ANO 17 nº93 SET/OUT 2014

REVISTA CESVI

TUDO COMEÇA NUM CRASH

Conheça os diversos ensaios de impacto realizados no desenvolvimento dos carros

NOVO FOX

Estudo avalia reparabilidade do hatch da Volks

ENTREVISTA

Anaelse Oliveira, do Programa Volvo de Segurança no Trânsito

MUNDO IDEAL

Como seria um futuro sem acidentes?

COM 15 TERRITÓRIOS À SUA ESCOLHA, CUMPRIMOS O OBJETIVO DE FORMA RÁPIDA. BEM RÁPIDA.
Revisar
Inspeções e Sinistros
Para atender com qualidade e velocidade, a Revisar está focada em 14 estados e Distrito Federal. É a 2ª maior cobertura do Brasil, mas com prontidão no atendimento. Confira nossa área de atuação, escolha a Revisar e garanta mais velocidade na vistoria de veículos.
Presente em MG, SP, RJ, ES, GO, TO, MT, MS, PA, AP, RR, AM, RO, AC + DF.
Av. do Contorno, 4.021 - Belo Horizonte | www.revisar.com.br | (31) 4501 6989

siglo

SIMULACROS DE UMA BATIDA DE TRÂNSITO

De crash-test, o CESVI entende. E muito. Desde um Fiat Uno que batemos em 1997, já realizamos mais de 320 ensaios de impacto dos mais variados modelos de veículos. Na maioria das vezes, o objetivo aqui é estudar a reparabilidade dos carros – ou seja, qual o grau de dificuldade do reparo de cada modelo e quanto esse trabalho na oficina vai custar.

Mas o universo dos crash-tests vai muito além dos estudos de reparabilidade. Há análises voltadas para a segurança do passageiro, do pedestre que sofre um atropelamento, e também para a avaliação da estrutura ou de partes específicas do carro. Recentemente, um estudo do Allianz Center for Technology, analisou as consequências de um acidente em que os passageiros estão com parte do corpo exposto para fora do veículo, nas típicas "carreatas" que acontecem quando um time de futebol é campeão de alguma coisa, ou mesmo no Carnaval. Isso para você ver o quão específica pode ser a finalidade de um crash-test.

Na matéria de capa desta edição, você vai entender mais sobre esse universo fascinante, em que engenheiros e técnicos criam simulações impressionantes. Tudo para que você tenha à sua disposição veículos cada vez melhores e mais seguros – e que deem menos trabalho caso precisem de um reparo na oficina.

E, falando em segurança, não perca a entrevista de Anaelse Oliveira, a coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Ela está empenhada numa série de ações de conscientização que têm uma meta que, de tão grandiosa, parece até impossível de se concretizar: diminuir a zero os acidentes no transporte rodoviário com veículos da marca. Que bom seria se tivéssemos, em outras esferas da iniciativa privada e do poder público, objetivos tão ambiciosos quanto os dela voltados para o combate à violência no trânsito brasileiro...

Tenha uma ótima leitura.

Almir Fernandes
Diretor Executivo

EXPEDIENTE

Presidente: Wilson Toneto

Diretor executivo: Almir Fernandes

Conselho Editorial: Almir Fernandes, Carolina Circelli e Alexandre Carvalho dos Santos.

Editor: Alexandre Carvalho dos Santos (Mtb. 44.252)
acarvalho2802@gmail.com

Fotos: Lila Souza
Foto da capa: divulgação Volvo

Colaboradores desta edição: Ademilton Cerqueira, Alessandro Rubio, Diego Lazari, Emerson Feliciano, Luciana Ruffato, Marcio Lopes, Marco Estrella, Rodrigo Hernandes e Sergio Ricardo Fabiano.

Direção de arte e diagramação: yes+emigê Comunicação
Alexandre Zequi, Djone Pereira e Silvana Tai.

Tiragem: 4.500 exemplares.

Publicidade: Fone: (11) 3948-4814
E-mail: revista@cesvibrasil.com.br

Assinatura e números atrasados:
Alessandra Nascimento.

Redação: Av. Amador Aguiar, 700 - City Empresarial Jaraguá
CEP 02998-020 - São Paulo, SP
Fone: (11) 3948-4800 - Fax (11) 3948-4848
E-mail: revista@cesvibrasil.com.br
www.cesvibrasil.com.br

ÍNDICE

Matéria de capa
TODO TIPO DE IMPACTO 10

Reparo
A OFICINA IDEAL PARA SUA FROTA 20

Entrevista
ANAELSE OLIVEIRA, DO PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO 06

Carro
ENSAIOS DE IMPACTO: NOVO FOX 26

14 ESPECIAL
Seminário CERTA discute a produtividade nas oficinas – sem perder a qualidade.

18 TECNOLOGIA
Órion Tablet para oficinas traz mobilidade inédita ao processo de orçamento.

30 SEGUROS
Dos babilônios que queriam garantir seus camelos à vinda da Família Real Portuguesa, curiosidades sobre os primórdios do seguro.

34 MÁQUINAS POP
Uma crônica sobre 2054: um futuro em que as crianças não sabem o que são acidentes.

38 PAINEL
CESVI apresenta estudos na conferência internacional RCAR 2014.

44 AVAL CESVI
Os sistemas de bloqueio e rastreamento aprovados pelo CESVI.

46 OPINIÃO
Sergio Ricardo Fabiano, do IQA, fala sobre a importância da certificação.

Legendas

Conteúdo digital

Confira video online

Fotografia
Ilustração
Textos

Só os grandes profissionais garantem segurança máxima ao sistema

TREINAMENTO EM INSTALAÇÃO DE BLOQUEADORES E RASTREADORES

A instalação é o primeiro passo para o perfeito funcionamento dos sistemas de bloqueio e rastreamento. Instaladores qualificados dominam as técnicas mais modernas e fazem a diferença no processo.

Inscreva-se

11 3948-4801 / 4819 / 4822

www.cesvibrasil.com.br

treinamento@cesvibrasil.com.br

CENTRO DE TREINAMENTOS CESVI

CAPACITANDO **GRANDES** PROFISSIONAIS

CESVI BRASIL

Centro de Experimentação e Segurança Viária

Divulgação

FOCO NO MOTORISTA PROFISSIONAL

"O GRANDE DESAFIO É MOTIVAR QUE AS EMPRESAS DE TRANSPORTE, TANTO DE PASSAGEIROS QUANTO DE CARGA, ADOTEM ESSA FILOSOFIA DE ZERO ACIDENTES"

Anaelse Oliveira,
coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito

Alexandre Carvalho dos Santos

Não é só na Suécia que pessoas realmente comprometidas com a questão da segurança no trânsito sonham com um futuro melhor. No Brasil, a Volvo aderiu à visão Zero Acidentes, que tem como ideal acabar de vez com as ocorrências trágicas envolvendo veículos da marca. O foco, nesse momento, é melhorar o comportamento de motoristas profissionais do transporte de carga.

Se é possível? Anaelse Oliveira acha que sim. Ela é coordenadora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, que assumiu a responsabilidade pelas ações visando ao atingimento dessa meta. Ela sabe que o objetivo é ousado, mas confia na tradição de segurança associada à marca Volvo para disseminar o conceito entre empresas transportadoras e, claro, seus motoristas.

Por que a Volvo brasileira decidiu adotar essa visão que, num primeiro momento, principalmente no Brasil, parece quase impossível de se realizar?

A segurança é um valor fundamental desde o início das operações do Grupo Volvo no mundo inteiro. Os fundadores da empresa têm uma frase que diz o seguinte: "Veículos são feitos por pessoas e para pessoas." Não é de hoje que temos nos empenhado em desenvolver veículos com tecnologias avançadas de segurança embarcada. E, desde 1969, a Volvo tem um grupo de investigação na Suécia, com o objetivo de analisar as causas dos acidentes e o impacto das colisões sobre os ocupantes. Aqui no Brasil, desde 1987, quando a Volvo completava dez anos de atividade no País, iniciamos o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, com o objetivo de mobilizar a sociedade no sentido de reduzir os acidentes. Ou seja, esses valores não são de agora. Entendemos que é um desafio extremamente audacioso, mas, quando se tem a questão da segurança tão presente na sua filosofia, dá para achar que é possível, sim.

Como essa visão será posta em prática?

O grande desafio é justamente disseminar esse conceito, motivar que as empresas de transporte, tanto de passageiros quanto de carga, também adotem essa filosofia de Zero Acidentes. Ao estabelecer isso como ideal de futuro, necessariamente você precisa se estruturar e criar um plano. E esse plano deve abranger a redução dos riscos de acidentes, o treinamento adequado dos seus motoristas – não somente do ponto de vista técnico, mas principalmente do ponto de vista comportamental – e que os motoristas profissionais tenham jornadas de trabalho adequadas. Nosso objetivo é mobilizar as empresas, as entidades desse segmento, munindo esses setores com informação, realizando eventos, seminários, fóruns... Sempre com um olhar mais focado no transporte comercial.

Que ações estão sendo feitas com esse objetivo em mente?

Em 2012, quando decidimos que essa visão teria foco no transporte comercial, constatamos que faltam no Brasil muitos dados sobre acidentes com quem pratica essa atividade. Daí surgiu nosso projeto do Atlas da Acidentalidade, cujo objetivo foi mapear o número de acidentes envolvendo caminhões e ônibus. Como a questão da estatística no Brasil é muito complicada, e cada Estado tem a sua forma de compilar informações, resolvemos trabalhar com dados da Polícia Rodoviária Federal – fazer um atlas considerando só as rodovias federais brasileiras. Além do atlas, fizemos uma pesquisa sobre a percepção das pessoas em relação ao transporte rodoviário no Brasil. A pesquisa constatou que a imagem é muito ruim, porque a atividade é associada a acidentes, à falta de segurança, à percepção de que o motorista profissional de caminhão dirige muito além da conta, acaba dormindo no volante, toma drogas para conseguir dirigir por mais tempo... Foi importante porque a própria NTC, a associação nacional dos transportadores de carga, não tinha uma pesquisa que comprovasse isso.

Sei que a Volvo também está promovendo debates...

Sim, neste ano começamos a realizar seminários regionais, com esse tema do Zero Acidentes, com o objetivo de atrair para a discussão as transportadoras de carga, entidades representativas desse setor, embarcadores... Colocamos em debate até uma coisa muito nova, que é a ISO 39001, voltada ao sistema de gestão de segurança de tráfego. A gente quer evidenciar para o transportador a necessidade que ele tem de agir de maneira mais incisiva nisso. Queremos deixar evidente uma coisa que deveria ser óbvia para ele: que minimizar os riscos de acidentes é fundamental para a melhoria dos resultados de negócios dele.

Seminário da Volvo com o tema da visão Zero Acidentes

A Volvo também tem uma estratégia voltada para o motorista independente, que trabalha por conta própria?

Esse é um condutor que precisa de muita atenção. Porque, como autônomo, é ele quem gerencia a própria jornada. Nas nossas ações, sempre procuramos envolvê-lo, principalmente nas nossas modalidades de treinamento. Aqui na fábrica temos o Centro de Entregas Volvo, onde, diariamente, recebemos motoristas – tanto autônomos quanto funcionários de transportadoras – que vêm aqui receber o seu veículo e passar por alguns modelos de treinamento. É uma ação que vai além da entrega técnica: tem o curso de direção segura e econômica, tem o "Transformar", que é uma semana inteira que o motorista fica aqui treinando, entre outras opções.

> **"A SEGURANÇA NO TRÂNSITO É UMA QUESTÃO CULTURAL, QUE LEVA TEMPO E DEMANDA PERSISTÊNCIA. E O BRASIL, CLARAMENTE, NÃO TEM UM POVO COM CULTURA DE SEGURANÇA"**

Como tem sido para a Volvo, ao longo dos anos, sempre bater na tecla da segurança do trânsito num país em que isso não é prioridade?

Sempre foi um desafio, mas também tem sido uma oportunidade de testemunhar historicamente uma evolução. No começo, a própria mídia abordava a informação muito mais em cima de ocorrências pontuais de acidentes, com destaque no que havia de trágico: um acidente aconteceu, morreram pessoas, e parava por aí. Hoje, a mídia que cobre o assunto está muito mais atenta em como essa violência do trânsito interfere num cenário maior: na questão econômica, na saúde, nos prejuízos para o Estado, no fato de que atrasa o desenvolvimento do País. Isso é prova de uma evolução, um avanço de cultura. Digo isso porque a segurança no trânsito é uma questão cultural, que leva tempo e demanda persistência. E o Brasil, claramente, não tem um povo com cultura de segurança. No trânsito, o motorista não tem respeito com os outros. Mas, se olharmos para 30 anos atrás, é inegável que o País evoluiu. E nosso objetivo com o Zero Acidentes é contribuir para que essa cultura amadureça de forma mais rápida.

Você falou em agir sobre o comportamento do motorista, e nós sabemos que a Volvo tem uma tradição de produzir carros seguros... Mas e o terceiro fator de risco de acidentes, que é a via? Vocês pretendem realizar alguma ação que sensibilize o governo quanto às más condições das estradas?

Isso é o mais difícil, não temos muito como influenciar diretamente. Mas podemos pelo menos fazer com que o motorista não tenha tantos problemas nessa estrada ruim. Nos nossos treinamentos, incentivamos o motorista para que, antes de sair em viagem, faça uma avaliação do trajeto. Com isso, ele fica sabendo se determinado trecho está mal pavimentado, e onde há um potencial de risco maior. Acho que não dá para o acidentado culpar o buraco da estrada. Se aquele trecho é conhecido como perigoso, eu preciso manter uma velocidade adequada, assim como você tem de reduzir a velocidade em dia de chuva. Seu pneu está preparado para enfrentar irregularidades na pista? Isso é desenvolver o gerenciamento de risco da própria pessoa, já considerando a pista, o veículo que ele conduz e as reações dos outros motoristas que estão na estrada. O fator via é importante, mas, pelo menos no caso do motorista de caminhão, que é um profissional, esse não pode ser um elemento determinante de um acidente.

A Volvo estabeleceu uma meta de prazo para zerar seus acidentes?

Estamos no Brasil seguindo a mesma meta do Grupo Volvo no mundo, que é de 20 anos. Como começamos a trabalhar na questão em 2012, a meta é zerar os acidentes da marca em 2032. Isso, claro, é um ideal de futuro. Aqui no Brasil é mais complicado, porque depende de uma conscientização e uma mobilização que em outros lugares estão muito mais evoluídas. É diferente da Suécia, por exemplo. Só para contextualizar, a Volvo se inspirou no Vision Zero do governo sueco, que começou lá em 1997. E, de 97 para hoje, eles conseguiram reduzir em 50%. Veja bem: na Suécia, que tem um contexto cultural muito mais favorável. Então imagine o desafio aqui com o motorista brasileiro...

Divulgação

Na Europa, o Grupo Volvo também adota a visão de zerar acidentes

"O FATOR VIA É IMPORTANTE, MAS, PELO MENOS NO CASO DO MOTORISTA DE CAMINHÃO, QUE É UM PROFISSIONAL, ESSE NÃO PODE SER UM ELEMENTO DETERMINANTE DE UM ACIDENTE"

iONE

XCELENT Technology 2012

SOLUÇÃO GLOBAL PARA GESTÃO DE APÓLICES

Há mais de 20 anos a Indra é o parceiro ideal para soluções de gestão de seguros.

iONE é a solução desenvolvida pela Indra que permite responder com agilidade às mudanças do mercado de seguros, aumentando a eficiência do negócio e reduzindo os custos operacionais.

Solução orientada ao registro e tratamento da informação operacional, técnica e do ciclo de gestão de uma apólice, ponta a ponta.

- Plataforma altamente escalável, modular e baseada em tecnologias de ponta: J2EE, SOA (Services Oriented Architecture), BPM (Business Process Management) e BRM (Business Rules Management)
- Solução parametrizável e flexível
- Gera autonomia para as áreas usuárias e reduz significativamente a dependência de TI
- Reduz o "Time to Market"
- Possibilita uma visão global do negócio

Entre em contato conosco e conheça todo o portfólio de produtos e serviços da Indra para o Mercado de Seguros.

contatobrasil@indracompany.com
indracompany.com

indra

TODO TIPO DE IMPACTO

CONHEÇA OS CRASH-TESTS E OUTROS ENSAIOS FEITOS PELAS MONTADORAS PARA AVALIAR A SEGURANÇA E A RESISTÊNCIA DE SEUS VEÍCULOS

Alessandro Rubio

Além da sua principal função, que é levar as pessoas de um lugar a outro, os veículos precisam garantir a segurança dos seus ocupantes e do que mais estiver dentro – e não ser frágil, caso contrário ele não seria útil. Um caminhoneiro não usaria um caminhão que não transportasse sua carga com segurança. Você não compraria um carro que desmontasse todo na primeira batidinha na garagem do shopping.

Pensando nisso, as montadoras investem em pesquisa e desenvolvimento para que seus veículos sejam cada vez mais seguros e resistentes. Mas o que significa exatamente essa segurança e essa resistência? Há uma série de fatores que são levados em conta nessa análise. E é o que você vai ver a seguir.

O RAIO X DO CARRO SEGURO

Ao longo do desenvolvimento do veículo, as montadoras realizam uma série de testes para comprovar se o modelo está atendendo aos requisitos de segurança e resistência.

Material da carroceria

Ligas metálicas mais robustas e resistentes a impacto na dianteira e lateral do veículo são agregadas ao conjunto da carroceria para resistirem aos impactos. Chapas metálicas mais leves, ou até plásticos, em áreas não estruturais dão o acabamento ao veículo, diminuindo o peso do conjunto e contribuindo para a redução de combustível.

Assentos e encostos do banco

Devem acomodar os passageiros e resistir a impactos dianteiros e traseiros. Os encostos de cabeça são projetados para reduzir o chamado "efeito-chicote" – aquele tranco que o pescoço do ocupante sofre em batidas traseiras.

Volvo

LABORATÓRIOS

Todo esse batalhão de dispositivos e componentes é avaliado em laboratórios de última geração – que podem ser pistas de crash-tests ou algum outro tipo de espaço específico. São locais especialmente preparados para as experimentações voltadas ao automóvel, e que contam com um aparato de recursos especiais, como os que você vai ler a seguir:

- Câmeras de última geração, que gravam vídeos em alta velocidade – aqueles vídeos em câmera lenta que vemos na TV, mas com o objetivo de avaliar o comportamento dos dispositivos em situações impossíveis de serem registradas a olho nu devido à velocidade do teste.
- Sistemas eletrônicos de aquisição de dados, que captam todos os movimentos dos "ocupantes" (dummies) durante um crash-test. Daí saem gráficos de desaceleração e das forças que atingiram a carroceria e os dummies.
- Dispositivos hidráulicos controlados por computador são utilizados para forçar a estrutura do veículo e submeter as carrocerias a condições extremas, garantindo eficiência máxima e proteção aos ocupantes em caso de colisão ou capotamento.
- Recursos que simulam condições climáticas radicais testam o funcionamento e a resistência de bolsas de airbag e do painel de instrumentos para o caso de alguém estar viajando para um lugar muito quente ou muito frio. Radicais mesmo: os testes são feitos em temperaturas que vão de -30 °C a 85 °C.
- Cintos de segurança são avaliados em situações de força extrema, devendo reter os ocupantes em suas posições mesmo em impactos fortes.

Objetos do painel e do teto

Itens como quebra-sol, alça de segurança (mais conhecida por um nome vulgar, que não vamos repetir aqui) e acabamentos do painel de instrumentos não devem se soltar ou quebrar em caso de colisão, para não ferir o ocupante.

Volante e coluna de direção

Devem resistir aos impactos e à força de deflagração do airbag. As colunas de direção deformáveis evitam ferimentos mais graves aos ocupantes em caso de uma batida mais forte.

Vazamento de fluidos

Devem ser contidos, para evitar riscos aos ocupantes em caso de acidente e até possíveis incêndios.

Acomodação de bagagens

Testes são realizados para que bancos e encostos resistam à capacidade de carga do veículo. Até os bagageiros de teto são avaliados nos testes.

TESTES QUE ANALISAM O COMPORTAMENTO DO CARRO EM CONDIÇÕES CLIMÁTICAS SEVERAS SIMULAM TEMPERATURAS QUE VÃO DE 30 GRAUS NEGATIVOS A 85 POSITIVOS

Airbag e cinto de segurança

Bolsas infláveis são avaliadas em condições severas de temperatura. Elas são instaladas em diversas posições do veículo para evitar que os ocupantes batam em peças rígidas do automóvel em caso de batida. Já os cintos são avaliados em condições extremas de carga.

Antiburaco

Para países com condições rodoviárias precárias, há ainda testes de uso severo que avaliam o funcionamento de dispositivos eletrônicos e até um disparo de airbag numa rua esburacada ou numa estrada não pavimentada.

NA PISTA: IMPACTOS FRONTAIS E TRASEIROS

Nos testes de impacto é que os laboratórios dão um show de tecnologia e avanço. Veículos novos são submetidos aos mais variados testes, como os que você vai ver agora.
Os impactos frontais são feitos de diversas formas: em barreira rígida, em barreira deformável, em barreira que simula para-choque de caminhão, que simula poste, e até em barreira inclinada que simula, por exemplo, um desvio do motorista. Os impactos traseiros utilizam uma espécie de "touro-mecânico", que vai de 1.000 kg a 1.800 kg, e que é uma barreira que se move de encontro à parte traseira do veículo.
Além da análise do conjunto, esses crash-tests também servem para avaliar alguns itens isoladamente, como os que você vê a seguir.

Vazamentos

Com o veículo batido, são feitas avaliações da quantidade do fluido de freio que vazou, ou quanto de combustível está no chão e se há risco de incêndio.

Cintos de segurança

Após os testes, são avaliados os sinais dos sensores instalados nos cintos, além da integridade do conjunto. Também são analisados os diferentes tempos de disparo em caso de cintos pré-tensionadores, para diferentes tipos de colisão.

Airbag

Item obrigatório, o airbag tem suas bolsas avaliadas em imagens. Para todo tipo de teste, são coletados os tempos de deflagração, que podem variar dependendo do tipo de colisão.

Carroceria

A estrutura do veículo é avaliada em todos os crash-tests realizados na pista, nos quais se verifica a integridade do habitáculo (área dos ocupantes) e se houve proteção aos ocupantes. Essas carrocerias são também avaliadas posteriormente por meio da imagem das câmeras, pelos sensores fixos a elas e pelo estado que ficaram após o teste, sendo possível verificar o resultado do impacto em áreas de deformação programada e até em pontos de solda.

Acabamentos internos

Também avaliados depois do teste, itens como frisos, saídas de ar e até espelhos retrovisores não podem causar ferimentos aos ocupantes e não devem se quebrar em elementos pontiagudos, para não causar ferimentos mais graves aos passageiros.

Nós, os ocupantes

Principal item avaliado em todos os testes citados acima, eles – melhor dizendo, nós – são representados pelos dummies, que são manequins com sensores espalhados por todo o corpo, que captam o movimento e os esforços que o ocupante sofreria em uma batida de trânsito. Em todos os testes com velocidades acima de 25 km/h, os dummies são avaliados para garantir que os ocupantes estejam protegidos.

Baixa velocidade

Crash-tests feitos entre 2 e 15 km/h, com colisão em para-choque, têm o intuito de avaliar a performance da estrutura na absorção de impactos. Como exemplo de teste de baixa velocidade está o crash-test realizado segundo as normas do RCAR (conselho internacional de centros de pesquisa como o CESVI), utilizado pelas montadoras para avaliar o sistema de para-choque e as travessas internas, além também de avaliar se há disparo de airbag – que não deve acontecer nessa baixa velocidade.

IMPACTOS LATERAIS

Com o objetivo de avaliar o possível resultado de batidas de trânsito ocorridas em cruzamentos, entre outras ocorrências, os ensaios de impacto lateral são realizados normalmente com o veículo atravessado na pista de teste, onde recebe a colisão de barreiras móveis de vários modelos (rígidas, em ângulo, com dispositivos deformáveis...). Nesse tipo de crash-test, são avaliados os seguintes elementos:

Carroceria

Como a região para deformar e absorver o impacto é menor que na dianteira, a carroceria deve evitar que haja muita deformação do habitáculo. Nessa hora é que a travessa de proteção nas portas precisa entrar em ação.

Airbags laterais

Devem trabalhar de forma mais rápida, já que há menos partes do veículo separando a pessoa do impacto. O airbag lateral precisa ser acionado quase na metade do tempo do airbag frontal, e é nesse teste que são avaliados os tempos de reparo e a efetividade de proteção que a bolsa inflável oferece.

OS CRASH-TESTS FEITOS NO CESVI BRASIL SÃO OS DE BAIXA VELOCIDADE – QUE SIMULAM A MAIORIA DAS BATIDAS DE RUA E AVALIAM A REPARABILIDADE DO VEÍCULO

Volvo

NAS SALAS DE TESTES

Mas não é só numa pista de crash-test que as análises de segurança e resistência são feitas. Dispositivos também são exaustivamente testados em bancadas que possuem equipamentos hidráulicos e pneumáticos, que provocam amassamentos em regiões como tetos, portas, tampas traseiras e colunas estruturais da carroceria. Tudo para analisar os seguintes componentes:

Painéis de instrumentos e volante

São submetidos a impactos com equipamentos que batem no painel com força, simulando a batida da cabeça de um adulto, para avaliar sua integridade após um impacto.

Componentes internos

Quebra-sol, alça de segurança e qualquer outro item que possa atingir o ocupante são avaliados com equipamentos que simulam a cabeça do ocupante.

Teto e portas

Na parte externa, a região do teto é submetida a forças de quase três vezes o peso do carro, avaliando sua integridade em caso de capotamento. As portas são empurradas por dispositivos hidráulicos que as forçam para dentro do carro com força superior a duas vezes o peso do veículo.

Cintos e bancos

São submetidos a forças de mais de 1 tonelada, que avaliam sua integridade e seus pontos de fixação.

O QUE DIZ A LEI

No Brasil, tornou-se obrigatória a instalação dos airbags frontais, regra estabelecida pela Resolução 311 do CONTRAN. Outra que também beneficia a segurança dos ocupantes é a Resolução 221, que estabelece requisitos mínimos de segurança aos ocupantes e integridade do sistema de combustível baseados em normas da ABNT.

Assista a uma série de vídeos de crash-tests feitos pelo CESVI no nosso canal do YouTube: http://goo.gl/SqlRjt

PRODUTIVIDADE NAS OFICINAS

SEMINÁRIO CERTA ABORDOU COMO AS OFICINAS PODEM SER MAIS PRODUTIVAS COM MODERNAS FERRAMENTAS DE GESTÃO

Marco Estrella Lila Souza

No dia 27 de agosto, o CESVI BRASIL realizou uma nova edição do CERTA – Centro de Referência Técnica Automotiva, com mais um seminário voltado a gerar informações de qualidade para os mercados automotivo e reparador. O tema dessa vez foi sobre produtividade nas oficinas, com a contribuição de especialistas em mostrar como as empresas de reparação podem ser mais produtivas e lucrativas, mantendo o bom nível de qualidade dos seus serviços.

"Hoje o processo de mudança está na mão do proprietário da oficina", lembrou o diretor executivo do CESVI, Almir Fernandes, na abertura do evento. E a palestra de abertura, de Emerson Feliciano, gerente técnico do centro de pesquisa, enfatizou o quanto essa afirmação tem de verdadeira: "Empreendedor é o gestor do processo. E não existe fórmula pronta. É preciso pensar na gestão, sair um pouco do operacional, refletir se o processo de gestão vem acompanhando paralelamente o processo de produção".

A palestra do CESVI teve foco no trabalho da oficina em cima de três metodologias: de gestão financeira e operacional, de produção, e de acompanhamento e controle. E é sobre esse caminho para a produtividade que você vai ler agora.

GESTÃO FINANCEIRA E OPERACIONAL

O CESVI tratou de como as oficinas podem repensar seu negócio do ponto de vista do Balanced Scorecard (BSC) – uma metodologia de gestão estratégica. Ele lembrou que há quatro perspectivas que permitem o equilíbrio financeiro e operacional de um negócio (e todas as melhorias estão enquadradas em alguma delas): Financeira / Clientes / Processos internos / Aprendizado e crescimento. Segundo Emerson Feliciano, há ainda uma outra perspectiva que, no caso do setor de reparação, precisa ser incluída nessa avaliação: o meio ambiente.

Pelo BSC, o administrador de empresas deve definir e implementar (por meio de um sistema de informação de gestão, por exemplo) variáveis de controle, metas e interpretações para que a oficina apresente desempenho positivo e crescimento ao longo do tempo.

Balanced Scorecard é uma sigla que pode ser traduzida para Indicadores Balanceados de Desempenho. Isso porque a escolha dos indicadores não se restringe só ao foco econômico-financeiro – as oficinas também se apoiam em indicadores intangíveis, como: desempenho do mercado junto aos clientes, desempenho dos processos internos e também de pessoas, inovação e tecnologia. A somatória desses fatores é que alavancará o desempenho.

"Os objetivos com esse trabalho são foco no resultado, conquista e retenção de clientes, especialização, excelência operacional, capacitação de colaboradores, aumento da tecnologia e gestão ambiental", afirmou Feliciano.

E não é preciso nascer sabendo. Um trabalho de consultoria na oficina pode apresentar e colocar em prática os princípios dessa metodologia.

O BALANCED SCORECARD FOI ESCOLHIDO PELA PRESTIGIADA REVISTA HARVARD BUSINESS REVIEW COMO UMA DAS PRÁTICAS DE GESTÃO MAIS IMPORTANTES E REVOLUCIONÁRIAS DOS ÚLTIMOS 75 ANOS

Almir Fernandes, diretor executivo do CESVI, na abertura do seminário

PERSPECTIVAS DO BALANCED SCORECARD

MAPA DE PRODUÇÃO

Outro fator em prol da produtividade é a criação de um mapa de produção da oficina. Por meio dele...

- A empresa identifica o fluxo do processo, destacando as áreas físicas que compõem cada etapa desse fluxo. É assim que se estabelece o sistema produtivo.
- A oficina mensura a capacidade física de cada uma das áreas e, consequentemente, a capacidade máxima do estabelecimento – ou seja, o número de carros que cabem na oficina. Se houver menos que isso, é sinal de que a oficina está sendo subaproveitada. Mais que isso, provoca gargalos no processo.
- O gestor mensura o volume de produção mensal da empresa (capacidade máxima física x faturamento desejado x número de colaboradores).
- O gestor aproveita esse ciclo entendendo o processo produtivo.

Um dos fatores mais importantes relacionados a um mapa de produção é a identificação de gargalos. Quais são os motivos dos gargalos? Onde estão acontecendo? Ao identificar o gargalo, o gestor identifica também uma oportunidade de melhoria.

ACOMPANHAMENTO E CONTROLE

"O que não é medido não pode ser gerenciado." A frase é de um dos papas da administração moderna: Peter Drucker. Daí a importância de se contar com KPIs (Key Performance Indicators – ou, em português, indicadores-chave de desempenho). Trata-se de ferramentas de gestão que a oficina pode usar para medir o nível de desempenho e sucesso da empresa em diversos processos, com foco no "como está sendo feito" e na obtenção dos resultados pretendidos. A oficina pode recorrer aos seguintes indicadores:

KPI de resultado

Indicadores usados para acompanhar a saúde financeira da empresa ao longo de determinado período de tempo, o que envolve a análise dos seguintes fatores:

- Faturamento com mão de obra e peças.
- Gastos – retrabalhos e consumo de material.
- Gastos x faturamento.

KPI de processos

Usado para acompanhar a quantidade de atividades desenvolvidas ao longo de determinado período de tempo. E mede os seguintes fatores:

- Passagem de veículos na oficina.
- Retrabalhos: quantidade de veículos x trabalhos concluídos.

KPI de gestão de clientes

Para acompanhar a quantidade de clientes conquistados ou fidelizados ao longo de determinado período de tempo. O que envolve medir:

- Clientes conquistados e clientes que retornam ao longo do tempo (retenção).
- Mix: seguradoras x clientes particulares.
- Serviços diferenciados – quantidade de veículos reparados nesse tipo de serviço.

KPI de aprendizado e crescimento

Envolve as seguintes medições:

- Capacitação técnica dos colaboradores – número de treinamentos feitos por colaborador ao longo de determinado período.
- Quantidade de parcerias com fornecedores.

KPI de gestão ambiental

Para medir os seguintes fatores:

- Destinação de resíduos sólidos.
- Taxa de reciclagem de materiais.

Maria Terezinha Peres, do Sebrae

PLANO DE AÇÃO

Em relação a todos os fatores abordados, é preciso que a oficina tenha um plano de ação. Porque só com planejamento é possível obter produtividade. Esse plano de ação deve estabelecer o que deverá ser feito, como – incluindo quais e quantas pessoas serão envolvidas – e quando.

CAMINHOS DA PRODUTIVIDADE

- Saber quais atividade da empresa influenciam a parte financeira, o relacionamento com clientes, os processos internos, o aprendizado e o crescimento, e a gestão ambiental.
- Definir um mapa de produção e identificar gargalos.
- Fazer medições – indispensável para quem quer crescer.
- Planejar antes de qualquer passo.
- Ter foco na produtividade e na lucratividade independentemente do tamanho da empresa.

SABER COMPARTILHADO

Quem esteve presente ao CERTA teve acesso a uma troca de ideias de alto nível, sempre com foco nos caminhos que a oficina deve seguir para obter produtividade no seu dia a dia.
Falando pelo Sindirepa Nacional, Luiz Sergio Alvarenga, responsável pelas Relações Governamentais da entidade, afirmou que o dono da oficina tem um papel significativo na própria relação com seu cliente, o proprietário de veículo. "A oficina de funilaria e pintura tem uma dependência de seu dono, que é a confiança que ele transmite. As mudanças de mercado não devem afetar a relação de confiança entre consumidor e dono da oficina."
Alvarenga enfatizou que trabalhar com produtividade exige

conhecimento técnico, uso de parâmetros, uma visão sólida sobre qualidade, uma gestão baseada em números, acompanhamento minucioso e perspectiva de fidelização do cliente.
Ele ainda trouxe um dado importante ao evento: todo mês, mais de 500 oficinas abrem no Estado de São Paulo.

SEM ATENDIMENTO, SEM FIDELIDADE

Especialista em comunicação empresarial, a consultora Irma Ugarelli, da Manm Educação Corporativa, frisou a importância do envolvimento dos gestores da oficina com os profissionais que vendem o serviço. "O proprietário deve se aproximar da equipe comercial e estudar o comportamento do cliente junto com esses profissionais. Porque são eles que realmente sabem o que o cliente quer e quais são suas preferências."
A importância da proximidade com a equipe vai além disso, segundo a palestrante. Ela informou que, segundo uma pesquisa americana com concessionárias de veículos, o principal fator para a perda de clientes nessas empresas é a insatisfação com o pessoal do atendimento (70% dos casos). "Só um bom atendimento vai fazer a concessionária manter um cliente fiel", afirmou.

NA MÃO DA FAMÍLIA

Já Maria Terezinha Peres, consultora do Sebrae, falou sobre "empresa familiar", um tipo de gestão que ainda prevalece nas oficinas brasileiras. "O gestor precisa avaliar se os parentes empregados na empresa têm perfil para a vaga, pensar muito bem antes de empregar."
Segundo ela, os principais fatores que contribuem para o fracasso de empreendimentos familiares são os seguintes:

- Ciclo de vida do serviço entra em declínio.
- Falta de planejamento estratégico sucessório.
- Brigas entre familiares pelo poder na empresa.

O que falta – e é o caso de um grande número de oficinas conduzidas por famílias – é uma busca da profissionalização da gestão. Maria Terezinha aponta que as empresas familiares que realmente se preparam para uma gestão eficiente:

- Valorizam em 10%.
- Tornam-se 5,5% mais lucrativas.
- Geram 6,5% a mais de retorno sobre os ativos.
- Têm mais transparência.
- Têm unidade de comando.
- Transmitem o legado do dono.

E, nesse contexto, mais uma vez dá para relembrar o que Peter Drucker deixou de sabedoria na gestão corporativa: "A empresa e a família só sobreviverão e obterão êxito se a família servir à empresa. Nenhuma das duas terá sucesso se acontecer o contrário: a empresa for dirigida em prol da família."

TODO MÊS, MAIS DE 500 OFICINAS ABREM NO ESTADO DE SÃO PAULO

Irma Ugarelli, da Manm Educação Corporativa

Evento terminou com sessão de perguntas e respostas

Emerson Feliciano, do CESVI

ORÇAMENTO NO TABLET

NOVO ÓRION TABLET PARA OFICINAS TRAZ MOBILIDADE INÉDITA AO PROCESSO DE ORÇAMENTO E CONCENTRA TODAS AS ETAPAS DO TRABALHO EM UMA ÚNICA FERRAMENTA

Rodrigo Hernandes e Adenilton Cerqueira

Lila Souza

Imagine um processo convencional de orçamentos de reparo de veículos na oficina. Logo se materializa na sua cabeça um profissional segurando uma prancheta, usando uma máquina fotográfica para registrar as imagens dos danos no carro, utilizando um scanner para digitalizar os documentos envolvidos e, enfim, poder encaminhar tudo isso para a seguradora.

Agora imagine o futuro desse processo. Todas essas etapas feitas por um único equipamento – prático, ágil, que dá mobilidade e uma rapidez antes impensável à realização do orçamento. A ótima notícia é que você não precisa imaginar mais. Esse futuro já chegou.

O Órion Tablet, que já tem sido utilizado pelas companhias de seguros usuárias do sistema Órion de gestão de sinistros, acaba de ganhar uma versão para as oficinas. O que representa um salto inédito em modernidade e produtividade para o trabalho das reparadoras no que diz respeito à orçamentação de reparos. O orçamentista agora pode

usar uma única ferramenta eletrônica, o tablet, para preencher as informações do sinistro, fotografar os danos no veículo, e já transmitir todo o processo para a seguradora.

O orçamento pode ser feito no próprio pátio da oficina. As fotos, de excelente qualidade, podem ser tiradas na frente do cliente. Isso sem falar na exatidão na inclusão de peças – uma funcionalidade característica do sistema Órion. Como se trata de um recurso 100% web, a oficina consegue finalizar seu orçamento em tempo real, reduzindo o tempo de realização da vistoria, ganhando produtividade e aumentando o nível de satisfação dos seus clientes.

O Órion Tablet também permite ao orçamentista da oficina realizar vistorias em clientes externos – um recurso de grande importância para oficinas que têm clientes com grandes volumes, como cooperativas e entidades públicas.

Para facilitar a visualização em locais claros, o sistema tem uma tela na cor preta e com linhas brancas. Todas as funcionalidades disponíveis por meio do Internet Explorer também são encontradas no tablet. É o melhor da web e a mais avançada tecnologia de gestão de orçamento juntos num único gadget.

PRIMEIRA IMPRESSÃO

As oficinas em fase de implantação do sistema já têm dado feedbacks positivos ao CESVI, entusiasmadas com as possibilidades de melhorias nos trabalhos. "A qualidade da foto é superior à de uma câmera comum, vi isso principalmente na identificação do chassi", afirma Patrícia de Souza, orçamentista da Oficina Camilo, de Barueri (SP), que começou a trabalhar com o Órion Tablet numa etapa piloto em junho. "Vai trazer ganhos, principalmente para orçamentos de veículos de particulares. Ainda no pátio da oficina poderemos informar o custo do reparo ao proprietário do carro."

Paulo André Bertozzo, orçamentista da Oficina Dalcin, em São Paulo, que experimenta o Órion Tablet desde setembro, destacou a mobilidade possibilitada pelo aparelho. "O manuseio é fácil, não tive nenhuma dificuldade nas vistorias que eu fiz, e o fato do sistema ser online facilita muito a visualização das informações."

Já Gilzito Aragão Junior, sócio-diretor da empresa de gestão de frotas Control Cars, que tem três oficinas, aponta que a exatidão nos dados das peças possibilitada pelo Órion Tablet será um grande diferencial competitivo para os usuários. "O problema das peças erradas traz graves consequências aos reparadores, provocando mais de 25% de atrasos nas entregas dos serviços", afirma. "Buscamos na utilização do Órion uma melhor exatidão quanto ao pedido de peças por meio dos códigos corretos das montadoras e a versão correta de cada veículo."

Gilzito ainda destaca o Órion Tablet como um bom marketing para a empresa junto ao proprietário do veículo: "Causa uma imagem de alta tecnologia sendo aplicada à reparação do automóvel do cliente, além de transmitir uma impressão de organização."

GOSTOU? ENTÃO PEÇA O SEU

Oficinas que já são clientes do sistema Órion para seus orçamentos podem passar a trabalhar com a nova versão, usando um aplicativo Órion Tablet, desde que tenham um aparelho com as seguintes configurações: sistema operacional Android (a partir da versão 2.3), com tela a partir de 7 polegadas. O aplicativo deve ser solicitado pelo e-mail: atendimento@orionbr.com.br

Oficinas que ainda não fazem seus orçamentos com o Órion podem entrar em contato com a área comercial do sistema, pelos telefones (11) 3948-4822 e 3948-4819 e pelo e-mail contrateorion@cesvibrasil.com.br

A OFICINA IDEAL PARA SUA FROTA

O QUE O FROTISTA DEVE AVALIAR NA ESCOLHA DA REPARADORA QUE CUIDARÁ DE SEU BEM MAIS PRECIOSO: OS VEÍCULOS

Diego Lazari Lila Souza

Os veículos são os principais produtos de uma empresa de frota. Por isso mesmo, é indispensável que todos passem por manutenções preventivas periódicas e, na eventualidade de uma colisão, tenham um reparo de alta qualidade – eficiente, seguro e também rápido, porque o frotista precisa ter seu veículo à disposição o quanto antes. Para ter tranquilidade em relação a esse serviço, a oficina precisa ser vista pelo gestor de frota não apenas como um prestador de serviços, mas como a extensão do seu próprio negócio. Mas como identificar se a oficina candidata a parceira tem tudo para se encaixar perfeitamente nas expectativas do frotista?

CERTIFICAÇÃO

Inicialmente, verifique se a oficina possui as devidas licenças para sua operação. Isso inclui:

- Licença ambiental de operação.
- Alvará de funcionamento da prefeitura.
- Atestado de vistoria do Corpo de Bombeiros.
- Cadastro Técnico Federal/ Certificado de Regularidade do Ibama.

Também vale a pena conferir se a oficina tem certificações de algum órgão específico, que funcionam como um aval de qualidade da empresa. Outra dica é verificar se a oficina tem algum certificado ambiental. Geralmente, as oficinas que apresentam esse tipo de certificado têm processos bem alinhados de operação.

Ah, e fique de olho nas datas de validade de todos esses documentos. Não adianta nada a oficina apresentar atestados que venceram dez anos atrás.

CAPACITAÇÃO TÉCNICA

A equipe da oficina tem sido treinada? Os certificados técnicos dos profissionais devem estar relacionados à especificidade de cada serviço – e ficar visíveis dentro da oficina. É uma garantia de que o veículo da frota estará em boas mãos.

LAYOUT

Analise a distribuição dos serviços dentro da oficina. Procure ver se há distinção de serviços dentro da reparadora, e se os atendimentos são ordenados e bem organizados.

SEGURO

Verifique ainda se a oficina possui seguro predial que mencione sua atividade e a vigência do contrato.

EQUIPAMENTOS

A oficina precisa ser bem estruturada, com uma gama de equipamentos que atenda a todas as atividades sem que haja interrupção nos trabalhos – nem ociosidade. As ferramentas de solda são as mais modernas? A oficina tem uma cabine de pintura? Como é feito o estiramento dos veículos? Repare também se as ferramentas são guardadas de forma organizada. Isso terá reflexo no tempo em que cada atividade é executada – e, consequentemente, na demora ou não do reparo do seu veículo.

Plano aspirante

MECÂNICA GERAL

Confira os equipamentos e ferramentas que a oficina precisa ter para as atividades desse setor.

Suspensão e direção

Mesas para alinhamento da geometria do veículo e ferramental básico para medição.

Motor, transmissão e freios

Manômetros, equipamentos de medição, dispositivo para medição de estanqueidade, scanner automotivo.

Ar-condicionado

Scanner automotivo, unidade de reciclagem e equipamento de teste de arrefecimento.

ELÉTRICA E INJEÇÃO ELETRÔNICA

A oficina precisa ter recursos para a manutenção do sistema eletroeletrônico e eletromecânico dos veículos: scanner automotivo; bancadas de teste compostas por equipamentos e aparelhos para medições; analisadores de gases (para controle de emissões de poluentes do veículo).

FUNILARIA E PINTURA

O carro da frota não pode permanecer com amassados ou com a pintura danificada. No caso de uma colisão, então, é imprescindível contar com a parceria de uma oficina capacitada a recuperar as características originais do veículo. E essa oficina deve possuir os seguintes recursos:

Bancada de estiramento

Garante as dimensões originais do veículo por meio da fixação de sua estrutura. Além disso, oficina com alto nível tecnológico utiliza sistema de medição eletrônico, enquanto reparadoras com nível médio usam compasso de varas graduado em milímetro, para alinhamento da estrutura por comparação (usando fichas de medição).

A HORA DA MANUTENÇÃO

É importante que o frotista tenha sempre em mãos um programa de manutenção dos seus veículos. Alinhado ao sistema de gerenciamento da frota, isso permite acompanhar as revisões no tempo necessário e incorporar os avisos ao próprio sistema.

Soldagem

Há dois métodos utilizados nas oficinas modernas: solda a ponto por resistência, que faz a união de peças metálicas sem afetar a chapa, e o Mig/Mag, usado em locais impossíveis de se fazer a operação por solda ponto.

Repuxadeira elétrica

Auxilia no reparo em áreas com vincos e irregularidades superficiais.

Equipamentos pneumáticos

São menos agressivos para o veículo em comparação com os elétricos, além de proporcionarem uma segurança maior ao operador.

Plano aspirante

Concentra os resíduos do processo de lixamento a seco, evitando que se espalhem pela oficina e danifiquem a pintura dos carros.

Bancada de estiramento

C&F CONSULTORIA EMPRESARIAL

Há 7 anos atuando na prestação de serviços e consultoria para área automotiva.

NÓS SABEMOS COMO FAZER.

Com foco em consultoria para a área automotiva, desenvolvemos treinamentos e palestras para capacitação técnica, automatização em processos e suporte técnico para empresas que desejam potencializar o resultado de seus processos de forma planejada e bem estruturada. Comprometimento, expertise, e resultado, são alguns de nossos serviços oferecidos.

C&F CONSULTORIA EMPRESARIAL

contato@cifconsultoria.com.br
Tel. 3628 8875

Aplicação com a pistola de pintura

Cabine de pintura de pressão positiva

Possui sistema de tratamento de ar com filtros, também evitando que partículas afetem a pintura do carro.

Pistola de pintura HVLP ou LVLP

Além de aplicar a tinta, faz a aplicação de produto anticorrosivo em chapas nuas, primer e verniz.

Laboratório de tinta

Para preparação da tinta e acerto da cor do veículo.

TERCEIRIZAÇÃO: É UMA BOA?

Algumas oficinas, para aumentar a capacidade de atendimento, terceirizam parte de suas atividades. Isso não é necessariamente ruim nem bom. Depende de como se dá essa terceirização, se ela resulta num processo geral confiável, e de quais são os "prestadores de serviço do seu prestador de serviço".

O importante é que a oficina tenha transparência em relação a essa opção, e o frotista conheça a extensão dos serviços oferecidos.

HISTÓRICO E GARANTIA

Ao final das manutenções, o frotista deve pedir à oficina os laudos das análises realizadas nos veículos, a fim de manter um histórico para futuras análises, além de ter uma garantia dos serviços realizados e das peças usadas.

yes emigê

Reparação com solda mig mag?

Saiba **passo a passo** como fazer

No Clube das Oficinas os profissionais da reparação automotiva tem acesso a passo a passos com as mais modernas técnicas de funilaria e pintura. São dicas importantes!

Aproveite e acesse um conteúdo diversificado com informações técnicas relevantes.

clubedasoficinas.com.br

CLUBEDASOFICINAS

CESVI BRASIL

ENSAIOS DE IMPACTO: NOVO FOX

Hatch da Volks vai bem nos estudos de reparabilidade e conquista segunda melhor posição de sua categoria no ranking CAR Group

Alessandro Rubio

O lançamento da nova versão do Fox representa um desafio e tanto para a Volksvagen: o carro tem diante de si o desafio de manter a posição de segundo veículo mais vendido da marca no Brasil. E, como a única certeza da vida é a mudança, o Novo Fox recebeu sua remodelagem mais abrangente – superior às mudanças ocorridas na última repaginação, de 2009. No visual, por exemplo. Com características associadas ao seu irmão maior, o Golf, o Novo Fox teve alterações na dianteira, com para-choques redesenhados e conjuntos ópticos dianteiros novos. Na parte traseira, o modelo teve alterações de desenho nos para-choques, enquanto a tampa traseira agora também agrega parte da lanterna. E mais: o logotipo da Volkswagen passou a servir de maçaneta.

Além das alterações externas, o Novo Fox mudou por dentro. Recebeu novos desenhos das entradas de ar do painel e, em algumas versões, o motorista pode contar com teto solar e navegador GPS integrado no painel. Quem adquirir um modelo com a motorização 1.6 tem ainda a opção do câmbio automatizado.

Divulgação

CAR GROUP | CATEGORIA Hatch Compacto

POSIÇÃO ATUAL	MONTADORA	VEÍCULO	MAR/14	ABR/14	MAI/14	JUN/14	JUL/14	AGO/14
1º	VW	UP!	11	11	11	11	11	11
2º	Citroën	NOVO C3 HATCH	14	14	15	15	15	15
	VW	NOVO FOX	*	*	*	*	*	15
3º	Peugeot	208	15	15	15	16	16	18
4º	Toyota	ETIOS HATCH	15	15	17	19	19	19
5º	VW	NOVO GOL	19	19	19	19	19	20
6º	Chevrolet	ONIX	22	25	24	24	22	24
7º	Ford	NEW FIESTA HATCH	27	27	27	28	28	28
	Chevrolet	CELTA	27	27	27	27	27	28
8º	Renault	SANDERO	25	25	31	28	28	33
9º	Fiat	NOVO UNO	36	36	36	36	39	39
	Peugeot	207 HATCH	38	38	38	39	39	39
10º	Fiat	NOVO PALIO	44	44	44	44	47	47
11º	Fiat	PALIO FIRE	46	47	47	47	48	48

VISIBILIDADE

Todas as versões

★★½

DANOS DE ENCHENTE

Trendline 1.0	Trendline 1.6	Comfortline 1.0	Comfortline 1.6
★★	★★★	★★	★★★

Tanto o Índice de Visibilidade quanto o de Danos de Enchente classificam os veículos numa escala de zero a 5 estrelas (sendo 5 a melhor classificação possível).

Painel do Novo Fox

Volante multifunções na versão top de linha do veículo

MOTOR

Já as motorizações do Fox continuam sendo as seguintes: novo motor 1.0 de três cilindros de 82 cv na versão "Bluemotion" e duas opções para as versões "Trendline" e "Comfortline": 1.0 de quatro cilindros de 76 cv, e 1.6 de 104 cv. Já na versão "Highline", top de linha do modelo, o motor é o novo MSI 1.6 de 120 cv, com etanol.

SEGURANÇA

Na segurança ativa, o Novo Fox também evoluiu. Além do airbag e freios ABS obrigatórios, o modelo pode vir em algumas versões equipado com ESC (Electronic Stability Control – controle eletrônico de estabilidade), que corrige a trajetória do veículo em desvios de emergência. Junto com esse item, o veículo ainda pode ser equipado com controle de tração, que evita derrapagens em arrancadas bruscas e piso escorregadio.

REPARABILIDADE

Outro ponto bastante positivo é a reparabilidade. Como você verá a seguir, o veículo foi muito bem nos ensaios de impacto, conseguindo classificação 15 no ranking CAR Group – a segunda melhor posição entre os modelos de sua categoria, juntamente com seu concorrente, o Citroën C3. Desta forma, o Novo Fox mantém uma tradição de bons resultados da Volkswagen nos estudos de reparabilidade, comprovando a atenção que a marca dá à facilidade e ao custo no reparo de seus carros – fatores que têm reflexo direto nos valores de seguro.

COMPARE!

No site do CESVI você pode fazer comparações entre os índices do Novo Fox e de veículos da mesma categoria. Acesse: www.cesvibrasil.com.br/site.aspx/comparativo-de-veiculos

IMPACTO DIANTEIRO

Mantendo a performance do modelo anterior, o Novo Fox teve comportamento adequado ao bater de frente. Equipado com sistema de travessa frontal com crash-box e front-end, o veículo não teve danos em partes mecânicas (como radiador e condensador do ar-condicionado), evitando um custo elevado no reparo da dianteira.
O destaque do ensaio de impacto dianteiro foi para o farol de neblina, que não sofreu danos no impacto, e para o para-lama, que foi passível de reparo.
O capô, para-choque dianteiro e grades frontais foram substituídos devido aos danos que sofreram no teste.

IMPACTO TRASEIRO

No ensaio de impacto traseiro, o Novo Fox também teve bom comportamento. Ajudou muito o fato do modelo ser equipado com travessa e crash-box também na traseira, que absorveram boa parte da energia do impacto.
O painel traseiro sofreu danos leves, sendo passível de reparo (não precisou ser substituído, o que minimiza o custo do trabalho na oficina) e poupando tempo na reparação. A tampa traseira sofreu um leve dano na extremidade próxima à região do impacto e também foi reparada. As lanternas altas não sofreram danos.
Mas os para-choques traseiros tiveram de ser substituídos.

Conhecimento ao seu alcance a toda hora, de qualquer lugar

TREINAMENTOS POR E-LEARNING

yes emigê

Abra novas oportunidades profissionais com um clique.

11 3948-4801 / 4819 / 4822
www.eadcesvibrasil.com.br
treinamento@cesvibrasil.com.br

Cursos à distância:

Mecânica para Mulheres

Perito em Automóveis

Metrologia Básica

CENTRO DE TREINAMENTOS CESVI
CAPACITANDO **GRANDES** PROFISSIONAIS

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária

COMO TUDO COMEÇOU

DOS BABILÔNIOS QUE QUERIAM GARANTIR SEUS CAMELOS À VINDA DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO NOSSO PAÍS, CONHEÇA AS MAIORES CURIOSIDADES SOBRE OS PRIMÓRDIOS DA ATIVIDADE SECURITÁRIA NO BRASIL E NO MUNDO

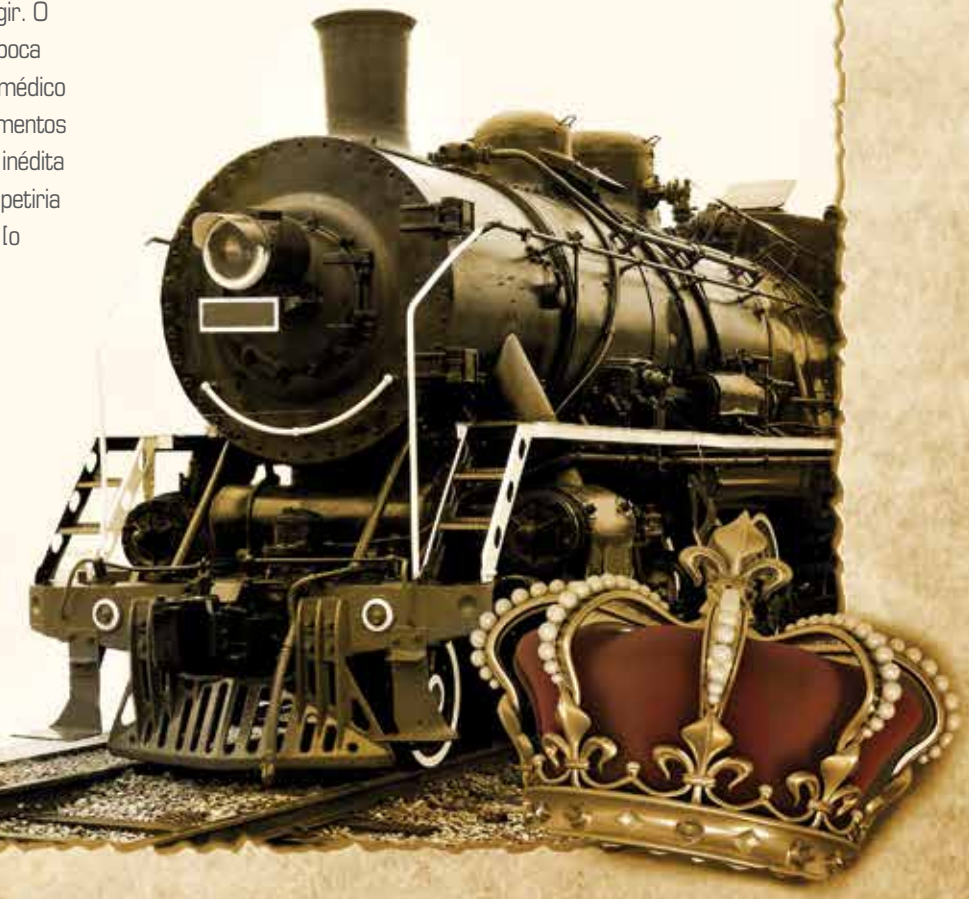
Alexandre Carvalho dos Santos

Quando os primeiros carros ganharam as ruas, nos últimos anos do século 19, o mundo mudou. Já era possível ir de um ponto a outro da cidade ou do país sem as inconveniências dos cavalos – animais que têm sede, ficam cansados, às vezes têm reações irracionais e não atendem ao comando de seus condutores... (Ok, você pode responder que os carros, de certa forma, também são assim. Mas experimente cavalgar num dia de chuva e depois repense se automóveis e cavalos são a mesma coisa.) Os cavalos, aliás, estiveram entre as primeiras vítimas da história da violência do trânsito. Assim como árvores e animais domésticos – categoria que na época podia abranger porcos e galinhas, além dos cães e gatos. Ah, e

pedestres, claro, as vítimas de sempre.
O fato é que ninguém tinha pensado em fazer um seguro contra acidentes de trânsito enquanto não havia acidentes – nem trânsito, como o entendemos atualmente. A cientista irlandesa Mary Ward é considerada pela maioria dos especialistas como a primeira vítima fatal de um acidente automobilístico. Em 1869, quando aceitou uma carona dos primos, Mary foi arremessada para fora do veículo em uma curva perigosa, e uma das rodas acabou passando em cima da sua cabeça. Sim, isso aconteceu anos antes do alemão Karl Benz construir o primeiro automóvel movido a combustão interna de gasolina, em 1885. Mas o veículo dos primos de Mary era uma versão mais primitiva dos carros, movida a vapor.
Já a inglesa Bridget Driscoll foi a primeira pedestre morta em um atropelamento. Ela estava atravessando a rua, na Londres de 1896, quando sofreu o impacto fatal de um carro "voando baixo" a incríveis 6 km/h, guiado por um motorista sem licença para dirigir. O que não era considerado infração, porque na época essa licença ainda não havia sido inventada. O médico legista que atestou o óbito de Bridget, por ferimentos na cabeça, declarou que essa forma até então inédita de morte parecia uma fatalidade que não se repetiria no futuro: "acredito que esse tipo de bobagem [o atropelamento] nunca acontecerá novamente".

O PRIMEIRO LIVRO A ABORDAR O SEGURO FOI O "TRACTATUS DE ASSECURATIONIBUS ET SPONSIONIBUS MERCATORUM", DO PORTUGUÊS PEDRO DE SANTARÉM, PUBLICADO EM 1552

Para a infelicidade geral, a história desmentiu o médico, e os acidentes automobilísticos se repetem todos os dias, até hoje. Já naquele finzinho de século 19, as colisões contra outros carros, pedestres, árvores e cavalos eram tantas que não demorou para que acendesse a lâmpada sobre a cabeça de alguém, e o primeiro seguro contra acidentes de automóvel fosse inventado. Mérito da inventividade dos americanos: em 1897, Gilbert J. Loomis, cidadão de Ohio, foi o primeiro segurado a ter uma apólice que o indenizaria caso seu carro matasse ou machucasse alguém, ou destruísse propriedade alheia.
Aquela apólice foi o marco zero da história da carteira de automóvel. Mas a trajetória do seguro através dos tempos tem muitas outras curiosidades, como as que você vai conhecer nesta matéria.



ANTES DE CRISTO

O seguro não é uma novidade das sociedades modernas. Os primeiros métodos de transferência ou distribuição de riscos em economias com base monetária datam de milhares de anos antes de Cristo, e aconteceram na China e na Babilônia. Os mercadores chineses tinham o hábito de espalhar seus produtos em diversos barcos, para reduzir a perda caso um deles naufragasse. Na Babilônia, 23 séculos antes que Jesus caminhasse sobre as águas (sem um seguro contra essa atividade perigosa, diga-se), caravanas de cameleiros que cruzavam o deserto dividiam entre si os prejuízos relacionados à morte de animais ao longo da travessia.

E foram os gregos e os romanos que lançaram os seguros de saúde e de vida. Mais ou menos por volta do ano 600 a.C., quando criaram organizações chamadas "sociedades benevolentes", que cuidavam financeiramente das famílias dos sócios que morriam e pagavam as despesas do funeral.

AS GRANDES NAVEGAÇÕES

Mas foi com a expansão marítima da época do Renascimento que a cobertura de riscos começou a ganhar uma forma parecida com a atual. Operações chamadas de Contrato de Dinheiro e Risco Marítimo passaram a ser comuns: os empréstimos dados aos navegadores que precisavam financiar suas viagens previam uma cobrança maior no caso de sucesso da navegação, e o perdão da dívida caso a embarcação e a carga fossem perdidas. Nessa época, as "seguradoras" eram na verdade pessoas – os patrocinadores das navegações – que assumiam o risco pelas viagens comerciais.

Não demorou muito para que a atividade ganhasse força e credibilidade, até que, em Gênova, no ano de 1347, o primeiro contrato de seguro fosse escrito.

A partir daí, a evolução foi tanta, e tão rápida, que as apólices já eram bastante comuns no final do século 14.

A PRIMEIRA COMPANHIA SURGIU DO FOGO

Já no século 17, a atividade se expandiu ainda mais: o que antes incluía exclusivamente "riscos marinhos" se estendeu a coberturas terrestres. Graças, principalmente, ao grande incêndio de Londres, que destruiu cerca de 25% da cidade em 1666, arrasando com mais de 13 mil casas. Foi quando o seguro se transformou de uma questão de conveniência em uma questão de urgência. E acabou levando, um ano depois, à criação da primeira companhia de seguros da história.

Chamava-se The Insurance Office, e ficava num pequeno escritório localizado atrás da Bolsa de Valores de Londres. Curiosamente, a atuação da empresa consistia em ter a própria brigada contra incêndio, que entrava em ação sempre que a residência de um segurado pegava fogo. Imediatamente, surgiram outras empresas de seguros com o mesmo modo de operação. Porém, esse modelo logo se mostrou um fiasco. Principalmente porque, se a casa incendiada não estivesse no seguro, os bombeiros não mexiam um dedo – ficavam só olhando. Só que incêndio é mais que uma preocupação particular, é um problema que afeta mais que o dono da casa, já que o fogo pode se alastrar no entorno – como aconteceu naquele grande incêndio de Londres. A solução encontrada na época foi municipalizar o corpo de bombeiros. As companhias cederam seus equipamentos para a prefeitura, que também contratou os combatentes do fogo – que então passaram a extinguir incêndios independentemente da residência ter ou não um contrato de seguro. Mas, na eventualidade de haver vários focos de incêndio na mesma hora – coisa comum naqueles tempos –, as seguradas ainda tinham uma vantagem: as companhias pagavam cerveja nos pubs locais para os bombeiros que dessem prioridade a seus clientes.

NOS TRILHOS

A primeira companhia a oferecer seguro contra acidentes de veículos – não exatamente de carro – foi a Railway Passengers Assurance Company, fundada em 1848 na Inglaterra. O objetivo era vender seguro contra o crescente número de fatalidades relacionadas a acidentes de trem. A missão da companhia era "dar garantias sobre as vidas dos passageiros de viagens ferroviárias e garantir, no caso de um acidente que não resulte em morte, uma compensação ao segurado pelos ferimentos provocados na ocasião".

Visionária, a companhia logo passou a fazer acordos com as empresas ferroviárias, de modo a agregar um pequeno valor de seguro contra acidentes básicos no preço integral das passagens de trem.

OBRIGADO, DOM JOÃO 6º

Por aqui, devemos o começo da atividade securitária à incapacidade de Portugal resistir aos avanços de Napoleão Bonaparte na Península Ibérica. Com a vinda da Família Real Portuguesa e a abertura dos portos, que intensificaram a navegação no Brasil, as viagens marítimas luso-brasileiras precisaram de garantias financeiras. Foi nesse contexto que surgiu a primeira seguradora nacional: a Companhia de Seguros Boa-Fé. Mas foi com a promulgação do Código Comercial Brasileiro, em 1850, que a atividade se expandiu, incentivando o surgimento de um grande número de companhias, que passaram a operar não apenas com o seguro marítimo, mas também com o terrestre. O setor cresceu tanto nessa época que atraiu o interesse de empresas de seguros estrangeiras. E, em 1862, o Brasil passou a contar com as primeiras sucursais de seguradoras que tinham suas sedes no exterior.

O FIM DOS

CRÔNICA SOBRE UM FUTURO UTÓPICO EM QUE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO SÃO COISAS DO PASSADO – E SOAM COMO CONTOS DE TERROR

O menino fazia a lição de casa. Na tela do dispositivo eletrônico multiuso, escreveu o cabeçalho: São Paulo, 23 de agosto de 2054. Começou então a responder às questões sobre História do Brasil, quando emperrou numa pergunta. E correu a buscar a ajuda de um adulto pela tela de comunicação visual do mesmo dispositivo. Já era hora do pai voltar do trabalho, não devia estar ocupado. Em questão de segundos, a aba de História do aparelho deu lugar ao sorriso do pai.

– Oi, Duda. Tá com saudade? Acabei de sair do trabalho agora, estou no carro, vou demorar um pouco ainda para chegar.

– Não é isso, pai. Quer dizer... tô com saudade, sim. Mas é que eu tô estudando História e queria perguntar uma coisa "do seu tempo".

Álvaro, o pai, adorava quando o menino pedia ajuda nas lições. Gostava de pensar que os pais ainda eram úteis para isso, apesar de todas as informações do mundo estarem disponíveis na Googlenet – a rede mundial que substituiu a internet anos atrás.

– Claro, moleque. O que você quer saber?

– É que eu tô estudando sobre o governo do presidente Juscelino Kubitscheck, um troço do século 20, e achei uma videoaula dizendo que ele morreu de acidente automobilístico numa estrada no Rio de Janeiro. "Acidente automobilístico", nunca ouvi falar desse negócio...

O pai sorriu de leve, achando graça do menino achar que o JK ou mesmo um acidente de carro pudessem ser coisas "do seu tempo". Afinal, ele tinha nascido em 2015.

– Duda, esse tipo de acidente é uma coisa que só acontecia com carro muito antigo, do tipo que ainda era guiado por uma pessoa que estivesse dentro.

O menino arregalou os olhos.

– Como assim? Os carros não iam sozinhos para onde a gente mandasse?

– Pois é, filho. O carro era muito diferente naquela época. Tudo dependia de comandos feitos pelo motorista. Você não sabe o que é isso porque não gosta de ver filme antigo comigo. Se gostasse, descobriria que, naquele tempo, os carros tinham volante, freio e acelerador, que eram peças que o motorista usava para o veículo mudar de direção, parar, diminuir ou aumentar a velocidade. E muitas vezes ele fazia isso de forma errada ou perigosa, batia o carro contra outros carros, ou contra pedestres ou mesmo postes...

– Poste? O que é isso?

– Ah, outro dia te explico. O importante é você entender que essas batidas, muitas vezes em alta velocidade, é que eram os tais acidentes, que matavam pessoas.

– Mas, pai, não dá para entender: se o carro era dirigido por uma pessoa, por que isso podia ser perigoso? Por que alguém tentaria se matar no trânsito? Era todo mundo suicida?

O pai parou um pouquinho para pensar no assunto. Porque a resposta era mais complicada do que podia parecer. De fato, se a vida humana é a coisa mais importante que existe, o pessoal daquela época deveria dirigir com o máximo de cuidado – fazendo de tudo para evitar um acidente. Mas não era assim que as coisas funcionavam no tempo dos avós do Duda. Os acidentes automobilísticos matavam mais pessoas do que as guerras. E a culpa, na grande maioria das vezes, não era de uma falha de algum sistema da máquina. O "defeito" estava no comportamento dos seres humanos.

Quando ainda era um estudante universitário, Álvaro havia estudado que, no controle de um veículo, muitas pessoas se transformavam. E muitas também desobedeciam às regras, corriam mais do que seria seguro e – o pior de tudo – parece que perdiam o respeito pelo próximo. Era como se todas as outras pessoas – pedestres, ciclistas, motoqueiros e até os

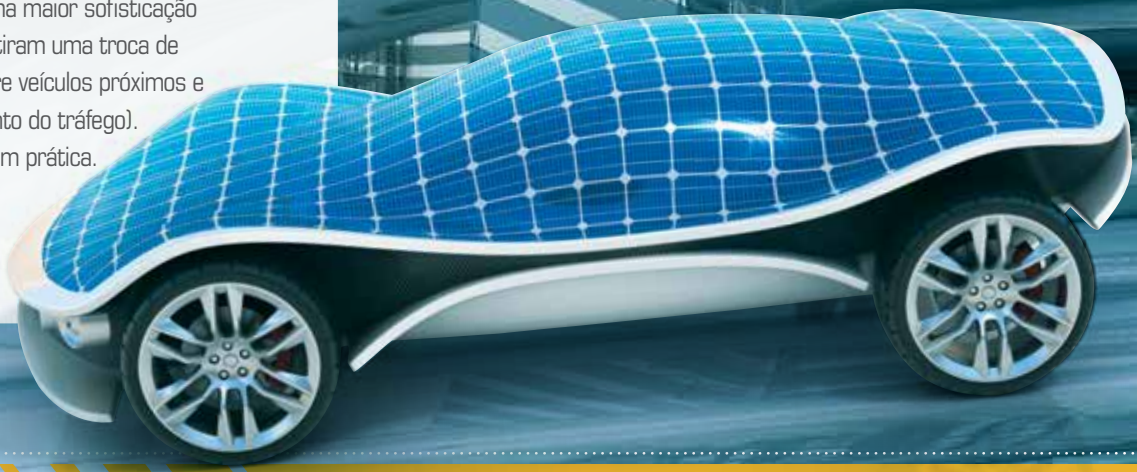
ACIDENTES

Alexandre Carvalho dos Santos

outros motoristas – fossem de certa forma inimigos.
A impressão que Álvaro tinha é de que dirigir um carro no passado era uma atividade incompatível com a natureza humana – que é competitiva em muitos aspectos. Todo mundo queria passar na frente, chegar mais rápido, ter mais direitos do que os outros. E essa mistura de conduta agressiva, falta de fiscalização e desrespeito às regras – que existiam justamente para promover a segurança – resultava na perda do controle do veículo. E aí a consequência eram os tais "acidentes", que eram colisões fortes entre os carros, capotamentos e os terríveis atropelamentos de pedestres e ciclistas – um tipo de acidente que quase sempre terminava em morte.

SEM A MÃO DO HOMEM

Esse cenário de filme de terror mudou completamente a partir da década de 2030, quando os governos passaram a obrigar que 100% dos veículos saídos de fábrica fossem autônomos. Ou seja, que rodassem sem a intervenção do motorista. Já existiam modelos de carros assim 20 anos antes, mas eram modelos experimentais. Foi um conjunto de medidas tomadas ao longo dos anos que possibilitou que os autônomos virassem regra, não exceção: a criação de legislações voltadas para essa nova realidade do trânsito, o desenvolvimento de carros com tecnologias mais avançadas (principalmente para atender à demanda de um consumidor cada vez mais exigente quanto à própria segurança), e acima de tudo uma maior sofisticação dos sistemas de telemetria (que permitiram uma troca de informações sobre posicionamento entre veículos próximos e também com a central de monitoramento do tráfego).
Tudo isso levou tempo para ser posto em prática.
Mas valeu a pena. Mesmo no Brasil, foi possível alcançar o que parecia um



sonho: zerar os acidentes automobilísticos, que antes batiam na casa das dezenas de milhares por ano. Sem a intervenção do homem, os carros passaram a rodar sempre na velocidade adequada para cada tipo de via, fazer as manobras exatas nos tempos certos e manter a distância segura de outros carros e dos elementos mais frágeis do trânsito – pedestres e ciclistas. Todo esse investimento em tecnologia acabou compensando até financeiramente. Porque, sem acidentes, os governos economizaram uma fortuna com os gastos relacionados às internações hospitalares. Também deixaram de gastar com a manutenção de semáforos e placas de trânsito – que já não tinham mais utilidade. Sem falar que o país manteve viva uma parcela importante de sua população economicamente ativa, que era quem mais morria.

REPARAÇÃO TECNOLÓGICA

As oficinas, que antes eram especializadas em consertar o que havia sido danificado numa batida de trânsito, ficaram mais sofisticadas, especializando-se na manutenção dos sistemas ligados à autonomia do carro. Os funileiros de antigamente, que eram praticamente artesãos, deram lugar a um novo tipo de profissional, expert na reparação de tecnologias de automação. Agora consertam sistemas de telemetria, fazem ajustes nos dispositivos de entretenimento dos carros (afinal, já que ninguém mais dirige, por que não ler livros eletrônicos ou mergulhar nos games?).
A parte de repintura foi extinta quando as montadoras começaram a usar tipos revolucionários de tintas que duram para sempre e são resistentes a riscos. A própria gestão da oficina ficou mais organizada, já que os veículos modernos têm um sistema que comunica – tanto ao proprietário do carro quanto para a reparadora – quando será a hora de fazer a próxima manutenção.
As companhias de seguros também minimizaram sua atuação na carteira de automóvel. Porque os novos veículos acabaram com outra praga antiga, que era o furto e o roubo. Agora os carros só saem do lugar com um comando de início dado pelo proprietário ou por pessoas previamente autorizadas por ele. No começo, parecia que seria ruim para os negócios das companhias. Mas, com o fim dos acidentes, aumentou a expectativa de vida da população, e as seguradoras passaram a criar novos produtos lucrativos voltados para a terceira idade.

Mas o filho do Álvaro ainda precisava de uma resposta – que fosse mais curta que toda essa história.
– Duda, era perigoso porque, por mais louco que isso possa parecer, os carros e as cidades mudaram mais depressa que as pessoas.
– Opa, pai, como assim?
– No começo da história dos carros, havia poucas unidades rodando nas ruas, a velocidade máxima era baixa, então o risco de um acidente era pequeno. Ainda que, naquela época, o homem já fosse o animal competitivo e instintivo que ele é ainda hoje. Isso porque o processo evolutivo da nossa espécie é muito demorado. Leva milhões de anos para que alguns comportamentos mudem de verdade. Para muitas coisas, ainda pensamos igualzinho aos homens das cavernas, que viviam num estado permanente de competição por comida e outros itens para a própria sobrevivência. Agora, pense num homem das cavernas dirigindo um carro a 100 quilômetros por hora, e fazendo ultrapassagens perigosas para chegar antes de todo mundo ao seu destino, sem os sistemas de direção autônoma e de gestão do tráfego que a gente tem agora em 2054...
– Nossa, devia ser sinistro...
– Pois é. E, por coincidência, as companhias de seguros da época, que pagavam indenizações para quem batesse o carro, chamavam esses acidentes de "sinistros".
– Então vamos ver se eu entendi direito, pai. Acidente automobilístico era o resultado de deixar na mão do homem e seus instintos primitivos as decisões que comandavam os carros de antigamente – uma máquina que, quando mal conduzida, podia virar uma arma. É isso?
– Olha, Duda, acho que se as autoridades da época percebessem isso tão rápido quanto você, e investissem muito mais na educação para o trânsito e em recursos que diminuíssem a dependência desses "instintos primitivos", como em sistemas de segurança ativa e passiva, andar de carro naquela época podia ser muito menos perigoso do que foi. E você talvez não precisasse estudar sobre "acidentes automobilísticos".
– Obrigado, pai. Essa explicação foi muito melhor do que ler em qualquer página da Googlenet. Mas, e aí, tá chegando em casa?
– Ainda falta um pouco, Duda. Acho que agora vou ler meu jornal eletrônico, enquanto o carro me leva para casa. Daqui uns 15 minutinhos, eu chego e a gente fala um pouco mais sobre o trânsito de antigamente.
– Melhor não, pai. Essa história de acidente automobilístico vai acabar me dando pesadelos.

ÓRION TABLET

Os orçamentos da oficina agora no tablet

A solução de gestão que já era eficiente ficou ainda mais moderna.
É a evolução que você precisa para executar orçamentos sem complicação e com praticidade.
Acesse agora mesmo o Órion Orçamentos também pelo seu tablet.
Você ainda não possui este serviço?
Entre em contato para saber mais.

Venha para o Órion:
contrateorion@cesvibrasil.com.br
11 3948-4801 | 3948-4819 | 3948-4822

ÓRION ORÇAMENTOS

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária

ESTUDO CONFIRMA: PEDESTRES SÃO AS MAIORES VÍTIMAS

Andar a pé é o meio de transporte mais comum no mundo, pois representa até 50% dos deslocamentos em áreas urbanas e quase todos os motoristas são pedestres em algum momento de sua jornada. No entanto, os pedestres são o grupo mais vulnerável dos participantes do trânsito. Mais de 20 mil pedestres morrem anualmente em todo o mundo. Foi isso que um estudo do Centro de Tecnologia da Allianz sobre segurança viária confirmou.

O estudo ainda aponta que, no Brasil, a frota de veículos mais do que duplicou desde 1998, mas o desenvolvimento da segurança viária progrediu mais lentamente do que a motorização. Os pedestres brasileiros representam entre 28% e 36% de todas as mortes em acidentes rodoviários. O número é grande se comparado à Holanda, que tem a menor proporção de mortes de pedestres entre os países da União Europeia, 10%, ou mesmo aos 17% registrados nas vias americanas.

Entretanto, o Brasil está em situação menos grave se comparado a países como Mianmar, que tem a mais alta proporção de mortes entre pedestres, e Índia, cujos usuários vulneráveis, incluindo pedestres, ciclistas e outros não-motoristas correspondem a cerca de 60% de todas as mortes em áreas urbanas. E o melhor, entre os usuários de estradas no Brasil, os pedestres são o único grupo que apresenta taxas de mortalidade em consistente declínio.

Morrer em um acidente com um carro a 30 km/h é 80% menos fatal para um pedestre que a 50 km/h. A verdade é que um pedestre tem 90% de chance de sobreviver se for atingido por um carro a 30 km/h, menos de 50% de chance a 45 km/h e quase nenhuma chance se for atingido por um veículo a 80 km/h. Outro ponto interessante é que, ao contrário do que se pensa, a ingestão de bebida alcoólica não é um problema somente para motoristas. Estudos mostraram presença de álcool no sangue de 90% dos pedestres feridos em acidentes.

A situação é ainda mais grave em países de renda baixa e média, onde 84% das estradas não têm calçadas. Bangladesh, cuja taxa de morte de pedestres em acidentes alcança 50%, não tem calçadas em 80% das vias, o que força as pessoas a andarem nos acostamentos. A construção de 75 quilômetros de calçadas em uma única estrada poderia evitar mais de 3 mil mortes e ferimentos graves. A estrada que liga as cidades de Daca e Sylhet foi classificada pelo Programa de Avaliação Rodoviária Internacional (IRAP, na sigla em inglês) como sendo a estrada mais mortal do mundo. A taxa de morte é 10 vezes maior do que nas estradas de alto risco da Grã-Bretanha.

Shutterstock

CÂMERA ESCONDIDA NA AUTOESCOLA

Questionar a ação de muitos motoristas no trânsito brasileiro. Com este foco, a Seguradora Líder DPVAT, administradora do seguro DPVAT no País, lançou um vídeo com uma pegadinha realizada durante a aula prática de uma autoescola. O conteúdo traz a reação de futuros motoristas ao serem instigados a realizar uma condução agressiva do veículo, e questiona: "se não é assim que você aprendeu, por que é assim que você faz?". O material lembra também que todos são pedestres em algum momento do dia.

"Nossa intenção com esta campanha é promover uma análise de consciência de toda a sociedade civil e poder público. Além de questionar políticas de trânsito, precisamos questionar nossas atitudes," explica Marcio Norton, diretor de Relações Institucionais da seguradora.

O Brasil é um dos países em que mais se morre no trânsito. Apenas nos seis primeiros meses do ano, foram pagas pela seguradora 25.181 indenizações por morte e 259.845 benefícios por invalidez permanente. Destas, 31% e 20% foram para pedestres, respectivamente.

Assista ao vídeo:
http://goo.gl/k0dpkq

SANGUE JOVEM NA REPARAÇÃO

Visita ilustre no CESVI. No começo de setembro, 21 participantes do projeto Repare Bem estiveram no CESVI para conhecer as instalações do centro de pesquisa e ver de perto o que de mais moderno existe no universo da funilaria e pintura.

Os jovens – futuros talentos da reparação automotiva – assistiram a vídeos e apresentações técnicas, abordando assuntos como a diferença entre bancada de estiramento e o uso do cyborg, métodos modernos de soldagem, pintura à base de água, entre outros temas.

Que voltem sempre. O CESVI permanece aberto para difundir o conhecimento visando às melhores práticas para a funilaria e pintura.

Realizado desde 2002, o Repare Bem tem como objetivo capacitar jovens para atuar profissionalmente no setor automotivo.

Os garotos (e garotas também!) são treinados em instituições sem fins lucrativos, por meio de uma parceria com o CESVI, e depois encaminhados para trabalhar em empresas ou oficinas da região. É uma maneira de melhorar a qualificação do segmento reparador, treinando os jovens no uso das tecnologias que o centro de pesquisa recomenda e que a competitividade exige.

Lila Souza

SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO

Foi entre os dias 18 e 25 de setembro a Semana Nacional de Trânsito de 2014. O tema escolhido para este ano foi: "Cidade para as Pessoas: Proteção e Prioridade ao Pedestre".
O objetivo foi conscientizar a sociedade para a internalização de valores que contribuam para a criação de um ambiente favorável à "valorização da vida", com foco em posturas e atitudes, no sentido de garantir o direito de ir e vir dos cidadãos.
Neste ano, a ideia foi ampliar o conceito de segurança dos mais vulneráveis. A escolha do tema, por sugestão da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do CONTRAN, faz alusão à necessidade de um amplo debate sobre a legislação, que contempla questões essenciais para a mobilidade urbana sustentável, segura e acessível, priorizando a circulação dos pedestres em face da estrutura viária historicamente voltada à circulação de veículos automotores.
Faz alusão, em princípio, ao artigo 29 do Código de Trânsito Brasileiro, segundo o qual: "Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres".

"AULA UNIVERSITÁRIA" NO CESVI

Luciana Ruffato

Compartilhar o conhecimento é a principal atividade desenvolvida no CESVI. Exemplo disso foi a visita de 68 alunos do curso de engenharia da Universidade Anhanguera, que vieram conhecer os trabalhos desenvolvidos pelo centro de pesquisa, principalmente no que se refere à estrutura veicular.
Além de conhecerem todas as instalações do CESVI, incluindo sua pista de crash-tests e a oficina-laboratório, os estudantes assistiram a uma série de apresentações técnicas. Os temas tratados foram a evolução da carroceria automotiva, a utilização de solda Mig em placas de alumínio, a soldagem Mag e por ponto de resistência em placas de aço, o uso da repuxadeira elétrica, e informações relacionadas à repintura de veículos.
Foi mais uma interação entre o CESVI e as turmas de engenharia das universidades, que vem dando tantos frutos.

Divulgação

Alessandro Rubio fazendo apresentação do CESVI BRASIL

CESVI NO RCAR 2014

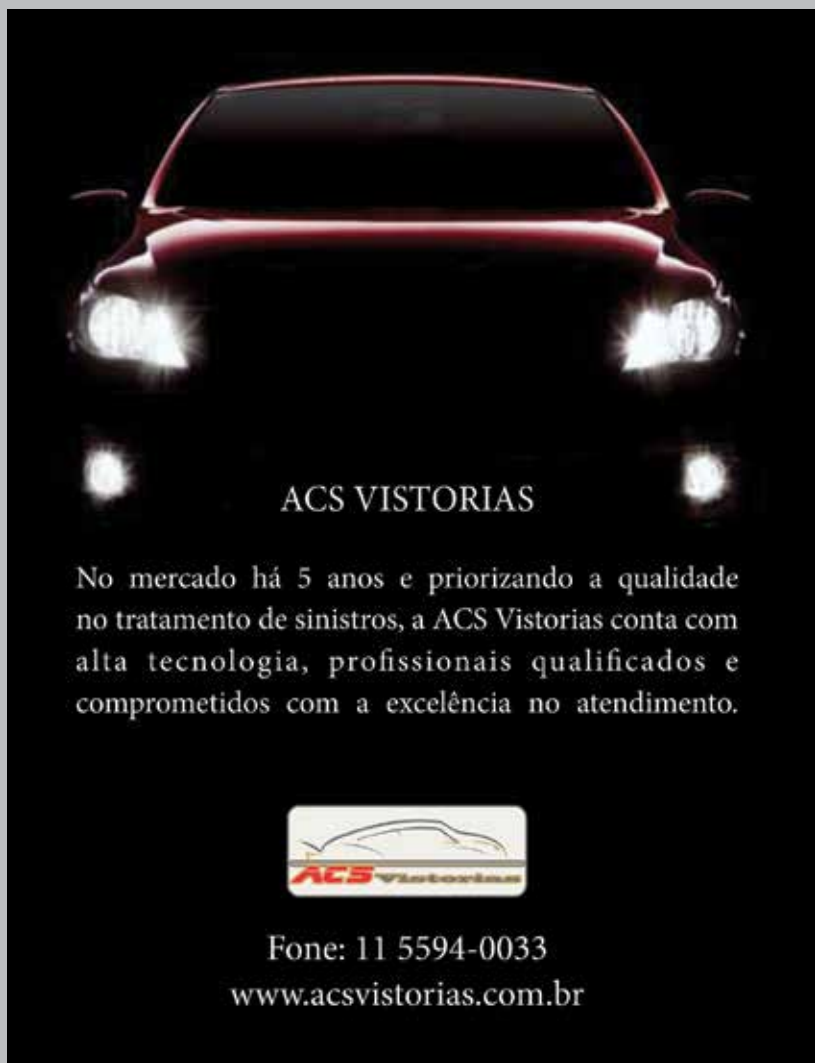
Intercâmbio internacional de informações técnicas, experiências e boas práticas. Foi o que aconteceu na conferência RCAR 2014, realizada no mês de setembro, em Cartagena, na Colômbia – tendo o CESVI Colômbia como anfitrião.

O RCAR (Research Council for Automobile Repairs) é um conselho internacional de centros de pesquisa especializados em reparação automotiva e segurança viária, e que anualmente reúne seus membros em um grande encontro.

Na edição deste ano da conferência, o CESVI BRASIL apresentou dois estudos recentes: um sobre acidentes envolvendo motociclistas e outro sobre substituição de para-brisa.

O primeiro foi um trabalho encomendado pelo Grupo Segurador BB e MAPFRE. O estudo identificou as principais causas de acidentes de trânsito com veículos de duas rodas. Uma das principais conclusões foi de que há um número elevado de acidentes nos quais o causador foi o próprio motociclista. Outro dado importante é o número elevado de acidentes associados à presença de animais na pista – uma quantidade muito próxima dos acidentes relacionando motociclistas e caminhões e ônibus.

Já o estudo de substituição de para-brisa abordou dois métodos para a troca do vidro. Um recomendado pelo fabricante do adesivo que fixa o para-brisa à carroceria, e outro desenvolvido por empresas de reparo e substituição de vidro. Nesse estudo foram feitas medições de tempos e da quantidade de insumos utilizados em cada método. A conclusão foi de que o método de algumas empresas de substituição de para-brisa utiliza menos insumos, leva menos tempo e evita a possibilidade de haver baixa adesão do adesivo novo à carroceria – evitando assim o desprendimento do componente. Para o estudo, foi realizada uma deflagração do airbag dianteiro, de modo a se avaliar a performance do para-brisa em veículos equipados com bolsas infláveis.



2º FÓRUM IQA DISCUTE QUALIDADE

"Qualidade significa fazer certo quando ninguém está olhando." Ainda atual, a frase de Henry Ford – citada durante o 2º Fórum IQA – é perfeitamente adequada frente à competitividade global, um dos desafios enfrentados pelo setor da qualidade automotiva do País. "Para conquistar a qualidade, todos os segmentos envolvidos têm de se unir mais, pois não bastam ações isoladas", sintetizou Ingo Pelikan, presidente do IQA (Instituto da Qualidade Automotiva), ao término do encontro realizado no dia 15 de setembro, em São Paulo. Pelikan reforçou a necessidade de montadoras e autopeças estabelecerem um programa mais completo, tendo em vista o desenvolvimento de todos os elos da cadeia.
Constituído de dois painéis e sete palestras, o 2º Fórum IQA reuniu mais de 250 participantes. Na oportunidade, Richard Schwarzwald, diretor de Qualidade Assegurada da Volkswagen, apontou aspectos dos custos bons (e não bons) da qualidade, ao explicar que a insatisfação do cliente é tanto custosa quanto difícil de ser contabilizada.
Amin Alidina, diretor de Qualidade da Fiat Chrysler Latin America, ressaltou a importância da qualidade em todos os segmentos da cadeia automotiva. Já Martin Bodewing, diretor da Roland Berger, reforçou a necessidade de padrões de qualidade internacionais na cadeia.
"Por melhor que seja o produto, se o cliente não estiver satisfeito, é preciso descobrir o motivo", acrescentou Letícia Costa, da Prada Assessoria, durante explanação sobre os cinco desafios importantes para a melhoria do setor, do fabricante de veículos ao concessionário, em que ponderou as dificuldades para mudar o desempenho da qualidade de um patamar a outro.
O programa de incentivo tecnológico Inovar-Auto foi tema abordado pelos palestrantes Rogério Rezende, vice-presidente da Anfavea, e Margarete Gandini, diretora substituta e coordenadora geral do Departamento de Indústrias de Equipamentos de Transporte do MDIC (Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior).
Enquanto Letícia Costa discorreu sobre a política industrial do programa que visa à produção brasileira de veículos com competitividade global, além das novas montadoras aportando no País (Hyundai, DAF, BMW e Chery), Rogério Rezende argumentou que até 2018 serão investidos no Brasil R$ 12 bilhões somente em P&D e engenharia, ano em que o setor deverá exportar um milhão de unidades (18% da produção).
"A cadeia tem de ser toda fortalecida. A metodologia é global, mas a aplicação deve ser local", disse Cristiane Paixão, diretora de Qualidade da Fiat Automóveis, no painel de que participou também Bruno Neri, gerente de Qualidade Corporativa da Bosch.

Ingo Pelikan, presidente do IQA

Divulgação

Se, por um lado, o conjunto de boas práticas (normas) deve ser seguido por todos, avaliou Leandro Siqueira, diretor de Qualidade da MAN Latin America, durante sua exposição, de outro, Flávio Mateus, diretor executivo da Schaeffler, opinou que o problema também passa pela educação. "Quanto mais descemos na cadeia produtiva, maior a deficiência de formação básica e de compromisso. As empresas têm de qualificar o funcionário, culminando por encarecer o produto. A deficiência em educação, ou a falta dela, é um dos motivos por não sermos tão competitivos", analisou.
Entre as novidades apresentadas no encontro, Alfredo Lobo, diretor da Divisão de Avaliação da Conformidade do Inmetro, falou sobre o Centro de Tecnologia Automotiva do órgão em Xerém (RJ) – que até o final deste ano deverá envolver aporte de R$ 50 milhões. Lobo tratou ainda do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE), que permite ao consumidor comparar a eficiência energética dos veículos. Em 2009, o PBE analisou 31 modelos de cinco marcas, sendo que este ano o número subiu para 538 modelos, de 35 marcas.

CESVI EXPLICA

Criança pode andar no banco da frente? Qual o melhor dispositivo para o transporte de bicicletas? Com qual quilometragem se recomenda trocar de carro?
Essas e outras perguntas do público têm sido respondidas pelo CESVI EXPLICA em vídeos do YouTube. Também já foram publicados vídeos sobre o sistema overdrive, economia de combustível e informações no painel do carro. Você tem alguma dúvida relacionada ao universo do veículo que nunca ninguém explicou? Mande sua questão para nós pelo e-mail: portalcesvi@cesvibrasil.com.br

E acesse agora mesmo o último vídeo da série:
http://goo.gl/FUknQ8

O perfil do CESVI BRASIL no Twitter já ultrapassou a marca dos 1.500 seguidores. Sinal da importância desse canal de comunicação do centro de pesquisa, voltado ao público em geral. Nos 140 caracteres permitidos para cada post, o CESVI tem divulgado estudos e pesquisas ligados ao automóvel, compartilhado notícias do mercado e tratado de temas que fazem parte do seu leque de prioridades, como reparação automotiva, segurança viária, novas tecnologias, mobilidade e sustentabilidade.
Até o fechamento desta edição, o CESVI já havia publicado mais de 1.750 tweets.

Para seguir nosso Twitter, acesse:
www.twitter.com/CESVIBRASIL

SISTEMAS DE BLOQUEIO E RASTREAMENTO

Confira empresas e sistemas aprovados pelo CESVI

O CESVI BRASIL realiza uma avaliação para apontar os sistemas de bloqueio e rastreamento de veículos que realmente cumprem o que prometem. Este estudo engloba diversas análises, como a estrutura da empresa que oferece o sistema, sua central de atendimento, a forma de comunicação usada, a qualidade da instalação e, é claro, a eficiência do produto. Todas as empresas e os sistemas que constam da relação que você encontra nesta seção foram devidamente testados e aprovados pela área de Operações do CESVI. Estas realmente oferecem a segurança que você busca para o seu patrimônio.

SISTEMAS DE BLOQUEIO E RASTREAMENTO DE VEÍCULOS

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO	LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE	SITE
3S RASTREADORES	S300 Plus	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 4186-9696	www.3srastreadores.com.br
3T Systems	3T CONTROLE	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 2185-8391	www.3tsystems.com.br
Alarcom	MXT 140A	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3671-9190	www.alarcom.com.br
Alltech	Alltech	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	0800 604 6644	www.alltechrastreamento.com.br
Bysat Automação e Controle Ltda.	Kit Bysat	Rastreador	GPS	GPRS	(31) 3057-4401	www.bysat.com.br
CEABS	CEABS GSM	Rastreador	GPS	GPRS/GSM	(41) 3535-7400	www.ceabs.com.br
CELTEC	AUTOCARGO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(48) 3025-8700	www.autocargo.com.br
CIELO TELECOM	CIELOCEL GS11	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(54) 3312-3399	www.grupocielo.com.br
FOCLOG Rastreadores	FOCLOG GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(51) 3720-4241	www.foclog.com.br
Golsat	Golsat Car/Frota	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3315-9500	www.golsat.com.br
Ituran	RASTREADOR E-GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 5189-9000	www.ituran.com.br
Ituran	LOCALIZADOR RF SMART	Localizador	Aproximação de Antenas	Rádio Frequência	(11) 5189-9000	www.ituran.com.br
KHRONOS	Khronos GSM/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(48) 3381-9999	http://www.grupokhronos.com.br
Link Monitoramento	Link Auto	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3078-1700	www.linkmonitoramento.com.br
Logikos	LR 800	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(21) 3385-4333	www.logikos.com.br
Logos	LOGOSNET	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3232-1200	www.logosrastreamento.com.br
Mirus	Mirus	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(12) 3307-2005	www.mirus.com.br
Nacional GPS	RST-VT	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3078-6564	www.nacionalgps.com.br
Nogartel	LT2	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 4195-2779	www.nogartel.com
ONIXSAT	ONIX SLIM PASSEIO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br
Pointer	Pointer GSM Plus	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3660-5600	www.pointerbrasil.com.br
Pointer	Pointer GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3660-5600	www.pointerbrasil.com.br
Pósitron	Pósitron Rádio Frequência	Localizador	GPS	Rádio Frequência	(19) 3787-6320	www.pst.com.br
Pósitron	Rastreador GSM/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3787-6320	www.pst.com.br
Pósitron	Rastreador Selado GSM/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(1 9) 3787-6320	www.pst.com.br
Quatenus	Quatenus Track Edition	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(47) 3034-8600	www.quatenusonline.com.br
Reforce Rastreamento Ltda	MXT-140	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(67) 3326-5353	www.gruporental.com.br
Sascar Tecnologia e Segurança Automotiva	Sascar GPS/GSM/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3299-6004	www.sascar.com.br
SATPLUS	SATPLUS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(31) 2517-2600	www.satplus.com.br
SEGSAT	RF PLUS	Localizador	Aproximação de Antenas	Rádio Frequência	(81) 2125-2600	http://www.segsat.com
Sighra Tecnologia em Rastreamento	ABSOLUT ABS 1107	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3662-5450	sighra.com.br
SIM Track	SIM 300K	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 2199-0701	www.simtrack.com.br
SpySat	RST-VT	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 2199-4455	www.spysat.com.br
TESB - Telefônica	RSV Telefônica/Telefônica GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3120-7438	www.tesb.com.br
TotalSat	TS Blocker 5000	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 2109-7709	www.totalsat.com.br
Grupo Tracker	Tracker Auto	Localizador	Aproximação de Antenas	Rádio Frequência	(11) 3506-5700	www.grupotracker.com.br
Volpato Rastreamento	MXT 150/151	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(51) 3342-5551	www.volpatorastreamento.com.br
Zatix Tecnologia S/A	GRABER MASTER AUTOS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0000	www.graber-rastreamento.com
Zatix Tecnologia S/A	Rastreador Graber RIO450 LINKER	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0000	www.graber-rastreamento.com

SISTEMAS DE BLOQUEIO E RASTREAMENTO DE MOTOCICLETAS

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO	LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE	SITE
Pósitron	Rastreador Selado GSM/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3787-6320	www.pst.com.br
SASCAR	SASMOTO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3299-6004	www.sascar.com.b
ZATIX TECNOLOGIA S.A.	GRABER MASTER MOTO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0000	www.graber-rastreamento.com

SEGMENTO CASCO = ● CARGA = ■ LOGÍSTICA = ▲

SISTEMAS DE BLOQUEIO E RASTREAMENTO DE CAMINHÕES

EMPRESA	EQUIPAMENTO	TIPO	LOCALIZAÇÃO	COMUNICAÇÃO	TELEFONE	SITE	
ALLTECH	ALLTECH	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	0800 604 6644	www.alltechrastreamento.com.br	● ■
3S RASTREADORES	S300 Plus	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 4186-9696	www.3srastreadores.com.br	●
CEABS	CEABS GSM	Rastreador	GPS	GPRS/GSM	(41) 3535-7400	www.ceabs.com.br	●
Cielo Telecom	CIELOCEL GS12	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(54) 3312-3399	www.grupocielo.com.br	●
Foclog Rastreadores	FOCLOG GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(51) 3720-4241	www.foclog.com.br	●
Ituran	RASTREADOR GPRS-FULL	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 5189-9001	www.ituran.com.br	● ■ ▲
Ituran	Localizador RF Smart	Localizador	Aproximação de Antenas	Rádio Frequência	(11) 5189-9000	www.ituran.com.br	●
Link Monitoramento	Link Full	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3078-1700	www.linkmonitoramento.com.br	●
LOSAT RASTREAMENTO	LOSAT GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3347-8200	www.losat.com.br	●
ONIXSAT	ONIXSMART 2 GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	● ■
ONIXSAT	ONIXSMART 2 HÍBRIDO	Rastreador	GPS	HÍBRIDO	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	● ■
OnixSat	OnixSmart GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	● ■
OnixSat	OnixSmart Híbrido	Rastreador	GPS	GPRS/Inmarsat D	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	● ■
OnixSat	OnixTrailer GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	●
OnixSat	OnixSpy2	Localizador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	●
OnixSat	ONIXSLIM CAMINHÃO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(43) 3371-3700	www.onixsat.com.br	●
Pointer	Pointer Telemetria	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3660-5600	www.pointerbrasil.com.br	● ■ ▲
Positron	POSITRON RÁDIO FREQÜÊNCIA - CAMINHÃO	Localizador	GPS	Rádio Frequência	(19) 3787-6320	www.pst.com.br	●
Positron	RASTREADOR SELADO GSM/GPRS - CAMINHÃO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3787-6320	www.pst.com.br	● ▲
Positron	RASTREADOR GSM/GPRS - CAMINHÃO - MÓDULO LOGÍSTICA	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3787-6320	www.pst.com.br	● ▲
Positron	POSITRON DUAL CARGA - CAMINHÃO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(19) 3787-6320	www.pst.com.br	● ■
Positron	POSITRON DUAL SAT - CARGA - MÓDULO LOGÍSTICA	Rastreador	GPS	Híbrida (GPRS/SATELITE)	(19) 3787-6320	www.pst.com.br	● ■
Quatenus	Quatenus Track Edition	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(47) 3034-8600	www.quatenusonline.com.br	●
Sascar Tecnologia e Segurança Automotiva	Sascar Full SAT/GPRS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(41) 3299-6004	www.sascar.com.br	● ■
SEGSAT	GPS PLUS	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(81) 2125-2600	www.segsat.com	●
Sighra Tecnologia Em Rastreamento	Smartgate	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3662-5450	sighra.com.br	●
TESB - Telefônica	RSV Telefônica/Telefônica GSM	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3120-7438	www.tesb.com.br	●
Grupo Tracker	Traker GPS Caminhão/Picape	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3506-5700	www.grupotracker.com.br	●
Veltec	MFA City	Rastreado	GPS	GSM/GPRS	(43) 2105-5000	www.veltec.com.br	● ■
Zatix Tecnologia S/A	GRABER MASTER CAMINHÃO	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0000	www.graber-rastreamento.com	●
Zatix Tecnologia S/A	Rastreador Omnilink RI0450 LINKER	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0101	www.omnilink.com.br	● ■
Zatix Tecnologia S/A	Omni Dual	Rastreador	GPS	GSM/GPRS	(11) 3025-0101	www.omnilink.com.br	● ■ ▲
Zatix Tecnologia S/A	Omni Turbo	Rastreador	Híbrida	GPS	(11) 3025-0101	www.omnilink.com.br	● ■ ▲

Avalie seu sistema

Empresas interessadas em avaliar seu sistema com o CESVI BRASIL, obtendo um aval de qualidade para o seu produto, podem entrar em contato pelo e-mail negocios@cesvibrasil.com.br ou pelo telefone: 11 3948-4844

QUALIDADE E RESULTADOS ANDAM JUNTOS

Sergio Ricardo Fabiano Lila Souza

> **"PARA TER UMA CERTIFICAÇÃO, NÃO É NECESSÁRIO TIRAR NOTA 10 EM TUDO. MAS É PRECISO ADOTAR UMA NOVA CULTURA: A DE QUE É SEMPRE POSSÍVEL FAZER MELHOR"**

Em tempos de retração da economia como os que atravessamos agora, quando os clientes diminuem os gastos, o setor de serviços automotivos é atingido diretamente – e seus gestores começam a pensar em meios para diminuir esse impacto.

O que fazer? Nesse momento, o dono de oficina começa a analisar o seu negócio e levanta algumas dúvidas: "será que eu conheço realmente o meu negócio?", "tenho um negócio sustentável com processo enxuto e equipe coesa e treinada?", "divulgo bem o meu negócio?". Estar atento a essas questões faz com que ele atravesse os momentos de instabilidade com mais confiança e perpetue a sua empresa.

Já faz alguns anos que trabalho com certificação de serviços automotivos e, ao longo desse período, a pergunta a que mais respondo é a seguinte: o que é isso e para que serve? Bom, a certificação serve justamente para responder às perguntas do parágrafo acima. Ou seja, serve principalmente para que você conheça com profundidade o seu negócio. De forma bem resumida, digo que é a melhor maneira de se ter o negócio "na mão", fidelizar os clientes atuais e conquistar novos.

O principal ponto é que, quando o empresário conquista uma certificação, garante na prática um sistema de análise contínua dos seus processos. E propicia condições para o controle de resultados efetivos em todas as áreas da empresa.

Outro ponto importante é entender que a certificação é um processo evolutivo e constante. Isso significa dizer que nunca acaba, mesmo porque o que é bom hoje pode se tornar obsoleto amanhã. Esse é o custo da modernidade: apesar das fórmulas serem sempre as mesmas, a maneira como elas são aplicadas muda de tempos em tempos – sempre com o objetivo de se fazer mais, melhor e mais rápido.

O grande benefício da certificação é ter uma "fotografia" completa da situação atual do seu negócio, com indicações precisas de onde ele está excelente, mas principalmente onde pode e necessita melhorar, pois é exatamente nesse ponto que o lucro é perdido.

Ao ter controle total do negócio, você consegue ser mais competitivo em relação à concorrência e pode planejar investimentos com antecipação. Além disso, todos os benefícios são repassados diretamente para o consumidor, que passa a contar com mais qualidade no atendimento, na execução e em todas as etapas do processo de reparo.

Assim, nosso trabalho é verificar se o estabelecimento atende a requisitos básicos de qualidade no que diz respeito à organização, à administração, às compras, à armazenagem, às instalações e ao layout, equipamentos e processos, garantia e tratamento de reclamações, treinamento e gestão do pessoal (retenção e motivação da equipe), meio ambiente, marketing/divulgação e à satisfação do cliente.

Para ter uma certificação, não é necessário tirar nota 10 em tudo. Mas é preciso adotar uma nova cultura: a de que é sempre possível fazer melhor. É, portanto, uma oportunidade para ganhar em qualidade e financeiramente, mas principalmente satisfazer quem mais importa: o cliente. Como dizia o grande empreendedor americano John D. Rockefeller, "não tenha medo de desistir do bom para perseguir o ótimo". Sucesso a todos!

Sergio Ricardo Fabiano
é gerente de certificação de serviços do IQA - Instituto da Qualidade Automotiva.

Com o CINS, a sua empresa conta com uma gestão técnica de sinistros que agrega benefícios aos serviços e oferece ainda mais vantagens para os clientes.

√ Redução do custo médio do sinistro.
√ Contribuição para redução de frequência de sinistro.
√ Agilidade e segurança nos processos.
√ Gestão operacional na liquidação.

Especialista em gerenciamento de sinistro automotivo, o **CINS – Centro Integrado de Sinistros –** é embasado pelo know-how do **CESVI BRASIL**, o primeiro centro de pesquisas de reparação automotiva e segurança viária do País, que é referência técnica do setor.

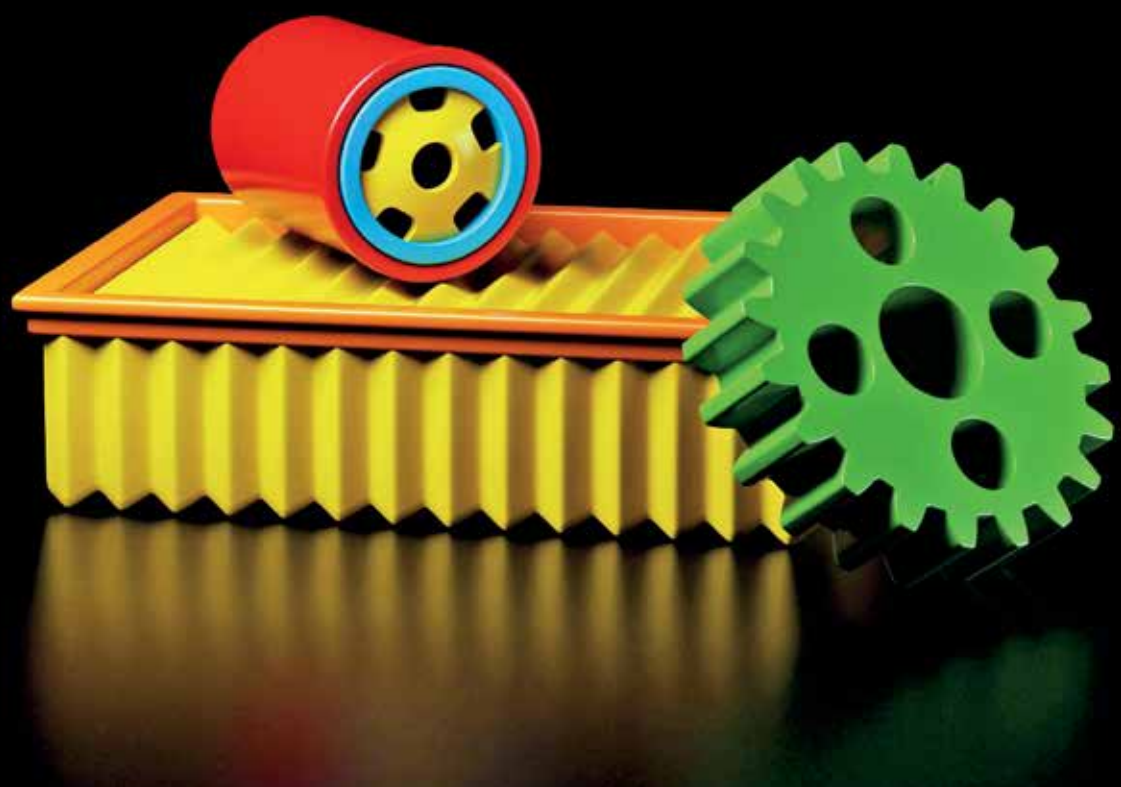
Conheça o CINS. Potencialize resultados, fidelize clientes.
negocios@cesvibrasil.com.br | (11) 3948-4800

CINS
CENTRO INTEGRADO DE SINISTROS
Reduzindo custos, maximizando resultados

CESVI BRASIL
Centro de Experimentação e Segurança Viária
www.cesvibrasil.com.br

www.peugeot.com.br

COM SEGURANÇA NÃO SE BRINCA.



RaeMP

Segurança é fundamental, por isso a Peugeot trabalha com máxima qualidade e desenvolve peças originais sob medida para cada automóvel, com garantia de credibilidade, baixo custo de manutenção e maior durabilidade. Isso, sem falar na estrutura, atendimento e o maior estoque de peças a pronta entrega. Se você acha que segurança é coisa séria, prefira e só indique peças originais Peugeot.

PÓS-VENDA
MAIS PARA SEU CARRO MAIS PARA VOCÊ
PEUGEOT

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL

Respeite a sinalização de trânsito.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

13 ANOS | FABRICA NO BRASIL

facebook.com/peugeotbrasil

Todos os veículos Peugeot estão de acordo com o PROCONVE, Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Imagens ilustrativas.

MOTION & EMOTION

PEUGEOT