

Certificação de peças



Quais benefícios o consumidor pode obter com a criação de selos de qualidade para peças não-originais? O CESVI realizou estudo comparativo entre peças, desenhando um modelo de avaliação

Quais as diferenças significativas entre peças originais e não-originais quanto à sua durabilidade, aplicabilidade e situação na compra? Esta é uma pergunta que há muito tempo passa pela cabeça de quem, por motivo profissional ou pessoal, precisa adquirir uma peça de reposição. Atualmente, há respostas diferentes e muito desencontro de informação. Quem compra uma peça não-original não está muito certo sobre o que está adquirindo. Por falta de uma referência segura quanto à qualidade das peças não-originais, e há uma grande diversidade de marcas dessas peças no mercado de reposição, oficinas e consumidores muitas vezes se ressentem pela desinformação que pesa tanto no bolso quanto na consciência, dependendo da opção tomada na compra de uma peça.

No exterior, há exemplos positivos que proporcionaram referências para o consumo de peças de reposição, tornando a competição mais transparente e colocando uma importante ferramenta de decisão nas mãos de quem precisa comprar. É o caso de órgãos europeus que avaliam as diversas marcas de peças não-originais existentes em seus mercados, comparam-nas com suas semelhantes originais e dão certificados de qualidade para aquelas que passam nos seus rigorosos testes. Segundo os defensores da certificação na Europa, os benefícios são vários, e os principais são o estímulo à melhoria dos sistemas de qualidade da indústria de peças não-originais e a abertura de uma possibilidade real para que haja uma competitividade saudável dentro do mercado, ampliando o leque de boas escolhas para o consumidor.

Entidades são a favor

E no Brasil? Nosso mercado seria igualmente beneficiado por um trabalho de certificação das peças não-originais? O que se ganharia com isto por aqui?

“A única maneira da oficina saber se a peça é boa ou ruim, além da palavra do consumidor, é contando com a referência que vem de uma certificação”, opina Antônio Fiola, presidente do Sindirepa, o Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de S. Paulo. “Se vou comprar uma peça e ela tem uma certificação, eu até pago mais caro por ela, já que tenho uma segurança quanto ao material que estou adquirindo. Sempre fui a favor de processos de certificação, desde que sejam realizados de maneira ética, visando à melhoria das empresas e da qualidade dos produtos”.

Fiola se refere ao CESVI para exemplificar o tipo de benefício que advém de uma certificação. “A partir do momento em que o CESVI BRASIL iniciou seu trabalho de classificação de oficinas, a qualidade do trabalho de reparação que é feito no País melhorou muito”.

Outra entidade que vê com bons olhos uma possível certificação nesse setor é o Sincopeças, Sindicato do Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos no Estado de São Paulo. “Viria a dar uma maior credibilidade a empresas que hoje são participantes sérios desse mercado. E o consumidor tem muito a ganhar com isto”, afirma Francisco de La Torre, vice-presidente da entidade.

“Uma certificação sem dúvida iria contribuir para uma compra mais segura”, analisa Marli Aparecida Sampaio, diretora de programas especiais do Procon-SP. “O código do consumidor aponta que os mercados não podem comercializar produtos que ofereçam riscos às pessoas. No caso de peças automotivas, uma peça que não esteja em conformidade com as exigências de segurança pode, certamente, oferecer esses riscos, e são riscos graves. Uma certificação ou um controle de qualidade tem maiores condições de minimizar esses riscos”.

“Precisamos lembrar que a frota nacional é muito antiga. Como o preço do reparo é influenciado pelo custo das peças, às vezes se torna inviável, para o reparo de um carro mais antigo, contar com uma peça original”, observa Ricardo Xavier, diretor de assuntos institucionais da Fenaseg (Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização). “Por isso, é fundamental que uma instituição possa dizer ao consumidor quais as peças não-originais que têm qualidade e quais não têm. Isso criaria um mercado de livre concorrência muito interessante para o consumidor e todos os envolvidos”.

“Um selo de qualidade é a forma de ratificar a procedência da peça. Uma certificação daria credibilidade ao produto, orientando o consumidor”, esclarece Rafael de Mello Jr., conselheiro para assuntos de reposição do Sindipeças. “Ninguém tem a obrigação de conhecer todas as marcas”.

Processo de avaliação

Sempre no papel de centro dedicado à pesquisa, visando a jogar luz sobre os mais diversos aspectos do mercado automotivo, o CESVI BRASIL realizou um estudo comparativo entre peças originais e não-originais. O intuito foi, acima de tudo, criar um processo de avaliação do nível do que é executado no exterior e, em um caso específico, que não pode ser generalizado nunca, pois o mercado dispõe de muitos concorrentes, avaliar as proximidades e diferenças (se existem) entre a peça original e uma peça não-original.

Premissas do estudo

Opções

Para a realização dos testes comparativos, a equipe de Pesquisa & Desenvolvimento do CESVI BRASIL optou por trabalhar com o modelo de carro mais vendido no Brasil, o Volkswagen Gol (um Geração III), utilizando suas peças originais. Para as não-originais, o CESVI utilizou peças de um dos maiores fabricantes do mercado, a IGP.



Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização





Peças escolhidas

Foram comparadas três peças geralmente envolvidas em colisões dianteiras: o capô, o painel dianteiro e o pára-lama. O centro realizou o estudo com este tipo de peça porque estão incluídas no ramo de pesquisa a que o CESVI se dedica, que é a funilaria e pintura. Na hipótese de uma certificação, os órgãos do mercado poderiam avaliar diferentes tipos de peças, dependendo de suas especialidades de estudo.

Para garantir que as peças utilizadas seriam exatamente as mesmas que um consumidor poderia ter em mãos, elas foram adquiridas diretamente em seus pontos-de-venda (concessionária Volkswagen e lojas de autopeças).

Comparativos

O estudo englobou os seguintes comparativos:

Do acondicionamento da peça no ato da compra / de sua identificação / de suas dimensões / da qualidade de seu acabamento / da espessura de chapa / da espessura da camada de tinta de proteção / do comportamento no teste de "salt spray", realizado no laboratório credenciado pelo Inmetro / da análise química de chapa / do comportamento diante de testes de impacto e tempos de reparo / na montagem e ajuste das peças no veículo / de pintura das peças / de custo.

Primeira etapa - análise

Como as peças foram adquiridas diretamente em seus locais de comercialização, a equipe de Pesquisa aproveitou para avaliar a forma como são acondicionadas e entregues ao consumidor.

Análises laboratoriais

As análises laboratoriais foram realizadas no laboratório Falcão Bauer, empresa homologada pelo Inmetro (órgão de certificação e controle de qualidade). O laboratório ficou responsável pelas seguintes análises:

Determinação da espessura da camada de tinta.

Exposição em câmara de névoa salina ("salt spray").

Análise química para chapas finas de aço-carbono para estampagem.

Espessura de chapa

Como complemento, o próprio CESVI realizou teste de espessura de chapa em sua oficina, acrescentando os resultados aos comparativos.

Neste teste do CESVI, foi utilizado um micrômetro, de modo a estabelecer uma média entre medidas de pontos obtidos ao longo da peça.

Espessura da camada de cataforese

O laboratório Falcão Bauer determinou a camada de película seca de tinta, seguindo a metodologia NBR 10443.

Análise química da chapa

As chapas de aço-carbono para estampagem atenderam os valores especificados na norma NBR 5915.

"Salt spray"

Para análise da corrosão de material metálico, as peças foram submetidas ao teste de névoa salina por um período de 240 horas.

Segunda etapa - Teste de impacto

O teste realizado teve como base as normas de impacto de baixa velocidade estabelecidas pelo RCAR, um conselho internacional de centros de pesquisa dedicados a estudar a reparação automotiva.

A norma diz que o veículo deve ser tracionado por um sistema de cabos comandados por um motor elétrico de velocidade controlada, e colide 40% de sua parte frontal esquerda contra uma barreira fixa e rígida de 32 toneladas. Após os impactos, as peças foram comparadas.





Reparação

Para a reparação do veículo, foram utilizados todos os procedimentos empregados no CESVI BRASIL, que preservam as características do veículo, com o uso de bancada de estiramento com sistema de medição, solda MIG/MAG, ferramentas pneumáticas e cabine de pintura.

Processo de funilaria

Foram comparados tempos de reparação entre peças originais e não-originais.

Processo de pintura

Avaliamos os tempos de aplicação e procedimentos para ambos os tipos de peças.

Objetivo do trabalho

Os resultados deste teste comparativo não serão divulgados porque o objetivo da pesquisa é apontar um procedimento utilizado em outras partes do mundo e que poderia ser positivo também para o nosso mercado.



O que diz o CESVI

O estudo do CESVI BRASIL é um exemplo do que se pode realizar a fim de comparar peças originais com não-originais, visando a uma certificação de que as peças mantêm as características necessárias para a devida segurança e qualidade das diferentes partes do veículo. Outros processos de avaliação podem ser realizados na parte mecânica ou de acabamento. O CESVI BRASIL entende, assim como as entidades que se pronunciaram nesta matéria, que certificações realizadas por órgãos competentes têm tudo para dar maior transparência e credibilidade para o comércio de peças no Brasil, onde os consumidores não têm as referências necessárias para uma decisão de compra mais consciente e embasada.

A sugestão é de que as entidades envolvidas neste setor participem de uma discussão maior sobre o tema, para que nosso mercado dê mais um importante passo na direção de consumidores mais esclarecidos e satisfeitos. ✚



NOMENCLATURA DE PEÇAS

Já é oficial a norma brasileira ABNT NBR 15296, que discorre sobre as definições relacionadas à nomenclatura de peças automotivas. Confira o que diz a norma:

Peça de produção original

Peça que integra um produto original (veículo automotor) em sua linha de montagem.

Peça de reposição original*

Também denominada peça genuína ou peça legítima, destinada a substituir peça de produção original para efeitos de manutenção ou reparação, caracterizada por ter sido concebida pelo mesmo processo de fabricação (tecnologia), apresentando as mesmas definições técnicas da peça que substitui.

* Esta Norma não exclui a adoção pelo mercado de termos específicos, a exemplo daqueles relativos a pneus (recauchutados), não abrangidos e/ou contemplados por esta Norma.

Peça de reposição

Também denominada peça de pós-venda, é destinada a substituir peça de produção original ou peça de reposição original, caracterizada pela sua adequação e intercambialidade, podendo ou não apresentar as mesmas especificações técnicas, características de qualidade (por exemplo, material, resistência, tratamento de beneficiamento, desempenho e durabilidade) da peça de produção original.