

# AUTO DATA

**CARO CLIENTE.**

INFORMAMOS QUE A NOSSA UNIDADE  
**ESTÁ FECHADA POR TEMPO INDETERMINADO**  
CONFORME DETERMINAÇÃO DO DECRETO 59.285.

**GRATOS PELA COMPREENSÃO.**

# ESPECIAL COVID-19



# Delivery Express

D

I

É conforto de carro,  
com robustez de caminhão  
e sem restrição de circulação.



Imagens meramente ilustrativas.  
Seja gentil. Seja o trânsito seguro.



# Carteira B | Preço de picape



Caminhões  
Ônibus

## ESPECIAL COVID-19



Divulgação/FCA

PANORAMA  
GERAL

10

CENÁRIO

16

CÂMBIO E  
ARGENTINA

20

INICIATIVAS

22

LANÇAMENTO  
CHEVROLET TRACKER

26

Novo SUV compacto da GM vive situação inédita: foi lançado mas não pode ser vendido.

**AUTODATA**  
Empresarial

32 VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS

Versátil, Delivery Express DLX permite maior eficiência nas entregas urbanas

8

LENTES

Os bastidores do setor automotivo. E as cutucadas nos vespeiros que ninguém cutuca.

24

AD PERGUNTA

Elegemos mensalmente um tema e convidamos um especialista para responder

30

GENTE &amp; NEGÓCIOS

Movimentações de executivos e outras novidades da indústria automotiva brasileira

34

FIM DE PAPO

As manchetes mais relevantes e irrelevantes do mês, escolhidas a dedo pela nossa redação

# A casa da informação

Por Marcos Rozen, editor

**D**esejando primeiramente que todos estejam em perfeita condição de saúde e devidamente protegidos, apresentamos esta edição especial de **AutoData** dedicada praticamente em sua íntegra à cobertura dos efeitos iniciais da pandemia de covid-19 sobre o setor automotivo brasileiro.

A preocupação em todos os elos da cadeia, justificadíssima, é de monta equivalente às medidas necessárias para evitar que os efeitos do vírus sejam ainda mais devastadores: inéditas, sem precedentes, inesperadas.

O momento requer, ainda que seja difícil, admitimos, frieza e estratégia para enfrentarmos de forma conjunta, coletiva e completa esta situação absolutamente sui generis. Todos teremos que nos adaptar de uma forma ou de outra, algo que já iniciamos dando a esta edição tratamento diferenciado ante aquele que você já está acostumado: nossa circulação será, pela primeira vez desde a criação da AutoData Editora, em 1992, majoritariamente digital, aproveitando nossa experiência nesta área.

Isso foi necessário pelo fato dos profissionais do setor estarem hoje trabalhando em home office, o que impossibilitaria que pudessem receber a revista em suas empresas, como é de praxe.

Foi a forma que encontramos para continuar levando aos leitores informações e análises de qualidade, absolutamente fundamentais em momentos críticos e difíceis como este, mantendo sempre firme nosso propósito de gerar conhecimento que fundamente a tomada de decisões.

Certamente as próximas semanas e meses serão árduos em busca de retomada e recuperação. Conte conosco nesta jornada. De nossa parte, dizemos firmemente: estaremos aqui para informar, interpretar e analisar tudo o que envolver este processo, participando ativamente do combate ao covid-19 com nossa melhor arma – o jornalismo sério, eficiente e de credibilidade.

Ah: e fique em casa. Nós também estamos. Obrigado.



## AUTODATA

**Direção Geral** Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Márcio Stéfani, S Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Marcos Rozen, editor **Colaborou nesta edição** André Barros **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR e divulgação **Capa** Arte AD sobre foto de Marcos Rozen **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 5189 8900: André Martins, Guilherme Christians, Luiz Giadas;

Luciana Di Biasio, assistente de marketing **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 5189 8900 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **Distribuição** Correios **Pré-impressão e impressão** Eskenazi Indústria Gráfica Ltda., tel. 11 3531-7900 **ISN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Rua Pascal, 1 693, 04616-005, Campo Belo, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Leandro Alves, MTB 30 411/SP

# CHEGOU O NOVO CHEVROLET TRACKER. O SUV QUE VAI DAR UM RESTART NA CATEGORIA.



#CHEGADEARREPENDIDOS

**3 ANOS**  
DE GARANTIA

O mundo dos SUVs não para de evoluir. E o novo Chevrolet Tracker chegou para virar o jogo: ele vem com 6 airbags, MyLink de 8", Wi-Fi nativo\* e o motor turbo mais econômico da categoria em todas as versões. Tudo de série. Conheça!

**FIND NEW ROADS™**

[chevrolet.com.br/suvs/tracker](http://chevrolet.com.br/suvs/tracker)



**No trânsito, dê sentido à vida.**

Os veículos Chevrolet estão em conformidade com o Proconve - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. SAC: 0800 702 4200.  
\*Wi-Fi nativo é um serviço prestado pela Claro S.A. Degustação gratuita do serviço de Wi-Fi não disponível na versão direcionada ao público PcD.





Divulgação/DR

### O QUE VIRÁ DEPOIS DO FIM DO MUNDO

É verdade que os atuais interpretes das centúrias de Nostradamus esperam pelo pior, assim como aqueles pastores que transformam jaca em rubis: para estes o fim do mundo está logo aí. É assim que funciona o mundo do pecado. Mas nossa indústria de veículos está limpa nessa atual crise, a da covid-19. Não só é rigorosamente inocente como tem se esforçado por ser útil à sociedade, construindo ou fazendo a manutenção de respiradores, criando máscaras, doando veículos para equipes de saúde – e isto depois de se decidir pela paralisação de suas linhas de montagem, ou seja, pela parada do seu ganha-pão, a construção de veículos, em favor da permanência da boa saúde de seus funcionários.

### O QUE VIRÁ DEPOIS DO FIM DO MUNDO 2

Quando a atual circunstância passar, sabe-se lá quando, três, quatro meses?, é mais razoável supor que não viveremos exatamente próximos de algum fim do mundo e nem viveremos um mundo diferente. É mais provável que esse mundo em câmbio se apresente aos poucos e não na forma definitiva de uma cidade enfumaçada após tanta tragédia – como Berlim após a rendição em 1945, como Dresden pouco antes disto. No caso da indústria é sempre bom ponderar que, apesar de não produzir, não está parada. Pois mesmo na vida do home office pode haver inteligência.

### O QUE VIRÁ DEPOIS DO FIM DO MUNDO 3

Quando voltarmos todos aos nossos locais de trabalho o pessoal da indústria de veículos saberá exatamente o que fazer, pois estes dias de clausura têm sido dias de labor, me disse um executivo outro dia. Mas não quis elaborar uma pensata que relacione a crise da covid-19 à própria estrada cheia de rotas da própria indústria: veículos híbridos, veículos elétricos, veículos autônomos em graus variados. Certamente a indústria sairá desta crise revigorada por ter escapado, por algumas semanas, de pressões que a oprimem há uns dois anos, desde que espertos decidiram que o carro autônomo era para hoje. Terá tido tempo mais sossegado de ponderar seus melhores caminhos – principalmente em países pobres como o nosso.



#### Por Vicente Alessi, filho

Sugestões, críticas, comentários, ofensas e assemelhados para esta coluna podem ser dirigidos para o e-mail [vi@autodata.com.br](mailto:vi@autodata.com.br)

### ESTE GOVERNO JÁ ERA

Cidadãos deste País, aqueles mais interessados ou atentos, têm recebido inputs, por meio de redes sociais, que levam à noção de que Brasília, DF, foi palco de mais um golpe branco, ato pelo qual o presidente da República está afastado de suas funções, substituído por um presidente chamado de operacional – um general – e à espera da próxima circunstância, renúncia ou algum tipo de impedimento. Ou, até, da sua manutenção formal no cargo mas sob algum padrão de tutela. São estas as notícias quentes, desmentidas, é claro.

### ESTE GOVERNO JÁ ERA 2

Mas vejam só como opera a prática das coisas: recebo press-release da FBH, Federação Brasileira de Hospitais, que relata encontro, por meio de videoconferência, como convém, do presidente do STF, ministro Dias Toffoli, com “técnicos [de cerca de vinte] entidades representativas da rede suplementar de saúde”. Pediram ao ministro “uma atenção especial” com relação a medidas “que vêm sendo adotadas, por diferentes órgãos do poder público, no tocante a confisco de produtos e equipamentos imprescindíveis ao atendimento hospitalar nesse momento de crise sanitária”. Quando o mundo da saúde privada do País, com o seu tamanho e o seu poder, precisa ter o presidente do STF como interlocutor a aparência das coisas fica menos nebulosa: se não há interlocutores para estes segmentos dentro do governo conclui-se que este governo acabou, já era.



Divulgação/Agência Brasil

### ESTE GOVERNO JÁ ERA 3

Isto mostra como a turma que lida com relações institucionais precisa estar, sempre, muito atenta à mudança dos ares. Porque, hoje, não se anuncia mais impeachments e golpes de Estado: eles, hoje, são executados em plena luz do dia e tornados efetivos sem que o fiscal do quartelão fique sabendo. E pega mal pro pessoal que trata com o governo, e que o trata, quase sempre, com incrível intimidade, de repente, não estar sabendo de nada.

### THE CAL

É, realmente, uma emergência sem precedentes, esta, descrita por Marco Tronchetti Provera, vice-presidente executivo e CEO da Pirelli, provocada pelo bicho denominado coronavirus. Tão sem precedentes que uma das iniciativas mais conhecidas, e importantes da companhia, mais aguardada do que lançamento de pneu novo, conhecida como The Cal – The Callendary – foi cancelada para 2021. E do valor destinado ao projeto € 100 mil serão doados “para a luta e a pesquisa contra o novo coronavirus”.

# O VÍRUS PA

Como a pandemia tomou o setor automotivo nacional no contrapé, com velocidade e efeitos de potência tamanha o suficiente para deixar executivos boquiabertos

**S**e há algo que se possa afirmar neste momento com total e absoluta certeza sobre a pandemia do covid-19 é que jamais, em tempo algum daqui por diante, a esqueceremos. Sua capacidade de paralisar quase tudo o que cerca a sociedade moderna como a conhecemos é tamanha que encontra paralelo apenas na segunda guerra mundial, encerrada há mais de meio século.

A ponto de pela primeira vez na história a indústria automotiva brasileira, nascida em 1956, produzir em suas fábricas algo que não tenha rodas ou motor: respiradores hospitalares, máscaras e afins, além de uma série de outras iniciativas solidárias, individuais ou em conjunto (veja na página 22). É um retrato quase que perfeito do quadro único e inédito que vivemos e que justamente por isso jamais será esquecido – e que fatalmente demandará um longo tempo para ser superado em definitivo em termos econômicos mas que, torçamos, verá um prazo bem menor no que diz respeito à saúde de todos.

## UM PRECEDENTE, POR FAVOR

Como bem define Rogelio Golfarb, vice-presidente da Ford América do Sul, é resumidamente “uma situação sem precedentes”. Tanto assim que não dá margem para imaginarmos o que será daqui para frente ante essa ou aquela ação: “Passa-

mos por várias crises, mas eram crises econômicas. Havia processos, estudos e modelos econômicos, feitos por economistas, para combatê-las. Agora temos uma crise de saúde que gerou uma crise econômica. Para sair dela dependemos de médicos e não de economistas”.

Diante de um cenário nebuloso vale sempre a pena ouvir os números – e o problema é que eles são bastante preocupantes. Na primeira segunda-feira de abril o País acordou com 63 de suas 65 fábricas fechadas: exceção apenas para a Volvo CE de Pederneiras e AGCO de Mogi das Cruzes, ambas em São Paulo.

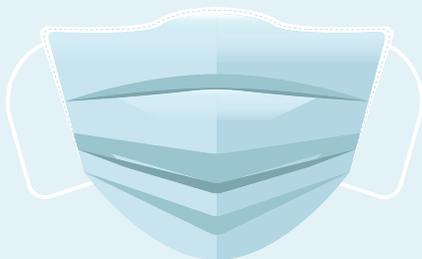
O que impressiona é a velocidade com que esse quadro se tornou realidade. Foram somente 28 dias do registro do primeiro caso de covid-19 no Brasil até a paralisação total das atividades nas montadoras, exatamente o mesmo intervalo registrado no país onde o vírus surgiu primeiramente, a China – o cálculo é de Antonio Filosa, presidente da FCA para a América Latina, que adiciona: “Itália e Estados Unidos levaram mais tempo do que isso, o que pode fazer o Brasil sair desse momento economicamente um pouco melhor do que outros mercados”, espera.

É importante salientar que a indústria não é uma das atividades econômicas colocadas em quarentena por alguns estados, como São Paulo, onde está a

# RALISANTE

# 48

dias é o atual nível de estoque de veículos nas fábricas e nas concessionárias, segundo a Anfavea



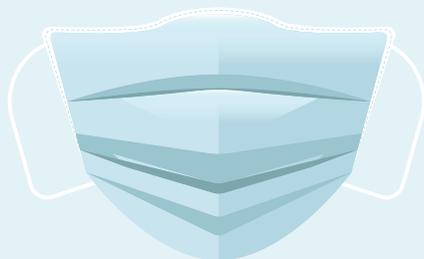
maior concentração de empresas do setor automotivo. Mas diante do risco à saúde e do necessário distanciamento social a parada das fábricas foi inevitável, explica Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea: "Há fábricas que têm milhares de funcionários. Os administrativos estão atuando em home office, mas para aqueles das áreas produtivas, mesmo que estas fossem adaptadas, há o restaurante, o transporte fretado... é uma precaução necessária".

O dirigente revela que logo no início da chegada da pandemia ao País o número de faltas já cresceu fortemente, com os funcionários tomando medidas por conta própria para fugir do contágio. Os sindicatos pressionaram por uma decisão rápida que evitasse uma contaminação em massa. O dos metalúrgicos do ABC, por exemplo, já no começo da segunda quinzena de março alertava em sua publicação Tribuna Metalúrgica: "Ou as empresas param até dia 30 ou nós paramos as empresas. Não adianta uma parar e a outra não, já que muitas empresas fornecem para mais de uma montadora". Por conta própria, as fábricas interromperam a produção até antes.

A natural reação em cadeia foi sentida imediatamente nos fornecedores, que também suspenderam as atividades, enquanto as concessionárias foram fechadas por força de decisões estaduais, com

# 86,5%

foi o índice de redução nas vendas no comparativo da primeira com a última semana de março, segundo a Anfavea



# 42%

foi o índice de queda nas vendas na China no primeiro bimestre segundo a CAAM, a Anfavea local

algumas exceções para os serviços de oficina e peças.

Em que pese a necessária medida em nome da saúde coletiva, apenas duas semanas de paralisação em março foram suficientemente devastadoras para as estatísticas. Ocorre que 2020 já havia começando cambaleante, com um janeiro de produção 4% menor para autoveículos e 15% abaixo para máquinas agrícolas no comparativo anual. O bimestre ficou 13% e 4% aquém, respectivamente, devido ao carnaval, que em 2019 foi em março e neste ano em fevereiro. E com a chegada da covid-19 o trimestre fechou em baixa de 16% na produção de autoveículos e de 6% em máquinas.

Assim em pleno começo de abril já estão totalmente fora de cogitação as projeções da Anfavea para 2020, traçadas em janeiro: alta de 7% nos volumes fabricados, para 3 milhões 160 mil autoveículos, e de 5% em máquinas, para 56 mil.

Moraes manda avisar que "novas projeções só quando a atividade for retomada", ou seja, na melhor das hipóteses, maio.

### DE NOVO UMA DÉCADA ATRÁS

No que se refere às vendas Alarico Assumpção Jr., presidente da Fenabreve, calcula que este março "foi o pior dos últimos 14 anos e o trimestre o pior dos últimos dez". O volume vendido foi 22% menor do que no mesmo mês do ano passado, de carnaval e tudo, e o acumulado já está 8% abaixo.

Aqui mais uma vez os números se mostraram cruéis: até as duas primeiras semanas de março, antes da quarentena, o acumulado do ano, contado desde janeiro, mostrava vendas 9% acima daquelas do mesmo período de 2019. Quando se adiciona a segunda metade do mês ao cálculo é que o resultado geral fica 8% negativo. Como é possível? É friamente simples: a média diária caiu de 11 mil para perto de 1 mil unidades, ainda assim graças à operação digital de alguns Detrans e esforços como vendas virtuais com entrega em casa.

Na prática o volume comercializado na

# MWM Geradores

Qualidade e alto desempenho  
em geração de energia



**Grupos geradores:** de 10 a 1.000 kVA (50 Hz) e de 12,5 a 1.250 kVA (60 Hz)

**Aplicações:** emergência, horário de ponta ou fonte única de energia

**Versões:** equipamentos abertos e carenados



**A MWM também conta com grupos geradores  
GÁS NATURAL e BIOGÁS\***

\* Consulte as potências disponíveis

GERADORES  
**MWM**  
geradoresmwm.com.br

última semana do mês foi 86,5% menor do que na primeira semana, ou seja: muita coisa em muito pouco tempo.

E como desgraça adora uma companhia o Brasil adicionou à já difícil situação do covid-19 uma crise política que poderia ter sido facilmente evitada. Como resultado tivemos quedas vertiginosas na bolsa de valores e um câmbio pela primeira vez na história em R\$ 5 (veja na página 24).

São poucos os que tem a coragem hoje de fazer previsões: um destes bravos é Filosa, da FCA, que estima queda de 40% nas vendas no mercado brasileiro em 2020. A Bright Consulting, de Paulo Cardamone, calcula bem menos, 13,5%, mas atualiza seus dados semana a semana, e quinze dias antes previa redução de 3%.

Em termos globais a agência de classificação de riscos Moody's fala agora em queda de 2,5% nas vendas de automóveis em 2020, sendo sua previsão inicial baixa de 0,9%. Mas Dieter Becker, líder global para o setor automotivo da KPMG, já imagina retração de 6% a 8%.

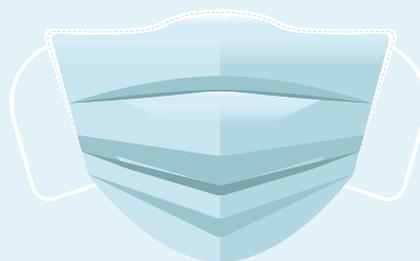
#### RETOMADA ESPELHADA?

Há, porém, um lado bom nessa – literalmente – pandemia. Outros países atravessam o mesmo drama mas chegaram primeiro à crise, o que cria alguma referência, dentro do possível. E aqui todos os olhos se fixam na China, origem do covid-19. O primeiro sinal é que, mais uma vez diferentemente das crises econômicas, esta parece ter data para acabar: obviamente a depender das condições gerais de saúde e dos números de casos de cada país, estamos falando de dois a três meses.

Pois na China na mesma segunda metade de março dramática para o Brasil as coisas começam, gradativamente, a retomar os eixos: agora 99% das concessionárias estão abertas. Lá o primeiro bimestre foi o mais duro para a indústria de veículos, em baixa de aproximadamente 42% nas vendas e de 46% na produção. Os primeiros dias de abril mostraram movimento nas lojas em aproximadamente 65% do fluxo normal. É uma única referência disponível até agora, mas é importante.

# 63

das 65 fábricas de veículos do País estavam paralisadas na primeira semana de abril, segundo a Anfavea



Não restam dúvidas de que os próximos meses e em particular o segundo trimestre serão bastante difíceis, deixando para o começo do segundo semestre algum indicio de recuperação, que poderá ser em 'V' ou em 'U' (veja na página 16).

Certo mesmo é que estarmos em nosso perfeito estado de saúde – inclusive mental – será fundamental no trajeto de uma recuperação, justamente pelo caminho à frente aparentar ser efetivamente duro e truncado. Exigirá esforços dobrados, talvez triplicados, mas essencialmente bastante inteligência, sangue frio e capacidade, tanto técnica quanto tática.

É hora dos grandes líderes aparecerem. Quem se habilita?





**JUNTOS.  
EM TEMPOS DESAFIADORES.  
EM TODOS OS TEMPOS.  
PARA O MUNDO NÃO PARAR.**



Respeite os limites de velocidade



**SCANIA**

# Retomada tão dura quanto a quarentena

Há ansiedade para o retorno à atividade, mas aproveitar a paralisação forçada para readequar estratégias desponta como melhor alternativa

**O** home office vai ferver nas próximas semanas. Há bastante ansiedade no setor automotivo para o retorno das atividades, particularmente nas concessionárias, mas o processo não será tão simples quanto apertar um botão e colocar as máquinas para funcionar novamente.

"Será necessário um caminhão de dinheiro para o sistema completo voltar. As empresas não terão duplicatas para trocar nos bancos e assim obter recursos para compra de insumos como faziam até então", alerta Ricardo Bacellar, diretor da área automotiva da KPMG.

Aqui cabe mais uma vez aquela velha associação do setor automotivo com um transatlântico: demora a parar e demora a voltar a navegar. "Representará um trabalho hercúleo monitorar muito de perto questões de volume, cadência e qualidade", complementa o consultor.

A dificuldade número um, claro, é descobrir de onde virá esse caminhão de dinheiro, provavelmente um extrapesado. Das matrizes certamente não será: se antes já estava difícil diante dos investimentos monstruosos em novas tecnologias para elétricos, agora se tornou impossível. "Não será mais como no passado, porque a crise, de forma inédita, pegou todo mundo, inclusive as matrizes. É uma situação sui generis", prossegue Bacellar.

Diferentemente de outras crises, como a ocorrida em 2008 com a quebra do Lehman Brothers, o drama não é meramente financeiro – a atividade está paralisada como um todo na cadeia de ponta a ponta diante da necessidade de isolamento social. O que por si só já gerou um efeito imediato que ameaça uma retomada para a qual nem data certa há: o caixa.

"Parou de entrar dinheiro", atesta Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea. A

## Previsões do PIB brasileiro para 2020 (%)

Fonte: Anfavea. Atualizado até 3/4/2020

Santander	+ 1	▲	
Ministério da Economia	0	■	
Banco Central	0	■	
Relatório Focus	- 0,5	▼	
LCA	- 1	▼	
BTG Pactual	- 1,5	▼	
Moody's	- 1,6	▼	
XP	- 1,9	▼	
Safra	- 2,8	▼	
Bloomberg	- 3	▼	
H. Meirelles	- 3	▼	
JP Morgan	- 3,3	▼	
Itaú Asset	- 3,3	▼	
Goldman Sachs	- 3,4	▼	
Credit Suisse	- 3,5	▼	
Bank of America	- 3,5	▼	
Morgan Stanley	- 3,7	▼	
FGV	De 0 a - 4,4	▼	
SPX Capital	- 5	▼	
			<b>Média</b> <b>- 2,3</b>

saida seria correr para os bancos, já que o sistema financeiro foi irrigado com facilidades para concessão de crédito pelo governo federal, mas estes "sentaram em cima da liquidez", segundo o dirigente. Não restou outra porta a bater afora a dos gabinetes de Brasília, DF, em conjunto com Sindipeças e Fenabreve, para pedir que algo seja feito "antes que seja tarde", nas palavras de Moraes. Solicitação para postergar pagamento de impostos federais por 120 dias acompanhou.

Alarico Assumpção Jr., presidente da Fenabreve, foi enfático ao assegurar, no começo de abril, que "o setor da distribuição não aguenta mais trinta dias sem funcionar. Ainda nos recuperávamos da crise de 2015-2016, quando voltamos dez anos em volume de mercado e mais de duas mil concessionárias fecharam".

Para Antonio Filosa, presidente da FCA América Latina, se o problema de caixa prosseguir para além de abril "passará de crítico para crônico".

No lado dos fornecedores a corda é tão fina quanto. As empresas já fecharam janeiro com receita líquida nominal 6,7% inferior à do primeiro mês de 2019, segundo o Sindipeças, apenas com reposição e vendas intrassetoriais trazendo algum fôlego. As vendas para as montadoras, que no momento são as que mais interessam, caíram 8%. Para a associação, em relatório, "o cenário tende a se agravar dada a reação internacional ao covid-19 e às nossas próprias fragilidades, que inibem a competitividade e travam a rentabilidade dos negócios".

## “Algumas empresas já estavam financeiramente tão enfraquecidas que não conseguirão se reerguer sozinhas no momento da retomada”

Ricardo Bacellar, diretor da KPMG

Ainda segundo o Sindipeças 2020 começou com ociosidade na faixa de 30%, pouco melhor do que terminou 2019. Mas “algumas empresas já estavam financeiramente tão enfraquecidas que não conseguirão se reerguer sozinhas no momento da retomada”, acredita Bacellar. Difícil imaginar agora uma ajuda por parte dos clientes, as montadoras. Qual a saída, então? “O movimento de fusões e aquisições certamente vai se intensificar”, entende o consultor.

Outro reflexo imediato foi sentido nos planos de investimento. O da FCA, R\$ 16 bilhões, foi esticado de 2024 para 2025. O da GM, R\$ 10 bilhões em fábricas paulistas até 2024, adiado sem nova data definida. E as conversas da VW com a matriz para um novo aporte foram suspensas – o atual, de R\$ 7 bilhões, se encerra com o lançamento do Nivus, ainda agendado para o primeiro semestre.

Desta forma novos projetos sofrerão, fatalmente, atrasos “de três, seis e até doze meses”, revela Filosa. Pablo Di Si, seu colega de Volkswagen, afirmou ao jornal *O Estado de S. Paulo* que “não podemos pensar em gastar dinheiro em abril, maio, junho para desenvolver um produto para daqui a dois ou três anos. Com a crise que atravessamos seria falta de discernimento sobre o nosso negócio” – uma lógica absolutamente tão dura quanto inquestionável.

### OPORTUNIDADES SE ABREM

Certo que ninguém passará pelo trauma do covid-19 sem sequelas de maior ou menor monta, a depender da situação e das reações de cada um mas, principal-

mente, do tamanho do buraco, imensurável no momento.

Porém já é possível prever, desde já, algumas consequências. A principal é que o retorno dos consumidores às lojas, quando ocorrer, não será no mesmo ritmo de antes, vez que reduções salariais ou suspensões de contrato, mesmo que temporárias, inapelavelmente derrubarão não só a renda dos compradores como a confiança, fundamental para a compra de um o KM ou mesmo seminovo.

E a saída pela venda direta, tão utilizada pelas fabricantes nos últimos tempos, dificilmente conseguirá escoar um eventual excedente, caso exista: para Carlos Alberto Sponchiado, presidente do conselho deliberativo da Abrac, a Associação Brasileira de Concessionárias Chevrolet, “as locadoras também vão parar de comprar. Elas já têm mais de 320 mil veículos e uma parte será devolvida pelos clientes, como os frotistas empresariais e motoristas de aplicativos, pela redução da atividade econômica”.

Nem tudo é negativo, porém. Wladimir Molinari, diretor da Route Automotive, especializada em análise de mercado, lembra que “o isolamento social forçou a adoção do home office, quebrando as resistências a essa forma de trabalho que ainda existiam tanto no lado das empresas quanto dos funcionários. Após a retomada poderá continuar em menor escala para ajudar a reduzir custos dos dois lados”.

Outro ponto, observa o executivo, é que “da mesma forma diminuiu a oposição às compras on-line, que estão representando neste momento um papel fundamental. Esse movimento pode ser aproveitado após o término da pandemia também no setor automotivo”.

Concorda com ele Bacellar, da KPMG. “O segmento automotivo sempre teve muita dependência do físico. Se as estratégias digitais estivessem hoje mais robustas o impacto nas vendas poderia ter sido um pouco aliviado.”

Trabalho durante a quarentena, portanto, é o que não vai faltar. Mãos à obra, senhoras e senhores.





flag

# Transmitir força para um grande movimento, **essa é a nossa direção.**

Neste momento, é hora de mantermos nossa confiança no compromisso e na responsabilidade de cada um de nós em trabalhar pelo melhor de todos. Juntos vamos passar por mais esse desafio e sair ainda mais unidos e mais fortes do que entramos. E voltaremos a crescer juntos também: colaboradores, clientes e sociedade, sempre inspirados nos valores que têm nos guiado até aqui, em nossa longa história.

**Juntos podemos mover muito mais.**





# Dólar lá em cima, Argentina lá embaixo

Consequências macroeconômicas da pandemia do covid-19 afetam diretamente dois importantes pilares da indústria automotiva nacional

**C**omo sempre acontece em crises econômicas, ainda que a atual tenha uma origem inédita, a taxa do dólar, que já vinha em trajetória ascendente no País antes mesmo das consequências da pandemia, subiu rapidamente e bateu todos os recordes ao ultrapassar a barreira dos R\$ 5, cotação nunca registrada para o Real, criado em 1994.

Ao que tudo indica esse patamar deve permanecer por algum tempo, e possivelmente para além do período em que a atividade econômica for retomada no País. Para Alan Riddell, sócio de Deal Advisory e Consumer e Industrial Markets da KPMG no Brasil, "o câmbio alto veio para ficar por um bom tempo".

Concorda com ele o economista Fernando Pavani, com passagem pelo Banco Itaú e CEO da fintech Remessa Online. "O cenário não indica que a cotação cairá, mas sim o contrário. Diferentemente

de outras crises o Brasil está baixando os juros internos: hoje para o investidor é mais interessante comprar títulos nacionais no Exterior, o que é bizarro. Além disso a instabilidade política adiciona pressão no câmbio."

O dólar a R\$ 5 fez acender o sinal vermelho na Abeifa, associação que representa os importadores. Seu novo presidente, João Oliveira, entregou ao governo federal pedido para que a alíquota do imposto de importação para veículos seja reduzida dos atuais 35% para 20%.

"O dólar deve permanecer na faixa de R\$ 5 pelo menos no curto prazo. É um câmbio muito severo para as nossas associadas e torna inviável o modelo de operação das importadoras", justifica. Esse quadro, naturalmente, se somou às consequências de fechamento forçado das concessionárias pela pandemia.

Em março as vendas de importados

das quinze associadas somaram apenas 2,1 mil unidades, retração de 17,2% no comparativo anual. No trimestre a baixa foi de 4,4%, com pouco mais de 7,1 mil. "A redução do imposto, mesmo que de forma temporária, auxiliará para que possamos continuar operando."

O câmbio a R\$ 5, obviamente, adiciona ainda mais pressão à retomada, quando ocorrer, vez que parte considerável dos componentes dos carros nacionais é importada – em alguns casos, e não exatamente poucos, o índice de nacionalização beira 60%, em particular nos modelos mais novos, de gerações mais recentes.

Há o outro lado, é claro: com o atual câmbio e sua tendência de manutenção a nacionalização de peças deve ganhar maior força, ainda que esse movimento não possa ocorrer de forma imediata. Não deixa, de qualquer forma, de representar uma espécie de luz no fim do túnel aos fornecedores.

Ao mesmo tempo a exportação de componentes e de veículos prontos poderá ganhar fôlego, dado que os preços em dólar dos produtos nacionais estão mais baixos. Nesse ponto Ricardo Bacellar, diretor da área automotiva da KPMG, defende que o Brasil "precisa diversificar mais sua base de exportação. A Argentina tem problemas mais graves do que nós".

### QUARENTENA TOTAL

Falando em Argentina o vizinho de fronteira vive uma quarentena mais rígida do que a brasileira, com obrigatoriedade de permanência da população em suas casas por todo o país – para sair só em caso de emergência e com preenchimento de um formulário na internet.

O país vizinho encerrou o trimestre em queda de 14% na

produção automotiva no comparativo com o mesmo período de 2019, para somente 66 mil unidades, e de 24% nas vendas no atacado, 71,8 mil. As exportações foram reduzidas em 15%, a 41 mil veículos.

Federico Servideo, presidente da Camarbra, a Câmara de Comércio Argentino Brasileira, está bastante desanimado com o cenário: "Na melhor das hipóteses vemos uma catástrofe. A crise pegou a Argentina em um momento muito complexo, não há reservas, não há BNDES como no Brasil. A margem para medidas de socorro é estreita".

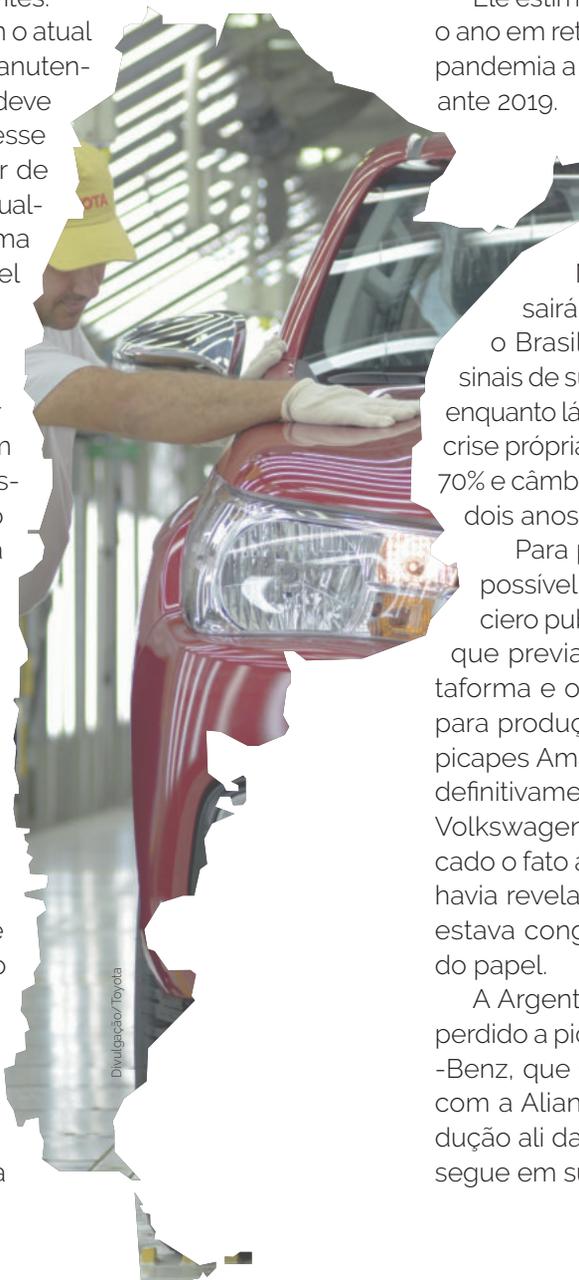
Ele estima que o PIB argentino termine o ano em retração de 8% a 10% – antes da pandemia a projeção era de estabilidade ante 2019.

Para Antonio Filosa, da FCA, o quadro apresentado pelo seu colega da Camarbra é pessimista demais.

Mas entende que "a Argentina sairá de forma mais lenta do que o Brasil da crise. Aqui havia alguns sinais de superação do período anterior, enquanto lá foram pegos no meio de uma crise própria, com uma inflação beirando 70% e câmbio desvalorizado em 120% em dois anos".

Para piorar o quadro – se é que é possível – o jornal local *Ámbito Financiero* publicou que o Projeto Cyclone, que previa compartilhamento de plataforma e outras partes por VW e Ford para produção das novas gerações das picapes Amarok e Ranger, foi cancelado definitivamente por decisão unilateral da Volkswagen, que teria apenas comunicado o fato à Ford. A Agência AutoData já havia revelado em outubro que o plano estava congelado e poderia nunca sair do papel.

A Argentina no ano passado já tinha perdido a picape Classe X, da Mercedes-Benz, que seria produzida em parceria com a Aliança Renault-Nissan. E a produção ali da picape Alaskan, da Renault, segue em suspenso.



Divulgação/Toyota



# Esforço solidário

Algumas ações de empresas do setor automotivo nacional no combate à covid-19

## FCA

Empréstimo de veículos a órgãos públicos; doação de equipamentos médicos; participação em força-tarefa para conserto de respiradores; construção de UPAE, Unidade Pernambucana de Atenção Especializada, definitiva, com cem leitos; empréstimo de área do Fiat Clube para construção de hospital de campanha com duzentos leitos; participação em força-tarefa para contribuição à indústria de ventiladores pulmonares; produção de máscaras hospitalares em impressoras 3D; doação de materiais médicos e álcool em gel; doação de ambulâncias.

## FORD

Produção de máscaras para profissionais da saúde; participação em força-tarefa para conserto de respiradores; empréstimo de veículos à Cruz Vermelha para transporte de equipes e suprimentos; postergação de três pagamentos em financiamentos do Banco Ford.

## GENERAL MOTORS

Por meio do Instituto General Motors, empréstimo de automóveis para órgãos públicos municipais e estaduais; doação de cestas de alimentos, produtos de higiene e equipamentos médicos; participação em força-tarefa para conserto de respiradores.

## HONDA

Participação em força-tarefa para conserto de respiradores; doação de pulverizadores para higienização e desinfecção de áreas públicas; doação de máscaras e cestas básicas; na Moto Honda, cooperação técnica para desenvolvimento de protótipo de respiradores de transporte, para pacientes em deslocamento.

## HYUNDAI

Uso de veículos originalmente destinados a test-drive em concessionárias para transporte de pessoas com mais de 60 anos e profissionais da saúde, em parceria com a rede de distribuidores.

## IOCHPE-MAXION

Produção de camas metálicas para centro de acolhimento a pacientes instalado em Cruzeiro, SP; auxílio em montagem de novas salas de UTI equipadas com respiradores no hospital da cidade.

## JAGUAR LAND ROVER

Produção de máscaras hospitalares em impressoras 3D; empréstimo de veículos à Cruz Vermelha.

**MARCOPOLO**

Em parceria com Empresas Randon e Simecs, Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico, doação de recursos para aquisição de respiradores e/ou equipamentos de proteção a profissionais da saúde.

---

**MERCEDES-BENZ**

Desenvolvimento de respiradores utilizando como matéria-prima peças da indústria automotiva; produção de máscaras de proteção em impressoras 3D; em parceria com o Banco Mercedes-Benz, doação de cestas básicas, itens de higiene e equipamentos médicos; empréstimo de vans Sprinter para transporte de passageiros.

---

**MOURA**

Doação de máscaras de proteção individual desenvolvidas e produzidas pela empresa.

---

**PSA**

Produção de máscaras hospitalares em Porto Real, RJ, em impressoras 3D.

---

**RANDON**

Em parceria com Marcopolo e Simecs, Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico, doação de recursos para aquisição de respiradores mecânicos e/ou equipamentos de proteção a profissionais da saúde; distribuição de frascos de álcool em gel para caminhoneiros.

---

**RENAULT**

Por meio do Instituto Renault, produção de máscaras hospitalares em impressoras 3D; participação em força-tarefa para conserto de respiradores; empréstimo de veículos à Defesa Civil; recuperação e manutenção de ambulâncias em parceria com a rede de concessionárias.

---

**TOYOTA**

Doação de picapes Hilux adaptadas para ambulância e álcool em gel; participação em força-tarefa para conserto de respiradores.

---

**VOLKSWAGEN**

Empréstimo de veículos para prefeituras; uso da rede de concessionárias em São Paulo e no Paraná para reparos em veículos de secretarias de saúde, em parceria com a Assobrav; doação de máscaras de seu estoque que seriam originalmente destinadas a uso nas linhas de produção.

---

**VWCO**

Distribuição de vales para caminhoneiros que são trocados por marmitas em dois postos de abastecimento das rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto, em parceria com Ecopistas.

---

**ZM**

Produção de máscaras em sua fábrica de Brusque, SC, em impressoras 3D, para doação a hospitais da região.



## Sasko Cuklev, Diretor de veículos autônomos da Volvo Trucks

Há mais de 20 anos ocupando posições importantes na área de TI da Volvo Trucks, Sasko Cuklev é o líder das áreas de soluções autônomas e está otimista com o futuro dessa tecnologia em operações específicas. O VERA, um caminhão sem cabine, totalmente autônomo, não é apenas um veículo. Ele faz parte de um serviço que a Volvo pretende comercializar. Sasko revela nessa entrevista que o primeiro cliente já está testando a solução.

1

### O senhor acredita que caminhões autônomos do futuro substituirão os motoristas? Em quais operações isso pode acontecer de forma mais contundente?

Todas as tendências indicam que a necessidade de transportes aumentará no futuro. Nossos hábitos e forma de viver colocarão demandas ainda maiores sobre a indústria dos transportes. Ao mesmo tempo, faltam caminhoneiros em vários países. Portanto, não acredito que soluções autônomas tirem empregos de motoristas. Teremos que gerar novas soluções para atender o crescimento da demanda. É aqui que acreditamos que as soluções autônomas podem desempenhar um papel importante. Vemos as soluções autônomas como complementares aos sistemas de transporte de hoje. Elas serão implantadas onde fizer sentido – por exemplo, em aplicações específicas com grandes volumes de cargas transportados repetitivamente de um ponto A para um ponto B.

2

### Um veículo autônomo como o VERA custará mais que um caminhão como conhecemos hoje? É possível fazer esse exercício e projetar um porcentual?

Não temos a intenção de comercializar o VERA, portanto é difícil dizer. O VERA faz parte de uma solução autônoma e nossa intenção é vender o transporte como um serviço.

3

### Quais as vantagens para os transportadores em custo operacional e eficiência?

Vemos um potencial imenso em aumento em flexibilidade e eficiência, bem como na otimização do processo/fluxo como um todo.

4

#### Em quanto tempo teremos essa solução no mercado?

Agora mesmo, enquanto conversamos, estamos implementando o VERA em um caso real no Porto de Gotemburgo, em conjunto com a empresa de Terminais DFDS e APM. Mas, por questões de confidencialidade do cliente, ainda não podemos divulgar a data exata quando iniciaremos as operações.

5

#### O Brasil poderá receber o VERA ou inicialmente será utilizado em outros mercados?

O VERA é uma solução global, que poderá estar disponível globalmente.

6

#### Qual a revolução que o VERA trará para o transporte de cargas que outras fabricantes não possuam em seus projetos de caminhões autônomos?

Não posso comparar com outras marcas pois não conheço seus projetos em detalhes. Mas o VERA é único por ser autônomo, elétrico, conectado e sem cabine. Nossa solução é parte de um sistema mais amplo, que visa atender aplicações específicas. Soluções autônomas têm o potencial para revolucionar a indústria dos transportes.





# Cuidado com o que se deseja

O novo Chevrolet Tracker encontrou um obstáculo intransponível de última hora: o SUV foi lançado, mas suas vendas não podem começar.

**N**ão compre um SUV hoje. Era o que pedia campanha publicitária GM semanas antes do lançamento da nova geração do Tracker, primeiro SUV compacto Chevrolet produzido no Brasil. Os filmes para TV tinham como pano de fundo grupos de apoio para arrependidos.

O problema é que o pedido da GM, de forma absolutamente involuntária, reverberou forte demais. Não só ninguém

comprou SUVs naqueles dias como também nos dias seguintes, mesmo depois que o carro foi lançado: as concessionárias estão fechadas por conta da quarentena imposta para enfrentar o covid-19.

De qualquer forma a expectativa do presidente Carlos Zarlenga pela chegada do novo Tracker não arrefeceu: para ele, carrega o título de lançamento GM mais importante de 2020. O SUV é montado

sobre a plataforma GEM, Global Emerging Markets, desenvolvida na China com apoio da engenharia brasileira com foco em mercados emergentes, a mesma dos Onix e Onix Plus. Mas o diretor de marketing de produto da GM, Rodrigo Fioco, garante não ser uma adaptação de SUV sobre um hatch: "É um SUV de verdade".

O pacote de segurança é parrudo: seis airbags, controle eletrônico de estabilidade, assistente de partida em rampas, reforço nas estruturas com ligas de aço mais nobres e resistentes, sistema de frenagem autônoma e alerta de ponto cego.

As tecnologias de conforto e comodidade estão representadas por wi-fi embarcado, sensores de estacionamento frontais, laterais e traseiros com câmera de ré, multimídia com tela de oito polegadas capaz de parear dois smartphones via bluetooth simultaneamente e carregador de celular sem fio.

São duas opções de motor turbo três

São cinco versões: Turbo MT 1.0 a R\$ 82 mil, LT 1.0 a R\$ 90 mil, Turbo AT 1.2, R\$ 90,5 mil, LTZ 1.2, R\$ 89 mil, e Premier 1.2, R\$ 112 mil. Há ainda uma versão PCD, mais espartana, por R\$ 56,9 mil.

O objetivo GM é nada menos do que tornar o Tracker o SUV mais vendido do Brasil, com um mix equilibrado das versões. Fioco aposta na própria base de clientes de Onix e Prisma, que, agora, buscarão subir um degrau.

Por ser produzido no Brasil o Tracker tem, obviamente, mais itens locais do que sua geração anterior, importada, ainda que a fábrica mexicana recebesse peças de fornecedores brasileiros.

A GM evitou fornecer um índice, mas Fioco garantiu ser superior a 70% nas peças que considera "essenciais para um carro", como faróis, lanternas, pastilhas, para-choque etc.

A fábrica de São Caetano do Sul foi renovada e ampliada, agregando conceitos de Indústria 4.0, para receber o novo Tracker. O SUV é montado na mesma linha do Joy, Joy Plus, Montana e Spin. Os investimentos, de acordo com a companhia, foram de R\$ 1,2 bilhão. A unidade ganhou novas células de injeção plástica com corte e flambagem, sistema automatizado de pintura de para-choques, AGCs, apertadeiras eletrônicas, automação de aplicação da cola, pintura 100% automatizada e solda de plasma a laser, dentre outros.

A princípio o Tracker produzido no ABCD atenderá demandas locais, mas está nos planos exportá-lo para mercados da América do Sul.

## AGORA É ESPERAR

Em todo projeto existe uma ampla fase de planejamento e, quando as coisas estão chegando perto dos finais, há o PONR, sigla para Point Of No Return, ou ponto em que não há mais volta, em tradução livre. O do Tracker não foi diferente.

Pois a GM havia acabado de cruzar o PONR quando a crise do covid-19 estourou para valer por aqui, obrigando a adoção de quarentena. "Até então o plano do lançamento vinha em uma execução mais do



Divulgação/GM

cilindros e câmbio: 1 litro, manual ou automático, e 1,2 litro, só automático. Pelos cálculos da GM o Tracker manual consome 14,8 km/l em trechos rodoviários e 13 km/l em perímetros urbanos, com gasolina, enquanto o automático obteve 13,7 km/l e 11,9 km/l respectivamente. O 1.2 automático registrou 13,5 km/l e 11,2 km/l: "É o mais econômico do segmento", garante Fioco.



que perfeita”, assegura Hermann Mahnke, diretor de Marketing da GM América do Sul. Ele se refere à ação, inédita para a fabricante, de abastecer as concessionárias com os novos modelos antes do lançamento efetivo, para que no dia seguinte à apresentação o consumidor pudesse ir à loja conhecer o carro, fazer um test-drive e, se desejasse, já fechar o negócio.

“A GM nunca tinha estocado modelos antes do lançamento”, confirma Carlos Alberto Sponchiado, presidente do conselho deliberativo da Abrac, a Associação Brasileira de Concessionárias Chevrolet. Segundo Mahnke já havia quatro mil unidades do novo Tracker nas cerca de 550 concessionárias Chevrolet só esperando o sinal verde.

Diante das circunstâncias o evento de lançamento não mais podia ser realizado: estavam convidadas 1 mil pessoas de toda América do Sul, somados jornalistas e concessionários. A festa acabou por efetivamente ocorrer mas sem público, transmitida ao vivo por streaming via YouTube.

E o que fazer diante do carro lançado e as portas das vendas fechadas? “Esperar.

O cenário é complicado, fica inviável neste momento até porque o próprio cliente tem medo de sair à rua”, atesta Sponchiado, da Abrac. O executivo da GM concorda: “Estamos utilizando todos os canais digitais para mostrar o novo Tracker, mas o contato mais íntimo e pessoal com o carro, que também é necessário, terá que esperar um segundo momento”.

Porém a campanha publicitária prosseguiu como programado inicialmente, com veiculação de peças para TV e outros. Mahnke explica: “A etapa anterior provocava o mercado e gerava curiosidade. Não podíamos quebrar esse ciclo, tínhamos que dar a resposta à indagação que nós mesmos criamos”.

Os dois acreditam que os percalços certamente inéditos no lançamento do novo Tracker não atrapalharão sua futura carreira. “O carro é vencedor, é o que o cliente quer, tem tecnologia e preço”, garante o presidente da Abrac. Para o executivo da GM “o produto é bom, tem excelentes atributos, como motorização e porta-malas. Seus pilares são muito fortes e essa onda vai passar”.

# AUTODATA

ASSINE AUTODATA E RECEBA DIARIAMENTE O CONTEÚDO MAIS RELEVANTE SOBRE A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO BRASIL E NO MUNDO



SÃO 20 NEWSLETTERS/MÊS COM REPORTAGENS ESPECIAIS, ENTREVISTAS E TUDO O QUE ACONTECE DE MAIS IMPORTANTE NO MUNDO DO AUTOMÓVEL

ALÉM DISSO SOMENTE OS ASSINANTES PODERÃO ACESSAR O BANCO DE DADOS COM TODAS AS EDIÇÕES DA REVISTA AUTODATA



E MAIS...

ESTAMOS OFERECENDO CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA PARTICIPAÇÃO EM TODOS OS NOSSOS EVENTOS COM DESCONTOS QUE PODEM CHEGAR A 50%

TODAS ESSAS VANTAGENS POR APENAS R\$ 9,90/MÊS

AUTODATA: TRANSFORMANDO INFORMAÇÃO EM CONHECIMENTO.

ASSINE AGORA MESMO:

[www.autodata.com.br/assinatura](http://www.autodata.com.br/assinatura)

(11) 5189-8900 • [www.autodata.com.br](http://www.autodata.com.br)





Divulgação/CNH Industrial

### IVECO: QUERICHELLI

Desde 1º. de abril a CNH Industrial tem Márcio Querichelli como novo líder das marcas de caminhões e ônibus Iveco para a região América do Sul. Ele se reportará a Gerrit Marx, presidente global para veículos comerciais & especiais, e coordenará as atividades junto a Vilmar Fistarol, presidente da CNH Industrial para a América do Sul. Com 35 anos de experiência, será responsável pelas áreas de Vendas e Marketing das marcas Iveco na região, coordenando Pós-vendas, Qualidade, Engenharia de Produto, Plataforma e Planejamento de Demanda. Marco Borba e Humberto Spinetti passam a se reportar a Querichelli, coordenando as suas atividades, respectivamente, com Thomas Hilse, líder mundial da Iveco Trucks e Stéphane Espinass da Iveco Bus.



Divulgação/PSA

### PSA: GOMES E OLIVIER

Desde 1º. de abril Grégoire Olivier (*foto*) é o novo Head do Grupo PSA na China, cargo que acumulará com a atual função de secretário-geral e de gestão da atividade de peças e serviços. Ele sucede a Carlos Gomes, que optou por deixar o Groupe PSA até o fim de junho de 2020 para "seguir sua carreira em um projeto pessoal em andamento", segundo a empresa. Outras mudanças: a região ASEAN ingressa na região Índia e Ásia-Pacífico, reportando-se a Emmanuel Delay; o Business Lab junta-se ao Free2Move, reportando-se a Brigitte Courtehoux; e a direção de auditoria e proteção de riscos e a área de compliance juntam-se à direção de recursos humanos e transformação, reportando-se a Xavier Chéreau.



Divulgação/Volvo

### VOLVO: PEDROSO

Márcio Pedroso é o novo presidente da Volvo Financial Services, divisão financeira do Grupo Volvo. É o primeiro brasileiro a comandar globalmente uma área de negócios da Volvo. 51 anos, até então presidente da Volvo Financial Services Americas, baseado nos Estados Unidos. Chegou à VFS Brasil em Curitiba, PR, em 2001, onde assumiu sua presidência em 2011 – antes teve passagens pelas unidades de México e Chile. Graduado em Ciência da Computação, mestrados em Administração Industrial pela Universidade Federal do Paraná e em Marketing pela Fundação Getúlio Vargas, especializações em negócios pela Wharton School e pela Fundação Instituto de Administração.



Divulgação/Scania

### SCANIA: MONTANHA E D'ANGELO

Marcelo Montanha (*foto*) é o novo diretor de serviços da Scania para o mercado Brasil. Sucede a Fábio Souza, que assumiu a diretoria-geral da Scania África do Sul. Na empresa desde 1999, em 2008 nomeado gerente de vendas de ônibus América Latina e em 2015 gerente de projetos para o desenvolvimento de produtos na região. Logo a seguir diretor de serviços Scania México. Ainda na Scania Fábio D'Angelo assumiu a gerência das vendas de ônibus para o mercado Brasil. Sucede a Alan Frizeiro, transferido para vendas de caminhões. Na Scania desde 2007, na área de motores industriais e marítimos: em 2013 gerente de vendas na América Latina e em 2016 passou a comandar o mercado brasileiro.



Divulgação/Abeifa

### ABEIFA: OLIVEIRA

A Abeifa elegeu João Oliveira, diretor-geral de operações e inovação da Volvo Cars, presidente para o período 2020- 2022. A eleição teve chapa única, formada, também pelo vice-presidente Divanildo Albuquerque, da Jaguar Land Rover, e Julia Boch Rios, da Porsche. Oliveira, nono presidente da história da entidade, sucede a José Luiz Gandini, presidente da Kia Motors do Brasil, que concluiu quatro mandatos em dois períodos distintos de quatro anos.

# AUTO DATA

## Empresarial

32

DELIVERY DLX: Menor caminhão da Volkswagen oferece alta eficiência nas operações de logística urbana

# DELIVERY EXPRESS DLX É ALIADO PARA POTENCIALIZAR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

Versátil e com alta eficiência operacional, o caminhão mais leve da Volkswagen é uma solução inteligente para quem precisa de agilidade

O Volkswagen Delivery Express (DLX) é um dos mais versáteis caminhões leves do mercado brasileiro. E, neste particular momento em que as pessoas precisam permanecer em quarentena por conta da pandemia do Coronavírus, a logística de distribuição urbana de mercadores precisa ser mais ágil e eficiente. O menor caminhão da Volkswagen foi especialmente projetado para chegar em lugares onde outros caminhões não podem circular.

O veículo alia os melhores atributos de um caminhão como robustez e versatilidade com vantagens tipicamente de um automóvel como conforto, dirigibilidade, preço de picape, paga o mesmo valor de pedágio cobrado dos carros de passeio e pode circular livremente em áreas nas grandes cidades onde caminhões precisam respeitar restrições para circular.

Legalmente o Delivery Express DLX se enquadra na categoria de picapes com rodado simples, pois tem peso bruto total de 3,5 toneladas, o que traz inúmeras vantagens,



Delivery Express DLX: conforto  
de automóvel, desempenho  
de caminhão.



uma vez que o modelo comprova sua força digna de um caminhão, maior mobilidade e baixo custo operacional.

Outra vantagem importante deste caminhão é que, para dirigi-lo, não é necessário CNH de categorias profissionais como C, D ou E. Basta a CNH categoria B, que é a mesma que habilita motoristas a dirigirem automóveis de passeio.

Estrategicamente, a Volkswagen Caminhões e Ônibus posicionou o preço deste veículo na mesma faixa de preço das picapes médias comercializadas no Brasil. De acordo com a montadora, o target para este caminhão são os microempreendedores, autônomos e empresários que precisam de uma logística ágil e eficiente nas grandes cidades. Por isso que o Delivery Express DLX foi projetado para oferecer tanto dirigibilidade como conforto de automóvel de passeio. O caminhão vem equipado com computador de bordo, piloto automático, bancos com altura ajustável e toda ergonomia foi pensada para oferecer ao

motorista a sensação de estar conduzindo um automóvel. Além de itens opcionais como rádio, vidros e travas elétricas entre outros.

O Delivery Express DLX traz, ainda, outra vantagem importante e que o deixa ainda mais parecido com uma picape: com motorização Diesel, não precisa de Arla 21 pois utiliza a tecnologia EGR.

Equipado com o consagrado motor 2.8 ISF Cummins, com potência de 150 cv, o caminhão entrega baixo consumo de combustível, torque sob medida para conferir máxima agilidade e retomadas rápidas, vantagens importantes para operações em entregas urbanas.

O câmbio manual de seis velocidades da permite trocas de marchas suaves e macias, oferecendo, na condução, um comportamento dinâmico muito parecido com o de um automóvel. Esses atributos tornam o Volkswagen Delivery Express DLX o caminhão mais apropriado para oferecer alto desempenho em operações de logística e distribuição urbana. ◀

“Toda a nação vai ficar livre da pandemia depois que 70% da população for infectada e conseguir os anticorpos.”

Jair Bolsonaro, presidente da república

“Não sigam orientações do presidente da República.”

João Dória Jr., governador de São Paulo

“Acho que em alguns setores faltou acreditar que os impactos seriam muito grandes. A ficha demorou a cair.”

Rodrigo Maia, presidente da Câmara dos Deputados

“Este Tweet não está mais disponível porque violou as regras do Twitter.”

Mensagem exibida na página de Jair Bolsonaro (@jairbolsonaro)

“Meu governo está ajudando os trabalhadores automotivos dos Estados Unidos a substituir a falha na regra de emissões de Obama. Impossível satisfazer seu ‘Green New Deal Standard’: muitas penalidades desnecessárias e caras para os compradores de carros!”

Donald Trump, via Twitter

55%

é a estimativa média de redução na demanda por gasolina no País após o início da crise do covid-19 segundo o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco

1

ppm, parte por milhão, foi a concentração máxima de poluentes registrada pela Cetesb na Ponte dos Remédios, na Marginal Tietê, em São Paulo, no fim de março. O padrão é 9 ppm.

### Redução média no trânsito de 21 a 31 de março de 2020

97%

Caracas

94%

Bogotá

90%

Buenos Aires

90%

Lima

84%

São Paulo

75%

Santiago

62%

Cidade do México



# Alguns tentam adivinhar o futuro. Outros antecipam como ele vai ser.

Na Mercedes-Benz, a inovação está em foco todos os dias.  
É com muito trabalho que enxergamos as tecnologias do amanhã e,  
com nossos clientes, movemos o futuro do transporte.

CRC: 0800 970 9090 | [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br)  mbdobrasil

Mercedes-Benz



# INSTINTO TECNOLÓGICO, NATUREZA DE ALTA PERFORMANCE.

A maneira como enxergamos o futuro é o que nos move. Vivemos a tecnologia em seu estado natural – e nos inspiramos nela – para desenvolver produtos de iluminação de veículos com a marca Automotive Lighting, que é referência em iluminação automotiva em todo o mundo.

Respeite a sinalização de trânsito.

**MAGNETI  
MARELLI**

**AL** AUTOMOTIVE  
LIGHTING