 235/60 R18
Freios: dianteiros a disco ventilados e na traseira sólidos com ABS, EBD de quatro canais de última geração
Dimensões: comprimento, 4.690 mm; largura, 1.880 mm, altura 1.680 mm e entre-eixos, 2.700 mm
Peso: 2.120 kg
Volumes: porta-malas – 585 l; tanque de combustível: 64 l
Consumo (Km/l): – n/d

Com 4,69 m de comprimento, é um carro confortável, mas o diferencial é o motor V6 de 270 cv

A terceira geração do SUV Santa Fe, da Hyundai, conta com "argumentos" suficientes para convencer o consumidor brasileiro a investir R$ 194.990 para tê-lo em sua garagem. E quais são estes argumentos? No caso da versão avaliada pelo **Farol Alto**, a top, ela traz uma série de equipamentos como botão de partida, câmbio automático de seis marchas, controle de estabilidade, sistema de assistência em subida, controle de freio em curvas, de tração, de frenagem em descida, além de airbags dianteiros, traseiros e laterais, câmera de ré e sensores. Conte ainda com um teto solar panorâmico e um motor 3.3l, gasolina, de 270 cavalos de potência.

Internamente, até os plásticos são de boa qualidade

Logo de cara o SUV impressiona pelo seu tamanho, são 4,69 m de comprimento. A aparência robusta não é afetada pelo design refinado com linhas fluidas. Internamente não é diferente, acabamento de qualidade (inclusive o plástico), painel e instrumentos de fácil visualização, ótima ergonomia, vários porta-trecos, espaço de sobra e um porta-malas com capacidade de 585 litros.

Percorrendo entre cidade e rodovias, o SUV deixa claro o quanto a marca investiu no modelo para reduzir ao máximo o ruído interno. O máximo que se ouve é nas retomadas. As trocas de marchas são suaves, nada de trancos ou "buracos" entre uma marcha e outra, principalmente nas retomadas. No modo manual o carro fica ainda mais interessante, no trecho de rodovias, este prazer aumenta. Na cidade, vale mais utilizar o automático.

Outro ponto positivo do Santo Fe é o conjunto de suspensão, bem calibrado e que absorveu as irregularidades dos pisos dos trajetos de avaliação. Vale ressaltar os "brinquedos" eletrônicos que ajudam muito o motorista em todos os momentos, seja no instante de sair com o SUV em via inclinada, quanto nas curvas mais acentuadas, onde o sistema de estabilidade segura bem o "grandão".

A traseira é bem resolvida, robusta sem perder refinamento

O Santa Fe, nesta versão top, traz retrovisores retráteis, faróis xenônio com leds, ar-condicionado com saída para os ocupantes do banco traseiro, memória dos bancos dianteiros, acendimento automático dos faróis, porta-luvas climatizados são alguns dos itens que integram o veiculo.

Dois pontos negativos, é o tom dos bancos de couro (marrom), que destoa do interior e a localização da abertura do tanque de combustível, que fica na porta, quase escondido, obrigando o motorista menos avisado a realizar um busca. Para quem pode pagar seu preço e gosta de unir tecnologia com conforto, o SUV vem na medida exata. FA

Avaliação

Renault Duster Oroch 2.0

Mais bonito do que o SUV

Painel é idêntico ao Duster; puxador da porta traseira é ruim; espaço atrás é bom

Com uma bela traseira com caçamba, a nova picape da marca francesa chama atenção pelo design mais atraente

Fotos: Alexandre Akashi

Soleira das portas é incompatível com altura do veículo; perna raspa sempre que se sai do carro e suja roupa

Ficha técnica

Renault Duster Oroch 2.0 Dynamique
Motor: dianteiro, bicombustível (etanol e/ou gasolina), quatro cilindros em linha, 16 válvulas
Cilindrada: 1.998 cm³
Potência: 148/143 cv a 5.750 rpm (etanol/gasolina)
Torque: 20,9/20,2 kgfm a 4.000 rpm (e/g)
Câmbio: manual de seis velocidades
Direção: Hidráulica, com diâmetro giro de 10,7 m
Tração: dianteira
Pneus: 215/65 R16
Freios: discos ventilados de 269 mm de diâmetro na dianteira e freios traseiros com tambores de 229 mm de diâmetro, ABS e EBD
Dimensões: comprimento, 4.693 mm; largura, 1.821 mm, altura 1.695 mm e entre-eixos, 2.829 mm
Peso: 1.346 kg
Volumes: caçamba – 683 l (carga útil: 650 kg); tanque de combustível: 50 l
Desempenho: velocidade máxima de 186/178 km/h (e/g); aceleração de 0 a 100 km/h em 9,7/10,6 s (e/g)
Consumo (Km/l): cidade - 6,4/9,2 (e/g); estrada - 7,3/10,8 (e/g)

A foto principal desta matéria de avaliação destaca a traseira do carro porque na verdade esta é a novidade da picape Duster Oroch, da Renault. Desenvolvido para o mercado sul-americano, o carro é maior do que os modelos baseados em automóveis, e menor do que as picapes médias, podendo assim ser considerada uma picape compacta grande.

Porém, o principal atributo do modelo, a caçamba, tem capacidade de carga de apenas 683 litros e 650 kg (carga útil), medidas bem próximas às do principal concorrente, o Fiat Strada Cabine Dupla, que leva 680 litros e 650 kg de carga útil.

Na caçamba, espaço para 683 litros e até 650 kg de carga

A vantagem está no espaço interno, uma vez que conta com maior entreeixos, altura, largura e claro, comprimento, o que permite ter quatro portas, tais como as picapes médias.

Vida a bordo

A versão disponibilizada para avaliação foi a topo de linha, Dynamique, com motor 2.0l e câmbio manual de seis velocidades, que custa a partir de R$ 70.790. O valor sobe R$ 1.600 para cores especiais (como a verde esmeralda da versão avaliada), e mais R$ 1.700 para bancos em couro.

O conjunto motor-câmbio é o mesmo que equipa o SUV Duster e outros modelos da marca. A crítica fica por conta da relação curta demais para uma transmissão de seis velocidades. A 120 km/h, em sexta marcha, a rotação é superior a 3.000 rpm. Poderia ser um pouco mais longa, o que ajudaria a reduzir o consumo na estrada. Porém, para uso urbano e, principalmente, carregada, a relação é perfeita, pois deixa o carro esperto e ágil.

A suspensão independente nas quatro rodas foi uma escolha inteligente que favorece conforto e dirigibilidade e, mesmo com a traseira leve (quando descarregado), o carro tem comportamento dinâmico previsível.

Quem viaja no banco traseiro reclama da posição do puxador da porta, que fica bem na altura do joelho e é estranho de manobrar, na hora de fechar a porta.

Frente de Duster confunde os mais distraídos

Mas, fora isso, o espaço para pernas é muito bom.

Além disso, internamente pode melhorar. Alguns botões (regulagem do retrovisor externo, acionamento do piloto automático e botão Eco) e a central multimídia estão muito mal posicionados, e chega a atrapalhar na condução, até se acostumar com eles. Mas isso é comum no SUV Duster.

Já o design, apesar de o SUV ter gosto duvidoso, a picape Oroch agradou. Durante a semana de teste, diversas pessoas elogiaram as formas, principalmente pelo tamanho, que remete à robustez e resistência. "Parece que aguenta o tranco", comentaram. FA

COMBUSTÍVEL SOB SUSPEITA

Cuidado para não levar ferro

Substância costuma ser adicionada ao combustível para aumentar a octanagem, porém causa falhas de ignição e consequentemente, perda de potência, e pode ainda danificar componentes como sensor de oxigênio, velas de ignição e catalisador

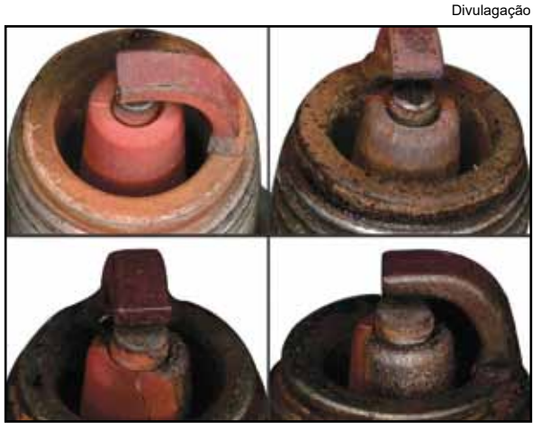
De repente, sem qualquer explicação plausível, o carro começa a falhar quando mais se precisa de força: ao reduzir a marcha e elevar o giro do motor para fazer uma ultrapassagem. Na manhã seguinte, o motor só pega depois da quinta tentativa, e apesar de ser flex, está abastecido com gasolina e a temperatura está agradável, acima de 20ºC. A revisão está em dia, não faz mais de seis meses que passou por um check-up geral. O que será que houve?

Na oficina, removeram as velas e constataram algo estranho: as pontas por onde saem as faíscas estavam avermelhadas. Era óxido de ferro.

A fabricante de velas NGK realizou testes com amostras como esta em peças provenientes dos estados São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Santa Catarina, e confirmou que a origem do contaminante avermelhado é do combustível, que, quando acumulado no componente causa os efeitos citados inicialmente. Segundo Hiromori Mori, consultor de Assistência Técnica da NGK, o ferro não é um dos componentes da gasolina produzida no Brasil e é conhecido por aumentar a octanagem do combustível.

De acordo com a NGK, durante análise visual de peças também foram detectados sinais de fuga de corrente, um fenômeno conhecido como flash over. Por ser um condutor elétrico, a presença de ferro na ponta da vela provoca perda de isolação, reduzindo a eficiência na queima do combustível. Por ter alto ponto de fusão, nem mesmo o funcionamento do motor é capaz de promover a autolimpeza dos itens. IEA

Divulgação



Ponta avermelhada na vela indica sinais de ferro na gasolina

Novos cubos de roda Nakata

Divulgação

NKF 8152 serve em Hyundai Tucson 2.0 e 2.7 V6 (2007 - 2015)

A Nakata amplia o portfólio de produtos para o mercado de reposição com o lançamento de itens na linha de freios para diversas marcas, como os cubos de roda NKF 8060 para aplicação em vários modelos Fiat, o NKF 8115 para Citroën, NKF 8113 e NKF 8134 para alguns veículos Ford, NKF 8133 para Renault e o NKF 8152 para carros da marca Hyundai.

O cubo de roda é o suporte do disco ou do tambor de freio onde são fixados os parafusos ou porcas da roda. A sua função é fazer com que a junta homocinética transmita o torque para as rodas do veículo e o coloque em movimento, sendo componente fundamental para a segurança no trânsito IEA

Mobil amplia linha de lubrificantes

Divulgação

Os novos produtos sintéticos, D1 5W-30, V 5W-40 e F 5W-30

A Mobil lança três novos lubrificantes 100% sintéticos que acompanham o avanço tecnológico dos motores, e auxiliam no desempenho e na economia que os consumidores buscam em um veículo.

Os novos produtos são Mobil Super Sintético D1 5W-30, que atende ou excede a API SN / SM, ILSAC GF-5. API SN Resource Conserving e GM Dexos1TM; Mobil Super Sintético V 5W-40, para normas ACEA A3/B3, A3/B4, API SN, Volkswagen 508.88 e 509.99, Mercedes-Benz MB-approval 229.3, Porsche A40, Renault RN0700, RN 0710; e Mobil Super Sintético F 5W-30, para ACEA A5/B5, ACEA A1/B1, API SL, Ford WSS-M2C913-C e tem aprovação WSS-M2C913-D. IEA

No elevador

Defeitos recorrentes

Toc-toc-toc na direção elétrica

Problema crônico dos modelos Kia Soul e Hyundai i30 é causado por peça de borracha do acoplamento do motor que não aguenta o tranco e se desintegra; conserto exige conhecimento e muita mão de obra para desmontar conjunto

Adilson Abachioni,
Auto Astral Mecânica
Av. dos Pequis, 320
Jd. Vl. Formosa
(11) 2916-0599

Este mês destacamos um defeito recorrente que tem assolado os proprietários de veículos Kia Soul e Hyundai i30. Do nada e de repente, ao fazer qualquer leve movimento no volante, ouve-se um barulho estranho, um estalo sem fim, do tipo toc-toc-toc, que dá a sensação de que a qualquer momento pode se perder a direção.

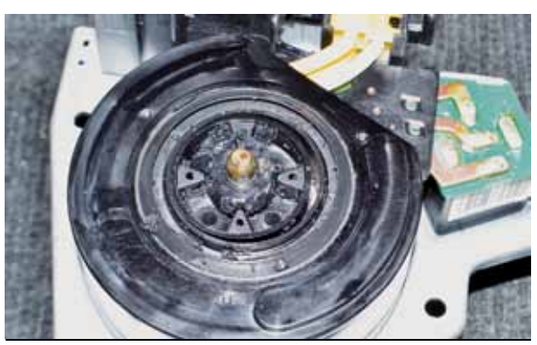
Felizmente isso não acontece, mas a impressão é ruim mesmo. O defeito está no sistema de direção elétrica, é recorrente e crônico. Apesar deste ter sido o primeiro que peguei aqui na oficina, temos conhecimento de vários veículos que precisaram fazer este tipo de manutenção.

A falha está em um componente de borracha, o acoplamento entre a coluna e o motor elétrico da direção do veículo, no caso um Kia Soul (e é idêntica a do Hyundai i30). Esse pequeno componente é responsável por amortecer o impacto do motor na coluna, sempre que a assistência entra em funcionamento.

Ocorre que, por algum engano de cálculo, o material do acoplamento se desgasta e praticamente se desintegra. O processo de reparo é relativamente simples, porém requer conhecimento para retirar a coluna de direção com o sistema de assistência elétrica do veículo, desmontar o conjunto, substituir o componente, remontar tudo e reinstalar no veículo. É trabalhoso e requer cuidado, principalmente para não deflagrar a bolsa do airbag, já que é preciso retirar o volante.

Fotos: Alexandre Akashi

O Kia Soul parecia que ia ficar sem direção a qualquer instante, de tão alto e frequênte o ruído; a desmontagem do sistema de direção elétrico é trabalhoso; na bancada, todas as peças que fazem parte do sistema; e por fim, a identificação da peça danificada, uma borracha que acopla o motor à coluna do volante



Direção elétrica

A assistência elétrica no sistema de direção é uma evolução tecnológica dos automóveis e é recomendada pois trabalha de forma independente do motor, gerando economia de combustível de até 5% de acordo com fabricantes do componente.

O sistema é composto por motor, central eletrônica e sensores que identificam a demanda do motorista e acionam a assistência, tornando a manobra mais fácil de se realizar. Dependendo do modelo, conta com sensores de velocidade que permitem variar a quantidade de assistência de acordo com a velocidade do carro: quanto mais rápido, menor a assistência, o que permite uma condução mais firme e segura em altas velocidades. FA

No elevador

Defeitos intrigantes

Motor ferve ao virar para a esquerda

Responsável era a bomba d'água com rotor de plástico em estágio inicial de defeito; parte com aletas girava em falso somente quando carro fazia curva em subida; consumidor deve evitar comprar peça de qualidade duvidosa

Alexandre Morikawa
Automecânica e Elétrica Morikawa
R. São Paulo de Oliveira, 877
Jd. Cumbica, Guarulhos
(11) 2481-3819

Já tratei neste espaço a importância de se utilizar peças de qualidade na reparação automotiva, e volto a ressaltar este assunto pois acredito que somente com muita insistência conseguiremos mudar a cabeça do consumidor que visa preço ao invés de qualidade, pois isso sempre acaba refletindo de forma negativa para nós, profissionais da reparação.

Neste mês tivemos um caso muito curioso na oficina, envolvendo sistema de arrefecimento. O veículo, no caso, era um Fiat Doblò 2008/2009, com mais de 130.000 Km, adquirido usado, com cerca de 70.000 km. O proprietário anterior teve um problema e precisou trocar a bomba d'água, e utilizou uma peça qualquer.

Pouco mais de 50.000 km depois, começou a ocorrer algo inusitado. Ao trafegar na cidade, no dia a dia, tudo normal. Porém, nos trechos de subida de serra, na estrada, sempre que virava para a esquerda, em aclive, o ponteiro do medidor de temperatura do motor ia para o vermelho, indicando sobreaquecimento. Porém, nos trechos planos, isso não acontecia.

Diagnóstico

Trouxemos o carro para a oficina e iniciamos o processo de diagnóstico do defeito. Era a primeira vez que tinha visto algo assim com o sistema de arrefecimento. Anos antes, resolvi um problema similar, mas relacionado à bomba de combustível, em um Volkswagen Polo Classic. Sempre que o motorista virava para a direita, o combustível saía do copo e o motor apagava.

Neste caso, iniciamos com uma verificação na tubulação de circulação de água, mas estava tudo ok. Nenhuma mangueira furada, nem rachada. Retiramos a bomba d'água e passamos a avaliar as suas condições. Constatamos que o rotor estava espanado, porém não totalmente, e isso causava o defeito intermitente. Toda vez que o carro virava para a esquerda, em subida, o fluxo do fluido ia para o lado direito e o rotor girava em falso no eixo. Nas demais situações, ele encaixava e travava no eixo, e funcionava conforme deveria.

Ocorre porém que o rotor dessa bomba é de plástico, pois segundo os fabricantes de bombas, este é um material que sofre menos desgaste por corrosão do que o alumínio, e por isso existe uma tendência de as próprias montadoras fazerem essa substituição, uma vez que o rotor desgastado pode prejudicar todo o sistema de arrefecimento do veículo.

Fotos: Divulgação

Veículo era um Fiat Doblò 08/09, mas poderia ser qualquer outro modelo

No entanto, é preciso ficar atento para a qualidade do componente. É certo que uma peça com preço muito mais baixo do que as de marcas famosas pode não ter a mesma durabilidade, e é um erro achar que ao instalar um componente desses o consumidor está economizando dinheiro. Pode até ser que em um primeiro momento sim, porém alguns meses depois pode voltar a ter o mesmo problema e isso é ruim inclusive para quem realiza o serviço.

As bombas modernas com rotor de plástico contam com eixo metálico sextavado, além de serem presas por meio de um sistema de travas por dentes, o que impede o rotor girar em falso, mesmo quando submetido às variações de temperatura e umidade, que geram dilatações. JEA

Rotor em plástico é tendência de mercado, pois não se desgasta

Peça de melhor qualidade tem travas para não girar em falso

No elevador

Manutenção preventiva

Vantagens do plano de saúde

Novo conceito é ideal para quem possui automóvel e precisa dele sempre em ordem para rodar, mas não tem tempo nem paciência para se preocupar com os detalhes rotineiros como revisões, troca de óleo, documentação etc.

Claudio Cobeio,
Cobeio Car
R.Américo Brasiliense, 1208
Chácara Sto.Antônio
(11) 5181-8447

Em um mundo cada vez mais corrido e agitado, repleto de compromissos e atividades, tempo é um bem escasso e que deve ser muito bem gerenciado, para evitar problemas e confusões. Foi com isso em mente que criei, há alguns anos, a Cobeio Car Care, um inovador conceito de manutenção automotiva que permite manter o veículo sempre em ordem e com baixo custo.

Trata-se de um plano por adesão, que o dono do carro contrata por veículo, paga uma mensalidade e não precisa mais se preocupar com custo de mão de obra das revisões nem consertos de emergência, caso necessário. Ao assinar o serviço, o veículo passa por uma vistoria de mais de 100 itens e, a partir daí criamos um plano de revisões e sempre que o veículo atingir a quilometragem estipulada nós entramos em contato para agendar a manutenção.

Alexandre Akashi

O serviço é destinado aos clientes da oficina, porém está aberto para adesão de qualquer pessoa, inclusive famílias inteiras

Entre as vantagens, paradas programadas, descontos em peças de reposição (se necessário), e a certeza de sempre estar com carro 100% em ordem

Como funciona

O Cobeio Car Care é um plano anual em que o assinante tem direito aos serviços de reparo mecânico e autoelétrico para o veículo contratado, quantas vezes forem necessárias durante o período de vigência, com cobertura total de mão de obra para diagnóstico, reparo e teste do veículo.

Caso seja necessária a aplicação de peças de reposição ou serviços de terceiros (vidraçaria, chaves etc.), cobramos o valor dos componentes utilizados, com custos reduzidos em até 20% do praticado pelo mercado, dependendo da peça

Os planos de pagamento são parcelados, de acordo com o tipo de veículo. Há ainda planos familiares, com tarifas especiais que englobam mais de dois veículos. Não há limitação de atendimentos na vigência do plano e o cliente conta com avisos periódicos dentro da manutenção preventiva programada.

Atualmente, já contamos com mais de 450 adesões. São 450 veículos que temos orgulho de cuidar 365 dias por ano, de pessoas responsáveis que não pensam somente em si, mas também nos familiares, amigos e toda a sociedade, pois têm a certeza absoluta de que rodam pelas ruas da cidade a bordo de um carro 100% em ordem, tal como quando saíram da linha de montagem. Sim, é possível manter o carro assim, mesmo depois de muitos quilômetros rodados, e o melhor, sem gastar muito.

Tal como um plano de saúde, o Cobeio Car Care cuida da bem estar do dono do carro, por meio da correta manutenção veicular, pois evita estresses desnecessários, e chega até mesmo a salvar vidas, uma vez que automóvel em boas condições de uso correm menos riscos de causar acidentes. Entre em contato conosco e saiba mais a respeito. JFA

No elevador

Defeitos intrigantes

Parece rolamento, mas não é

Ruído elevado ao rodar muitas vezes é causado pela escamação dos pneus, gerado pela falta de rodízio, alinhamento e balanceamento; os blocos da banda de rodagem desgastam de forma desigual o que gera barulho em movimento

Julio Mansi
Pneus Belém
Dgp Overhaulin
R. Herval, 72 – Belenzinho
(11) 2693-9274
pneus.belem@ig.com.br

Com uma frequência maior do que gostaria, atendo consumidores que chegam à oficina com reclamação de barulho alto vindo das rodas. Não são raros os casos de motoristas que nos procuram após já ter ido a uma outra oficina, onde trocaram os rolamentos das rodas, mas o ruído não parou.

Minha resposta é: "E não vai parar mesmo, porque o problema é pneu e não rolamento", e aguardo a reação, que na maioria das vezes é de espanto. "Pneu? Como assim?", me perguntam.

A explicação é simples, mas difícil de entender. Os pneus escamam, e por isso é importante fazer o rodízio, alinhamento e balanceamento de forma preventiva, a cada 10.000 km.

Os últimos que atendi com esse tipo de reclamação não havia feito nenhum tipo de manutenção nos pneus há mais de 20.000 km, e só de passar a mão sobre a banda de rodagem identifico o problema. Esse é o tipo de situação que acontece independente da marca do pneu. O rodízio é muito importante uma vez que evita o desgaste desigual. Como a maioria dos carros é tração dianteira, os pneus traseiros, por não sofrerem tração, começam a se desgastar pelo lado interno, no geral.

Com isso, os blocos da banda de rodagem se desgastam de forma desigual, uns ficam mais altos que outros, e o resultado disso é aumento do ruído ao rodar, o que muitos confundem com rolamento, mas na verdade é falta de rodízio nos pneus.

Fotos: Alexandre Akashi

Acima, exemplo de pneu escamado; o bloco do centro está mais alto do que o da frente e o de trás

Rodízio

Outra informação que costumo dar aos clientes é sobre a técnica de rodízio. Como a maioria dos carros modernos utiliza pneus radiais, e todos da mesma medida, o correto é trocar os da frente pelos de trás, em paralelo, ou seja, direito da frente com o direito de trás, e esquerdo da frente com o esquerdo de trás.

Além disso, a maioria dos pneus possuem sentido de rodagem e por isso não é possível fazer inversão. Assim, o rodízio em X é errado, pois a malha de aço, que é intercalada, torce, e pode até danificar o pneu.

Não aconselho usar o estepe, mesmo porque muitos modelos já possuem estepe com medida menor, apenas para emergências, de baixa velocidade.

Pneu com bolha, resultado de uma batida em um buraco ou guia

Bolhas

Outra dúvida que costumo tirar dos clientes é sobre bolhas. O aparecimento delas é normalmente por mau uso, algum impacto em guias ou buracos. Todo pneu possui duas lonas laterais, e o surgimento de bolha dá-se pelo rompimento de uma dessas lonas.

É aconselhável trocar o pneu com bolha o quanto antes, pois além de prejudicar a dirigibilidade, pode romper a qualquer momento e obrigar o motorista a parar para trocá-lo. FA

No elevador

Comportamento

Prestador de serviço não é escravo

Nem sempre descobrir o defeito do carro é uma tarefa simples, uma vez que os veículos tem incorporado mais e mais tecnologias; além disso, imprevistos acontecem e isso atrasa ainda mais o prazo de entrega

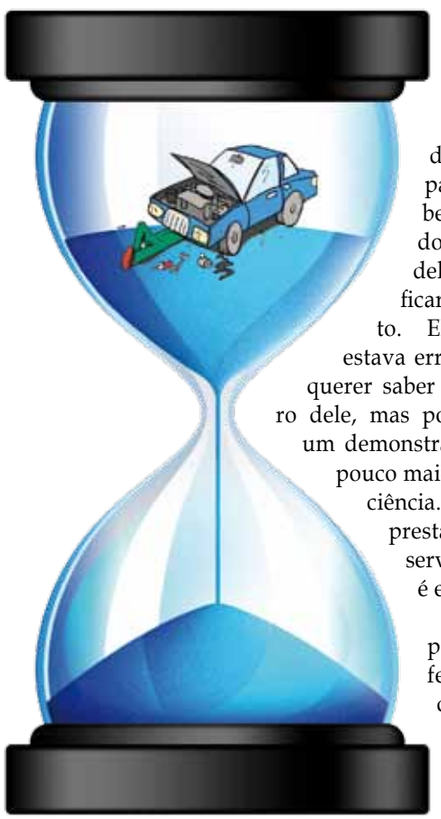
Júlio de Souza
SouzaCar
Rua Baquiá, 520, Carrão
(11) 2295-7662

Muita gente hoje em dia nem se dá conta, mas passa a maior parte da vida dentro do carro. Outros sabem muito bem o que isso quer dizer e esses são os que tornam nosso trabalho, de reparação automotiva, mais intenso. Afinal, ninguém gosta de ficar a pé ou depender de transporte público para realizar as tarefas diárias nas mais remotas regiões de uma cidade como São Paulo.

Mas, como em tudo na vida, é preciso ter paciência e isso é uma qualidade que tem faltado ao ser humano de uma forma generalizada. Quando o assunto é reparação automotiva, infelizmente nem todo conserto é possível ser feito na hora que o cliente quer ou precisa, pois a cada dia que passa os veículos estão tecnologicamente mais complexos, o que resulta na necessidade de tempo para diagnosticar os problemas e encontrar uma solução.

Recentemente tive um problema com um veículo que veio para a oficina trocar embreagem. Para efetuar o serviço, é preciso desconectar os cabos da bateria, assim reduzimos o risco de queimar algum componente eletrônico. Serviço pronto, era só religar a bateria e devolver o carro para o cliente. Mas, por uma infelicidade, algo deu errado e o carro não funcionava mais.

No dia agendado para entregar o carro, nada dele funcionar. Explicamos o ocorrido, pedimos desculpas, oferecemos um carro reserva emprestado sem custo adicional, e mais um ou dois dias para encontrar o problema. Levamos uma semana para detectar que o defeito era no módulo de injeção eletrônica, que havia queimado e precisava de reparo. Foi uma semana de dor de cabeça, com cliente ligando todos os dias para saber quando o carro dele iria ficar pronto. Ele não estava errado em querer saber do carro dele, mas podia ter um demonstrado um pouco mais de paciência. Afinal, prestador de serviço não é escravo.



O público feminino consumidor de serviços automotivos é o mais exigente de todos em relação a horários, pois é impressionante como elas são atarefadas e cheia de compromissos: pegar filhos na escola, ir ao mercado, salão de beleza, trabalhar; tudo é cronometrado nos segundos. Ter um imprevisto com o carro delas na oficina e não entregar no dia combinado é, geralmente, um transtorno épico, assim como tentar explicar que o defeito na direção não tem nada a ver com a revisão feita no motor semanas antes. "Não tinha nada disso, depois que você mexeu ficou ruim", dizem ao completar com a célebre frase: "Eu não entendo nada de carro então nem adianta tentar me explicar..."

Por isso digo que consertar carro não é a parte mais complicada do trabalho. O difícil mesmo é fazer o cliente compreender e valorizar o serviço, pois quando algo ruim acontece no carro dele, somos nós quem o ajudamos. FA

Defeitos recorrentes

Sem vento na ventoinha

O Land Rover Freelander 2 tem um problema crônico no sistema de arrefecimento que faz o motor do carro ferver. O diagnóstico e reparo não é difícil, mas é trabalhoso e de alto custo, pois como todo carro premium, as peças são caras

Fotos: Alexandre Akashi

Francisco Carlos de Oliveira
Stilo Motores
Rua Mariquinha Viana, 700, Mandaqui
(11) 2977-1124

Como eu sempre digo, existem carros que enchem os olhos do povo, mas são para poucos. O Land Rover Freelander 2 i6 SE 2008 é um deles. Trata-se de um SUV importado, com motor gasolina de 6 cilindros em linha, 3,2 litros, que desenvolve 233 cv de potência a 6.300 rpm, e 317 Nm de torque máximo a 3.200 rpm, de acordo com informações da montadora.

Usado, custa de acordo com a tabela Fipe, menos de R$ 56.000, o mesmo que alguns modelos compactos zero Km, com motor 1.4l ou 1.6l, mas sem o mesmo nível de qualidade de acabamento, conforto e tecnologia. E é ai que mora o perigo.

Esse modelo tem um defeito crônico, que já peguei em várias unidades, e de um tempo para cá, ficou ainda mais caro para o consumidor. Do nada, a ventoinha para de funcionar e o motor ferve. Trata-se de um problema no módulo do sistema de arrefecimento, que exige a troca do componente, não tem outra solução.

E digo que ficou mais caro pois antigamente, a Land Rover vendia somente o módulo, a gente fazia a substituição e pronto. Mas, de uns tempos para cá, a montadora só tem disponibilizado o conjunto módulo-ventoinha, como uma peça integrada, que custa R$ 4.100. E não tem escapatória. O veículo que está na oficina tem 80.000 km rodados, o que não é muito para um modelo de oito anos.

Acima, toda a frente desmontada para retirada da ventoinha com módulo; ao lado, a ventoinha (direita) e o coxim superior do motor (esquerda)

O mais complicado do serviço é a mão de obra para trocar o conjunto, pois é necessário desmontar toda a frente, retirar parachoque, alma de alumínio, e a travessa do radiador, o que leva quase o dia inteiro.

Peças originais

Outro detalhe desse veículo é que raramente ele aceita peças paralelas. Felizmente o dono desse carro é consciente disso e possui condições de manter o Freelander 2 de acordo com as exigências do carro. Mas nem sempre foi assim.

A primeira vez que o carro veio para a oficina foi por causa de um jogo de coxins de motor e câmbio. Para economizar, o dono do carro comprou peças paralelas, que serviam mas não eram adequadas. Este modelo utiliza coxim hidráulico e o que ele comprou não era hidráulico e isso fez com que toda a vibração do motor e câmbio fosse transmitida para o habitáculo. Trocamos por peças originais e o problema foi resolvido, porém o preço dos coxins é alto: R$ 2.000 o conjunto. E, só para se ter ideia, um farol deste carro custa R$ 7.000 nas concessionárias.

Assim, recomendo a todos interessados que avaliem bem antes de se aventurarem em carros como este, pois a alegria da compra pode virar um pesadelo no dia seguinte. JEA

No elevador

Defeitos recorrentes

Antigo ainda dá baile em reparador

A necessidade de atualização é constante, assim como fazer um histórico dos problemas passados, pois existem muitos veículos velhinhos que continuam apresentando falhas crônicas que são difíceis de resolver sem ajuda da memória

Luis Carlos Bailone
Luizinho Reparações Automotivas
Av. Cel. Sezefredo Fagundes, 2789, Jardim Tremembé
(11) 2203-1627

Ficar antenado nas novidades do mercado e saber lidar com todas as novas tecnologias é uma obrigação dos reparadores independentes, pois nunca se sabe que tipo de carro vai entrar na oficina. Mas, ao mesmo tempo, é preciso manter registro dos casos antigos, dos 'pepinos' de décadas atrás, pois ainda existem muitos veículos vellhinhos rodando pelas nossas ruas, e que precisam de manutenção tanto ou mais do que os modelos mais atuais.

Este mês surgiu um caso assim aqui na oficina. Um Chevrolet Astra 1995, com 140.000 km, daqueles importados, anterior ao modelo que depois foi produzido no País até ser substituído pelo Vectra GT, e mais recentemente pelo Cruze Sport.

O carro estava impecável, muito bem conservado, somente com marcas de uso, afinal já se foram 20 anos desde que foi fabricado. O dono do carro chegou por indicação, após ter passado por outras duas oficinas, que trocaram peças mas não resolveram 100% o defeito do veículo.

O cliente relatou que do nada, enquanto trafegava, o motor apagava e não ligava mais. Parecia coisa do outro mundo. Na primeira vez que foi para a oficina, trocaram o sensor de rotação. Devolveram o carro funcionando, mas depois de alguns dias, o problema voltou.

Foi para uma segunda oficina, onde substituíram o relê principal do sistema de injeção e o sensor MAF, que mede o fluxo de ar que vai para o motor. Desta vez, o 'conserto' durou um pouco mais, cerca de um mês, até que o problema voltou e o carro morreu novamente, em pleno trânsito.

Fui o terceiro e último a mexer no carro. Ao me contar o defeito, já tinha uma suspeita do que poderia ser, pois há vários anos resolvi dezenas de problemas similares, em veículos fabricados na mesma época. Um que apresenta este tipo de problema com frequência era o Volkswagen Gol GTi. E minha suspeita foi confirmada. Era solda fria.

Todos sensores e atuadores eletrônicos do carro são ligados a central eletrônica de injeção (ECU) por meio de fios, o chicote do sistema de injeção. Na ponta deles há um conector, que é ligado no conector da ECU. O conector da ECU é soldado à placa do circuito eletrônico e a isso chamamos de solda fria do módulo.

Ocorre que em determinadas situações, quando o motor do carro aquece, alguns pinos da solda do conector do módulo ficam isolados, interrompendo a comunicação com os sensores, o que consequentemente faz o carro parar.

Assim que o motor esfria, volta a fazer contato e tudo funciona novamente. Quando trocaram o relê principal do sistema de injeção, provavelmente mexeram no conector do módulo, pois um fica ao lado do outro, e isso fez com que os pinos ficassem um pouco mais bem posicionados e melhorou, temporariamente, o contato. Mas, com o tempo, com o aquecimento e resfriamento do cofre do motor, o problema voltou.

A solução foi reforçar a solda destes pinos, para não mais perderem contato. Esta foi a solução que realizei no passado, em veículos similares, e sempre funcionou. Por isso, é preciso sempre estar antenado às novidades, e atento ao que já foi feito anteriormente. JFA

Fotos: Divulgação

O defeito do Astra 1995 era solda fria do conector do módulo de injeção; mas por desconhecimento, trocaram sensor MAF e relê desnecessariamente

No elevador

Manutenção preventiva

Quanto vale a sua segurança

As pastilhas de freios devem ser trocadas antes de chegarem ao final da vida útil; acompanhe o estado dos componentes retirados de um veículo que ficou muito além do que deveriam; caso precisasse frear forte, provavelmente teria problemas

Marcos de Castro
Mecânica De Castro
Av. Cons. Moreira de Barros, 625, Santana
(11) 2950-0990

Existem peças de desgaste natural em um veículo que precisam ser trocadas antes do fim de vida útil, pois do contrário pode por em risco a vida de quem está dentro e fora do carro. As pastilhas e discos de freios são exemplo disso.

Este mês atendemos um motorista que passou dos limites. O carro, um Toyota Corolla 1.8 XEi 1999/2000, estava com os discos e pastilhas e um nível onde a segurança estava completamente comprometida. Se ele precisasse frear repentinamente para evitar uma colisão, certamente teria problemas.

A performance do freio estava reduzida em mais de 50%. As pastilhas completamente deterioradas, os cantos já estavam em contato com os discos, que tinha riscos em toda superfície.

Perceber que passou da hora de trocar as pastilhas é fácil: quando isso ocorre, ao frear, ouve-se intenso barulho de ferro raspando em ferro. O mais importante, no entanto, é não deixar chegar a esta situação, pois pode-se correr o risco de os freios falharem.

Uma avaliação de freios deve ser feita preventivamente a cada 10.000 km, pelo menos. Os disco e pastilha, geralmente, duram em media 30.000 km. Assim, é bom sempre ficar atento às trocas e, quando fizer a revisão dos freios, é importante checar o nível e o aspecto do fluido de freio.

Outros itens devem entrar na revisão, como a altura do freio de mão, a situação das lonas traseiras (ou discos e pastilhas traseiras em alguns modelos), as condições do servo freio, os tubos flexíveis, o cilindro mestre e os cilindros roda traseira.

O mais importante de tudo é que não se trata de um serviço de elevado custo. Neste caso, as peças ficaram em R$ 425, enquanto a mão de obra, R$ 165, um total de R$ 590. Afinal, a vida da sua família vale muito mais do que isso, certo?

Fotos: Divulgação

No elevador da oficina, iniciamos o procedimento de substituição dos componentes do freio

O canto da pastilha totalmente desgastado

Um disco novo em relação ao retirado do carro

DESDE 1992
LOPES & OLIVEIRA AUTO PEÇAS
VISITE NOSSAS LOJAS
ATENDEMOS DE SEGUNDA A SÁBADO
LOJA 1
Av. Inajar de Souza, 5759 - Jardim Ondina
Tel.: (11) 3986-1800
LOJA 2
Av. Rio Pequeno, 1451 - Butantã
Tel.: (11) 3766-8700
LOJA 3
Av. Santa Catarina, 383 - Jabaquara
Tel.: (11) 5035-3400
PEÇAS PARA VEÍCULOS NACIONAIS E IMPORTADOS
Bateria MOURA
PETRONAS
cofap
METAL LEVE
NGK
LUK

No elevador

Defeitos colocados

Fusível não é banana

Os circuitos elétricos são projetados para suportar uma carga específica e recebem dispositivos de proteção com valores calculados sob medida; se queimam é porque há algo errado, e não recomendo trocá-lo por outro maior

Sergio Torigoe
Centro de Diagnóstico Automotivo Torigoe
Rua Serra de Botucatú, 2724
(11) 2097-8440

Não é sempre que acontece, mas vira e mexe aparece aqui na oficina casos cabeludos como o que relatarei a seguir, em que o dono do carro (ou algum parente próximo) pensa que sabe tudo mas na verdade desconhece a tecnologia por trás do veículo.

O que parecia um defeito simples era, na verdade, uma barbeiragem. Os faróis não acendiam. Fácil, não? É só trocar as lâmpadas. Negativo. O carro tinha acabado de vir da concessionária, que orçou o conserto em R$ 12.000. Era necessário trocar todo o chicote elétrico do Toyota Corolla 2015.

Absurdo esse orçamento, não? Tanto quanto o defeito. Um par de fios derretidos dentro do chicote, dede os soquetes das lâmpadas dos faróis até o interruptor na coluna de direção. Tem conserto, mas dá uma mão de obra de dias, pois é preciso soltar todo o chicote que percorre o cofre do motor, abri-lo, identificar os fios queimados e substituí-los ou refazer a isolação.

A pior parte é dentro do habitáculo, pois o chicote percorre por toda frente do veículo, o que obriga a desmontar todo o painel e consoles, e como se não bastasse, o carro possui air bag de joelhos, que não é nada simples de soltar. É trabalho para uma semana, no mínimo.

Módulo de conforto queimado

Causa

Já é hora de explicar o que aconteceu para ter resultado nesse problema todo: o filho do dono do carro pensou que entendia de eletricidade automotiva e decidiu trocar as lâmpadas comuns dos faróis por outras de xenônio, além de instalar fitas com luzes de leds para deixar o visual do carro mais bacana.

Na verdade, o procedimento para trocar as lâmpadas é bastante simples. Basta retirar as normais, instalar as novas, de xenônio, ligar a fiação do reator e pronto. O que deu errado, então? Bom, acontece que a potência do conjunto de lâmpadas de xenônio e reator era bem maior do que das lâmpadas comuns, o que sobrecarregou o circuito. E todo circuito elétrico tem um sistema de proteção, neste caso por fusíveis, para impedir danos maiores, como incêndio por superaquecimento.

Não é preciso ser adivinho para saber o que aconteceu em seguida. O fusível do circuito das luzes dos faróis queimou. Bom, então troca, coloca outro, certo? Certo. E volta a queimar. Pôxa, e agora? E é ai que o barato fica caro...

Fotos: Alexandre Akashi

Para efetuar o serviço, foi preciso desmontar todo o painel do veículo

Ideia era instalar kit xenônio e chegaram a furar a lataria para fixar o reator; fusíveis queimaram

Trocaram por outros de tipo e capacidade maior, o que causou derretimento da fiação

O que foi feito neste Corolla 2015 não deve ser feito em nenhum tipo de carro, de qualquer marca ou ano de fabricação, pois o mesmo pode acontecer. Simplesmente trocaram o fusível por outro com amperagem muito maior. Excelente! Não queimou mais. Mas ao acender as luzes, começou a sair fumaça do fundo da parede corta-fogo do cofre do motor e por trás do painel do lado do motorista, e imediatamente subiu cheiro de fio queimado... O estrago havia sido feito.

O fusível aguentou a potência das lâmpadas, mas a fiação, não. Ocorre que os fios do chicote são projetados de acordo com as especificações do veículo. Não se utiliza nada além do necessário, pois isso reflete em maior custo na produção. Ao fazer qualquer tipo de alteração de conteúdo original, é preciso ter isso em mente, pois do contrário corre-se o risco de provocar um incêndio.

O fato de o fusível ter queimado foi um aviso de que algo estava errado, mas além de ignorar, fez o que não devia. E o pior: instalou um fusível incompatível com os originais, pois o Corolla utiliza um dispositivo menor, de formato específico, diferente do padrão, que até serve, mas não é recomendado, pois o encaixe não é perfeito, o que com o tempo pode sobreaquecer e pegar fogo. JFA

Artigo

Sistema de arrefecimento

Como saber se está ok?

Com as férias chegando, muitos vão pegar a estrada com a família. Eis uma lista dos itens que devem ser checados e para que serve cada componente

Sergio Marques de Deus é proprietário da ServCar, oficina com mais de 15 anos no mercado, localizada Embú das Artes-SP

Um nome que causa estranheza para muitos, mas é usado para denominar o sistema de controla a temperatura nos motores. O motor do veículo gera muito calor devido à combustão do combustível dentro dele. Este calor deve ser controlado, senão o motor pode fundir. Para que isto não ocorra, existe o sistema de arrefecimento. Assim o seu motor terá maior durabilidade, menor desgaste e atrito, maior economia de combustível, menos manutenção, emitirá menos poluente e aumentará seu desempenho.

Com as férias chegando, nos programamos para pegar a estrada com a família, e para que não tenhamos nenhuma surpresa desagradável, agende um horário em uma oficina de sua confiança e além da revisão que está acostumado a fazer lembre-se se olhar os componentes do sistema de arrefecimento, pois eles são de extrema importância para o bom funcionamento do seu veiculo.

Eis uma lista dos componentes que devem ser checados:

Reservatório de expansão: Nos veículos novos é um reservatório plástico bem visível aos motoristas, que facilita também verificar o nível do radiador.

Tampa do reservatório: Nos veículos novos a tampa não fica mais junto com radiador, fica no reservatório de expansão. Ela suporta altas temperaturas e se estiveram com problemas ou mal encaixada comprometem o resfriamento do motor. Trocá-la de acordo com a indicação do fabricante.

Liquido de arrefecimento (aditivo): Substancia que aumenta o ponto de ebulição e diminui o ponto de congelamento da água, ajudando assim a manter o sistema de arrefecimento em sua temperatura ideal. Ajuda também a aumentar a vida útil das peças do sistema. Trocá-lo de acordo com a indicação do fabricante.

Válvula Termostática: Peça importantíssima do sistema de arrefecimento, ela controla o nível de temperatura do motor, manter a água com o aditivo correto ajuda a preservar a vida da válvula.

Bomba d´água: Outra peça importantíssima do sistema, sua função é mandar água até o motor, se ela falhar o motor pode ferver.

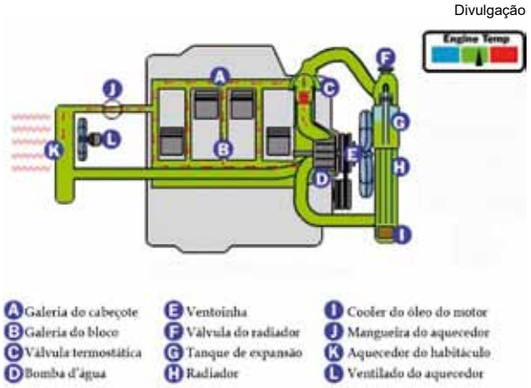
Eletroventilador: Tem como função jogar ar para auxiliar no resfriamento do motor; é acionado através do sensor de temperatura quando o motor não consegue se resfriar com o ar do meio ambiente, geralmente seu maior trabalho é com veiculo em trânsito lento.

Mangueiras: Conduzir o liquido de arrefecimento por todo o sistema. Seu rompimento pode causar o superaquecimento do motor. O motivo de problemas mais frequente é o ressecamento das mangueiras ou oxidação das abraçadeiras.

Radiador: Serve para controlar a temperatura do motor, ele resfria o liquido de arrefecimento que sai quente do motor e manda frio de volta para o motor, ele é um trocador de calor.

E lembre-se se acender a luz vermelha no painel da temperatura procure um lugar seguro e encoste, pois se continuar pode causar maiores danos no motor. IFA

Divulgação



Esquema típico do sistema de arrefecimento

Oficinas Amigos Farol Alto

AUTOCHECK-UP REPARAÇÃO AUTOMOTIVA
Av. Cerejeiras, 593 / 601
Vila Maria – SP
(11) 2967-6611 / 2954-5103
contato@autocheckup.com.br
www.autocheckup.com.br

AUTO MECÂNICA SCOPINO
Rua Santa Eudoxia, 508
Casa Verde – SP
(11) 3955-2086 / 3857-2685
scopino@goe.etc.br
www.automecanicascopino.com.br

FOXCAR OFICINA TÉCNICA
Rua Itiúba, 01
Vila Prudente–SP
(11) 2965-0632
foxcar@foxcar.com.br
www.foxcar.com.br

MEGA CAR CENTRO TÉCNICO AUTOMOTIVO
Av. Carlos Lacerda, 1.428
Campo Limpo–SP
(11) 5841-3213 / 3892-8713
megacar@megacar.etc.br
www.megacar.etc.br

PARDAL MOTORES AUTO TÉCNICA
Rua Araritaguaba, 241
Vila Maria-SP
(11) 2631-7421 / 2955-0093
pardal_motores@outlook.com
www.facebook.com/Pardal-Motores

PEGHASUS POWERED MOTORS
Rua Dr. Paulo Meirelles, 120
Lauzane Paulista-SP
(11) 2231-1929 / 2231-4024
contato@peghasus.com.br
www.peghasus.com.br

SERV CAR AUTO MECÂNICA
Av. Hercílio Wustemberg, 1700
Embú das Artes-SP
(11) 4704-6417 / 4704-6327
servcar@servcar.etc.br
www.servcar.etc.br

TAKUSHI SERVIÇOS AUTOMOTIVOS
Rua Irmã Emerenciana, 963
Vila Nilo-SP
(11) 2308-7235 / 2308-7234
jorgeifuku@gmail.com

TECNICAR REPAROS AUTOMOTIVOS
Rua Padre Adelino, 1059
Belenzinho-SP
(11) 2605-5171
arnaldo@tecnicarreparos.com.br
www.tecnicarreparos.com.br

VERA LUCIA CENTRO AUTOMOTIVO
Rua Faustolo, 974
Lapa - SP
(11) 3862-7206 / 3862-8808
mecveralucia@uol.com.br

Consultor 2Rodas

YAMAHA DRAG STAR 2004

Cardã da sorte

Por falta de manutenção preventiva, modelo precisou ter todo o conjunto substituído devido ao desgaste do pinhão e embuchamento; conserto custou quase um terço do valor da motocicleta; para evitar, basta lubrificar anualmente

Valter e Diego Tartalho Somoto
Rua Mariquinha Viana, 628, Mandaqui
(11) 2950-2012

Assim como nos automóveis, a manutenção preventiva em motocicletas também é um grande aliado da economia. Este mês vamos apresentar um caso clássico de pequenas intervenções regulares que podem ser cruciais para um bom desempenho da moto, mesmo depois de anos de uso.

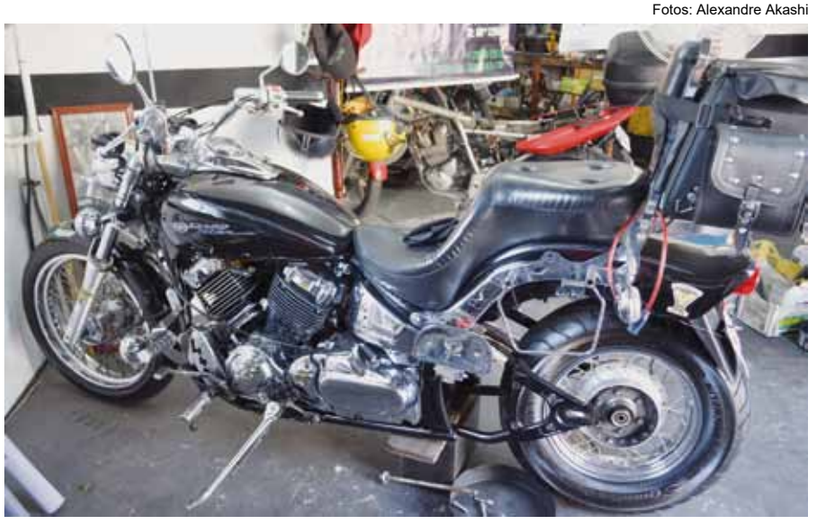
Chegou à nossa oficina uma Yamaha Drag Star 650 2004, com 58.000 km, com forte ronco no cardã. Desmontamos e descobrimos que o problema era desgaste do pinhão do cardã, e será preciso fazer o embuchamento também. Porém, este é o tipo de reparo que não existe, é preciso comprar todo o conjunto do cardã, pois as peças não são vendidas separadamente.

E eis o principal problema: o conjunto do cardã custa em torno de R$ 5.000, já a bucha e a luva que custam mais R$ 90. É um senhor prejuízo ainda mais sabendo que uma moto dessas custa em torno de R$ 15.500 segundo a tabela Fipe. Ou seja, o custo do conserto é de um terço do valor da moto.

Mas, é possível evitar este tipo de situação, e de forma muito simples. Basta cuidar direito. Uma vez por ano, ou quando for trocar a lona de freio, uma vez que vai precisar tirar a roda para fazer o serviço, recomendamos fazer a verificação do sistema de cardã para se certificar de que está tudo certo. E, se casar, aproveitar para trocar o óleo do cardã, que geralmente deve ser feito a cada 20.000 km.

A troca de óleo do cardã custa em média R$ 200. Trata-se de um óleo especial, não é lubrificante qualquer, não é o mesmo do motor, mas, sim um composto para câmbio de uso específico. Essa dica vale para todas as motos que possuem cardã, sem exceção, pois a função é a mesma, apesar de o cardã poder ser diferente. Se isso for feito com a frequência devida, dificilmente haverá este tipo de problema, mesmo sendo um componente que tende a sofrer um desgaste natural, pois é o tipo de peça que gira ferro com ferro. JEA

Fotos: Alexandre Akashi



Acima, a moto com o cardã removido da roda; ao lado, as peças desmontadas (esq.) e detalhe da roda (dir)

Tradição desde 1964

Oficina especializada em
Eletrônica Embarcada
Autoelétrico
Mecânica
Diagnóstico
Inspeção Veicular

11.2203-1627
11.2203-2411
eletricaluizinho@hotmail.com

LUIZINHO

Av. Cel. Sezefredo Fagundes, 2789, Tucuruvi - São Paulo

Conheça nosso seguro socorro grátis para clientes cadastrados

Stilo Motores
Nacionais e Importados

ASSISTÊNCIA AO CLIENTE NO LOCAL

Tecnologia em diagnóstico e manutenção automotiva

Nossas especialidades:
- Injeção Eletrônica
- Diagnóstico computadorizado
- Motor, câmbio
- Suspensão e freios

11.2977-1124 - 2283-5056
11.7753-4169 - ID: 100*46973
Rua Mariquinha Viana, 700
Mandaqui - São Paulo

Empresa certificada

Torigoe
Centro de Diagnóstico Automotivo

Oficina Sustentável

Na Torigoe, a responsabilidade e a sustentabilidade são metas tão importantes quanto a qualidade de nossos serviços.

O respeito pela saúde, segurança e uso racional dos recursos são princípios básicos do nosso negócio.

SERVIÇOS
- ✓ Injeção, ignição eletrônica
- ✓ Sistemas elétricos
- ✓ Motor de partida/alternador
- ✓ Bateria/limpador de para-brisas

Rua Serra de Botucatu, 2724 - Tatuapé - São Paulo - SP
11.2097-8440 I 11.3473-0225 I contato@torigoe.com.br

Nossos serviços:
Troca de óleo de câmbio automático
Troca de embreagem robotizada
(Dualogic e i-Motion)
Revisão geral, freio, suspensão e motor
Troca de correia dentada e Poly-V
Alinhamento e balanceamento

COBEIO CAR CARE

R. Américo Brasiliense, 1.208
Chácara Sto.Antônio-SP
11.5588-1363
oficina@cobeiocar.com.br

Um novo conceito em serviços automotivos

Faça já sua adesão e desfrute de diversos benefícios
acesse
www.cobeiocar.com.br

- mão-de-obra grátis
- check-up inicial de mais de 100 itens
- manutenções programadas
- registro de revisões

CobeioCar Mecânica Car

INGELAUTO
SERVIÇOS AUTOMOTIVOS

Reprogramação de módulos | injeção eletrônica | ABS | Airbag | câmbio automático

Pç.Albino Francisco de Figueiredo, 27
Vl.Fernandes - SP | 11.3892-8837

Regulagem de motores
Injeção eletrônica
Sistemas eletrônicos
Suspensão
Troca de óleo
Alinhamento e balanceamento
Freios

Credenciada
BOSCH Service

De Castro
AUTOMECÂNICA
25 Anos de experiência e total dedicação

R. Conselheiro Moreira de Barros, 625
Santana - SP - 11.2950-0990 | 2283-2370
automecdecastro@gmail.com

SOMOTO

PEÇAS, ACESSÓRIOS E MECÂNICA ESPECIALIZADA PARA MOTOS

VALTER/DIEGO
11.7718-7678
ID: 88*12065

valtersomoto@hotmail.com | 11.2950-2012
rua Mariquinha Viana, 628 - Mandaqui - SP

SOUZA CAR
Centro Técnico Automotivo

Mecânica geral | Suspensão | Injeção Eletrônica | Freios ABS | Airbag

rua Baquiá, 520 - Carrão - SP | 11.2295-7662

MORIKAWA

AUTO MECÂNICA ELÉTRICA
INJEÇÃO ELETRÔNICA

Mecânica em geral | Troca de óleo | Motor | Freio | Suspensão
Autoelétrico | Injeção eletrônica | Pré-inspeção INMETRO

R.São Paulo de Oliveira, 877
Jd. Cumbica - Guarulhos - SP

Fone: 2481-3819
Nextel: 7748-2731

Auto Astral Mecânica
Diagnóstico Automotivo

Mecânica
Injeção Eletrônica
Freio, Suspensão
Troca de óleo

(11) 2916-0599
Av. dos Pequis, 320
Jd. Vila Formosa - São Paulo - SP

Planejando viajar nestas férias?

Faça Revisões em seu Veículo Regularmente.

Para sua viagem ficar completa não esqueça da revisão das velas.

Solicite ao seu mecânico que faça a inspeção das velas de ignição a cada **10.000** km rodados ou 1 vez por ano. Assim você garante o melhor desempenho, reduz o risco de danos aos componentes do motor e ainda economiza no consumo de combustível.

NGK

Velas NGK ao seu lado em todas as estradas.

Atendimento ao Cliente
0800 197 112
duvidas@ngkntk.com.br

www.NGKNTK.com.br

facebook.com/NGKdoBrasil