

AUTODATA



From the Top:
Achim Puchert,
da Mercedes-Benz

RESSACA PÓS-DESCONTOS

Preços voltam a subir e vendas voltam a cair

HORA DE VOTAR



From the Top:
Achim Puchert,
da Mercedes-Benz

ENERGIA DO HIDROGÊNIO

Gás para elétricos ganha relevância no Brasil

IMPACTOS DO NOVO PAC

Estímulo às vendas de caminhões e máquinas

INVESTIMENTO DA CAOA

R\$ 3 bilhões para a fábrica de Anápolis



No trânsito, escolha a vida!

Volkswagen Meteor.
O extrapesado que vem com

+ tranquilidade
de série.



Acesse nosso QR Code e confira
todas as condições e ofertas da
Nova Família VW Meteor.



Volkswagen Caminhões e Ônibus



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vwcaminhoes

Agora com

Plano de Manutenção VolksTotal Max.



Todas as revisões
inclusas por 2 anos.*



Melhor rede
de concessionárias
do país.



Assistência
24h/dia, onde seu
caminhão estiver.

Grátis por 2 anos.*

Visite uma concessionária e conheça a família de extrapesados
que **Entrega+Valor** para o agronegócio.



Caminhões
Ônibus

*Ou 240.000 km rodados (o que acontecer antes).

ENERGIA
A FORÇA DO HIDROGÊNIO

22

Brasil começa a explorar o potencial do hidrogênio verde, sem emissões, para alimentar veículos elétricos com células de combustível. Na USP foram iniciados testes com o gás extraído do etanol.

POTENCIAL
O NOVO PAC

38

Plano de investimentos bilionários anunciado pelo governo em obras de infraestrutura deverá favorecer novas vendas para fabricantes de caminhões e máquinas rodoviárias a partir de 2024.

OS MELHORES DO SETOR
PRÊMIO AUTODATA 2023

48

Este ano o corpo editorial de AutoData escolheu 65 cases com iniciativas de empresas, produtos e personalidades, divididos em 16 categorias, para que agora os leitores votem nos melhores.

MERCADO
A RESSACA PÓS-DESCONTOS

30

Após o esgotamento dos recursos do governo para patrocinar descontos em automóveis os preços voltam a subir e as vendas voltam a cair. Ano tende a terminar sem crescimento sobre 2022.

INVESTIMENTO
CAOA COLOCA R\$ 3 BILHÕES

Grupo antecipou novo ciclo e dobrou os aportes em sua fábrica de Anápolis, GO, para em cinco anos modernizar linhas de montagem, lançar produtos e elevar a capacidade de produção.



All Digital

LANÇAMENTO
FORD TERRITORY

68

Fabricante muda tudo no SUV importado da China para tentar fisgar o consumidor brasileiro com novo design, motor mais potente e preço na casa dos R\$ 200 mil para concorrer com Jeep Compass.

ANIVERSÁRIO 1
SCHAEFFLER FAZ 65 ANOS

74

Fabricante alemã de rolamentos, embreagens e componentes de motor iniciou no Brasil sua jornada para se transformar em uma das maiores empresas de autopeças do mundo.

ANIVERSÁRIO 2
TOYOTA EM INDAIATUBA

78

Há 25 anos a fabricante japonesa inaugurou sua segunda fábrica no Brasil para produzir seu campeão global de vendas, o sedã Corolla, que deu início ao crescimento da empresa no País.

PRÊMIO
CONTINENTAL RECONHECE FORNECEDORES

Três divisões da empresa no Brasil - Automotiva, Contitech e Pneus - premiaram o desempenho de dezessete empresas que fornecem peças e serviços para suas fábricas.

8

LENTE

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

12

FROM THE TOP

Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil, fala dos planos da empresa.

86

GENTE & NEGÓCIOS

Notícias da indústria automotiva e movimentações de executivos pela cobertura da Agência AutoData.

94

FIM DE PAPO

Frases e números mais relevantes e irrelevantes do mês, escolhidos a dedo pela nossa redação.

De lado e de ressaca, mas com lucro

Por Pedro Kutney, editor

Terminada a festa dos descontos para compra de automóveis sobra a ressaca da queda das vendas, que tinha sido apenas adiada pelo patrocínio emergencial de R\$ 800 milhões em créditos tributários do governo para bancar abatimentos de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil nos preços de modelos até R\$ 120 mil. Ao que indica o andar das carroças do mercado o programa só serviu para evitar cenário pior do que estava posto desde o início do ano, quando se projetava mais um ano andando de lado, com pouco ou nenhum crescimento sobre 2022, como acontece desde 2021.

Reportagem especial de Lúcia Camargo Nunes, que ilustra a capa desta **AutoData**, demonstra que os efeitos do programa foram muito limitados, geraram vendas adicionais de 45 mil a 50 mil carros em junho, julho e agosto, mas segundo analistas projetam este será o mesmo número de veículos que deixarão de ser vendidos no último trimestre do ano. Ou seja: os descontos provocaram apenas antecipações de compra e devem arrefecer aquele que costuma ser o período mais aquecido de vendas do ano. Noves fora 2023 deve terminar assim como terminaram 2021 e 2022: sem crescimento.

Nada ajuda a fazer o mercado brasileiro de veículos voltar a crescer sem auxílios emergenciais e artificiais. Passada euforia dos descontos patrocinados pelo governo, que receberam alguns abatimentos adicionais de fabricantes que precisavam desovar estoques, os preços voltaram a subir para níveis completamente deslocados do padrão brasileiro de renda. Segundo levantamento da Jato Dynamics o preço médio de compra em maio, antes dos descontos, era de R\$ 148 mil, caiu sensivelmente para o ainda alto patamar de R\$ 132 mil e, em agosto, já na ressaca do plano, voltou a subir a indecentes R\$ 144 mil.

Com estes valores médios para carros bem medianos – e sem crédito amplo e barato para suavizar o assalto – não há hipótese de se vender mais carros do que o já milagroso nível de 2 milhões/ano. Muito ao contrário a tendência é que este volume baixe ainda mais.

Na prática há muito tempo os fabricantes trocaram volumes por lucros. Por isto os descontos sumiram após o patrocínio do governo. Vende-se menos e lucra-se mais com preços cada vez mais altos. Neste caso pode-se ponderar, inclusive, que os créditos tributários do programa financiaram bons lucros aos seus beneficiários. Mas enfim, melhor ficar de ressaca depois de uma festa do que ter dor de cabeça sem festa alguma.



Diretor de Redação Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Leandro Alves, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** Aline Feltrin, Lúcia Camargo Nunes, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR e divulgação **Capa** Foto W. Phokin/Shutterstock **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 3202 2727: André Martins, Luiz Giadas **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISBN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Av. Guido Caloi, 1000, bloco 5, 4º andar, sala 434. 05802-140, Jardim São Luís, 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

BRASIL ELÉTRICO ESG

O POTENCIAL DA DESCARBONIZAÇÃO NA GERAÇÃO
DE NEGÓCIOS PARA A INDÚSTRIA BRASILEIRA

23 OUT
2024

EVENTO ON LINE

Informações/inscrições:
+55 (11) 93372 1801
seminarios@autodata.com.br
www.autodata.com.br

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

SEGUNDA-FEIRA (23/10)

13h50/14h00 ABERTURA

14h00/14h40

PALESTRA MASAO UKON, LÍDER DO SETOR AUTOMOTIVO DA BOSTON CONSULTING GROUP

TEMA: PESQUISA BOSTON/ANFAVEA/SINDIPEÇAS – AS MELHORES ESTRATÉGIAS EMPRESARIAIS PARA O BRASIL E PARA O SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO EM TEMPOS DE DESCARBONIZAÇÃO

14h40/15h20

PALESTRA JULIO MENEGHINI, DIRETOR CIENTÍFICO DO CENTRO DE PESQUISA PARA INOVAÇÃO EM GASES DE EFEITO ESTUFA, RCGI, DA ESCOLA POLITÉCNICA DA USP

TEMA: O BRASIL À FRENTES DA PRIMEIRA INICIATIVA MUNDIAL PARA PRODUÇÃO E UTILIZAÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NA MOBILIDADE SOBRE RODAS

15h20/15h40 Intervalo

15h40/16h20 (SALA 1)

MESA REDONDA COM EXECUTIVOS DA MOURA, BYD MANAUS, BORGWARNER E SUSPENSYS

TEMA: OS INVESTIMENTOS NO BRASIL PARA A PRODUÇÃO DE BATERIAS AUTOMOTIVAS

15h40/16h20 (SALA 2)

PALESTRA NELMARA ARBEX, SÓCIA ESPECIALISTA EM ESG DA KMPG

TEMA: A IMPORTÂNCIA CADA VEZ MAIS PRESENTE DO ESG PARA O SUCESSO EMPRESARIAL NO BRASIL E NO MUNDO

16h25/17h05 (SALA 1)

MESA REDONDA COM GONÇALO PEREIRA, PROFESSOR DA UNICAMP, ALEXANDRE BREDA, GERENTE DE TECNOLOGIA DE BAIXO CARBONO DA SHELL E ANDRÉ OLIVEIRA, DIRETOR DO SENAI/CIMATEC

TEMA: IMPULSIONANDO O PROGRESSO ATRAVÉS DO PROJETO BRAVE, DE PRODUÇÃO DE ETANOL A PARTIR DO AGAVE

16h25/17h05 (SALA 2)

PALESTRA MARTA BANDEIRA DE FREITAS, GERENTE DE SUSTENTABILIDADE DO BNDES

TEMA: AS OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS EM DESCARBONIZAÇÃO E MEIO AMBIENTE

17h10/17h50 (SALA 1)

PALESTRA PATRÍCIA ELLEN, CO-FUNDADORA DA AYA EARTH PARTNERS

TEMA: OS BENEFÍCIOS DA DESCARBONIZAÇÃO PARA A ECONOMIA BRASILEIRA

17h10/17h50 (SALA 2)

MESA REDONDA COM CASTÓN DIAZ PEREZ, PRESIDENTE DA ROBERT BOSCH AMÉRICA LATINA E CESAR ALARCON, PRESIDENTE DA PIRELLI

TEMA: AS CONSEQUÊNCIAS DA ELETRIFICAÇÃO NO AMBIENTE DE NEGÓCIOS DAS AUTOPEÇAS BRASILEIRAS

TERÇA-FEIRA (24/10)

13h50/14h00 ABERTURA

14h00/14h40

PALESTRA EVANDRO GUSSI, PRESIDENTE E CEO DA ÚNICA, UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇUCAR E BIOENERGIA.

TEMA: A INTERNACIONALIZAÇÃO DO ETANOL COMO ALTERNATIVA PARA A DESCARBONIZAÇÃO GLOBAL

14h40/15h20

PALESTRA ANTONIO FILOSA, PRESIDENTE DA STELLANTIS PARA A AMÉRICA DO SUL

TEMA: O CAMINHO DA STELLANTIS PARA A ELETROMOBILIDADE NO BRASIL

15h20/15h40 Intervalo

15h40/16h20 (SALA 1)

MESA REDONDA COM RICARDO BASTOS, PRESIDENTE DA ABVE, ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO VEÍCULO ELÉTRICO, OSWALDO RAMOS, COO DA GWM E MARCELO SCHINEIDER,

DIRETOR DE RELAÇÕES GOVERNAMENTAIS DA BYD
TEMA: A EVOLUÇÃO DO MERCADO DE ELÉTRICOS E A CHEGADA DAS FABRICANTES CHINESAS AO BRASIL

15h40/16h20 (SALA 2)

PALESTRA ADALBERTO MALUF, SECRETÁRIO NACIONAL DE MEIO AMBIENTE E QUALIDADE AMBIENTAL

TEMA: PESQUISA DO GOVERNO SOBRE A GOVERNANÇA NO MEIO AMBIENTE

16h25/17h05 (SALA 1)

MESA REDONDA COM WALTER BARBOSA, DIRETOR DE VENDAS DE ÔNIBUS DA MERCEDES-BENZ E MILENA ROMANO, PRESIDENTE DA ELETRA
TEMA: A INEVITÁVEL CHEGADA DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS NO TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS

16h25/17h05 (SALA 2)

PALESTRA ANA CABRAL, PRESIDENTE DA SIGMA LITHIUM

TEMA: AS PERSPECTIVAS E O QUE PODE SIGNIFICAR A EXTRAÇÃO DE LITIUM NO BRASIL

17h10/17h50 (SALA 1)

PALESTRA DE CAÍQUE FERREIRA, DIRETOR DE COMUNICAÇÃO DA RENAULT E PRESIDENTE DO INSTITUTO RENAULT
TEMA: A POLÍTICA DE ESG DA RENAULT E OS TRABALHOS DE DIVERSIDADE E INCLUSÃO SOCIAL

17h10/17h50 (SALA 2)

PALESTRA LUIS ADAIME, CEO DA MOSS EARTH

TEMA: A COMPENSAÇÃO AMBIENTAL COMO FERRAMENTA NA TRANSIÇÃO À DESCARBONIZAÇÃO



Reprodução Internet

PARA PENSAR E PARA AGIR

São mediocres as perspectivas do Brasil no médio prazo à luz do resultado da edição de 2021 do Progress in International Reading Literacy Study, uma avaliação que mede, nos estudantes, sua habilidade de leitura, "analisando se são capazes de localizar informações, interpretar, articular ideias e analisar de forma crítica o conteúdo do texto", conforme reportagem de página inteira de O Estado de S. Paulo de 8 de setembro, de Raísa Toledo. Aparentemente não haverá quem cuide do chão de fábrica. Pois, num grupo de 43 países que aplicaram os testes, os resultados referentes

ao Brasil ocuparam o trigésimo-nono lugar, depois da Macedônia do Norte, Azerbaijão, Uzbequistão, "estatisticamente empatado" com Irã, Kosovo e Omã e à frente de Jordânia, Egito e África do Sul. Em pontos obtivemos 419 em 1 mil, sendo que o país primeiro colocado, Cingapura, obteve 587. Isto significa que os estudantes de Cingapura "localizam e identificam pormenores, reconhecem o significado de linguagem figurativa, interpretam ilustrações, diagramas e mapas". E também significa que estudantes brasileiros, de forma geral, não vão além de dominar "habilidades básicas de leitura, como reproduzir informações explícitas no texto e fazer inferências simples sobre o conteúdo".

PARA PENSAR E PARA AGIR 2

Este resultado é pequeno demais para um país, o nosso, que há pelo menos vinte anos vende a ideia de que, ano a ano, vence a batalha da competitividade, que avança sempre na sua capacidade de produzir cada vez mais e melhor com foco na qualidade – e, é claro, nos últimos dois anos, de acordo com os melhores padrões vigentes do ESG. Com uma equipe deste naipe certamente se vislumbra futuro curto por aqui para setores industriais mais complexos pois gente que mal entende o que lê, e o que ouve, será absolutamente incapaz de manejar meios de produção cada vez mais complicados e exigentes de interpretação e análises rápidas. E seria uma certa covardia inserir, aí, a mandatória necessidade de língua estrangeira para estar up to date mesmo no chão de fábrica.



Por Vicente Alessi, filho
Sugestões, críticas, comentários, ofensas e assemelhados para esta coluna podem ser dirigidos para o e-mail vi@autodata.com.br

PARA PENSAR E PARA AGIR 3

Estou pensando, sim, no chão de fábrica do futuro à luz do resultado desta pesquisa que, aparentemente, não guarda familiaridade com a intuição dos pioneiros. Como sempre estamos muito atrasados na atitude de tomar providências em situações como esta. Mas alguém precisa tomar algumas: não se fala em reindustrialização com contingentes de pessoas mais próximos de algo menos do que analfabetas.

NO SEGUNDO PELOTÃO

Na esteira das dificuldades de compreensão, relatadas na página ao lado, que talvez fossem menos problemáticas se fossem as únicas, nos informa pesquisa desenvolvida pela consultoria Roland Berger e publicada pelo mesmo Estadão, em 9 de setembro, que o Brasil também está atrás na corrida por receber produção descentralizada e realocada para mais próximo de centros consumidores, movimento designado como nearshoring. Como resultado das pendengas comerciais dos Estados Unidos com a China, surgem como potenciais herdeiros deste rearranjo México, Índia, Vietnã e Indonésia, e o Brasil ocupa lugar no pelotão de trás. Os quatro países têm lá as suas vantagens: um divide largas fronteiras com os Estados Unidos, outro tem na enorme população a sua força de combate e Vietnã e Indonésia são vizinhos da China e aprovam, com entusiasmo, política batizada como China Plus One, de não concentração de investimento na China e, sim, de ampliar seus destinos na própria Ásia contemplando países da região.



NO SEGUNDO PELOTÃO 2

Mas o Brasil também tem, lá, as suas virtudes. O estudo destaca seu mercado consumidor, uma infraestrutura industrial instalada, capacidade de exportação e uma certa energia limpa e barata. Como falha de caráter existem o custo Brasil e um ambiente de negócios no mínimo complexo. Diante disto o estudo, baseado em números e perspectivas de projeção do BID, Banco Interamericano do Desenvolvimento, credita ao País a possibilidade de gerar novos US\$ 8 bilhões em exportações. É uma grana que sem dúvida ninguém rejeita, mas o fato é que o quinhão projetado para o México, por exemplo, nesta nova ordem econômica que está sendo forjada, é de US\$ 35,2 bilhões, magnífica disparidade. Estão contemplados com promessas de crescimento, também na América Latina, Argentina, com algo como US\$ 3,9 bilhões, Colômbia, com US\$ 2,5 bilhões, e Chile, com US\$ 1,8 bilhão.

HAVAL H6.
O AMANHÃ
CHEGOU.



GWM Hello, tomorrow.



No trânsito, escolha a vida.

Conheça a linha Haval H6.
GT PHEV, Premium PHEV e HEV.

gwmmotors.com.br



Baixe o App
My GWM.

Em busca de novo brilho para a estrela

O economista e administrador Achim Puchert, alemão de 44 anos, é o mais novo presidente que a Mercedes-Benz já teve no Brasil em seus 67 anos de história. Mas não falta experiência ao jovem executivo que iniciou carreira no Grupo Daimler há vinte anos. Antes de assumir seu atual posto, em janeiro de 2022, era vice-presidente sênior da Daimler Truck & Buses para mercados internacionais.

Com esta experiência e após muitas vindas ao País para visitar

familiares que já moravam aqui Puchert diz que ficou "entusiasmado e lisonjeado" quando foi indicado para assumir a operação no Brasil, que hoje é o maior mercado de caminhões e ônibus Mercedes-Benz no mundo.

Ele reconhece que a missão a ele confiada não é nada fácil: transformar a companhia no Brasil em uma corporação mais resiliente aos muitos altos e baixos do mercado e restaurar a rentabilidade na região. Puchert afirma que está acostumado às flutuações drásti-

cas de vendas e que "o importante é estar preparado para reagir".

E é o que ele está fazendo, iniciando, há um ano, um pesado plano de reestruturação que prevê o desligamento de 3.6 mil empregados e terceirização de várias atividades, com o objetivo de dar novo brilho e devolver rentabilidade à estrela que simboliza a mais antiga fabricante de veículos comerciais instalada no País. Segundo Puchert o plano está progredindo e deve colocar a corporação "no bom caminho até 2025".



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Como foi o seu último ano e meio aqui?

Uma montanha russa, começando no ano passado com a crise de fornecimento de chips de um lado e forte demanda dos clientes de outro, e nós tentando atender. Depois, este ano, vem o arrefecimento do mercado com a introdução dos modelos Euro 6, juros altos e demanda em queda... Combinado com tudo isso estamos em meio a uma grande transformação da empresa. Ao mesmo tempo ainda estou me familiarizando com o Brasil e com a América Latina, novo país, nova cultura,

novas pessoas, nova maneira de fazer negócios, aprendendo o português, com muito espaço para melhorar.

Qual foi sua reação com a indicação pela Daimler Truck para liderar as operações da Mercedes-Benz do Brasil?

Fiquei muito entusiasmado e lisonjeado. Primeiro porque Brasil e América Latina são mercados muito importantes para a Mercedes-Benz Truck & Buses, representam um grande pedaço de nosso negócio. Sabia que a companhia não

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



“A razão fundamental para ser rentável é que isto dá perspectivas aos nossos empregados aqui, traz desenvolvimento social e tecnológico para o Brasil e América Latina, e um fabricante sustentável e rentável garante aos nossos concessionários e clientes um futuro bem-sucedido com nossos produtos e serviços.”

estava no mesmo estágio que se encontrava no passado, mas segue com muito potencial. Algo que me motivou a aceitar o novo posto é que já havia estado diversas vezes no Brasil, porque alguns tios e tias vivem aqui, então já conhecia o País e seu povo.

Qual missão a Daimler Truck confiou ao senhor para a operação brasileira?

Como disse a operação brasileira é muito importante para a companhia, temos uma longa história de 67 anos no País e uma trajetória bem-sucedida. Na última década não estivemos no nível que nós gostaríamos, mas seguimos investindo. A matriz acredita no potencial do Brasil e da América Latina, assim muitos investimentos foram feitos. Agora a missão é construir um modelo de negócio mais resiliente em face dos muitos altos e baixos na demanda, para assegurar

rentabilidade suficiente mesmo em momentos de desaceleração. Assim um dos tópicos é reestruturar o negócio, o que já estamos fazendo, para moldar a empresa para o futuro no horizonte até 2030, olhando para as transformações e tendências globais da indústria, com novos competidores e novas tecnologias.

O senhor já teve tempo suficiente para se acostumar aos altos e baixos do País?

Não necessariamente só no Brasil. Na minha carreira eu trabalhei com mercados internacionais, fora do eixo clássico europeu e japonês, como Oriente Médio, África e Leste Europeu, com muitos altos e baixos. Diria que isto não me preocupa nem me deixa nervoso: o mais importante é que você esteja pronto para reagir, é necessário estar alerta para gerenciar os diversos ciclos e adaptar o negócio.

Já sob sua direção, há exatamente um ano, a Mercedes-Benz anunciou um impactante plano com a terceirização das áreas de logística, manutenção, produção de eixos e transmissões, ferramentaria e laboratórios, que implica na demissão de 3,6 mil empregados, incluindo 1,2 mil temporários que não tiveram seus contratos renovados. Como tudo isso está progredindo?

O quadro de empregados é um dos itens do plano, mas estamos reestruturando toda a companhia, incluindo o portfólio de produtos, as pessoas, o faturamento no País, as fábricas. Uma das questões é se temos o espaço certo e a situação financeira correta para investir em nosso futuro. Ao fazer isso estamos indicando as operações e serviços que podemos terceirizar, pois não são parte da nossa



**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨





CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

HIGH-TECH ⚡ INDUSTRIAL FASTENERS



PRODUCTS

Bolts
Nuts
Washers
C-Parts
Wires



Continental Parafusos S.A. / Headquarters in Brazil
Rua Caramuru, 526 Diadema - São Paulo - Brazil 09911-510
T. +55 (11) 4043-4144 | F. +55 (11) 4043-2780
continental@continentalparafusos.com.br

Continental Parafusos S.A. / Taiwan Branch
No. 36 Ln. 18 Lida Rd., Zuoying District Kaohsiung Taiwan 81356
T. +886-7-343-3500 | F. +886-7-343-3501
youhui@youhui.com.tw



atividade-fim, tiveram papel importante no passado mas não será possível levar tudo adiante sem comprometer investimentos que precisamos fazer. Nossa intenção é terceirizar tudo localmente, na mesma região, com fornecedores locais de componentes que terão desempenho melhor, sem comprometer as necessidades de nossos clientes. Concordo que 3,6 mil [trabalhadores a serem desligados] é um grande número: os [1,2 mil] temporários saíram por causa de flutuações de mercado e da produção, os demais sairão gradualmente, em estágios, até 2025. Tivemos uma forte alta na demanda em 2022, precisamos chamar algumas pessoas de volta e este ano houve novo arrefecimento. O ambiente é desafiador e tentamos trabalhar de maneira mais eficiente possível. Mas estamos progredindo [com o plano de reestruturação]. O volume que temos hoje não é rentável, mas estamos lentamente melhorando a situação. Estou bastante confiante que em 2025 estaremos em um bom caminho. Nas discussões com os sindicatos sobre o programa de demissões voluntárias é um diálogo duro mas construtivo, porque no fim todos querem o mesmo: o sucesso da empresa para que possamos investir em seu futuro.

Como a Mercedes-Benz lida com a forte queda, ao redor de 30%, do mercado de caminhões este ano?

O mercado caiu mais fortemente do que esperávamos. Tivemos um bom começo de ano no primeiro trimestre mas, depois, enfrentamos o recuo da demanda, que está abaixo do nível do ano passado. Em maio, junho e julho os volumes caíram e junto com o sindicato negocia-



“Vemos bons sinais como a queda dos juros, a reforma tributária, o PAC que beneficia obras de infraestrutura e deve demandar muitos caminhões. Há no horizonte fatores que nos dão confiança de uma situação melhor de demanda no Brasil em 2024.”

mos a adoção de layoffs [suspenção de contratos de trabalho] temporários, para reduzir o ritmo de produção diante da redução dos pedidos. A ferramenta foi eficiente para gerenciar este momento. Agora observamos um leve aumento de encomendas e em setembro aumentamos o ritmo da fábrica, mas ainda estamos monitorando o mercado para adotar medidas se necessário.

**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

Seus antecessores diziam que o principal problema da Mercedes-Benz do Brasil é que a empresa não rendia lucros. O senhor espera que o atual plano de reestruturação restaurará a rentabilidade?

Algumas pessoas dizem que há fortes expectativas dos acionistas em termos de dividendos. Alguns têm razão porque, depois da separação no Grupo Daimler da divisão de carros Mercedes-Benz e da Daimler Trucks, a operação ganhou mais transparência pelo lado do mercado de capitais. Os acionistas esperam por robusta rentabilidade da Daimler Truck globalmente mas também em regiões específicas, então há mais atenção e alertas sobre essas operações. Mas não creio que isto seja algo que devemos temer, é importante gerar receitas e lucros para investir em nosso futuro. A razão fundamental para ser rentável é que isto dá perspectivas aos nossos empregados aqui, traz desenvolvimento social e tecnológico para o Brasil e América Latina, e um fabricante sustentável e rentável garante aos nossos concessionários e clientes um futuro bem-sucedido com nossos produtos e serviços.

“Estamos progredindo [com o plano de reestruturação]. O volume que temos hoje não é rentável, mas estamos lentamente melhorando a situação. Estou bastante confiante que em 2025 estaremos em um bom caminho.”

Qual é sua percepção sobre o desempenho mercado brasileiro e latino-americano de caminhões e ônibus?

O aumento de volumes e faturamento na América Latina depende do Brasil, é o maior mercado para a Mercedes-Benz Truck & Buses no mundo e por isto monitoramos mais de perto. Vemos bons sinais como a queda dos juros, a reforma tributária, o PAC Inova versão do Programa de Aceleração do Crescimento anunciado pelo governo em agosto que beneficia obras de infraestrutura e deve demandar muitos caminhões. Há no horizonte fatores que nos dão confiança de uma situação melhor de demanda no Brasil em 2024. Na América Latina temos diferentes situações: na Argentina ainda não vemos muitas mudanças, os volumes estão estáveis, mas as eleições presidenciais neste ano, em outubro, podem afetar o câmbio e a economia. Temos bons resultados em outros mercados da região como Peru e Colômbia, e no Chile o forte é a eletrificação, por isto já estamos levando para lá o [Mercedes-Benz] eActros [da Alemanha], o [Fusor] eCanter do Japão e o chassis de ônibus elétrico eO500U que começamos a produzir aqui e que também seguirá para outros mercados latino-americanos. Temos diferentes quadros na região mas no geral estamos mais otimistas com 2024.

A Mercedes-Benz teve um arrojado ciclo de investimentos no Brasil de R\$ 2,4 bilhões de 2018 a 2022, para lançar novos produtos e modernizar suas operações. Isto foi feito. E agora como fica? Com um plano de reestruturação em andamento a companhia continuará investindo no País como estão fazendo seus concorrentes?

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

Investimos pesadamente nos últimos anos em novos produtos, na preparação para o Euro 6, nas nossas fábricas... Mas também estamos investindo na nossa transformação, como o plano de demissão voluntária e outras atividades que são importantes para pavimentar nosso caminho até 2025. Tivemos já alguns resultados positivos, estamos em um bom caminho. Iniciamos discussões para o período 2025-2030 sobre investimentos em produtos e serviços. É um processo em andamento: divulgaremos quando tivermos números mais concretos.

A Mercedes-Benz sempre investiu no desenvolvimento local de seus veículos na América Latina. Qual é o futuro desta área da empresa no Brasil?

Temos no Brasil uma grande área de P&D. Para ônibus toda a competência global da companhia no desenvolvimento de chassis para ônibus, inclusive elétricos, está localizada aqui em São Bernardo, onde desenvolvemos produtos para o Brasil, América Latina e exportamos para o mundo. Do lado dos caminhões temos alguns desenvolvimentos locais em andamento e também olhamos para potenciais colaborações globais com nossos colegas na Europa e Ásia, tanto para adaptações de produtos para a região como para localizar componentes.

As exportações são importantes para ocupar a capacidade das fábricas. O atual nível de vendas externas da Mercedes-Benz do Brasil é suficiente?

A participação das exportações aumentou de 2022 para 2023, mas porque a demanda local está mais fraca. Para reduzir a dependência que temos do

“Iniciamos discussões para o período 2025-2030 sobre investimentos em produtos e serviços. É um processo em andamento e divulgaremos quando tivermos números mais concretos.”

Brasil está em nosso plano aumentar os volumes de exportação, um grande pilar para estabilizar as variações de produção. Nossos caminhões já são vendidos em mercados para além da América Latina, como Oriente Médio e países africanos. Um fato notável é que exportamos daqui motores e caixas de câmbio para Estados Unidos, Europa e outros mercados no mundo. Temos bom nível de exportações de componentes e precisamos também aumentar as vendas externas de veículos.

A Mercedes-Benz começou este semestre a produzir seu primeiro veículo elétrico no Brasil, o chassis de ônibus eO500U. Como está o interesse dos clientes pelo produto? Existem planos de se produzir aqui outros veículos elétricos?

Do lado dos ônibus vemos grande interesse: já temos cerca de cem chassis elétricos rodando em São Paulo que foram encomendados antes. Mas é bastante animador ver que muitos outros mercados internacionais estão interessados, ficaria feliz em vender mais, porém o desafio é ter baterias suficientes para produzir. Estamos trabalhando com nossos fornecedores nessa questão. Sobre caminhões elétricos temos algumas consultas



**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

mas também muitas questões a respeito de custos e da infraestrutura necessária de recarga, que é mais fácil de resolver no caso de ônibus [que vão para as garagens à noite]. Estamos desenvolvendo novos veículos elétricos para o nosso portfólio global que poderíamos trazer para cá mas antes precisamos focar nas condições prévias [para desenvolver este mercado].

Com relação a outras alternativas de veículos comerciais pesados de baixa emissão de CO₂ quais tendências são mais promissoras? Biocombustíveis como biodiesel e HVO são consideradas boas opções globais ou ficarão restritos ao Brasil?



Nossa expectativa é que a eletrificação se consolidará primeiro no segmento de ônibus, e há tendência similar para caminhões leves e médios para entregas urbanas. Ao mesmo tempo os biocombustíveis e o próprio diesel continuarão a ter papel importante para aplicações rodoviárias e fora-de-estrada. A questão para o biodiesel é: ele terá preço competitivo e pode ser considerado verde? Para caminhões de longa distância ou offroad uma opção tecnológica interessante é a célula de combustível alimentada por hidrogênio, mas também estamos estudando motores a combustão com hidrogênio, que podem ter potencial nessas operações, mas, de novo, a questão aí é colocar a infraestrutura para funcionar.

A Mercedes-Benz apresentou na última Fenatran um protótipo de caminhão autônomo Atego para operações em fábricas. Este projeto evoluiu?

Este é um dos meus tópicos favoritos, porque mostra que no Brasil não estamos apenas seguindo rápido mas também desenvolvendo soluções que são novidades para o grupo. Em cooperação com a Lume Robotics já colocamos quatro caminhões autônomos nível 4 para rodar em aplicações de distribuição dentro da Ypê. Planejamos ampliar este negócio no Brasil e temos planos de adotar veículos autônomos dentro de nossas fábricas a partir de 2024. Temos caminhões autônomos rodando nos Estados Unidos mas também há interesse em adotar a tecnologia que desenvolvemos aqui para áreas cercadas. Esta é uma área em que estamos correndo à frente no grupo, em cooperação com startups que está se pagando.

**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

CONGRESSO

PERSPECT^{IVAS} 24

VEM AÍ O

CONGRESSO

PERSPE

Encontro pioneiro dos líderes do setor automotivo retorna ao normal: convidaremos presidentes de montadoras e de sistemistas, executivos das principais entidades ligados ao setor automotivo.

Fiquem atentos em nossos canais na Internet que
em breve anunciamos todos os pormenores
deste que será o mais importante fórum para
discutir o futuro da indústria automotiva do País.



CTIAS 24

EVENTO PRESENCIAL EM NOVEMBRO.

Informações/inscrições:

📞 (11) 93372 1801

seminarios@autodata.com.br

www.autodata.com.br

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •



Wanan Wanana/shutterstock

Hidrogênio verde entra na rota de descarbonização do Brasil

Projeto na USP testará a viabilidade da produção de H2 a partir do etanol para utilização em veículos elétricos com célula de combustível, que podem aposentar os carros a bateria

Por Leandro Alves | Colaborou Pedro Kutney

O hidrogênio, o H₂, é considerado a mais promissora das alternativas para a descarbonização de todas as atividades que utilizam qualquer tipo de energia fóssil ou contaminante. Na produção industrial, na geração de energia elétrica para o consumo em geral e, especialmente, na mobilidade por terra, água e ar. Todos estes setores poderão se

livrar de toda ou boa parte das emissões de CO₂ quando o hidrogênio chegar para valer. Há algumas vias para produzir H₂ limpo, ou verde, e o Brasil tem todas à disposição – uma delas é extrair o gás de seu principal biocombustível, o etanol, amplamente conhecido, explorado e distribuído no País há mais de quarenta anos.

O H₂ é um gás abundante e velho conhecido da civilização moderna, vem sendo estudado e consumido desde o século passado, mas até agora poucas iniciativas conseguiram justificar investimentos que promovessem uma transição global contundente de matriz energética para o uso do gás na produção de eletricidade sem emissões de CO₂.

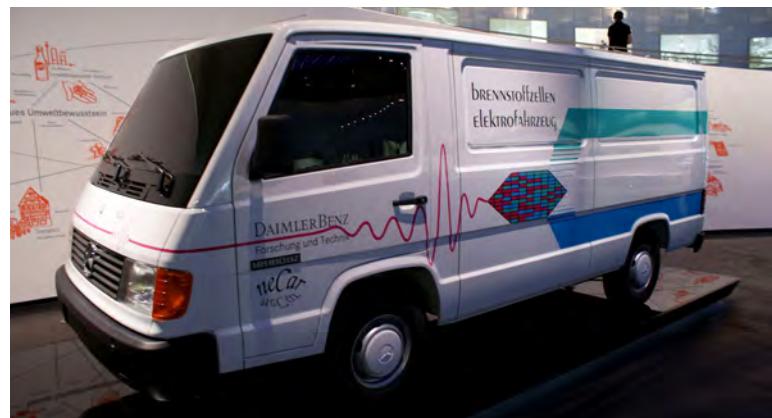
O problema é que, mesmo sendo o elemento mais abundante do universo – está presente em quase todos os elementos –, as rotas para obter o H₂ muitas vezes partem de matriz considerada suja ou poluente, como é o caso do carvão. As principais fontes atualmente são combustíveis fósseis, especialmente o gás natural, e para extrair hidrogênio deles são inevitáveis as emissões de CO₂ no processo.

Por outro lado a extração do H₂ da água é ineficiente, gasta-se mais energia elétrica para produzir o gás por meio da eletrólise do que ele entrega. E para que este processo seja livre de emissões de carbono a fonte de eletricidade utilizada deve obrigatoriamente ser limpa, eólica, solar ou hídrica, pois se a produção for alimentada por um gerador a diesel, por exemplo, haverá emissão de CO₂ fóssil.

ESFORÇOS FRUSTRADOS

Dentre outras dificuldades para isolar o H₂ e usá-lo como combustível, ou fonte de eletricidade, está a ausência de tecnologias economicamente viáveis para muitos desses processos e, principalmente, para utilização segura e em escala em diversas aplicações como fonte de energia motriz.

Por estes motivos já foram considerados “esforços frustrantes” algumas das pesquisas com hidrogênio por parte de



Os protótipos Necar, de New Electric Car, marcaram as tentativas da Mercedes-Benz com as células de combustível: em 1994 foi apresentada a van Necar 1, em 1999 as células foram instaladas em um Classe A, o Necar 4, e já nos anos 2000 a fabricante mostrou o Classe B Fuel Cell. Nunca foram vendidos.

empresas do setor automotivo. Em 1999, quando era DaimlerChrysler, o grupo sustentava elevadas esperanças no seu Fuel Cell Project Group, como constava no comunicado de seu balanço anual: “Nos laboratórios do Nabern Technology Park, em Stuttgart, cientistas e engenheiros estão projetando motores que funcionam com produtos químicos e interação

de hidrogênio com oxigênio, que produz eletricidade para alimentar veículos que emitem água pura e vapor. Numa era de aquecimento global, poluição atmosférica e escassez de combustíveis fósseis a longo prazo, as células de combustível da DaimlerChrysler são garantia da mobilidade sustentável no futuro, e a empresa está caminhando rapidamente para produção de carros pequenos e ônibus".

Era verdade, mas os altos custos da tecnologia e a escassez de fontes limpas de hidrogênio nunca tornaram viável a sombra comercial do projeto. Depois de muitos protótipos tecnicamente bem-sucedidos, em 2020, sem muito alarde, segundo a publicação Car Experts, a Mercedes-Benz, histórica marca de carros da Daimler, encerrou todos os seus programas de desenvolvimento de propulsão a célula de combustível, mesmo com o aquecimento global e a poluição atmosférica batendo recordes e criando eventos extremos.

LIMPEZA E VIABILIDADE

O Brasil tem a solução para tornar o hidrogênio uma solução viável e limpa. O País surge como um dos futuros líderes globais na produção do H₂ verde, sem emissões de CO₂, porque pode fazer eletrólise da água com utilização de sua imensa matriz energética renovável, baseada em hidrelétricas e usinas eólicas e solares. Mas há, também, outras rotas, como a extração do gás de biocombustíveis, também abundantes por aqui.

É possível retirar hidrogênio do etanol – e de qualquer outro combustível gasoso ou líquido – com uso de catalisadores, os chamados reformadores. Neste processo há emissão de CO₂ mas muito baixa e que, no caso de etanol, é integralmente reabsorvida pelas plantações de sua principal matéria-prima, a cana-de-açúcar.

Por enquanto a geração de H₂ enfrenta dois grandes desafios: reduzir seu custo de produção e encontrar uma rota que faça sentido para os produtos que o utilizarão.

A Nissan testou no Brasil um furgão elétrico alimentado por células de combustível a hidrogênio extraído do etanol: abastecimento em qualquer posto no País.



Divulgação/Nissan

Quanto ao primeiro desafio a expectativa é de que os custos do hidrogênio verde diminuirão 60% até 2030, segundo estudo da EPE, Empresa de Pesquisa Energética, vinculada ao Ministério das Minas e Energia. Estas projeções se sustentam na baixa remuneração para a utilização da energia limpa e renovável disponível no Brasil, responsável por 70% dos custos da obtenção do hidrogênio verde. A cotação internacional do gás livre de CO₂ flutua ao redor de US\$ 2 o quilo, e a expectativa é que caia para US\$ 0,60 nos próximos anos com o avanço das tecnologias.

Empresas de energia, fabricantes de automóveis e veículos comerciais e o mundo acadêmico se debruçam há anos para equalizar o segundo desafio, que é definir uma rota de utilização do H₂ nos produtos. Há, por exemplo, iniciativas como a da Mercedes-Benz nos anos 1990 e seus protótipos de carros elétricos com célula de combustível embarcada – uma espécie de usina eletroquímica que usa a reação do hidrogênio com oxigênio para gerar eletricidade e emite apenas vapor d'água no escapamento.

Uma das soluções ensaiadas na época foi embarcar também no carro o reformador que extrai H₂ de combustíveis, produzindo hidrogênio dentro do próprio veículo. Mas esta alternativa, apesar de tecnicamente viável, foi abandonada pela fabricante alemã porque o reformador



CITROËN



NO TRÂNSITO, ESCOLHA A VIDA!



NOVO CITROËN C3
NÃO SIGA CAMINHOS,
FAÇA O SEU.



Divulgação/Shell

O Toyota Mirai na USP: primeiro carro elétrico com células de combustível a ser vendido comercialmente vai iniciar testes com hidrogênio produzido a partir do etanol.

ocupava muito espaço e faltou confiabilidade em sua utilização.

Recentemente a Nissan retomou esta rota e testou, no Brasil, um furgão elétrico que tinha um reformador de etanol embarcado, que extraia hidrogênio para alimentar uma célula de combustível de óxido sólido, chamada de SOFC. Após comprovar a eficácia da tecnologia em dois ciclos de testes, em 2016 e 2017, rodando por ruas e estradas brasileiras com a van elétrica abastecida com etanol, o desenvolvimento do veículo não ganhou escala até agora, ainda que seja uma solução bastante interessante.

HIDROGÊNIO DO ETANOL NA USP

Após vinte anos de estudos acadêmicos e em incubadoras de empresas vinculadas à Escola Politécnica da USP, Universidade de São Paulo, foi lançada em agosto a primeira iniciativa no mundo para a produção de hidrogênio verde a partir do etanol. O governo do Estado, a universidade e a iniciativa privada estão juntos no projeto que desenvolve uma estação experimental de abastecimento de H₂ extraído do biocombustível por meio

de um reformador. A operação prática terá início no segundo semestre de 2024.

O reformador foi desenvolvido e é fabricado pela brasileira Hytron, empresa formada por ex-alunos da Politécnica que, desde o período de formação acadêmica, trabalham no desenvolvimento da tecnologia. Este é o equipamento que converte etanol em hidrogênio por meio de processo químico chamado reforma a vapor, que é quando o biocombustível, submetido a temperaturas e pressões específicas, reage com a água dentro de um reator.

"Estamos unindo a tecnologia brasileira pioneira da Hytron para demonstrar que o hidrogênio produzido do etanol possa ter um papel ainda mais relevante e de elevado impacto para a transição energética do País e do mundo", afirma Daniel Lopes, diretor comercial da Hytron.

A iniciativa privada está representada por diversas empresas no projeto, como a Marcopolo, que fornecerá um ônibus a hidrogênio para rodar no campus da USP, e a Toyota, que trouxe a última versão do seu Mirai Fuel Cell, já em produção comercial no Japão e vendidos também nos

Estados Unidos. O etanol para a produção de hidrogênio será fornecido pela Raizen, além da sua sócia Shell, que realizou investimento de R\$ 50 milhões no projeto.

"Com este projeto será possível produzir hidrogênio verde de baixo custo", observa Júlio Meneghini, diretor científico do RCGI, Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa, da Escola Politécnica, local onde será construída a estação de abastecimento de hidrogênio.

Segundo Cristiano Pinto da Costa, presidente da Shell Brasil, a intenção é endearçar novas alternativas de uso do biocombustível brasileiro nas principais rotas de descarbonização: "O objetivo deste projeto inovador é tentar demonstrar que o etanol pode ser vetor para hidrogênio renovável, aproveitando a logística já existente de distribuição de combustíveis. Sonhamos em ser líderes globais em hidrogênio verde proveniente do etanol. Podemos chegar a isso. A tecnologia poderá ajudar a descarbonizar setores que consomem energia de combustíveis fósseis".

O poder público, também parceiro e incentivador do projeto, esteve representado no evento pelo governador do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que comemorou a vanguarda do projeto e ainda questionou a viabilidade dos veículos sem emissão abastecidos só por eletricidade: "Será que o caminho para a indústria automotiva é elétrico puro? Talvez não. Verifiquem o peso das com-

poções elétricas no caso dos ônibus e a exigência de carregamento para os veículos comerciais. Talvez não faça sentido termos esses veículos 100% elétricos. Por outro lado temos o etanol, o biometano e o hidrogênio verde. São alternativas que já estão prontas para descarbonizar a mobilidade".

POSTOS DE HIDROGÊNIO

A intenção é, a partir deste projeto piloto, deixar o discurso de lado e acelerar a utilização da tecnologia em massa, o que seria possível com a instalação de reformadores em postos de combustíveis já existentes. Desta forma, em tese, qualquer ponto de abastecimento no País com uma bomba de etanol poderia se transformar em produtor de hidrogênio verde. Ricardo Mussa, presidente da Raízen, confirma que este processo poderá ganhar escala rápido, pois há todas as condições para utilizar o etanol já distribuído nacionalmente.

O etanol é um eficiente transportador de hidrogênio. Para efeito de comparação, hoje, o deslocamento do biocombustível de cana ou milho do local de produção até o destino é feito por caminhões-tanque com capacidade para levar 45 mil litros, que armazenam em si o equivalente a aproximadamente 6 toneladas de hidrogênio. Este mesmo veículo conduzindo uma carga de hidrogênio comprimido conseguiria transportar apenas 1,5 tonelada do gás, ou seja, quatro vezes menos.

Por isto a ideia do reformador instalado nos postos ganha sentido prático. Antes, porém, é preciso comprovar a viabilidade técnica do reformador de etanol para a equação da matriz energética justificar essa rota livre de emissões.

Tarcísio de Freitas afirmou que o Estado de São Paulo tem todas as condições para sair na vanguarda da utilização do hidrogênio verde: "Basta a indústria automotiva definir seus investimentos em veículos que possam rodar com hidrogênio como combustível. Esses propulsores já estão desenvolvidos e sendo utilizados em outros países".



Scharfmy/shutterstock

ENSAIOS

Ao longo do funcionamento da estação experimental na USP os pesquisadores validarão os cálculos sobre as emissões de CO₂ e custos do processo de produção de hidrogênio.

Segundo Meneghini, do RCGI, a estimativa no momento é que o custo do hidrogênio extraído do etanol seja comparável ao custo do chamado hidrogênio cinza, retirado do gás natural no contexto da matriz energética brasileira. Já as emissões são comparáveis ao processo que realiza a eletrólise da água alimentada com energia elétrica proveniente de fonte eólica.

Outro parceiro do projeto, o Instituto Senai de Inovação em Biosintéticos e Fibras, fará simulações computacionais para tornar o reformador de etanol mais eficiente, identificando oportunidades de aperfeiçoamento e aumentando a taxa de extração de hidrogênio renovável a partir do biocombustível.

O hidrogênio produzido na estação abastecerá dois veículos elétricos: um

O governador Tarcísio de Freitas recebe da Marcopolo miniatura do ônibus elétrico a hidrogênio que vai circular na USP: estação de abastecimento com etanol.



Divulgação/Shell

ônibus e um carro. A Marcopolo cedeu o veículo que circulará exclusivamente no transporte de passageiros dentro da Cidade Universitária. Para testar o desempenho do hidrogênio do etanol a Toyota cedeu pelo período de um ano o Mirai, primeiro veículo a célula de combustível do mundo comercializado em larga escala, cujas baterias são carregadas a partir da reação química do hidrogênio com oxigênio.

Rafael Chang, presidente da Toyota do Brasil, valorizou a vocação do Brasil com os biocombustíveis e o comprometimento da sua empresa com a descarbonização: "Fomos os primeiros a produzir no Brasil veículos híbridos flex. Entendemos o hidrogênio como uma fonte de energia limpa e renovável, que tem papel importante nos esforços para reduzir as emissões de CO₂. A parceria neste projeto é o primeiro passo da empresa para testar o uso dessa nova tecnologia no País. Temos interesse e disposição para trabalhar em conjunto com o governo do Estado para tornar viável o transporte sustentável com uso do hidrogênio renovável a partir do etanol". ■

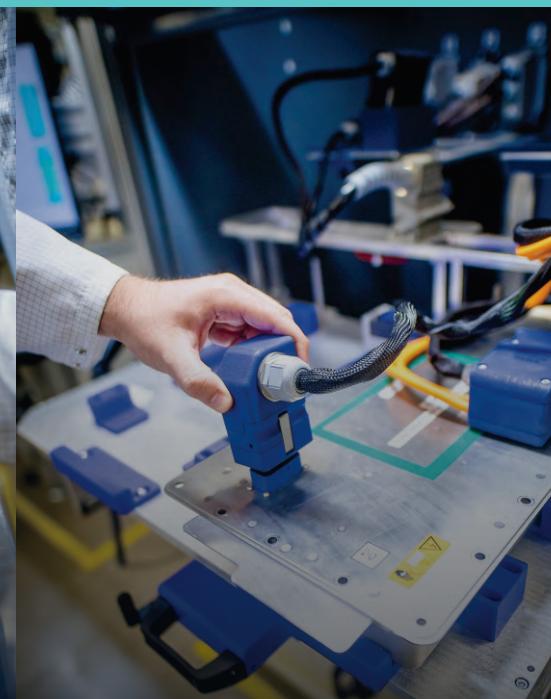
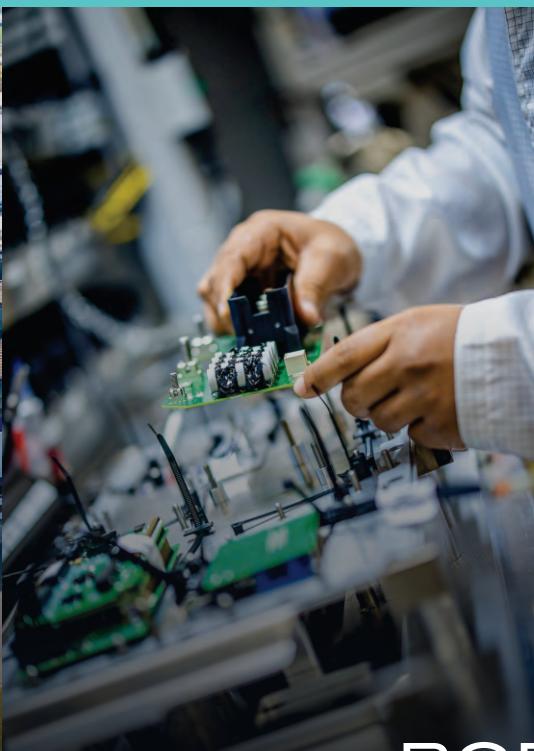
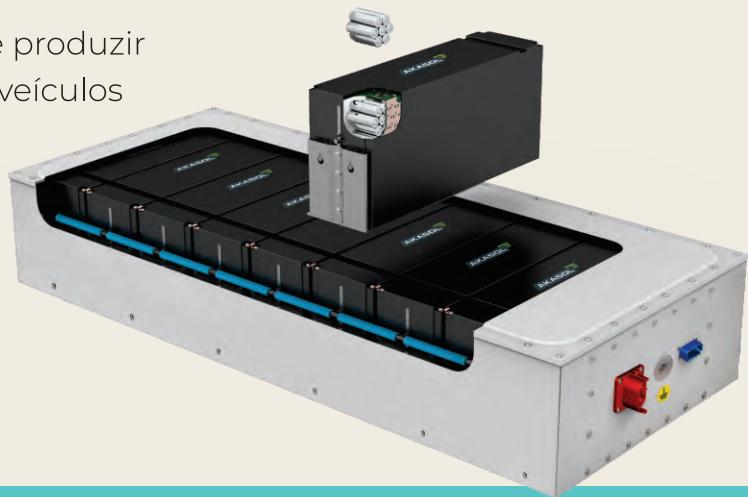
Somos finalistas do Prêmio Autodata 2023 na categoria Sistemista.

Estamos ajudando a colocar o Brasil na rota da eletrificação com a instalação de uma das nossas fábricas de sistemas de baterias em Piracicaba/SP.

Nesta fábrica já temos capacidade de produzir mais 4000 sistemas de baterias para veículos comerciais e pesados.

borgwarner.com

**Vote na
BorgWarner!**



BORGWARNER



Stockphoto

Na ressaca pós-descontos mais um ano andando de lado

Crescimento efêmero das vendas em junho, julho e agosto não altera expectativas negativas diante de preços altos e crédito ainda muito restrito

Por Lucia Camargo Nunes

Passados três meses desde quando entrou em vigor a Medida Provisória 1 175 – que patrocinou com créditos tributários R\$ 800 milhões em descontos de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil para veículos leves que custam até R\$ 120 mil, levando em conta preço, índice de nacionalização e eficiência energética – o mercado ainda digere os efeitos do programa sem expectativas positivas sobre a vida pós-descontos.

Muitos fabricantes turbinaram suas vendas com bônus adicionais aos descontos patrocinados, reduzindo preços de modelos mais caros e até criando versões especiais para o período, com planos pensados para um período em que consumidores foram atraídos às concessionárias de olho nas ofertas que tinham data para acabar.

Os resultados na soma de junho e julho foram animadores, enquanto os de agosto mostraram sensível arrefecimento, com

queda de 13,2% nos emplacamentos de automóveis – os modelos mais beneficiados pelos descontos – na comparação com o mês anterior, que foi o melhor do ano até agora. Passada a festa o momento é de ressaca, com nível de preços voltando aos níveis de maio, antes do programa.

De acordo com o presidente da Fenabrade, José Maurício Andreta Júnior, em agosto algumas marcas ainda tinham estoque de veículos com descontos patrocinados a oferecer, o que fez com que o resultado não fosse pior.

A conclusão de analistas é que os descontos não devem somar mais emplacamentos ao ano e apenas animaram consumidores a antecipar as compras que aconteceriam no último trimestre. O horizonte, portanto, agora, é de retração do mercado. No máximo as ofertas serviram para aliviar uma situação que poderia ser ainda pior.

MERCADO DE LADO

A convergência de opiniões aponta que 2023 será o quarto ano “andando de lado”, como diz Milad Kalume Neto, diretor da Jato Dynamics no Brasil. A tendência, ele estima, é que o mercado feche 2023 na casa dos 2 milhões a 2,1 milhões de carros e comerciais leves emplacados – ou seja, quase o mesmo resultado pífio que já se previa em janeiro: “Já havíamos apontado

esta tendência desde abril. Faltaram outros elementos para que as vendas permanecessem em patamar mais elevado”.

O crescimento das vendas de veículos leves no acumulado de janeiro a agosto, de 10,7% na comparação com o mesmo intervalo de 2022, com pouco mais de 1,3 milhão de emplacamentos, não anima o presidente da Fenabrade: Andreta Jr pondera que os emplacamentos no primeiro semestre do ano passado tiveram desempenho abaixo da média histórica, devido principalmente à escassez de peças e componentes e à alta dos preços dos combustíveis, mas houve recuperação no segundo semestre: “Não há sinais de que teremos uma forte recuperação na segunda metade do ano”.

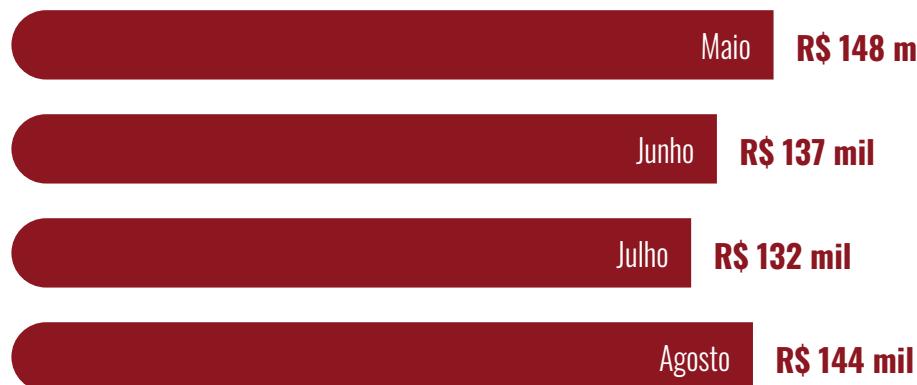


BELL KA PANG/shutterstock

Preço médio volta a subir

Tiquete médio de automóveis – 2023

Fonte: Jato Dynamics



Veículos leves vendidos nos três meses dos descontos

Comparação com os mesmos meses e último trimestre de 2022 – em mil unidades

Fonte: Fenabrade



Segundo Kalume Neto das quatro variáveis que afetam as vendas de veículos – preço, juros, oferta de crédito e confiança do consumidor – a taxa básica Selic caiu 0,5 ponto porcentual mas ainda não chegou na ponta do consumo nos financiamentos, e a confiança do consumidor melhorou, mas não o suficiente para aquecer vendas.

Para o consultor há apenas um fator positivo no horizonte: "O que é esperado é a votação do Marco das Garantias, que poderá trazer maior liberação de crédito pelas instituições financeiras por garantir maior celeridade na retomada dos bens".

PREÇOS AO ALTO

Levantamento da Jato aponta que os preços já voltaram a subir, o que em nada ajuda no desempenho do mercado. Antes dos descontos o preço médio de tabela considerando todos os automóveis vendidos no País, em maio, era R\$ 148 mil, caiu para R\$ 132 mil em julho, melhor mês do ano e ápice do programa de descontos, e em agosto subiu para quase R\$ 144 mil.

Roberto Barros, consultor da Standard & Poor's para o mercado automotivo, considera que em agosto houve um efeito rebote com aumento de R\$ 10 mil nos preços médios: "Na nossa expectativa o tíquete médio deve voltar para a casa dos R\$ 144 mil [valor que vinha estável desde o fim de 2022 até junho]". Ele diz que a redução de valores observada em julho foi decorrente do maior volume de vendas

de veículos de entrada, justamente os que receberam os maiores descontos.

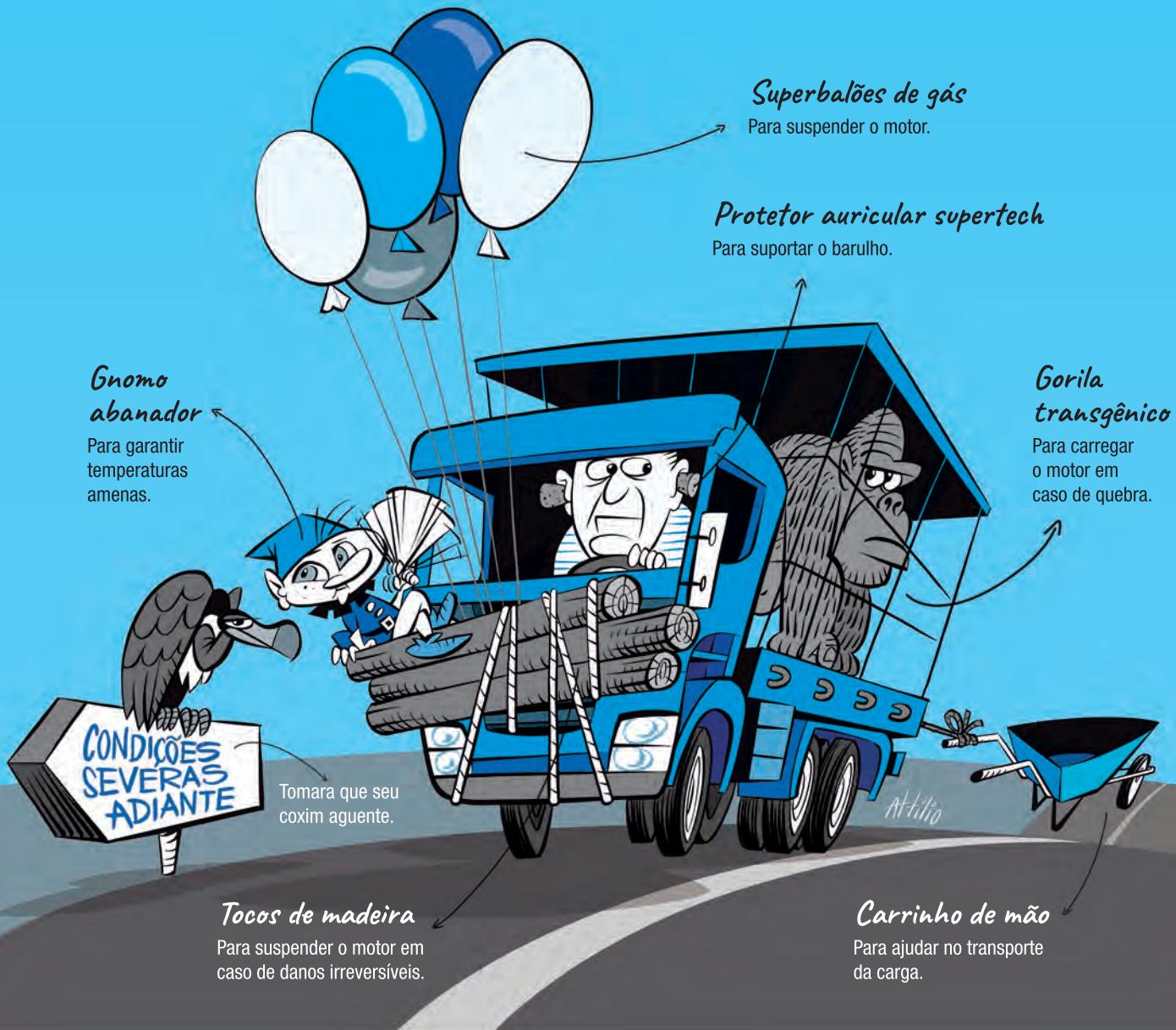
Se a demanda é tão sensível a preço um caminho para aumentar as vendas e ocupar as fábricas seria rever planos e reduzir as tabelas. Mas Barros enxerga que já ficou bem definido que o importante não é mais volume, e sim margem, o que leva montadoras a apostar em carros mais caros. Com esta política, e sem crédito, o cliente mais prejudicado é o de menor renda que só poderia comprar modelos de entrada, justamente os que oferecem margens baixas às empresas.

"Não vemos espaço para baixar preços, o que só poderia ocorrer com uma redução drástica do dólar, e isso não está no horizonte. O dólar tende a ficar em curso de subida leve. Então não podemos esperar por quedas", ressalta o consultor. "Até 2027 os preços dos veículos devem crescer condizentes com a inflação."

O presidente da Fenabrade, Andreta Jr, endossa que o fator preço foi fundamental para a recuperação do mercado nos últimos meses: "A MP foi muito importante para aquecer momentaneamente o mercado, mas o resultado de vendas de automóveis em agosto, agravado pela piora na oferta de crédito, já deixa clara a necessidade de uma política de fomento industrial de longo prazo".

Barros não alimenta expectativas nesse sentido: "Não temos expectativa de que haja outra medida do governo para desonerar produtos. Muito ao contrário temos

**Nossos coxins
aguentam qualquer parada.
Mas, se você preferir, pode escolher outro caminho.**



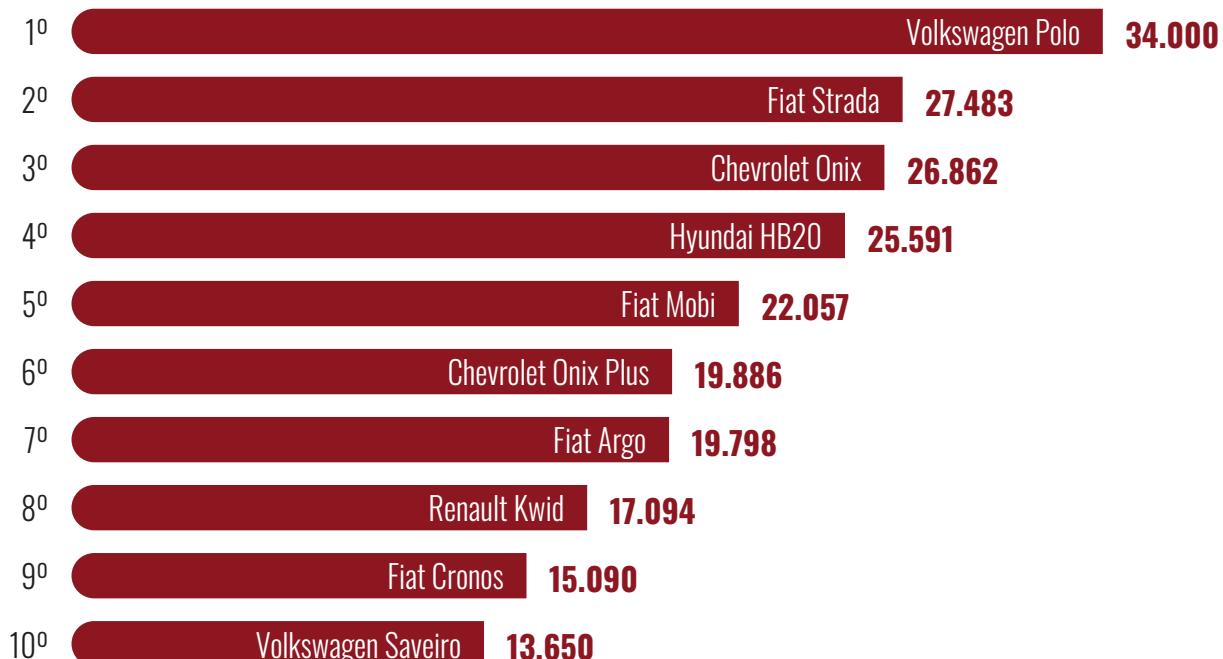
Como você já sabe, nossos coxins proporcionam maior conforto, aumentam a durabilidade do veículo e seus componentes e são produzidos com as melhores matérias-primas. Mas nunca é demais destacar nosso maior diferencial: uma equipe local de engenheiros especializados no desenvolvimento de soluções sob medida para as condições de nossa região. Nos laboratórios do nosso Centro de Desenvolvimento, em Gravataí, podemos prever e simular as condições de campo, antecipando necessidades e oferecendo soluções que aguentam qualquer caminho. E isso, você também sabe, faz toda a diferença. Vem com a gente!

Para saber mais, acesse:

Carros mais vendidos no trimestre dos descontos

Unidades emplacadas em junho/julho/agosto 2023

Fonte: Jato Dynamics



uma briga com fabricantes chineses que trazem veículos elétricos sem imposto de importação. As montadoras tradicionais do País pedem para que ocorra uma volta gradual da alíquota".

Justamente por causa da isenção de imposto a única exceção na política altista de preços até o momento tem sido observada nos lançamentos de carros elétricos importados da China. Barros cita a redução de margens com a chegada das chinesas GWM e BYD, o que levou algumas montadoras reajustarem para baixo preços de modelos concorrentes: "O barulho que eles estão fazendo é maior do que qualquer um esperava. São preços muito competitivos para veículos com boa qualidade construtiva".

ALTA EFÉMERA, CRÉDITO EMPACADO

Na visão da Standard & Poor's a medida governamental que gerou descontos aos carros foi de fato provisória e antecipou as vendas do fim do ano para agora, diz Barros: "O que vimos foi uma concentra-

ção do volume de vendas nesses meses [junho, julho e agosto]. Na verdade, em agosto, a S&P reduziu a previsão para 2023, para 2,1 milhões veículos, uma redução discreta de 10 mil carros para este ano e de 15 mil em 2024. A MP ajudou a reduzir estoques mas, na nossa visão estatística, isto ao longo do ano não faz diferença: foi apenas uma mudança da sazonalidade das vendas. Esperamos que esses 45 mil a 50 mil carros que venderam a mais em julho e agosto sejam retirados dos meses de outubro, novembro e dezembro".

O consultor considera que a taxa de inadimplência dos financiamentos de veículos, muito alta, é o principal gargalo do mercado: "Estamos perto de 6%. A boa notícia é que esta taxa tem se mantido estável, com viés de baixa. Mas a situação é de bastante cautela até meados do ano que vem, quando a expectativa é que a taxa básica de juros fique abaixo de 9%".

Até lá Barros indica que o cenário é de crédito muito restrito, os bancos não têm interesse de emprestar e quem tem

dinheiro não se interessa em financiar com juros ao consumidor de 30% ao ano. Como resultado direto dessa distorção, em 2022, apenas 32% dos veículos vendidos no Brasil foram financiados.

RESULTADO LIMITADO, MAS BOM

Apesar de efêmero o programa do governo atingiu o objetivo de aquecer o mercado por tempo limitado. Ao analisar os três meses nos quais incidiram os descontos (junho, julho e agosto) com relação ao mesmo período de 2022 as vendas de veículos leves cresceram 12%, uma diferença de pouco mais de 63,5 mil unidades. Foi um resultado 5,3% superior ao do último trimestre do ano passado, tradicionalmente os melhores meses de vendas.

Ou seja: mesmo com o crédito restrito a redução de preços levou mais interessados às concessionárias e, ao mesmo tempo, diminuiu os valores a serem financiados e assim habilitou muitos consumidores que antes teriam sua ficha negada.

Não por acaso carros na entrada do mercado foram os mais procurados, promovendo até algumas alterações no ranking de vendas: o Volkswagen Polo, sucessor do Gol, foi o líder absoluto, seguido pela Fiat Strada e pelo Chevrolet Onix. Dentre os dez mais vendidos, a Fiat foi a que mais emplacou: 84,4 mil unidades, ante 47,6 mil da Volkswagen, em segundo.

No total das montadoras que tiveram veículos contemplados com descontos,

a Fiat foi a líder de vendas. No trimestre, somou 98 mil 502 unidades vendidas. A Volks vem na sequência com 60 mil 50 e a Chevrolet com 51 mil 165.

PROPOSTA DE RECUPERAÇÃO

Após repercutir os resultados de agosto Andreta Jr disse que a Fenabrade avalia diversos projetos que possam oferecer escala ao setor de veículos novos. O objetivo central é ampliar a capacidade de consumo da população que perdeu poder de compra nos últimos anos: "A intenção é cooperar com o governo federal de forma a oferecer caminhos para que se possa reduzir o preço dos veículos e ampliar a base de crédito sem comprometer a arrecadação de impostos e estimulando a descarbonização do setor. Estamos finalizando este estudo e esperamos apresentá-lo ao governo em breve".

Andreta Jr avalia que as medidas do governo foram benéficas ao mercado, comprovando a eficácia da redução de preços para a retomada do consumo, principalmente a uma camada da população que tinha perdido poder de compra: "O coração do mercado estava quase parado e voltou a bater com a medida. Mas sabíamos que esta situação seria, como diz o nome da medida, provisória. Precisamos agora de uma política industrial efetiva, que garanta escala de vendas e permita recuperação e evolução permanentes e não temporárias".

Após o rescaldo de vendas de produtos ainda com descontos em agosto o presidente da Fenabrade afirma que a entidade deverá revisar suas projeções após os resultados de setembro, mês afetado por um feriado prolongado, o que encurta os dias de negócios nas concessionárias: "Deveremos agora analisar o comportamento do mercado, principalmente com relação ao crédito, para projetar o que pode ocorrer até o fim deste ano. Avaliaremos e definiremos no início de outubro se manteremos as projeções, que apontam para um empate com 2022, ou se poderemos ter uma recuperação moderada graças aos efeitos da MP". ■


iStockphoto

GELADEIRAS PORTÁTEIS AUTOMOTIVAS DA RESFRI AR ALIAM PRATICIDADE E ALTA TECNOLOGIA

Compacto e robusto, produto é ideal para caminhões, tratores, motorhome e, também, automóveis de passeio



íder nacional no mercado de climatizadores, a Resfri Ar desenvolveu um produto há muito tempo demandado por motoristas profissionais e, também, por quem gosta de pegar estrada a lazer: geladeiras automotivas portáteis. Prática e versátil, é um produto que oferece comodidade e, com tecnologia de ponta, eficiência em refrigeração.

Essa linha de produtos da marca vem ganhando cada vez mais a preferência dos consumidores. Com design moderno e funcionalidade para diversos ambientes, essas geladeiras foram especialmente desenvolvidas para suportar solavancos sem comprometer suas qualidades e funções de refrigerar e congelar.

Por ser portátil, a geladeira da Resfri Ar se adapta aos mais variados tipos de veículos, incluindo automóveis, tratores, caminhões e demais opções.

As geladeiras portáteis reúnem funcionalidades cada vez mais modernas. Uma delas é a função bluetooth, que garante ainda mais praticidade e tecnologia. Além disso, a geladeira portátil possui controlador digital, design arrojado, funções claras, precisas e acessíveis. O produto está disponível em dois modelos: Bivolt 12/24V ou Quadrivolt 12/24V | 110/220V.

A utilização das geladeiras portáteis como item de conforto e suporte no trabalho de diversos pro-



Divulgação

fissionais é recomendada para melhorar a produtividade. Em operações com caminhões e, também, tratores, ter a bordo uma geladeira especialmente desenvolvida para este tipo de trabalho garante maior satisfação ao volante. Trata-se de um equipamento que pode ser transportado com facilidade e ocupa pouco espaço dentro da cabine, oferecendo um local de acondicionamento de alimentos bem adequado à necessidade do usuário.

Resfri Ar: tradição em refrigeração

Fundada em 1997, a Resfri Ar tem sede em Vacaria (RS) e possui aproximadamente 1.500 pontos de venda no Brasil. Em função da alta qualidade de seus produtos, a empresa exporta para países da África, Ásia, América Latina, América do Norte e Europa.

Além de caminhões, os climatizadores de ar são fabricados para a linha agrícola e para veículos especiais. Figuram ainda entre os principais

produtos da marca as geladeiras automotivas e portáteis, que somam a função de refrigeração e congelamento, conservando alimentos e bebidas sempre frescos.

O sucesso dos produtos da Resfri Ar junto aos clientes e de sua rede de distribuição viabilizou o fornecimento dos itens para as maiores montadoras mundiais de caminhões – estão entre elas marcas como Volvo, Scania, Iveco, Mercedes, DAF e MAN.

Resfri Ar é finalista de prêmio AutoData

A Resfri Ar é finalista do prêmio Melhores do Setor Automotivo 2023 na categoria Exportador Fornecedor do Prêmio AutoData 2023. Este é considerado o mais tradicional e importante reconhecimento empresarial do setor automotivo brasileiro.

Participe da votação e ajude a marca a conquistar mais esta importante premiação. A votação acontece durante o mês de setembro no site <https://www.autodata.com.br/premio-autodata/>

Novo PAC traz expectativa positiva para a indústria



Para executivos e especialistas as obras de infraestrutura previstas no programa dependem da entrada da iniciativa privada nos projetos e de um ambiente mais favorável de crédito e juros

Por Aline Feltrin | Colaborou Pedro Kutney

O novo PAC, Programa de Aceleração ao Crescimento, lançado pelo governo federal há cerca de um mês, prevê investimentos de R\$ 1,7 trilhão para financiar 2 mil projetos em sete eixos: defesa, transportes, infraestrutura urbana, água para todos, inclusão digital e conectividade, segurança energética e infraestrutura social. Especificamente para

rodovias a previsão é que R\$ 185,8 bilhões sejam utilizados em 267 obras em estradas federais de todo o País. Com potencial para movimentar a economia, a partir de 2024, o programa pode estimular novos negócios para os fabricantes de caminhões, máquinas e implementos rodoviários, o que já está acelerando as expectativas da indústria.



Foto: Sérgio Barzaghi/Governo do Estado de SP

A Anfavea, associação que representa as empresas fabricantes de veículos no País, entende que o PAC chega em bom momento para dar estímulo adicional à economia, pois junto com o programa está no horizonte a queda da taxa de juros, crescimento do PIB, mais um recorde de safra de grãos e outros indicadores econômicos positivos. O cenário, portanto, ajuda a aquecer a demanda pela indústria de caminhões e máquinas.

Conforme observa o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, "o PAC é uma grande oportunidade para o nosso setor, mas também um risco". O temor, segundo o dirigente, é que a indústria nacional perca vendas para importações de máquinas: "Para além do melhor preço o programa deve ser estruturado para garantir produção e empregos no País, com a compra de produtos que atendem normas ambientais e de segurança".

Para Ana Helena Correa de Andrade, vice-presidente da Anfavea e diretora de relações governamentais da AGCO, o PAC abre oportunidade de discutir licitações para favorecer a indústria local: "O impacto do programa pode ser menor e mais curto sem o envolvimento de empresas instaladas no País. Precisam ser adquiridos produtos que contem com uma rede de assistência técnica".



Vitrage images/shutterstock

PLANOS

De forma geral as empresas que podem ser mais beneficiadas reconhecem o potencial do novo PAC para os negócios. A Mercedes-Benz, por exemplo, está se debruçada em planos para ganhar mais participação de mercado assim que as obras do programa começarem a refletir a necessidade de compra de novos caminhões.

Seu vice-presidente de vendas e marketing, Roberto Leoncini, afirma que a rede de concessionárias está sendo preparada para a demanda e já houve conversas com parceiros: "Agora precisamos identificar quem serão os players que devem assumir as grandes obras e comprar caminhões".

Leoncini diz que um programa da magnitude do PAC chega no favorável momento em que a empresa amplia a sua linha de caminhões off-road, com a complementação da família Arocs, que deverá ser a mais procurada pelas empreiteiras.

O executivo sublinha que a Mercedes-Benz detém 45% de participação no segmento de caminhões fora-de-estrada e este é mais um motivo para ter otimismo: "Precisamos entender qual será a velocidade dessas obras. A indústria precisará se organizar, pois os caminhões dedicados a projetos de infraestrutura são feitos sob demanda, não é um produto que você encontra na prateleira".

Mesmo assim Leoncini avalia que a Mercedes-Benz e outras montadoras terão fôlego suficiente para atender aos pedidos de produção de caminhões que serão destinados às obras do PAC. O executivo diz que hoje o cenário é diferente de dois anos atrás, quando havia gargalos significativos provocados por falta de semicondutores, o que fez o ritmo de produção despencar em diversos momentos, "mas hoje temos um período normal para entrega dos nossos produtos".

IMPLEMENTOS A REBOQUE

Assim como haverá impactos para a indústria de caminhões o PAC deverá puxar a reboque as vendas de implementos

rodoviários. É o que acredita José Carlos Spricigo, presidente da associação que representa o setor, a Anfir. Para ele, se o programa tem potencial para movimentar a economia, afetará positivamente o setor de implementos rodoviários, mas prevê que os primeiros impactos deverão ser sentidos somente em 2024.

A Anfir avalia que o PAC combinado a outros fatores, como a queda da taxa de juros, pode ajudar a alavancar as vendas de implementos no ano que vem. Spricigo também inclui a reforma tributária dentro dos fatores que geram expectativas positivas para a indústria: "Nosso segmento é movido pelo PIB e todos esses elementos são importantes para o crescimento da economia".

De acordo com o presidente da Anfir, após um ano de dificuldades, com alta nos custos de commodities que encarecem a produção e majoração de até 30% nos preços dos caminhões por causa da atualização dos motores Euro 6, o PAC aumenta as expectativas de recuperação em 2024: "Será um ano de retomada e, com o PAC, naturalmente os segmentos de reboques e semirreboques sentirão o impacto".

A expectativa da Anfir é que a indústria feche 2023 com vendas de 85 mil carretas, reboques e semirreboques. São 10 mil unidades a mais do que previsto no início do ano. Para 2024 e 2025 a projeção é de crescimento de 20% nas vendas,

sobretudo por causa da demanda que deverá surgir com o PAC.

Já no segmento de carrocerias sobre chassis, os implementos leves, não há impacto direto do programa: as vendas devem somar 60 mil unidades este ano e a previsão é que aumentem 10% nos próximos dois anos.

PPPs SERÃO ESSENCIAIS

Para que as indústrias de caminhões e de implementos rodoviários sejam beneficiadas pelo PAC será fundamental que as obras saiam do papel. Só assim serão efetivados os investimentos em caminhões e máquinas rodoviárias. Neste sentido, na visão do presidente da Anfir, tudo dependerá das PPPs, as parcerias público-privadas, por meio de concessões:

"Quando ocorrem as concessões o processo acelera, porque as tomadas de decisões são mais rápidas, as concessionárias precisam cumprir contratos. Isso faz toda a diferença".

Para Roberto Leoncini, da Mercedes-Benz, são justamente as PPPs que tornarão diferente esta nova fase do programa com relação ao PAC 2, criado em 2010. Muitas das obras daquela época não foram concluídas e, algumas delas, nem mesmo iniciadas: "Um sinal positivo é que boa parte do dinheiro virá do setor privado e isso já muda completamente o cenário".



Tudo indica que governo federal está em linha com este raciocínio. Assim anunciou que, do total de investimentos previstos no novo PAC, R\$ 612 bilhões virão do setor privado, R\$ 371 bilhões do Orçamento Geral da União, R\$ 362 bilhões de financiamento e R\$ 343 bilhões de estatais.

Em nota o Ministério da Infraestrutura informou que a primeira etapa de seleção de projetos para estados e municípios, no valor de R\$ 136 bilhões, está prevista para este setembro.

Na visão do coordenador de cursos acadêmicos da área automotiva da FGV, Antônio Jorge Martins, o grande desafio do governo será, justamente, levantar toda a verba prometida para tirar o PAC do papel: "É importante lembrar que será preciso mostrar bons resultados em quatro anos, mas sabemos que o orçamento federal é apertado. Por isto as parcerias com o setor privado serão essenciais".

Seja como for o professor acredita que o programa tem tudo para dar certo, pois a iniciativa movimenta diversos setores da economia e fomenta negócios: "Talvez seja uma excelente oportunidade para gerar mais demanda aos caminhões com motorização Euro 6 e ajudar a resolver o problema da baixa procura por modelos zero-quilômetro".

ESTÍMULO À LOCAÇÃO

Martins também avalia que, com o PAC, podem surgir aberturas de novos nichos de negócio e até mesmo o fortalecimento de tendências, como o aluguel de caminhões. Seria uma oportunidade de fazer algo parecido com o que ocorre no setor de ônibus. Como os modelos elétricos custam três vezes mais do que um modelo similar a diesel, e as operadoras de transporte não têm fôlego financeiro para adquirir uma frota de elétricos, entraram nas negociações empresas de energia, como a Enel, que investem nos veículos e são as provedoras de energia. As operadoras pagam um aluguel para utilizar os veículos e o consumo de energia.

O vice-presidente de vendas e marketing da Mercedes-Benz, Roberto Leoncini,



Divulgação/CASE

observa que o setor de construção e infraestrutura já tem por característica a busca de alugueis de máquinas e caminhões. Isso porque durante obras costuma-se utilizar diferentes equipamentos nas diversas fases da construção: "As empresas que fazem locação de veículos e máquinas amadureceram e elevaram o nível. São grandes players com bons ativos. As montadoras também estão de olho nesse mercado".

PAC NÃO FAZ MILAGRES

O PAC é positivo, chega em boa hora, mas causará impacto apenas numa pequena parte do mercado de caminhões, pontua o sócio gestor da MA8 Management Consulting Group, Orlando Merluzzi: "Os equipamentos utilizados para construção representam, no máximo, 17% das vendas das montadoras".

Ao fazer uma análise do PAC anterior, da década passada, o consultor aponta que, naquele período, o mercado de caminhões cresceu consideravelmente, mas não por causa do programa. Fatores como juros baixos e disponibilidade de crédito foram muito mais significativos para puxar a demanda. Nessa nova fase, ocorrerá o mesmo:

"A economia girará no Brasil, nos próximos anos, por causa da perspectiva de crescimento do PIB e da taxa de juros que deverá continuar diminuindo. É isto que vende caminhão no Brasil". ■

ATTIVI INTEGRAL, O ÔNIBUS ELÉTRICO DA MARCOPOLLO



Produzido desde 2022, modelo 100% elétrico da fabricante nacional é apenas uma das iniciativas da Marcopolo para investir na descarbonização do transporte

Um dos principais players globais em soluções para o transporte, a Marcopolo investe em novos produtos para o futuro da mobilidade, como os ônibus eletrificados. Entre as ações estratégicas para colaborar com a descarbonização do transporte de passageiros, estão a produção do ônibus 100% elétrico Attivi Integral e o fornecimento de carrocerias

para os diferentes modelos de chassis eletrificados.

A fabricante brasileira iniciou o projeto de sua linha de ônibus 100% elétricos em 2019 e, desde então, investe no desenvolvimento do Attivi Integral, com chassi e carroceria produzida internamente e uso de tecnologia nacional e importada, para atender às diferentes possibilidades do setor de transportes nos mercados brasileiro e internacional.

A produção do Attivi Integral teve início no segundo semestre de 2022 e a Marcopolo prevê fabricar 130 unidades até o final deste ano para fornecimento a algumas das principais cidades brasileiras. O modelo, que pode ter até 13 metros de comprimento total, possui chassi Low Entry, motor elétrico WEG de potência máxima de 350 kW e torque de 3.500 Nm, eixos dianteiro e traseiro ZF, suspensão a ar, sistema de freios Knorr e baterias CATL com capacidade de 350 kWh, com autonomia entre 250 e 280 km. Tem capacidade para até 91 passageiros (sendo 34 sentados em poltronas City com encosto de cabeça).

O veículo utiliza o conceito chassi e carroceria (não monobloco) e tem importantes inovações, como adoção de materiais mais leves para redução de peso, como os compósitos e aços de alta resistência. A marca se preocupou também com os detalhes como o layout para o posicionamento do pack de baterias e demais componentes da eletrificação.

Dentre os 130 Attivi Integral que a Marcopolo produzirá este ano, algumas unidades já estão sendo utilizadas em demonstrações em diferentes cidades brasileiras e reforça a alta capacidade produtiva da indústria, graças a expertise da engenharia nacional, contando com configurações diferenciadas e adaptáveis, capazes de atender às condições de operação e durabilidade exigidas pelas cidades brasileiras que buscam por soluções sustentáveis de mobilidade.

Carrocerias para chassis de ônibus elétricos de parceiros

A produção do Attivi Integral está alinhada com a estratégia da Marcopolo, que tem a eletromobilidade como uma das principais iniciativas para contribuir com a descarbonização do transporte coletivo mundial. Atualmente, são cerca de 500 ônibus elétricos e híbridos, feitos com chassis de parceiros, rodando pela Argentina, Austrália, Índia e Brasil.

Além de desenvolver e produzir o Attivi, a Marcopolo está preparada para criar e fornecer carrocerias para diferentes chassis eletrificados disponíveis no mercado internacional. A companhia segue na sua estratégia de firmar parcerias com as montadoras que investem em chassis com motorização elétrica.

Soluções globais

O desenvolvimento de soluções completas e avançadas para eletrificação de ônibus está alinhado com a estratégia ESG da Marcopolo e com seu propósito internacional de firmar diferentes parcerias. Com isso, ao longo de sua história, a companhia adquiriu expertise com veículos sustentáveis e participa, há anos, de diferentes projetos de ônibus movidos a combustíveis alternativos, desde híbridos elétrico/diesel até 100% elétricos e movidos a célula de combustível, passando por GNV e álcool.

Entre essas parcerias destacam-se as com fabricantes asiáticos para o fornecimento de veículos eletrificados e para desenvolvimento de ônibus rodoviário movido a célula de Hidrogênio. Outra parceria existente destina-se à produção de veículos movidos a células de hidrogênio que circulam na Austrália, país em que a companhia atua por meio da Volgren e conta também com modelos elétricos em circulação.



Caoa dobra aposta em Anápolis com mais R\$ 3 bilhões



Fábrica do grupo em Goiás vai receber novos recursos em cinco anos antes mesmo de terminar programa de R\$ 1,5 bilhão

Por Soraia Abreu Pedrozo | Colaborou Pedro Kutney

Dois anos antes mesmo de terminar o ciclo de investimento de R\$ 1,5 bilhão, anunciado no fim de 2020 e programado para ser aplicado no período 2021-2025, o Grupo Caoa decidiu dobrar a aposta em sua fábrica de Anápolis, GO. No fim de agosto a empresa anunciou a injeção de R\$ 3 bilhões para os próximos cinco anos, até 2028, que inclui a contratação de mais oitocentos funcionários diretos para a unidade, que hoje emprega 2 mil profissionais.

Segundo a Caoa os aportes de R\$ 1,5 bilhão foram concluídos antes do que estava inicialmente previsto. Tudo foi gasto na linha atual de veículos Caoa Chery, com a introdução de novos sistemas de segurança ativa e assistência à condução nos modelos fabricados e, principalmente, com o lançamento no ano passado de versões eletrificadas dos SUVs Tiggo.

Como os recursos do plano divulgado em 2020 acabaram antes do tempo previsto, não foi contemplada a geração de

2 mil empregos adicionais nem criadas duas novas linhas de produção que faziam parte do plano. Também não foram lançados modelos 100% novos como estava previsto, foram executadas somente atualizações, inclusões tecnológicas e eletrificação de carros que já eram produzidos em Anápolis – no anúncio de três anos atrás a previsão era a dez modelos novos e atualizações.

O novo aporte bilionário foi anunciado antes mesmo da definição, nas negociações da reforma tributária que ocorrem no Congresso, sobre a extensão de incentivos tributários, até 2032, para empresas automotivas com fábricas no Nordeste e Centro-Oeste. A última renovação do programa, estendido até 2025, ocorreu em 2020 e logo depois a Caoa anunciou o investimento de R\$ 1,5 bilhão, que segundo a empresa só foi possível por causa da aprovação dos benefícios.

Mesmo sem a certeza de continuação dos incentivos – o principal deles é o desconto de 32% no IPI para carros fabricados no Centro-Oeste – a Caoa informa que os novos recursos serão injetados na modernização da linha de montagem em Anápolis, no lançamento de produtos e no aumento da capacidade de produção local, em especial do Tiggo 5X Sport, lançado há cerca de três meses, que terá sua produção ampliada em 150%.

Na cerimônia para a divulgação do novo investimento, que contou com a presença de Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro da Indústria, o

presidente da Caoa, Carlos Alberto de Oliveira Andrade Filho, justificou o aporte adicional: "Somos uma empresa nacional e acreditamos no Brasil. Vamos continuar investindo em novos produtos e na renovação dos atuais, além da introdução de novas tecnologias de eletrificação".

Após visitar a unidade Alckmin destacou que o ciclo de investimento de R\$ 3 bilhões nos próximos cinco anos trará para o País a produção de novos veículos híbridos flex: "É tudo o que o Brasil precisa. Está na ponta da inovação e, ao mesmo tempo, gera emprego. Dos oitocentos postos de trabalho, cinquenta já começaram na fábrica".

INVESTIMENTO SÓ DA CAOA

Segundo a empresa, a associação, selada em 2017, em meio-a-méio com a Chery para operações no Brasil continua sem alterações, mas o investimento não é compartilhado com a sócia chinesa, será feito integralmente pelo Grupo Caoa que é o dono da fábrica, onde além dos modelos Chery também produz sob licença, desde 2007, veículos da coreana Hyundai: atualmente são montados em Anápolis dois produtos da marca, o SUV New Tucson e o minicaminhão HR.

Com efeito o novo investimento também contempla as áreas de marketing e pós-vendas, além da ampliação da capilaridade da rede de concessionárias. Hoje o grupo tem o total de 240 lojas com as bandeiras Caoa Hyundai, Caoa HMB, Caoa Chery, Caoa Subaru, Caoa Ford e

A Caoa Montadora em Anápolis: capacidade aumentada.





Linha de produção de carrocerias da Caoa em Anápolis: 120 a 140 veículos por dia.

Caoa Seminovos. São todos negócios que pertencem só ao Grupo Caoa.

Ao mesmo tempo não há qualquer sinal de novos investimentos por parte da Chery. Muito pelo contrário, no ano passado foi fechada a fábrica de Jacareí, SP, com a demissão de quase seiscentos profissionais. Inaugurada em 2014 com aporte inicial de US\$ 400 milhões, 100% do grupo chinês, a unidade produzia apenas dois modelos Caoa Chery de baixo volume, o sedã Arrizo 6 e o SUV compacto Tiggo 3x, e trabalhava com ociosidade superior aos 90%, nunca chegou a produzir nem um décimo de sua capacidade de 150 mil unidades/ano. A ideia, divulgada há um ano, é reestruturar a planta para retomar as atividades em 2025.

DEMANDA EM ALTA E CONTRATAÇÕES

O vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Anápolis, Adenilton Coelho de Souza, o Leitão, informa que alguns profissionais já estão se qualificando para trabalhar na fábrica goiana por meio do Caoa Capacita, curso ministrado no Senai da cidade, o que deve, em breve, colocar trezentos deles em atividade na linha de produção. Ele estima também que, até o fim do ano, seiscentos novos operários já estarão na montagem.

"Estamos em um momento atípico porque, mesmo com o fim do programa de

incentivo do governo, temos demanda crescente aqui, principalmente pelo Tiggo 5X Sport, um carro com custo menor que tem sido o carro chefe da linha de produção", observa Leitão.

Segundo o sindicalista estão sendo produzidos mensalmente em torno de 2 mil unidades do Tiggo 5X Sport, configuração de entrada do SUV vendido por R\$ 120 mil, que vem com menos equipamentos e é R\$ 20 mil mais barato do que a versão Pro. Portanto a produção já é o dobro do que a própria expectativa da Caoa, que quando lançou a versão, no início de junho, esperava vender cerca de 1 mil por mês, o que corresponderia a até 50% dos emplacamentos da linha Tiggo 5X.

"Quando os oitocentos novos funcionários estiverem com carteira assinada o volume se aproximará de 3 mil", projeta Leitão. "Isto representa muito para a economia da nossa cidade, pois além dos empregos temos a injeção de PLR e benefícios como vale-alimentação e seguro saúde." A cadênciaria atual de produção em Anápolis gira em torno de 120 a 140 veículos por dia, sendo a maior parte de modelos Caoa Chery e uma menor parcela de veículos Hyundai.

PRODUÇÃO E PESQUISA

Atualmente a Caoa monta em Anápolis seis modelos Chery, incluindo dois híbridos leves: Tiggo 5X Sport e Tiggo 5X Pro, Tiggo 5X Pro Hybrid Max Drive, Tiggo 7 Pro Max Drive, Tiggo 7 Pro Hybrid Max Drive e Tiggo 8 Max Drive. São importados da China o Tiggo 8 Pro Plug-In Hybrid, o elétrico iCar e Arrizo 6 Pro Hybrid. Pela bandeira Hyundai são produzidos New Tucson e Hyundai HR.

A fábrica de Anápolis conta com um moderno centro de pesquisa de combustíveis, lubrificantes e eficiência energética, que atua em parceria com universidades de Goiás. O local, que deve continuar recebendo investimentos, tem a maior fachada de vidro com filmes solares do mundo, segundo a Caoa. São 850 m² de filmes fotovoltaicos orgânicos que geram energia elétrica sustentável para a unidade.



**25 anos da fábrica
impulsionando inovação
inspirando o mercado
automotivo**



Há 25 anos, a fábrica da Toyota de Indaiatuba abraçou o mesmo desafio aceito pela Keko: movimentar o mundo com ousadia, entregando peças automotivas com excelência! Isso contribuiu para que se transformasse em uma fábrica-modelo, reconhecida no mundo todo.

Juntas, em uma parceria duradoura, as duas empresas estão transformando o setor automobilístico, com sustentabilidade, inovação e tecnologia.



Prêmio

AUTOPDATA



2023

Melhores
do setor
automotivo

Vez de conhecer os melhores do setor automotivo

Este ano foram escolhidos 65 cases finalistas em dezesseis categorias que apontam iniciativas de 32 empresas, dezesseis produtos e seis personalidades. Agora os leitores começam a votar para eleger os vencedores. A Empresa do Ano será eleita no Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2024.

Redação AutoData

24º PRÊMIO AUTODATA

- Eleição dos leitores: setembro a outubro 2023
- Votação: www.autodata.com.br
- Anúncio dos vencedores: 10 de novembro
- Votação Empresa do Ano: 21 e 22 de novembro, no Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2024
- Entrega de troféus: novembro em data e local a confirmar

Em uma espécie de balanço do que de melhor aconteceu nos últimos doze meses terminados em julho este ano o corpo editorial de jornalistas de **AutoData** colocou sob sua lupa cerca de trezentas iniciativas empresariais, lançamentos de produtos e personalidades do setor automotivo nacional que no período foram retratados nas páginas da revista ou na cobertura da Agência AutoData. Deste universo foram escolhidos 65 cases finalistas, alocados em dezesseis categorias, dez empresariais, quatro de produtos e uma destinada a reconhecer os personagens que mais contribuíram com a indústria.

Os cases escolhidos pelos jornalistas de **AutoData**, quatro em cada categoria e seis no caso das personalidades, estão todos reunidos nas próximas páginas, com breves relatos para embasar a eleição dos leitores, que começa agora e segue até o fim de outubro, com a escolha dos vencedores do Prêmio AutoData 2023.

O regulamento e o processo de definição dos finalistas desta que é a vigésima-quarta edição do Prêmio AutoData foram atualizados para trazer temas que ainda não haviam sido contemplados, como ESG – sigla em inglês para governança socioambiental –, mas, também, para tornar mais dinâmica e emocionante a disputa. Neste sentido o número de categorias foi reduzido de 24 para dezesseis, tornando a votação mais fácil e abrangente.

Uma das principais mudanças deste ano foi a adoção de uma só categoria para Personalidade do Ano: desta forma conseguimos ampliar o alcance da votação para além de lideranças ligadas a alguma empresa, mas qualquer pessoa que tenha contribuição relevante para o setor automotivo, como professores, consultores e integrantes de governos, dentre outros.

A ELEIÇÃO

Qualquer pessoa interessada poderá votar no site www.autodata.com.br: atendendo aos protocolos da Lei Geral de Proteção de Dados, basta preencher um rápido cadastro, para garantir apenas um voto por eleitor, que deverá escolher três cases em cada categoria. As empresas, produtos ou personalidades que somarem mais votos, de agora até 31 de outubro, serão declaradas vencedoras do prêmio. O anúncio de todos os eleitos será feito em 10 de novembro.

Uma novidade da premiação deste ano é a criação de uma décima-sétima categoria, de Empresa do Ano, selecionada dentre qualquer uma das 32 corporações que concorrem nas dez categorias empresariais do Prêmio AutoData 2023. A escolha será feita em uma eleição adicional, exclusiva para os participantes presenciais do Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2024, que será realizado em 21 e 22 de novembro.

Após o evento, em data e local a serem confirmados, será feita a entrega dos troféus e o anúncio da Empresa do Ano. Mas tudo isso começa agora com você, leitor: escolha os seus cases e comece a votar.

Renault



Após aporte de R\$ 1,1 bilhão de 2021 a 2022 a Renault aprovou novo ciclo de investimento no Brasil da ordem de R\$ 2 bilhões até 2025 e com isto prepara a renovação completa

de sua linha de produtos no Brasil. A fábrica de São José dos Pinhais, PR, que este ano completa 25 anos, receberá a plataforma global CMF-B, que segundo a empresa será usada

na fabricação de novos veículos no País, incluindo um novo SUV e versões eletrificadas de produtos. Ao mesmo tempo em que aumenta a importação de carros elétricos a Renault está desenvolvendo o seu sistema híbrido flex, que combina um motor elétrico com outro a combustão interna bicompostível etanol-gasolina, que poderá, inclusive, ser turbinado. Em paralelo a unidade no Paraná está sendo preparada para dar início, em breve, à produção de motores turboflex 1.0.

Stellantis



Líder disparada em vendas com mais de 30% de participação das suas cinco marcas de veículos no Brasil, a Stellantis escreve uma história de sucesso enquanto finaliza o último ano de ciclo de investimento de R\$ 16 bilhões no País.

Nos últimos doze meses a empresa emplacou uma série de novidades: lançou o Fiat Fastback, trouxe a marca Abarth a bordo do SUV Pulse, lançou o novo Citroën C3 e a primeira picape Ram produzida fora dos Estados Unidos, a Rampage. Por causa do desempenho no Brasil a Fiat é a mais vendida das catorze marcas do grupo no mundo. Nos mercados sul-americanos a Stellantis apurou lucro operacional de € 1,1 bilhão no primeiro semestre de 2023, com margem de 14,2% sobre faturamento de € 7,6 bilhões. As vendas na região cresceram 4%, para 420 mil veículos.

Toyota



A Toyota oficializou investimento de R\$ 1,7 bilhão para produzir um novo veículo híbrido flex em Sorocaba, SP. Segundo a montadora o carro será um modelo totalmente novo e chegará em duas versões, uma só com motor a combustão para ser seu novo modelo de entrada e outra híbrida flex que será o primeiro compacto eletrificado fabricado no Brasil, possivelmente um SUV pequeno. A perspectiva da Toyota é iniciar a produção até o fim de 2024 e a iniciativa poderá gerar cerca de setecentos empregos na unidade e na fábrica de motores de Porto Feliz, também no Interior paulista. O aporte contará com recursos do programa Pró-Veículo Verde, do governo do Estado de São Paulo, com estimativa de liberação, em quatro anos, de R\$ 1 bilhão em créditos de ICMS gerados principalmente a partir de exportações da própria Toyota.

Volkswagen



No ano em que completa 70 anos no Brasil, sua primeira operação fora da Alemanha, a Volkswagen somou 25 milhões de veículos produzidos dos quais 4,1 milhões foram exportados. O volume foi atingido em São Bernardo do Campo, SP, fábrica inaugurada em 1959, mas o marco inclui também os carros fabricados em Taubaté, SP, de 1976, e São José dos Pinhais, PR, de 1999, e os motores de São Carlos, SP, de 1996. A montadora leva adiante ciclo de investimento na América Latina de R\$ 7 bilhões no período 2022-2026, com o objetivo de lançar quinze novos modelos até 2025 – o Virtus renovado é um deles e também o Polo Track, seu novo carro de entrada lançado para substituir o Gol. O aporte inclui ações de digitalização e de descarbonização, especialmente no centro de pesquisa de etanol e biocombustíveis.

Fotos: Divulgação/Empresas

Iveco



Mais uma vez a Iveco apresentou crescimento bastante acima da média em 2022, emplacando 13,3 mil caminhões, incremento de 11% sobre o ano anterior, ao mesmo tempo em que iniciou ciclo de investimento no País de R\$ 1 bilhão até 2025, envolvendo lançamento de produtos, como o novo extrapesado S-Way, modernização da fábrica de Sete Lagoas, MG, desenvolvimento de fornecedores e abertura de concessionárias. A Iveco é a marca de veículos de carga que mais ganhou participação no Brasil, saindo de 5,6% em 2019 para perto de 10% este ano, o maior porcentual em uma década. O desempenho positivo foi conquistado em período no qual persistiram as dificuldades com o fornecimento de componentes, e segue em 2023 apesar da queda do mercado provocada pela transição para os motores Euro 6, mais caros.

Scania



Após lançar a linha de caminhões Super com ganho extra de consumo de até 8% – para além dos 20% já obtidos na geração anterior de motores – a Scania apresentou a linha Plus, com motor Euro 5 adaptado para Euro 6. A alternativa, com preço cerca de 15% mais baixo e o mesmo bom desempenho de consumo da geração anterior, ajuda a empresa a enfrentar tempos de mercado retraído em razão da troca de motorização para atender à nova fase do Proconve, iniciada este ano. A Scania também avançou nos veículos a gás natural ou biometano. Foram iniciados testes com ônibus e foi ampliada a família de caminhões a gás: além do motor de 410 cv a partir de 2024 também será oferecida opção de 460 cv e configuração X-Gás, com cilindros extras que garantem autonomia de até 900 quilômetros.

VWCO



A Volkswagen Caminhões e Ônibus dá sequência ao seu plano de internacionalização. Este ano foi iniciada operação em Córdoba, Argentina, em fábrica do grupo que produz transmissões para carros Volkswagen. No fim do primeiro semestre foi montado na unidade um caminhão Delivery a ser utilizado na validação do processo de manufatura. A partir do início de 2024 serão produzidos na Argentina cinco modelos das linhas Delivery e Constellation, além de chassis Volksbus. Outra iniciativa de expansão para o Exterior foi a instalação nas Filipinas, no fim de 2022, de uma linha para montar caminhões e ônibus com kits CKD exportados do Brasil, com o objetivo de atender parte da demanda da região. Argentina e Filipinas somam-se a outras operações que a VWCO já tem no México e na África do Sul.

Volvo



A Volvo fechou 2022 com resultado excelente na América Latina. As vendas de caminhões no Brasil saltaram 10%, para 24,1 mil unidades, tornando o Brasil o seu segundo maior mercado mundial, superado apenas pelo dos Estados Unidos. Saíram das linhas de Curitiba, PR, 31,1 mil caminhões, alta de 12% comparado com o ano anterior, o que permitiu bons resultados também em exportações. O modelo FH 540 foi o caminhão mais vendido no mercado brasileiro pelo quinto ano consecutivo e o VM 270 foi o líder dos semipesados. A empresa também bateu recorde com a produção de 1 mil 967 chassis de ônibus e crescimento de 94%. Deste total 658 veículos foram comercializados no mercado brasileiro, com crescimento de 78% ante o ano anterior.

Fotos: Divulgação/Empresas

AGCO

Caterpillar

CNH Industrial



Fotos: Divulgação/Empresas

A fabricante global de máquinas agrícolas AGCO anunciou investimento de R\$ 340 milhões em suas operações brasileiras até 2024. Será aplicado nas fábricas de Ibirubá, RS, e Mogi das Cruzes, SP. Na unidade paulista o aporte será utilizado para produzir tratores com potências maiores da marca Fendt, atualmente importado, e também para modelos grandes Massey Ferguson.

E no Rio Grande do Sul a produção será ampliada com novos produtos, incluindo versões menores da plantadeira Momentum, inicialmente comercializada com a marca Fendt, mas que também poderá integrar o portfólio da Massey Ferguson e da Valtra caso haja demanda do mercado, como já acontece com a plantadeira atual.

A Caterpillar atingiu a marca de 300 mil máquinas rodoviárias de construção produzidas no Brasil 63 anos após fabricar sua primeira motoniveladora no País. O marco foi considerado mais importante ainda pela empresa por ter sido atingido no ano em que finaliza o investimento de R\$ 600 milhões para modernizar a operação brasileira. O aporte envolveu a instalação de uma nova linha de produção na fábrica de Campo Largo, PR, única que produzirá minicarregadeiras, assim como melhorias produtivas na unidade de Piracicaba, SP, a primeira da empresa em solo brasileiro, inaugurada em 1960. Os produtos da Caterpillar feitos no País também são exportados para países da América do Norte, Europa e Oceania.

A Case IH e a New Holland, marcas de máquinas agrícolas da CNH Industrial, mostraram novidades com foco em agricultura de precisão por meio de novas tecnologias. Trata-se do Agxtend, série de softwares de automação e manutenção programada e inteligência artificial embarcada nos equipamentos. No setor de construção a especialização local trouxe a produção de motoniveladoras para o Brasil, que atende à demanda global para esta e outras máquinas pesadas. Na América Latina de 80% a 90% das vendas da CNH Industrial são de produtos feitos no Brasil. O grupo programou orçamento de compras de US\$ 1,7 bilhão para as operações brasileiras em 2023, com foco na nacionalização maior de componentes.

BorgWarner

Como parte de seu ciclo de investimento no período 2023-2025 a BorgWarner iniciou no segundo semestre deste ano a produção de sistemas de baterias para veículos comerciais elétricos na unidade de Piracicaba, SP, antiga Delphi, que teve um de seus prédios modernizado para iniciar a operação da Akasol, divisão da empresa especializada na fabricação de baterias que a companhia adquiriu em fevereiro de 2022.

O primeiro cliente no Brasil é o ônibus elétrico eO500U da Mercedes-Benz. Piracicaba será a quarta fábrica da Akasol no mundo. Os três itens que serão feitos no País são o BMS, módulo de gerenciamento da bateria, o DCU, componente que recebe a energia vinda do carregador, e o Junction Box, caixa que integra todos os sistemas elétricos do veículo. Nesta primeira fase a capacidade será de 4 mil sistemas de baterias por ano.

Marelli

A partir do contrato para fornecer o painel de instrumentos, consoles centrais e outras partes do interior da nova picape Chevrolet Montana, produzida pela General Motors em São Caetano do Sul, SP, a Marelli decidiu abrir nova unidade produtiva de sua divisão Interior Experience, ainda sem sede no Brasil, na fábrica de Hortolândia, SP, onde já produz componentes de motor e eletrônicos há cerca de trinta anos. Com investimento de R\$ 150 milhões a unidade já nasceu com um contrato robusto, com capacidade para atender até 180 mil veículos/ano, e outros três projetos engatilhados para começar ainda em 2023. Uma obra foi feita na fábrica, que teve seu prédio expandido para abrigar os 5,8 mil m² da nova divisão com linhas de injeção plástica, pintura e montagem. Oitenta profissionais foram contratados para atividades iniciais.

Randoncorp

Assim como sua controlada Fras-le, agora Frasle Mobility, o grupo Empresas Randon adotou novo nome: Randoncorp. identidade mais adequada à atuação e à expansão internacional da companhia de 74 anos, que tem unidades em quatro continentes e negócios em 120 países. A multinacional brasileira emprega 17 mil trabalhadores e em 2022 somou faturamento de R\$ 11,2 bilhões. No setor autopeças a companhia atua com a Frasle Mobility dedicada a peças de sistemas de frenagem, suspensão, transmissão e direção, e os componentes para veículos comerciais fabricados por Suspensys, Castertech e as jointventures Master, com a Cummins Meritor, e Jost Brasil, com a Jost Werke. Sua mais conhecida atividade é a fabricação de semirreboques, segmento no qual é uma das dez maiores do mundo, com a marca Randon.

ZF

A ZF completou 65 anos no Brasil, primeira operação fora da Alemanha que inaugurou a internacionalização da empresa. Ao longo dos últimos quinze anos a empresa investiu R\$ 1,2 bilhão no País, intensificando a produção local de diversos componentes e sistemas. Desde 2013 a ZF é a única do setor automotivo a produzir localmente módulos eletrônicos de segurança e nos últimos quatro anos as nacionalizações vêm se intensificando. Novas linhas da unidade de Limeira, SP, entraram em operação para produzir airbags laterais e cortina. Outra linha na mesma unidade começa a fazer, a partir de outubro, módulos do ESC, controle de estabilidade, que em 2024 passa a ser obrigatório em todos os carros vendidos no País. Com isto a ZF será a única a produzir localmente toda a parte eletrônica do sistema.

Fotos: Divulgação/Empresas

Bridgestone



A empresa fabricante de pneus adicionou, no início do segundo semestre de 2022, R\$ 270 milhões ao investimento que aplicou na fábrica de Camaçari, BA, que passou assim a R\$ 970 milhões no total. Segundo a Bridgestone o valor foi ampliado pela crescente demanda por pneus de alto desempenho. A segunda fase de expansão gerará 126 empregos adicionais na unidade baiana, que adotará novas tecnologias de produção aplicando conceitos da Indústria 4.0, incluindo tecnologias controladas por inteligência artificial e a aplicação de mais conhecimento e dados em ambiente digital. Inaugurada em 2006 a Bridgestone Camaçari emprega mais de 1,3 mil pessoas e produz pneus para veículos de passeio, caminhonetes e picapes para o mercado OEM, reposição e exportação.

Grupo ABG



O Grupo ABG continua a ampliar suas operações e adquiriu a FBA, Fundição Brasileira de Alumínio, localizada em Tatuí, SP, criando a Neo Parts, nova divisão dedicada à produção de peças e componentes. A unidade nasce com portfólio de mais de uma centena de itens, como cabeçotes, cárter de óleo, tampa da válvula, tampa do cabeçote, suportes e flanges, caixas de direção. Ao mesmo tempo outra divisão do grupo, a Neo Rodas, anunciou a instalação de sua primeira fábrica fora do Brasil, na Região Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, para produzir rodas de alumínio em parceria com uma empresa local. A expectativa é que o atendimento às montadoras locais seja iniciado em até dois anos, prazo para que a fábrica fique pronta, quando deve gerar trezentos empregos.

Moura



A Moura está avançando no mercado nacional de baterias especiais EFB e AGM para veículos equipados com sistema start-stop. A empresa produz em Belo Jardim, PE, os dois tipos de acumuladores e desenvolveu tecnologia própria para as EFB, que têm desempenho similar e é mais barata do que as AGM. A Moura já detém 75% de participação no fornecimento de baterias para carros com start-stop no Brasil, porcentual acima dos 56% que a empresa domina do mercado total de baterias fornecidas diretamente às montadoras. A fabricante também vem se preparando para o aumento da demanda por eletrificação no País. Desde 2017 se envolveu no projeto do VW e-Delivery para produção e montagem de sistemas de baterias de lítio para o caminhão elétrico. Agora as negociações evoluem para o fornecimento a outros fabricantes nacionais de veículos.

WEG



A WEG investirá R\$ 100 milhões até 2024 para a expansão da sua capacidade de produção de packs de baterias de lítio no Brasil. A unidade de Jaraguá do Sul, SC, terá seu prédio atual expandido e na mesma área a empresa construirá uma fábrica para atender à demanda crescente do mercado de mobilidade elétrica e por sistemas de armazenamento de energia. A WEG já fornece o sistema de baterias e motores para os ônibus da Eletra. Outros veículos pesados já usam motor elétrico WEG, como o ônibus Attivi da Marcopolo e o VW e-Delivery. A empresa também começou a fornecer recarregadores para estes veículos, com estações que recarregam completamente as baterias de um ônibus elétrico em até três horas.

Fotos: Divulgação/Empresas

Cummins

A empresa com fábrica em Guarulhos, SP, investiu R\$ 170 milhões para desenvolver no País novos motores Euro 6, equipados com um também novo sistema de pós-tratamento de gases para atender à nova fase da legislação brasileira de emissões para veículos pesados, o Proconve P8, que entrou em vigor este ano. O desenvolvimento levou cerca de três anos e meio em testes junto com os fabricantes de veículos seus clientes: Volkswagen Caminhões e Ônibus, Agrale, Marcopolo e mais um que não foi revelado. As famílias de motores diesel, de 3,8 a 15 litros, receberam um novo catalisador modular de pós-tratamento, com injeção de solução de ureia Arla 32, que além de ser mais compacto foi pensado para reduzir os custos de manutenção: quando é detectado um problema só uma parte precisa ser trocada, não o dispositivo inteiro.

Eletra

Com a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, a Eletra inaugurou no início de junho seu novo prédio industrial em São Bernardo do Campo, SP. A unidade recebeu boa parte dos R\$ 150 milhões do plano de investimento da empresa, que tem a meta de tornar-se a maior fabricante brasileira de veículos elétricos de transporte. Na fábrica a Eletra recebe chassis da Mercedes-Benz e Scania e instala neles motor elétrico, inversor e baterias fornecidos pela WEG. De lá o chassi sai para ser encarroçado pela Caio Induscar, em Botucatu, SP. A unidade tem capacidade para fazer 1,8 mil ônibus elétricos urbanos por ano, de seis modelos de 10 m a 21 m articulados. Com novas encomendas da cidade de São Paulo a Eletra espera utilizar toda sua capacidade em 2023, que pode ser aumentada em 50% com a adição de mais um turno.

Marcopolo

De olho no aumento de demanda por ônibus urbanos elétricos no País a Marcopolo começou neste segundo semestre a vender o Attivi, seu primeiro veículo completo com chassi e carroceria projetados e produzidos na fábrica de Ana Rech, em Caxias do Sul, RS. Após cinco anos de desenvolvimento a empresa programou a produção de 130 unidades até o fim deste ano. Com a eletrificação a Marcopolo decidiu adotar os dois modelos de negócio: desenvolver o seu primeiro veículo completo e, ao mesmo tempo, continuar a montar carrocerias sobre chassis elétricos de parceiros. O Attivi tem índices de nacionalização de 58% para o chassi e de 96% para a carroceria, com sistemas de baterias fornecidos pela Moura, de Belo Jardim, PE, e o motor elétrico central de 530 cv da também brasileira WEG, de Jaraguá do Sul, SC.

MWM

Agora uma divisão da Tupy, a MWM, fabricante de motores e geradores, vem ampliado sua atuação com aumento da carteira de clientes principalmente no agronegócio, tanto pelo fornecimento direto de seus propulsores para maquinários agrícolas como no estabelecimento da economia circular do biogás em propriedades. A MWM fornece o biodigestor que coleta o gás de resíduos e detritos, o gerador de eletricidade a biogás e chega à conversão de veículos diesel para rodar com novos motores a biometano ou gás natural. Neste segmento a MWM também deu início à conversão de ônibus diesel para o gás com um primeiro projeto da Itajaí Transportes Coletivos, com frota que circula em Campinas, SP. A troca do motor a diesel para o MWM 100% a GNV reduz em até 25% a emissão de CO₂ e acima de 90% o material particulado.

Fotos: Divulgação/Empresas

>Continental Pneus



Em sua fábrica de Camaçari, BA, a Continental Pneus recicla mais de 90% dos resíduos de seu processo produtivo, destinados à produção de solas de sandálias artesanais de couro e sticks, extensores elásticos para fixar lonas de caminhão e ganchos para carros e motos. O material de borracha, que seria descartado e leva trezentos anos para se decompor na natureza, ajuda a gerar renda para quatrocentas pessoas em comunidades da Bahia. Segundo a empresa 12 toneladas de resíduos de borracha foram recicladas somente no primeiro trimestre de 2023. Todo o processo conta com a intermediação da empresa de reciclagem Feira American, responsável pelo processamento e pela destinação adequada do material. A Continental pretende que 100% dos resíduos de seu processo produtivo sejam direcionados à reciclagem até 2030.

♦ Mercedes-Benz



Com a preocupação de integrar cada vez mais as mulheres ao mundo dos veículos pesados e de pensar em maneiras de oferecer maior conforto, empoderamento, equidade e, principalmente, segurança às profissionais que ganham a vida na boleia a Mercedes-Benz lançou o movimento A Voz Delas, ainda em 2019. A iniciativa se transformou em um caminhão Actros 2651, totalmente customizado, batizado de Estrela Delas. É o primeiro caminhão do mundo feito para mulheres. Por fora chama a atenção a pintura rosa e por trazer uma bicicleta, na mesma cor, encaixada atrás da cabine. Mas é dentro que estão as principais atrações, como o banheiro: ao levantar uma das duas camas, revestidas com tecido aveludado e no mesmo tom da cor do veículo, está um vaso sanitário com ducha higiênica.

♦ Renault



No Brasil a Renault vem avançando na agenda socioambiental com uma série de iniciativas. Este ano a empresa anunciou que sua principal fonte de eletricidade no Brasil será a energia fotovoltaica, tomando espaço da fonte hidrelétrica, que hoje predomina. A iniciativa envolve parceria para utilizar parque solar de 50 MW do Complexo Fotovoltaico de Castilho, SP. Em paralelo a montadora também apoia diversas iniciativas de inserção das mulheres e comunidades vulneráveis no mercado de trabalho, por meio de qualificação oferecida pelo Instituto Renault em parceria com o Senai Paraná, cujos professores ministram as aulas teóricas em espaço cedido pela Prefeitura de São José dos Pinhais, PR. Outra ação em parceria com o Instituto Renault é a capacitação ESG, de governança socioambiental, da rede de concessionários.

♦ Scania



A Scania fechou acordo com a Prefeitura de São Bernardo do Campo, SP, para ceder o excedente da água tratada e reaproveitada por sua ETE, estação de tratamento de efluentes, inaugurada no início de 2022 após investimento de R\$ 12 milhões. A água de reuso servirá para a irrigação de parques e jardins da cidade. O processo produtivo da fábrica da Scania utiliza, anualmente, 85 milhões de litros de água, e o plano é reduzir o consumo em 85% com o tratamento e reutilização da água. A ETE transforma todos os efluentes produzidos internamente, domésticos e industriais. O sistema permitirá que quase a totalidade do processo produtivo da unidade seja abastecido com água reaproveitada.

Fotos: Divulgação/Empresas

Honda

Assim como já faz no Brasil há muitos anos a Moto Honda adota a tecnologia flex, motores bicombustível etanol-gasolina, nas motos que produz na Índia, um dos seus principais mercados de motocicletas do mundo. Lá os modelos que rodam com E20, mistura de até 20% de etanol à gasolina, começaram a ser vendidos em 2023. A ideia é que, até 2025, comecem a rodar também motocicletas E100 no país. Adotar motores mais eficientes de combustão interna, com mistura de biocombustíveis, foi a solução encontrada pela Moto Honda para o Brasil e para a Índia dentro de seu plano global de descarbonização. Ao menos até agora somente estes dois países serão contemplados com a tecnologia flex. Para o resto da Ásia e na Europa a intenção é lançar motos elétricas.

Mercedes-Benz

A Mercedes-Benz apresentou o primeiro caminhão autônomo nível 4 em operação no País. O modelo é um Atego e o projeto foi desenvolvido em parceria com a startup Lume Robotics, responsável pela automação, e com a Ypê, que inaugurará centro de distribuição 4.0 e decidiu apostar no modelo. O nível 4 significa que ele roda sem supervisão alguma em local confinado, onde sabe a rota que percorrerá, tem uma pré-roteirização e consegue se locomover sem motorista. A Mercedes-Benz projeta, também, até dezembro, alcançar a marca de 1 mil caminhões autônomos vendidos para colheita de cana. O modelo Axor 3131 autônomo para esta aplicação foi desenvolvido em parceria com a Grunner, responsável pela automação do veículo. Seiscentas unidades já foram comercializadas.

Toyota

A Toyota apresentou na Índia o projeto piloto Hybrid Flex Technology, replicando a iniciativa que já existe no Brasil há quatro anos, quando foi lançado o Corolla com powertrain híbrido que combina motor elétrico e a combustão que pode ser abastecido com etanol ou gasolina. Um modelo produzido em Indaiatuba, SP, foi apresentado a autoridades indianas. Segundo a companhia esta será uma importante alternativa para reduzir as emissões do transporte na Índia, que, como o Brasil, é um dos principais produtores de cana-de-açúcar do mundo. Em abril representantes da Toyota estiveram no país em uma delegação com integrantes do governo, da Unica, União da Indústria de Cana-de-Açúcar, e outros representantes da indústria automotiva do Brasil para promover o uso de etanol.

Volkswagen

Em sua caminhada rumo a zerar emissões de carbono de seus processos e produtos no Brasil a Volkswagen esbarra no hábito do consumidor que usa mais gasolina do que etanol porque só leva em conta a vantagem financeira de um ou outro. Um instrumento para tentar mudar este costume foi uma das primeiras iniciativas do Way To Zero Center, centro de desenvolvimento global de biocombustíveis na fábrica de São Bernardo do Campo, SP. Já estão nos smartphones e VW Play, sua a central multimídia, uma calculadora que aponta as emissões de CO₂ do veículo abastecido com etanol ou gasolina. Este é um dos 23 projetos do Way To Zero Center, em parceria com sete empresas e dez universidades, que vão desde aumentar a eficiência dos motores flex até o desenvolvimento de célula de combustível polimérica de etanol.

Fotos: Divulgação/Empresas

Dow/Yak

A startup fabricante de tratores elétricos Yak e a multinacional do setor químico Dow embarcaram em projeto para desenvolver módulos de bateria para veículos pesados. A ideia é, em um primeiro momento, empregar as baterias nos próprios tratores da Yak e, posteriormente, expandir a aplicação para empilhadeiras, carrinhos de golfe e até caminhões e ônibus. O desenvolvimento deverá se estender por dois anos com investimento em torno de R\$ 2 milhões. A Yak deverá entrar com a parte do design dos módulos e a Dow com os silicones e com os testes em laboratório, a fim de assegurar que se trata de um produto seguro, eliminando o risco de explosão, por exemplo. As empresas estimam que os módulos de bateria desenvolvidos no País poderão ter custo de 10% a 15% menor se comparado ao dos packs de baterias hoje importados.

Goodyear

Após mostrar um pneu produzido com 70% de material sustentável, que deverá chegar ao mercado ainda em 2023, a Goodyear apresentou um modelo que eleva para 90% o uso de insumos renováveis e com menor resistência ao rolamento. A intenção da companhia é, até 2030, introduzir o primeiro pneu 100% sustentável. Segundo a Goodyear são dezessete ingredientes no pneu com 90% do material sustentável, em doze diferentes componentes. Só de carbono são quatro tipos, produzidos a partir de matérias-primas como metano, dióxido de carbono, óleo vegetal e óleo de pirólise de pneus em fim de vida. O composto usa ainda, dentre outros materiais, óleo de soja, que reduz o uso de produtos à base de petróleo e é feito com o excedente da proteína de soja, aplicada em alimentos e ração animal.

Suspensys

O primeiro semirreboque Randon Hybrid R, equipado com eixo elétrico e-Sys da Suspensys, também uma empresa do grupo Randoncorp, já foi entregue ao primeiro cliente no Brasil e está pronto para começar a operar. A carreta florestal, para transporte de toras de madeira, é equipada com sistema de tração elétrica auxiliar, que fornece potência extra à composição, principalmente nas subidas, e assim pode garantir economia de combustível de até 25%, dependendo da operação, segundo medições da empresa, e também reduz o desgaste de componentes. Nas frenagens e nos declives o sistema recupera energia para recarregar as baterias. A primeira carreta Hybrid R com o eixo elétrico e-Sys foi apresentada ao mercado em 2019, após dois anos de desenvolvimento, e este ano foi iniciada a produção comercial.

Schaeffler

O grupo Schaeffler desenvolveu tecnologia que possibilita a eliminação do motor de partida em carros com sistema start-stop, uma vez que o sistema de hibridização leve de 48 ou 12 volts permite que esta função seja realizada pelo alternador, que serve tanto para recarregar as baterias como para impulsionar o carro nas partidas e economizar combustível. Esta tecnologia híbrida permite a redução de até 3,8% nas emissões de CO₂ e já pode ser instalada hoje em qualquer carro produzido no País. Ao utilizar só um gerador/motor a solução reduz o peso do veículo e também diminui o custo de produção, justificando assim a adoção da tecnologia.

► Mercedes-Benz



No primeiro trimestre de 2023 a Mercedes-Benz atingiu a marca de 350 mil motores exportados do Brasil. A empresa iniciou os embarques de motores produzidos na unidade de São Bernardo do Campo, SP, há 25 anos, com média de 14 mil unidades exportadas por ano para equipar os Daimler Truck na Argentina, México, Estados Unidos e Alemanha. Este ano a montadora também apresentou dois chassis de ônibus rodoviários, o O 500 RSD 2448 6x2, de 478 cv, e o O 500 RS 1945 4x2, de 448 cv, específicos para o mercado andino e outros países da América Latina. Ambos foram testados no Brasil, Chile, México e Peru. A Mercedes-Benz aposta na inclusão de equipamentos de segurança de seus ônibus para atrair clientes na região, oferecendo piloto automático adaptativo, sistema de monitoramento de pressão dos pneus e auxílio de partida em rampa.

Renault



No ano em que celebra 25 anos de operação industrial no Brasil a Renault comemorou outro marco: 1 milhão de veículos exportados. O milionésimo veículo embarcado foi um Kwid, para o México. O modelo é vendido para quarenta países, assim como Duster, Oroch e Master, via Porto de Paranaguá, no Paraná. Em torno de 30% da produção do Complexo Industrial Ayrton Senna, em São José dos Pinhais, PR, são exportadas, principalmente para países da América Latina como México, Colômbia, Chile, Paraguai, Uruguai, Haiti e Honduras. Também são embarcados motores e peças para Argentina, Colômbia e Turquia.

Volkswagen



A Volkswagen, que em 2023 comemora 70 anos de história no Brasil, é a maior exportadora do setor automotivo brasileiro, responsável por cerca de 25% de todos os embarques de veículos. No ciclo histórico das sete décadas a montadora alcançou, este ano, 4,1 milhão de unidades exportadas desde 1970, quando começou a explorar mercados externos, com carros já vendidos para 147 países do mundo. Atualmente os modelos Volkswagen Polo, Virtus, Saveiro e T-Cross produzidos em três fábricas – São Bernardo do Campo e Taubaté, SP, e São José dos Pinhais, PR, seguem para mais de uma dúzia de mercados, principalmente da América do Sul.

VWCO



Com seus veículos já presentes em vários países do mundo, principalmente na América Latina e África, a VWCO comemorou o marco de 10 mil caminhões emplacados em Angola, principalmente das linhas Worker, Constellation e Delivery. A empresa opera em Angola há quinze anos e tem três concessionárias. No mesmo período foram vendidos 1,5 mil chassis Volksbus para programa de governo de reestruturação da mobilidade urbana, que objetiva a melhoria local do transporte público. Em outro passo para aumentar exportações a VWCO iniciou em 2023 as vendas externas do e-Delivery, o primeiro caminhão elétrico totalmente desenvolvido e fabricado no Brasil. As primeiras cinco unidades foram embarcadas para o México e para o Paraguai: seguiram duas versões, de 11 e 14 toneladas.

Fotos: Divulgação/Empresas

Eaton

Nos últimos três anos as exportações da Eaton para mercados na América do Sul duplicaram. O plano, em meio à pandemia, também foi diversificar os destinos. Há seis anos a Argentina era o maior comprador de itens fabricados no Brasil mas de lá para cá os mercados da Colômbia e do Peru têm ganhado mais representatividade com vendas a frotistas. Três anos atrás as exportações respondiam por 13% da receita do aftermarket da Eaton, porcentual que avançou para 25% em 2022. Para 2023 a perspectiva é atingir 30%.

Moura

Após consolidar sua liderança no mercado brasileiro de baterias, tanto na reposição como no fornecimento direto a montadoras, a Moura está ampliando presença internacional por meio de exportações para mais de vinte países e produção local na Argentina, onde já lidera o mercado doméstico e é, também, a maior fabricante. As vendas no Exterior representam 15% do faturamento da empresa com sede em Belo Jardim, PE, e a ambição é elevar este porcentual ampliando a presença em mercados onde a Moura já opera, principalmente na América Latina e em Angola, na África. A Moura já vende suas baterias em onze mercados sul-americanos e os cinco maiores compradores atualmente são, pela ordem, Argentina, Uruguai, Paraguai, Venezuela e Guiana. Na América Central e Caribe são atendidos mais seis países, incluindo Cuba.

Resfri Ar

Empresa gaúcha com sede em Vacaria, RS, que produz climatizadores e geladeiras para veículos comerciais, a Resfri Ar obteve sucesso no mercado internacional e viu suas exportações crescerem 250% no período 2019-2022. A empresa vende para cerca de quinze países, incluindo América Latina, Europa, África e Ásia. Seus maiores clientes externos estão nos Estados Unidos e na Argentina, para onde envia climatizadores para caminhões, vans, motorhomes e máquinas agrícolas, mas também equipa até carrinhos elétricos de golfe vendidos nos Estados Unidos. Para 2023 a expectativa é aumentar as exportações em 15% sobre 2022, com maior penetração na América do Sul, principalmente no Chile e na Colômbia.

A Resfri Ar também tem planos de entrar na África e na Austrália por meio de montadoras de caminhões.

TE Connectivity

Fabricante de conectores e sensores pequenos e alta precisão, a TE Connecctivity está instalada no Brasil desde 1976 em sede industrial própria localizada em Bragança Paulista, no Interior de São Paulo. A empresa decidiu descentralizar a produção da maioria de seus componentes e escolheu o Brasil para fornecer para toda a América, incluindo os Estados Unidos, para onde exporta itens produzidos aqui por meio de contrato intercompany. Ou seja: os produtos seguem para a base estadunidense da TE para depois serem enviados às montadoras instaladas no país, como a BMW, por exemplo.

Fotos: Divulgação/Empresas

CELEBRANDO 39 ANOS DE INOVAÇÃO: PARABÉNS À FORMTAP NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA!



É COM GRANDE ALEGRIA QUE DEDICAMOS ESTE ESPAÇO PARA CELEBRAR E DEMONSTRAR UMA TRAJETÓRIA DE SUCESSO E INOVAÇÃO NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA.

São 4 décadas de continua representatividade no setor, responsável pelo fornecimento de headliners, carpets, internal coverings e insulators para as principais montadoras do país.

Nos orgulhamos de estar em dia com a nossa missão de transformar o mundo automotivo por meio de soluções inovadoras, de alta qualidade e sustentáveis.

Por isso, ao longo dessas quatro décadas, a Formtap tem acumulado inovações e patentes como:

- Criação do carpete Flex que permite a total reciclagem das apara;
- Implantação do sistema contínuo para produção de tetos otimizando materiais;
- Criação de Empresa dedicada à reciclagem têxtil dos resíduos do grupo e de terceiros;
- Pioneiros na fabricação do carpete com isolador integrado;
- Pioneiros na fabricação do isolador têxtil injetado com gramaturas diferenciadas;



E o mais recente desenvolvimento:

- CTE (Compósitos Termo Estruturais) contratipo para o plástico e honeycomb, com ganhos em peso, acabamentos e investimentos;

Seguido do CTE 2ª geração a partir da reciclagem de tetos e do próprio CTE;

E muito mais vem pela frente com nosso futuro R&D CENTER...



NOS SIGA EM NOSSAS REDES SOCIAIS

Citroën C3



Foto: Divulgação/Empresas

Principal novidade da Citroën em 2022 o hatch com identidade de miniSUV envolveu investimento de R\$ 1 bilhão em seu desenvolvimento, que aprimorou o projeto de carro para países emergentes e, antes do Brasil, vendido na Índia. Com preço de entrada o novo C3 trouxe crescimento à marca e, após um ano de vendas, soma mais de 25 mil emplacamentos. O C3 é produzido em Porto Real, RJ, onde inaugurou a plataforma CMP, desenvolvida pela PSA antes da fusão com a FCA, mas nasceu aproveitando as sinergias do Grupo Stellantis, como o motor 1.0 três-cilindros fabricado em Betim, MG.

GWM Haval H6



O SUV híbrido importado da China foi o cartão de visitas da Great Wall Motor no Brasil. A versão plug-in HPEV oferece a maior autonomia do mercado para carros híbridos recarregáveis na rede elétrica: pode rodar até 170 quilômetros em tração 100% elétrica. O Haval também tem versão HEV, mais barata, em que apenas o motor a combustão recarrega a bateria. Mais de 3 mil unidades já foram vendidas. Ambas as opções foram preparadas para o Brasil com mudanças visuais, acabamento, calibração e itens de série. A matriz na China adotou algumas das sugestões da equipe brasileira na produção global.

Fiat Fastback



O inédito SUV-cupê coloca a Fiat em patamar mais alto: é o mais caro e sofisticado dentre os modelos da marca produzidos no País, com design refinado, acabamento caprichado, tecnologias modernas, motores potentes turboflex 1.0 ou 1.3 e preços que partem de R\$ 120 mil. Produzido em Betim, MG, o Fastback encerra um ciclo, iniciado em 2020, de revalorização da Fiat, com renovação completa do portfólio e escalada para preços mais elevados. O SUV-cupê encarna essa estratégia com dimensões e estilo que concorrem com modelos de categoria superior.

VW Polo Track



Projetado para substituir o Gol no preço de entrada dos modelos Volkswagen no Brasil, o Polo Track é uma versão mais barata do Polo com algumas modificações visuais, mas também produzido sobre a plataforma modular global MQB do Grupo VW. Com mecânica igual à dos demais Polo, equipado com motor três-cilindros 1.0 aspirado de 84 cv, o Polo Track chegou ao mercado no início de 2023 com preço equivalente ao do Gol mas com mais segurança e equipamentos como direção elétrica e ar-condicionado. Produzido em Taubaté, SP, o modelo alcançou a liderança de vendas em alguns meses deste ano.

Chevrolet Montana



Fotos: Divulgação/Empresas

Da antiga geração a nova Chevrolet Montana só conservou o nome. A picape compacta da GM chegou ao mercado no início de 2023 com visual novo, crescida em tamanho e com motor turboflex 1.2 de 133 cv. Com apelo urbano a Montana chegou para atender aos anseios de usuários que querem um utilitário com conforto de carro de passeio, começando pela cabine dupla com maior espaço no banco traseiro e a caçamba multi-flex, com melhor vedação contra água e várias divisórias. Apresentada em cinco versões a picape é fabricada em linha modernizada da fábrica da GM em São Caetano do Sul, SP.

Ford Maverick Hybrid



Primeira picape híbrida à venda no Brasil a Maverick passou, neste ano, a ser importada pela Ford do México com motorização de 194 cv combinadas a gasolina e a elétrica. Com tração dianteira a Maverick Hybrid custa um pouco mais caro e está posicionada como uma alternativa urbana à FX4, que tem tração integral e apenas disponível motor a gasolina 2.0 EcoBoost de 248 cv. O modelo híbrido tem consumo de 15,7 km/l na cidade e de 13,6 km/l na estrada, e o modelo só com o motor a gasolina roda 8,8 km/l no ambiente urbano e 11,1 km/l nas rodovias.

Ford Ranger



O desenvolvimento da terceira e 100% nova geração da picape média – que contou com a participação da equipe no Brasil – acrescentou evoluções significativas à Ranger: design, tecnologias de condução, motorização, conforto, conectividade, espaço interno, suspensão, capacidade off-road e até serviços aos clientes – tudo melhorou. Produzida na Argentina, a nova Ranger começou a ser vendida no Brasil em meados de 2023, com opções de motorizações turbodiesel V6 de 250 cv e câmbio automático de dez marchas e 2.0 de 170 cv e transmissões automática de seis velocidades ou manual de seis.

Ram Rampage



Primeira Ram produzida fora dos Estados Unidos a Rampage demonstra a importância da América do Sul nos planos da Stellantis para sua marca de picapes. Quinto veículo produzido na fábrica de Goiana, PE, o projeto da Rampage consumiu investimento de R\$ 1,3 bilhão. Nem grande, nem pequena, e preços de R\$ 240 mil a R\$ 270 mil, a Rampage chega para competir não apenas no crescente segmento de picapes no Brasil mas, também, no segmento premium. A picape tem duas opções de motorização: 2.0 turbo a gasolina de 272 cv e turbodiesel 2.0 de 170 cv.

Iveco S-Way



Fotos: Divulgação/Empresas

Grande destaque da Iveco na última Fenatran o novo extrapesado da Iveco, produzido desde o começo de 2023 em Sete Lagoas, MG, consumiu três anos para ser desenvolvido. O modelo nasceu para representar a marca no mais disputado, volumoso e rentável segmento do mercado brasileiro, o de pesados, que representa cerca de metade das vendas de caminhões no País. O S-Way é equipado com o inédito motor FPT Cursor 13 Common Rail e-VGT produzido em Córdoba, Argentina, e chega com duas versões de potência: 470 cv e 540 cv, com transmissão ZF TraXon de segunda geração.

Mercedes-Benz Actros e Arocs



A evolução resultante da adoção da motorização Euro 6 colocou fim à produção da linha de caminhões Axor. Seus dois substitutos são novas versões do Actros no segmento rodoviário e do Arocs fora-de-estrada, ambos produzidos em São Bernardo do Campo, SP. No caso do Actros foi criada opção mais simples e econômica, com cabine de teto baixo, que se candidata a aplicações de cegonha, transporte de bebidas e operações logísticas. Em janeiro a Mercedes-Benz iniciou a produção do Arocs 6x4, com versões e modelos que atenderão a implementos basculantes, plataforma e cavalo mecânico.

Scania Plus



Atendendo ao que identificou ser uma oportunidade de mercado em faixas de preços inferiores à sua linha Super, com motores Euro 6, a Scania ampliou seu portfólio com três caminhões que ocuparam a faixa de entrada, em gama batizada Plus. Na nova linha os modelos pesados R450 e R540 herdaram o motor antigo Euro 5, que recebeu sistema de pós-tratamento Euro 6, a caixa de câmbio Opticruise GRS905R e os diferenciais do portfólio antigo. Com essas alterações os preços ficaram de 6% a 7% inferiores aos da linha Super, que segue com as opções de 420 cv a 560 cv.

Volkswagen Delivery



A linha 2023 do VW Delivery chegou com mudanças no desenho da cabine e nas luzes de condução diurna, nas luzes de posição e nas lanternas em LED. Vendido em seis versões o pacote Prime inclui banco do motorista com suspensão a ar, bancos revestidos com couro sintético e ar-condicionado. Duas versões receberam mudanças específicas: a 11.180 entrega a maior capacidade de carga do seu segmento, com PBT de 10,8 mil kg. Esta versão também traz mudanças no freio para garantir a segurança com mais peso. Já a versão 9.180 tem PBT de 9,2 mil quilos, 625 a mais do que a configuração do ano anterior.

Busscar NB1



Fotos: Divulgação/Empresas

A Busscar apresentou sua nova linha de carrocerias de ônibus, a NB1, que chega ao mercado para atender a demandas do segmento rodoviário, com dois modelos equipados com motor traseiro. O Vissta Buss 345 e o Vissta Buss 365 têm novo desenho e faróis full LED. Assim como a iluminação lateral do veículo o retrovisor foi redesenhado para garantir maior visibilidade. Os dois modelos poderão ser equipados com três tipos de poltronas: class convencional, class superpullman e class leito turismo, todos com novos desenhos e revestimentos.

Marcopolo Attivi



Primeiro veículo completo com chassi e carroceria projetado e produzido pela Marcopolo o ônibus urbano elétrico Attivi foi desenvolvido para atender à nascente demanda de grandes cidades da América Latina. Produzido em Caxias do Sul, RS, com motor elétrico de 530 cv da WEG e baterias Moura com autonomia de até 250 quilômetros o Attivi tem índice de nacionalização de 58% para o chassi e de 96% para a carroceria. O modelo foi testado para durar dezesseis anos e projetado de acordo com as necessidades específicas de grande parte das cidades brasileiras.

Mercedes-Benz eO500U



Primeiro chassi de ônibus elétrico produzido no Brasil pela Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo, SP, o eO500U expande o atual portfólio de produtos e representa a entrada da fabricante no crescente mercado da eletromobilidade nos sistemas de transporte público de grandes cidades brasileiras. Baseado no e-Citaro europeu o eO500U é um modelo dedicado à aplicação urbana e, antes de ser lançado, foi submetido a testes no Brasil e na Alemanha. Com eixo trativo elétrico da ZF e baterias fornecidas pela BorgWarner Akasol, o ônibus tem autonomia de até 300 quilômetros.

Scania K



A nova geração da linha K de ônibus que a Scania produz em São Bernardo do Campo, SP, tem sete configurações de chassis rodoviários e seis urbanos, dois deles articulados, com motores Euro 6 de 280 cv a 500 cv e tração 4x2, 6x2 e 8x2. Além disso a montadora aposta forte na opção do gás natural, ou biometano, e por isto foram incluídos na linha três opções de modelos a gás, com motores otto de 280 cv e 340 cv 4x2 e os urbanos k280 e k340 IB 6x2/2.

Antonio Filosa, Stellantis



Foto: Divulgação/Empresas

Mais do que se adaptar a transformações, Antonio Filosa sabe como fazê-las. Tem sido assim ao longo de mais de duas décadas de carreira do engenheiro industrial napolitano, que ingressou no então Grupo Fiat em 1999 e desde 2005, como ele diz, tornou-se um brasileiro mineiro. Após ser alçado a cargos de direção em manufatura e compras da companhia na América Latina, em 2018 foi nomeado CEO da então FCA Latam e seguiu no posto após a fusão com a PSA que criou a Stellantis, em 2021. Como presidente da operação sul-americana Filosa manteve em alta a relevância da região com liderança de vendas e lucros expressivos. Sob sua gestão a empresa continuou a tocar investimentos de R\$ 16 bilhões, com dezenas de lançamentos e inovações, como a picape Rampage, e o desenvolvimento de plataformas eletrificadas com elevado grau de nacionalização.

Gonçalo Pereira, Unicamp



Geneticista professor titular e pesquisador chefe do laboratório de genômica e bioenergia da Unicamp, Gonçalo Pereira não é ligado diretamente à indústria automotiva, mas seus estudos e suas pesquisas no desenvolvimento de biocombustíveis e de suas matérias-primas pavimentam o futuro do setor no Brasil. Com 38 patentes registradas – cinco internacionais – o professor Gonçalo tem sido uma voz constante na defesa e no estímulo à utilização da maior riqueza natural brasileira, a biomassa abundante, para descarbonizar as emissões dos veículos no País e no mundo. Ele se autodenomina “um biobárbaro”, parte de uma horda de pesquisadores que “com um pé de cana aqui e outro de agave ali vai acabar derrubando o império do petróleo”. Pereira participa como pesquisador do Projeto Brave, que por meio do plantio do agave poderá transformar o semiárido brasileiro em potência bioenergética.

Roberto Cortes, Volkswagen Caminhões e Ônibus



Mais longevo presidente de empresa fabricante de veículos no Brasil, Roberto Cortes está há 24 anos à frente da Volkswagen Caminhões e Ônibus. Ele conduz o crescimento da empresa dentro e fora do País, com investimentos que somam R\$ 7,5 bilhões nos últimos 27 anos e fizeram da fábrica de Resende, RJ, um modelo de eficiência. O executivo dirige a única montadora de marca internacional com matriz no Brasil, hoje uma das quatro integrantes do Traton Group, ao lado MAN, Scania e Navistar. Sob sua gestão a VW Truck&Bus, como se apresenta no Exterior, exportou seus produtos a mais de trinta países e tem linhas de montagem no México, na África do Sul e na Argentina. Cortes transformou uma operação local em empresa global e tornou a VWCO uma protagonista da eletrificação com recursos próprios, ao desenvolver o primeiro caminhão elétrico nacional, o e-Delivery.

Milena Romano, Eletra



Foto: Divulgação/Empresas

Desde janeiro de 2020 como presidente da Eletra, mais antiga e maior fabricante de ônibus elétricos no País, Milena Romano coordena o salto da empresa, que em junho inaugurou nova fábrica em São Bernardo do Campo, SP. Com investimento de R\$ 150 milhões foi construída a linha de montagem, com capacidade para produzir 1,8 mil veículos por ano – com possibilidade de aumentar 50% a cadência com adição de mais um turno –, e foram desenvolvidos de seis modelos de ônibus urbanos elétricos de 10 a 21 metros, com fornecedores nacionais de chassis, motor, baterias e carroceria. O objetivo é tornar a Eletra a maior fabricante de veículos eletrificados de transporte da América Latina. A executiva prevê que a cadeia produtiva de ônibus elétricos tem potencial para gerar 10 mil empregos nos próximos três anos e preparou a corporação que dirige para atender a esta nova demanda.

Rafael Chang, Toyota



Presidente da Toyota do Brasil desde 2017 o engenheiro industrial peruano Rafael Chang conseguiu consolidar o protagonismo que a operação adquiriu junto à matriz. As três fábricas no Interior de São Paulo operam no topo da capacidade, exportam para 22 países e a marca desde 2022 é a quarta mais vendida do mercado brasileiro. Com bons resultados Chang aprovou investimentos bilionários: foram R\$ 1 bilhão para produzir a nova geração do sedã Corolla, lançado em 2019 com a primeira versão híbrida flex do mundo; depois mais R\$ 1 bilhão foram aplicados para fabricar o primeiro SUV nacional, o Corolla Cross, que começou a ser produzido em 2021 também com uma versão híbrida flex. E no fim do ano passado o executivo aprovou mais R\$ 1,7 bilhão para a produção de um novo compacto, também com opção híbrida flex.

Sérgio Carvalho, Randoncorp



Após 45 anos no setor automotivo, Sérgio Carvalho se juntou às Empresas Randon em 2017, como CEO da Fras-le, hoje Frasle Mobility. Ele transformou a fabricante de lonas e pastilhas de freio em fornecedora global de diversas outras partes de suspensão e direção. Em seis anos, com investimento de R\$ 1 bilhão, a Frasle comprou oito empresas – cinco no Exterior –, e multiplicou por três o faturamento. Em 2022 Carvalho foi nomeado CEO do grupo que tem 16 mil empregados e 31 fábricas, oito no Exterior em seis países, com quatro divisões de autopeças – além da Frasle – e a tradicional fabricante de carretas. Uma de suas primeiras missões foi mudar a identidade da corporação para Randoncorp. Carvalho é o primeiro não-integrante da família Randon a assumir a direção da companhia, que entra em novo ciclo de crescimento com expansão e diversificação de suas divisões.



Territory ganha segunda chamada no Brasil

SUV importado da China foi totalmente reformulado – e melhorado – para ganhar mercado

Por Leandro Alves, de Itu, SP

Com a nova geração do Territory, SUV médio importado da China, a Ford apostou na reformulação quase que total do modelo, e no preço, para melhorar o desempenho de vendas do modelo e enfrentar veículos que considera seus principais rivais no mercado brasileiro. O novo Territory é mais largo e mais alto, tem melhor distribuição do espaço interno para todos os ocupantes, extensa lista de equipamentos e sistemas de conforto e segurança de série, acabamento caprichado e design bem mais interessante do que na versão anterior, lançada aqui no segundo semestre de 2020, em plena pandemia.



Divulgação/Ford



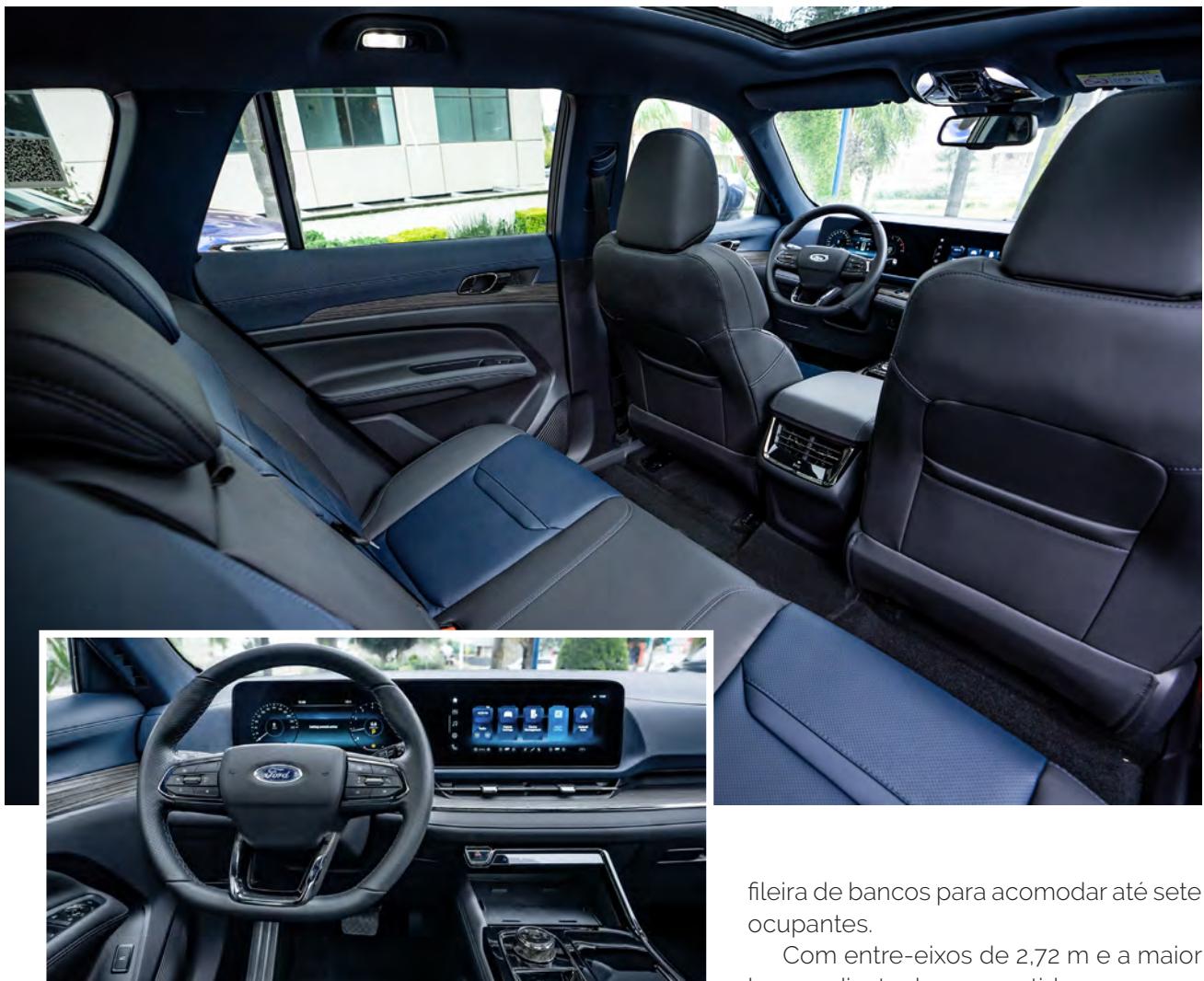
As novas qualidades do SUV farão a diferença contra os Jeep Compass e Commander nacionais? A Ford acha que sim e incrementa essa aposta ofertando o Territory a partir de setembro por preço inicial de R\$ 210 mil, enquanto seus concorrentes são de R\$ 27 mil a R\$ 40 mil mais caros.

O preço é um bom argumento e ótima novidade no segmento, embora existam outros concorrentes, de mesma procedência, não reconhecidos publicamente pela Ford. Levando em conta as dimensões do Territory e sua configuração, também pode ser candidato nessa disputa pelo cliente que desembolsa mais de R\$ 200 mil, por exemplo, o Tiggo 8, montado em Anápolis, GO, que na tabela Fipe tem preço de R\$ 202 mil 273, mas no site da Caoa Chery está sendo oferecido a R\$ 190 mil até o dia 31 próximo. Existem outros competidores nacionais e importados SUVs médios, mas suas configurações, dimensões ou os preços não se assemelham tanto ao Territory.



Trata-se, de qualquer forma, de uma segunda chamada da Ford para obter melhor desempenho com seu SUV chinês no mercado brasileiro. No ano passado apenas 978 unidades foram emplacadas e de janeiro a agosto de 2023 a Ford vendeu 760 Territory, menos de cem por mês e nem a metade do volume de alguns modelos mais caros.

Apresentado aos brasileiros no Salão do Automóvel de 2018 e lançado no Brasil em agosto de 2020, o Territory, feito na China em parceria com a JMC, terminou aquele ano com 1 mil 558 unidades negociadas, uma média de quase trezentas ao mês. Em 2021 foram 2 mil 231, com a média caindo para quase duzentas unidades/mês.



"Vamos crescer em volume de vendas na comparação com a versão anterior", afirma Dennis Rossini, gerente de marketing da Ford Brasil, respondendo à pergunta sobre a posição do novo Territory com relação às vendas dos dois Jeep que a Ford considera seus concorrentes diretos.

TUDO NOVO E MELHOR

Para melhorar as vendas a Ford começou a trazer em agosto ao País o que chamou de "totalmente novo Territory". A começar pelas dimensões de 4,63 metros de comprimento, quase 2 m de largura e 1,7 m de altura. Ele é maior do que o Compass em todos quesitos e só perde em comprimento para o Commander e o Tiggo 8, porque os dois têm a terceira

fileira de bancos para acomodar até sete ocupantes.

Com entre-eixos de 2,72 m e a maior largura diante dos competidores, o espaço interno é um diferencial no Territory. Viajando de São Paulo a Itu, SP, observou-se que o conforto para os ocupantes no banco de trás foi uma qualidade preservada deste SUV: espaço generoso para as pernas e ombros de três passageiros, ausência do túnel central e bancos revestidos em couro desenhados para privilegiar o bem-estar a bordo.

Igualmente os ocupantes dos assentos dianteiros, com ventilação que resfria ou aquece, viajaram com todo o conforto até o Interior. O acabamento em dois tons é caprichado: os materiais utilizados nas portas, no console central e no painel dianteiro demonstram que o grau de exigência subiu, acompanhando a evolução dos veículos feitos na China que já se equiparam a concorrentes europeus e norte-americanos de primeiro nível.



We're just
getting started



FORMTAP INAUGURARÁ EM 2024 O SEU NOVO R&D CENTER EM SP

Formtap anuncia no seu aniversário de 40 anos um importante investimento na criação do seu R&D em São Paulo

- Poder para criar
- Poder para mudar as nossas vidas
- Poder para mudar o mundo



Nosso novo R&D CENTER - São Paulo terá como foco o desenvolvimento de novas tecnologias, inovação e sustentabilidade baseado em conceitos já consolidados de ESG com foco em Carbon Net Zero para os segmentos automotivos, aeronáuticos e construção civil, promovendo os estudos que nos permitirão soluções inovadoras, completamente focadas na aplicabilidade prática e nas necessidades de nossos clientes, dentro dos padrões globais de qualidade e com competitividade.

Ainda no interior destaque para o pacote tecnológico com o quadro de instrumentos digital de 12,3 polegadas e uma central multimídia também de 12,3 polegadas, integradas em uma mesma peça. Individualmente são as maiores telas digitais do segmento de SUVs médios e carregam as últimas tecnologias de conectividade.

O aproveitamento do espaço dos porta-objetos e a posição dos botões de seleção das marchas e tração, além do design minimalista dessas peças, demonstram que até os modelos chineses, que exageraram ao rebuscar o interior com luzes e cromados, aderiram ao bom gosto tradicional de marcas mais experientes, como a Ford.

Para o Brasil a importadora aproveitou sua engenharia local, ainda presente em número elevado e relevância no País, para realizar importantes ajustes na suspensão e no powertrain, adaptando a condução às condições e gostos do mercado.

DINÂMICA EXEMPLAR

O motor 1.5 Ecoboost de 169 cavalos, com baixo nível de ruídos e vibrações, trabalha com uma nova transmissão automática de sete velocidades de dupla embreagem banhada a óleo. Ele utiliza um turbocompressor de baixa inércia, tem



injeção direta de gasolina e comando variável, além de todo o conjunto ter 4,5 kg a menos do que a versão anterior. Com o trabalho de desenvolvimento para a gasolina nacional, com 27% de etanol, e os ajustes da engenharia a Ford informa que o novo Territory tem consumo de 9,5 km/litro na cidade e de 11,8 km/l na estrada.

Igualmente a suspensão independente McPherson na dianteira e multilink na traseira passaram por ajustes para encarar os diversos pisos do Brasil. Além de rodar mais confortável e totalmente adaptado às nossas condições a Ford informa que o nível de ruído também melhorou o suficiente para bater seus concorrentes da Jeep neste quesito.

Viajando debaixo de muita chuva e com o trânsito pesado tanto na Rodovia Castelo Branco quanto no percurso urbano na Capital o Territory apresentou um comportamento dinâmico exemplar: confortável e com rodar macio ao mesmo tempo em que, quando necessário, estava disponível torque e potência para arrancadas e ultrapassagens. Seu desempenho não fica devendo para nenhum dos concorrentes.

VISUAL MARCANTE

Por último, mas não menos importante, está o design externo. Realmente trata-se de uma mudança radical que deixou o Territory muito mais atual na comparação com a versão anterior. A nova grade, os faróis superiores de LED com que se conectam e o conjunto ótico também de LED deram uma nova identidade ao SUV, bem mais marcante. Igualmente a traseira trouz novos elementos ópticos, além do nome Territory em destaque na tampa do porta-malas.

Olhando a lateral qualquer um pode confundir este chinês com algum modelo europeu. O desenho das rodas de 19 polegadas, os vincos nas portas e sua linha de cintura, bem como o recorte das janelas trazem à memória SUVs de marcas germânicas tradicionais. No fundo o Territory é isto mesmo: uma criação que utiliza várias referências para agradar públicos distintos. Ele é vendido em sessenta países e agora tem a missão fazer bonito no Brasil. ■

**MOVIMENTAR
O SEU MUNDO
*nos conecta***

Há mais de duas décadas, **transportamos pessoas a seus destinos com conforto e segurança**, levando profissionais aos seus locais de trabalho e impulsionando o crescimento e desenvolvimento de negócios. Tudo isso, através de modelos pensados para atender às necessidades de cada usuário.

Saiba mais sobre nossa história.

Volare

25 ANOS

WWW.VOLARE.COM.BR

Transito seguro: seu fator a diferença.

IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS

Há 65 anos Schaeffler começou a rodar o mundo pelo Brasil

Empresa alemã iniciou sua internacionalização em 1958 com fábrica em São Paulo

Por Pedro Kutney

ASchaeffler é uma das muitas empresas automotivas alemãs que iniciaram sua jornada internacional na nascente - e então promissora - indústria automotiva brasileira. Em agosto de 1958, para atender às oportunidades de fornecimento que surgiam com a instalação de fabricantes de veículos de origem alemã no País, como Volkswagen e DKW Vemag, foi fundada no bairro paulistano de Santo Amaro a Rolamentos Schaeffler do Brasil, primeira operação da empresa fora da Europa.

A subsidiária brasileira foi inaugurada pelos irmãos Wilhelm e Georg Schaeffler, proprietários da empresa que os dois engenheiros, 22 anos antes, estabeleceram em Herzogenaurach, na Alemanha ainda destruída do pós-guerra, em 1946. Era chamada Industrie-GmbH e, a partir de 1949, renomeada INA, sigla de Industrie Nadellager, ou Indústria de Rolamentos de Agulha, uma invenção de Georg que impulsionou os negócios. No Brasil, como já existia empresa com o mesmo nome, o sobrenome da família foi utilizado para batizar a subsidiária antes que fosse adotado pela companhia no mundo todo, o que só ocorreu no início dos anos 2000.



Divulgação/Schaeffler

No Brasil dos anos 1950, devido à ainda baixa industrialização local, a Schaeffler produzia tudo que precisava, de parafusos para suas máquinas aos componentes dos rolamentos. Foi assim que a corporação começou a rodar o mundo e a indústria automotiva com seus famosos rolamentos de agulhas, ou roletes, para 65 anos depois se transformar em um das maiores corporações mundiais fabricante de componentes para motores, transmissões e chassis, que hoje se autodenomina uma "empresa de tecnologia de movimento", com 75 fábricas no

Raio-X Schaeffler Brasil

Unidade industrial

Sorocaba, SP [270 mil m² de área construída]

Empregados

3 mil

Empresas/Marcas

INA, FAG e LuK

Principais produtos no Brasil

Rolamentos, embreagens, componentes de motor.

Exportações a partir do Brasil

Toda a América do Sul

Capacidades de engenharia local

Centro de Pesquisa e Desenvolvimento para componentes de mobilidade elétrica, sistemas de acionamento e soluções de chassi

mundo, 84 mil empregados em cinquenta países e faturamento global de € 15,8 bilhões em 2022.

EXPANSÃO

A operação brasileira, que começou com o tímido fornecimento de rolamentos à Volkswagen e alguns componentes para outros fornecedores locais, espelhou a expansão e principais aquisições da companhia no mundo, a começar em 1972 quando foi fundada a LuK do Brasil Embreagens, dentro da Rolamentos Schaeffler. A Lamellen und Kupplungsbau GmbH, ou LuK, havia sido estabelecida sete anos antes em Bühl, Alemanha, com participação da INA, que em 1999 adquiriu 100% do controle.

A LuK foi pioneira na primeira grande expansão da Schaeffler no Brasil: em 1975

a divisão inaugurou a fábrica de Sorocaba, SP, que também começou a produzir rolamentos INA a partir de 1980. Em 1997 toda a produção de São Paulo foi transferida para a unidade no Interior paulista, que hoje concentra em Sorocaba todas as atividades industriais da empresa no País, com linhas de produção de produtos INA, LuK e FAG e escritórios em um grande complexo de catorze prédios que ocupam área construída de 270 mil m².

A FAG, outra fabricante de rolamentos que iniciou atividades na Alemanha no fim do século 19, em 2001 foi adquirida globalmente pelo Grupo Schaeffler, que no Brasil incorporou a fábrica da empresa em São Paulo, cujas atividades poucos anos depois também foram transferidas para Sorocaba.

Nas últimas seis décadas, enquanto cresceu no mundo todo, a Schaeffler também acompanhou a evolução da indústria automotiva no Brasil. A empresa fabrica na unidade componentes de motor e chassi, embreagens e diversos tipos de rolamentos para transmissões de veículos a combustão, híbridos, elétricos e para aplicações industriais. A subsidiária brasileira também abriga um centro de pesquisa e desenvolvimento regional e é sede do grupo na América Latina.

"Hoje, fornecemos rolamentos para quase toda a América do Sul e ocupamos posição de liderança em sistemas de embreagem e componentes de motor",



aponta Marcos Zavanella, presidente da Schaeffler América do Sul. "O mercado brasileiro é muito importante e estratégico para a Schaeffler. São décadas fabricando produtos de qualidade, com a melhor tecnologia. A combinação de inovação com atenção cuidadosa sustentou 65 anos de conquistas."



EMPRESA SOROCABA

Após quase cinquenta anos operando em Sorocaba a Schaeffler desenvolveu fortes laços com a cidade. A empresa emprega 3 mil funcionários e calcula que gera renda para cerca de 10 mil pessoas, in-

cluindo colaboradores diretos e familiares.

O grupo tem atuação na comunidade local por meio de ações sociais, culturais e de voluntariado e de iniciativas dedicadas à formação profissional, como o programa de aprendizagem Senai/Schaeffler.

A empresa também adota ações ambientais: controla as emissões atmosféricas e de ruidos, as linhas de produção operam com 100% de energia renovável, toda a água utilizada nas operações industriais é tratada e devolvida à estação da cidade, e todos os resíduos gerados internamente, no programa Zero Aterro Sanitário, são direcionados ao reaproveitamento ou à transformação e reciclagem. ■

65 anos de Schaeffler no Brasil



1958

Os irmãos Wilhelm e Georg Schaeffler fundam a Rolamentos Schaeffler do Brasil em agosto de 1958, no bairro paulistano de Santo Amaro, com objetivo de fornecer a fabricantes de veículos recém-instalados no País os rolamentos INA, empresa fundada por eles em Herzogenaurach, Alemanha, em 1949. Os primeiros clientes são Volkswagen, que usa os rolamentos de agulhas em caixas de câmbio do Fusca e da Kombi, Empresas Albarus [hoje Danal, de Porto Alegre, RS, que adquiria agulhas para castanhas de cruzetas, e Clark [hoje Eaton], que montava as agulhas em suas caixas de câmbio.



1972

É fundada a LuK do Brasil Embreagens, empresa na qual a INA tinha participação acionária. É iniciada a produção em um galpão da Rolamentos Schaeffler, em São Paulo. Com componentes importados da matriz, em Bühl, Alemanha, são montados os primeiros platôs e discos de embreagens para o Passat, da Volkswagen, lançado em 1974.

1975

Em junho a LuK é a primeira unidade do grupo a se transferir para o Interior paulista e inaugura a fábrica de Sorocaba, onde a produção diária de trezentas peças salta para 1,5 mil/dia.

1978

Primeira exportação: é enviado um contêiner com platôs e discos de embreagem para a LuK Alemanha.

65 anos de Schaeffler no Brasil

1980

Em junho a Schaeffler começa a produzir rolamentos também em sua fábrica de Sorocaba, em novo prédio de 6,7 mil m². São produzidas agulhas, anteriormente feitas em São Paulo, e iniciada uma nova linha de esferas.

1984



Primeira ampliação da fábrica da Schaeffler para acomodar toda a linha de produção de gaiolas e buchas de agulhas, totalizando 14,2 mil m². Mais 5,6 mil m² são construídos durante a década.

1996

Fábrica da LuK é ampliada em 6 mil m² para aumentar a capacidade de produção de embreagens e iniciar a produção de molas arco para exportação.

1997



Toda a produção da Rolamentos Schaeffler Brasil é transferida de São Paulo para Sorocaba, que soma 55,2 mil m² de área construída.

1998

A Schaeffler/INA Brasil comemora 40 anos com capacidade para produzir 4 milhões de rolamentos, 120 milhões de corpos rolantes cilíndricos e 120 toneladas de esferas de aço por mês. Começa a produzir anéis sincronizadores e trabalha no desenvolvimento de componentes para motores. Fábrica da LuK passa por nova ampliação e soma 34 mil m². Empresa desenvolve embreagem eletrônica para o Mercosul. Em 1999 a INA adquire o controle acionário total da LuK.

1999

De forma inédita a INA começa a produzir tuchos hidráulicos para motores no Brasil. São montados os primeiros lotes de balancins flutuantes e sistema de acionamento por corrente para motores da Ford.

2000

INA inicia a produção de 50 milhões de agulhas por mês para suprir a demanda de fábricas do grupo no Exterior.

2001



Schaeffler adquire todas as ações da FAG Kugelfischer AG, fabricante de rolamentos fundada em 1883 em Schweinfurt, Alemanha.

INA e FAG tornam-se o segundo maior fabricante mundial de rolamentos. O negócio se estende ao Brasil, onde a FAG tinha fábrica na cidade de São Paulo. INA, FAG e LuK formam o Grupo Schaeffler. Em 2003 é criada a razão social Schaeffler Brasil Ltda.

2005

O Grupo Schaeffler centraliza no Brasil a produção de anéis de platô de embreagem. Início da ampliação da fábrica de molas, para aumentar a produção e as exportações de molas-arco para a Alemanha.

2007

Lançado o ASG, Auto Shift Gearbox, sistema de troca de marchas automatizado.

2009

Schaeffler lança o primeiro sistema variável de atuação eletro-hidráulica de válvulas do motor, que pode reduzir o consumo de combustível em até 25%.

2011

Início da produção no Brasil do VCP, variador de fase do eixo comando de válvulas, que torna o motor mais eficiente.

2019

Fábrica de Sorocaba conquista certificado Aterro Zero, com a destinação de 100% de seu lixo e resíduos para reciclagem, processamento ou incineração, sem envio a aterros sanitários.

Quando a Toyota levou o País a sério



Divulgação/Toyota

Há 25 anos a empresa inaugurou a fábrica de Indaiatuba para produzir o Corolla, seu campeão mundial de vendas

Por Pedro Kutney

Depois de iniciar sua internacionalização pelo Brasil, em 1958, com sua primeira operação industrial fora do Japão, a Toyota passou os quarenta anos seguintes em conservador estado de hibernação por aqui, produzindo apenas um modelo em São Bernardo do Campo, SP, o rústico utilitário Bandeirante, enquanto se transformava na maior fabricante de veículos do mundo. A inércia só foi rompida nos anos 1990 com a abertura das fronteiras para importações e a forte expansão do mercado. Foi quando a Toyota começou a levar o País a sério e decidiu investir em uma segunda fábrica para produzir o seu campeão mundial de vendas, o sedã Corolla.

No embalo do Regime Automotivo que, no fim do século passado, atraiu investimentos da ordem de US\$ 20 bilhões de velhos e novos fabricantes de veículos para lançar produtos globais e construir uma dezena de novas fábricas, a Toyota foi uma newcomer que se transformou em newcomer ao comprar, em 1996, o terreno de 1,5 milhão de m² em Indaiatuba, SP, onde inaugurou, em setembro de 1998, a unidade que começou a produzir a sétima geração de seu Corolla após investimento inicial de US\$ 150 milhões – um valor tímido diante dos aportes bilionários anunciados na época por outras montadoras.

Raio-X Toyota Indaiatuba

Área Total

1,5 milhão m²

Principais investimentos recebidos

1998 - Inicial: US\$ 150 milhões

2000 - Ampliação: US\$ 300 milhões

2004 - Fielder: US\$ 15 milhões

2007 - Motor Flex: US\$ 15 milhões

2018 - Novo Corolla + Híbrido Flex: R\$ 1 bilhão

2022 - Modernização da produção: R\$ 50 milhões

Número atual de empregados

1 mil 478 (julho/2023)

Total de veículos produzidos

1,4 milhão (até julho/2023)

Exportações

291,8 mil veículos exportados desde 2005, oito países

atendidos: Argentina, Uruguai, Paraguai, Peru, Chile,

Colômbia, Equador e Venezuela.

Fornecedores produtivos

125, nacionalização de 75%

Instalações

Estamparia

Funilaria/Solda

Pintura

Montagem Final

Pista de Testes



Mão de obra qualificada, boa infraestrutura logística e a proximidade de dezenas de fornecedores já instalados na região foram os fatores que levaram a Toyota a escolher o município no Interior paulista para instalar sua segunda fábrica no País, em busca de crescimento sustentável para atender à crescente demanda por automóveis no Brasil e mercados vizinhos.

ESTILO CONSERVADOR

Apesar de já estar havia quatro décadas no País a Toyota tinha penetração tão discreta no mercado brasileiro que passou a ser percebida como uma das chamadas newcomers que estavam se instalando por aqui. Por isto a fábrica de Indaiatuba foi um divisor de águas, um segundo inicio com um produto moderno e de qualidade reconhecida em todo o mundo.

Mas não havia pressa alguma de crescer. No melhor estilo ultraconservador japonês, de investir gradualmente sempre atrás da demanda e nunca à frente dela, a operação de Indaiatuba nasceu com ambições tímidas, montando partes importadas do Corolla que chegavam em kits CKD do Japão e capacidade para fazer apenas 10 mil carros por ano.

Como sempre parece acontecer com empresas japonesas o crescimento da operação foi mais rápido do que o planejado. Perdem-se algumas vendas com isto mas ninguém fica decepcionado com prejuízos. Assim Indaiatuba foi avançando, com saltos seguros. A primeira expansão da produção aconteceu apenas dois anos após a inauguração, em 2000, com investimento de US\$ 300 milhões, o dobro do aporte inicial.

O avanço na preferência nacional pelo confiável sedã Corolla, até hoje o único modelo produzido em Indaiatuba – com adição da variante perua station wagon Fielder de 2004 a 2008 –, balizou o crescimento acelerado da fábrica, que ao longo de 25 anos multiplicou por oito sua capacidade: pode produzir cerca de 80 mil veículos por ano e em tempos pré-pandemia precisou trabalhar acima de sua capacidade nominal, chegando a montar mais de 85 mil unidades.

Os investimentos acompanharam o crescimento: trazendo todos os aportes a valor presente corrigido pela inflação do IPCA a fábrica de Indaiatuba já recebeu perto de R\$ 4,8 bilhões em duas décadas e meia. De pequena unidade de montagem de CKD a planta evoluiu para uma fábrica completa com estamparia dotada de prensas automatizadas, armação de carrocerias com mais de oitenta robôs de solda, cabine de pintura de alta eficiência, linha de montagem final que já cresceu algumas vezes e pista de testes.

O nível de localização também avançou: hoje os Corolla produzidos têm índice de nacionalização de 75% e a fábrica tem 125 fornecedores produtivos – seis deles estão localizados no polo industrial estabelecido ao lado da planta da Toyota em Sorocaba, a poucas dezenas de quilômetros, onde a empresa inaugurou, em 2012, sua terceira e maior unidade de produção no Brasil.

Mesmo após o investimento na fábrica de Sorocaba, que hoje concentra as maiores ambições de crescimento da Toyota no País, Indaiatuba nunca perdeu sua importância estratégica complementar para a empresa, até porque o Corolla segue na liderança invicta do segmento de sedãs médios e figurou dentre os dez carros mais vendidos do mercado brasileiro por



mais de uma década. Hoje, mesmo após a conversão da preferência nacional para os SUVs, o Corolla tem desempenho superior ao de muitos deles.

O globalmente aclamado e adotado TPS, Toyota Production System, foi fundamental para pavimentar a evolução constante da fábrica de Indaiatuba, que ganhou eficiência a cada ano com soluções criativas que aumentaram a produtividade sem a necessidade de grandes investimentos. O TPS é aplicado hoje no desenvolvimento de equipamentos, ferramentas, no layout da planta, em logística, áreas administrativas e até no desenvolvimento de empregados.

PRIMEIRO HÍBRIDO

O primeiro milhão de veículos produzidos foi alcançado após dezenove anos de operação, em 2017, e no ano seguinte foi aprovado o mais recente programa de investimento: R\$ 1 bilhão para produzir em Indaiatuba a décima-segunda geração do Corolla, lançado em 2019, construído sobre a mais moderna plataforma da fabricante, a TNGA, Toyota New Global Architecture, com versões a combustão e híbrida.

Com o novo Corolla Indaiatuba entrou para a história da indústria automotiva nacional como primeira fábrica a produzir no Brasil um carro híbrido, que combina tração elétrica e do motor a combustão. Mais ainda, foi a primeira no mundo a fabricar um veículo híbrido flex, como motor bicompostível etanol-gasolina, que intensifica os benefícios do biocombustível por meio da eletrificação do powertrain para reduzir substancialmente as emissões de CO₂.

Com seu estilo cauteloso a Toyota informa que não tem planos, no momento, de produzir outros modelos em Indaiatuba. A empresa afirma que seu compromisso é manter a fábrica competitiva. Para isto foi aprovado no ano passado um investimento incremental de R\$ 50 milhões, com o objetivo de modernizar algumas áreas e equipamentos para produzir uma versão renovada do Corolla, a ser lançada ainda este ano. Será mais um passo para seguir evoluindo ao gosto da fabricante: devagar e com perfeição.



Vote Marelli.

A Marelli fornece soluções inovadoras para o mercado automotivo brasileiro há mais de 45 anos. Nossa compromisso e dedicação ao avanço da indústria é permanente.

Nossa última conquista? A inauguração de uma nova unidade de produção em Hortolândia. Com ela, as mais avançadas tecnologias para uma experiência única no interior do veículo estão ao alcance de todos os clientes.

Estamos concorrendo ao **Prêmio Autodata 2023** na categoria **Sistemista** e precisamos do seu apoio! Vote na empresa comprometida com o futuro da mobilidade, aqui mesmo, no Brasil.

Vote Marelli.

www.autodata.com.br



MARELLI.COM

25 anos de Toyota em Indaiatuba



1998

Em setembro inauguração da fábrica, dois anos após a compra do terreno em Indaiatuba. Início da produção do sedã Corolla brasileiro, de sétima geração.

2000



Primeira ampliação e modernização da fábrica.

2002



Em junho início da produção da nona geração do Corolla.

2003

Adoção do segundo turno de produção.

2004



Em maio inicio da produção da Fielder, versão perua station wagon do Corolla.

2007

Lançamento da linha Corolla com motor flex, etanol-gasolina.

2008

Lançamento da décima geração do Corolla e fim da produção da Fielder.

2014

Em março, início a produção da décima-primeira geração do Corolla.

2017



1 milhão de Corolla produzidos em Indaiatuba.

2018

Anúncio de investimento de R\$ 1 bilhão para produção da décima-segunda geração do Corolla sobre a plataforma TNGA, Toyota New Global Architecture, com versão híbrida flex.

2019



Em setembro lançamento do novo Corolla, incluindo a primeira versão híbrida flex do mundo. É também o primeiro carro eletrificado produzido no Brasil.

2022

Anúncio de investimento de R\$ 50 milhões para a modernização da linha de produção e atualização do Corolla.

CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE

0800 702 3443

(31) 2107 2355



NOSSOS NOVOS CAMINHOS FORAM RECONHECIDOS POR VOCÊ.



A **IVECO** segue inovando e criando novos caminhos para o mercado de transporte. Com cada vez mais eficiência e tecnologia, desenvolvemos as melhores soluções para o seu negócio com veículos leves, médios e pesados, com destaque para o nosso último lançamento: **IVECO S-Way, o melhor pesado da nossa história.** Contamos com você para vencermos mais esse prêmio!

VOTE NA IVECO
NAS CATEGORIAS:



Montadora de Veículos
Comerciais – IVECO

Lançamento de Caminhão
S-Way



ESCANEIE O CÓDIGO
PARA VOTAR!

A votação acontece entre
os dias 15/09 e 31/10.

IVECO
Criando novos caminhos

dp®

No trânsito, a vida vem primeiro.

Continental reconhece fornecedores no Brasil

Empresa premiou dezessete empresas da cadeia que fornecem para as divisões Automotiva, Pneus e Contitech

Redação AutoData

AContinental reconheceu seus fornecedores no Brasil que, em 2022, atenderam melhor aos critérios de qualidade no material ou serviço, prazo de entrega, inovações tecnológicas, competitividade comercial e presença nos diversos segmentos de atuação da empresa. Dezessete empresas foram premiadas durante o evento organizado pelas áreas de compras das divisões Automotiva [sistemas de freios, quadros de instrumentos e sistemas eletrônicos], Pneus e Contitech [correias e componentes de borracha].

Esta foi a terceira edição do Supplier Award da Continental, que este ano ganhou duas categorias de Sustentabilidade, Social e Ambiental, com o objetivo de incentivar projetos desenvolvidos por fornecedores de todas as divisões da empresa. Quatro projetos foram premiados em 2023 nesta categoria, dois sociais e dois ambientais.

"Temos excelentes fornecedores. Eles são peças fundamentais na competitividade dos nossos produtos e na relevância da marca Continental no mercado", disse Arnd Schmitz-Simonetti, diretor de compras América do Sul e idealizador do Supplier Award no Brasil.

Continental Supplier Award Brasil 2022

Fornecedores de peças e serviços

Algar Telecom
Cenci
Italbras Moldes e Injetados
Kluber
KSPG Automotive
Logística Festo
Metalsider Automotive
Metalúrgica FEY
Metalúrgica Hame
TCM Logística e Transporte
Têxtil Asself Maluf
Translogistic
Vesper

Sustentabilidade Ambiental

Bras Onda
Metalsider

Sustentabilidade Social

Nitriflex
Vantage Specialty Chemicals

Por que **Grupo ABG** é finalista no Prêmio Autodata?



Um universo de soluções para o mercado automotivo

Alta Capacidade

Áreas produtivas acima de 100.000 m²

Empresas certificadas

Grupo com padrão internacional de qualidade

Crescimento

Ganho de marketshare nos principais mercados

Novas Unidades

Soluções integradas para montadoras e sistemistas

Agilidade e excelência

Desde a engenharia até validação dos produtos

Experiência

Equipes especializadas no DNA automotivo

VOTE NO
PRÊMIO AUTODATA



neo
PWT

neo
RODAS

neo
PARTS

neo
STEEL

GRUPO
ABG

BYD lança Seal e vende 70 em 24 horas

No início de setembro a chinesa BYD abriu as vendas no Brasil do sedã-cupê elétrico Seal, por R\$ 296,8 mil, e em 24 horas contabilizou setenta negócios fechados. O carro tem acabamento de luxo, design atraente e desempenho esportivo, garantido por dois motores elétricos que somam de 531 cv e levam o carro de zero a 100 km/h em 3,8 segundos. A autonomia é de 372 km, de acordo com o PBEV, do Inmetro.



Divulgação/BYD

Com Ora 03 a GWM esquenta disputa dos elétricos de entrada



Divulgação/GWM

A Great Wall Motor abriu no fim de agosto as reservas, com sinal de R\$ 9 mil no Mercado Livre, do elétrico Ora 03 que começa a ser entregue aos clientes sómente em dezembro. A versão Skin custa R\$ 150 mil e coloca o modelo para competir na cada vez mais habitada entrada do mercado de carros elétricos no Brasil, que já conta com o BYD Dolphin, Caoa Chery iCar, JAC E-JS1 e Renault Kwid E-Tech. A versão GT do Ora 03, a mais cara, chega por R\$ 180 mil. A principal diferença é a capacidade das baterias e a autonomia, de 310 ou 400 km no ciclo WLTP – as medições do Inmetro ainda não foram divulgadas. Segundo a GWM já foram recebidas mais de trezentas encomendas.

Toyota testa híbrido flex plug-in no Brasil

A Toyota iniciou testes do seu sistema híbrido flex com tecnologia plug-in, que garante maior autonomia e potência com tração 100% elétrica em percursos urbanos, e permite a recarga da bateria, além da feita pelo motor a combustão, também plugado na rede elétrica. Segundo a empresa os estudos, no primeiro estágio, se mostraram "promissores". A Toyota pretende incluir em seus próximos ciclos de investimento no País a futura produção nacional de um modelo PHEV bicombustível etanol-gasolina, a exemplo do que já faz ao produzir aqui versões híbridas flex do sedã Corolla e do SUV Corolla Cross.

BMW i7 por R\$ 1,3 milhão tem até cinema a bordo



Divulgação/BMW

Com o elétrico i7 a BMW subiu sua própria régua: o sedã é o mais luxuoso e sofisticado modelo da marca já vendido no Brasil. É também o mais caro: R\$ 1,3 milhão. Destaque para a tela de 31 polegadas que transforma o i7 em um cinema de luxo sobre rodas. Por meio de duas telas táteis instaladas nas portas traseiras os passageiros podem escolher filmes, músicas ou configurar a posição dos bancos individuais – que podem virar uma cama – ou definir qual o tipo da massagem ou a temperatura deles. E para o motorista o carro tem os mais modernos sistemas de condução autônoma. Com 5m39 de comprimento, entre-eixos de 3m21 e 1m95 de largura, o carro tem imponência de sobra, sem perder a esportividade: dois motores elétricos nos eixos somam 544 cv e aceleram o bólido de 0 a 100 km/h em 4,7 segundos. O alcance máximo é de 479 km, no ciclo brasileiro PBVE.

Kardian será o novo SUV da Renault no Brasil

O novo SUV que a Renault produzirá em São José dos Pinhais, PR, teve seu nome revelado: Kardian. A apresentação global do modelo está marcada para 25 de outubro e o Brasil será seu primeiro mercado, depois expandindo para outros países da América Latina. Com o SUV, que competirá no segmento B, será iniciada uma nova ofensiva de produtos Renault em mercados fora da Europa.



Divulgação/Renault

Jeep já vendeu 400 mil Compass no Brasil e produziu 450 mil em Pernambuco

O Jeep Compass produzido na fábrica de Goiana, PE, lançado em 2016, superou duas marcas em agosto: já foram vendidas 400 mil unidades do SUV médio no País e a produção soma 450 mil – ou quase metade dos 1 milhão de veículos fabricados na planta desde a inauguração, em 2015, onde também são feitos Renegade, Commander e as picapes Fiat Toro e Ram Rampage. São sete versões do Compass: quatro com tração 4x2 equipadas com motor turboplex 1.3 de 185 cv, e três 4x4 turbodiesel 2.0 de 170 cv. O modelo figura na lista do dez carros mais vendidos no mercado brasileiro e também é exportado para Argentina, Chile, Colômbia, Paraguai e Uruguai.

Após 25 anos e 2,1 milhões de unidades, Strada ganha motor turboflex

Volkswagen Saveiro muda visual e tem nova versão



Divulgação/VW

A Volkswagen apresentou a versão 2024 da Saveiro com visual renovado, mais equipamentos e uma nova versão, a Extreme, no ano em que sua picape completa 41 anos de produção no Brasil e soma mais de 1,6 milhão de unidades emplacadas. A linha 2024 ganhou novos itens de série para todas as versões, caso do assistente de partida em rampa, freios a disco nas quatro rodas, sensor de estacionamento traseiro e controle eletrônico de estabilidade. A suspensão dianteira está 1 cm mais alta. O motor segue sendo o EA211 1.6 de 116 cv para todas as configurações e câmbio manual de cinco marchas. São duas versões cabine simples por R\$ 95,8 mil e R\$ 101,5 mil, e duas cabine dupla por R\$ 109,7 mil e R\$ 114,6 mil.



Divulgação/Stellantis

Desenvolvida e fabricada no Polo Automotivo Stellantis de Betim, MG, a picape Fiat Strada acumula 2,1 milhões de unidades produzidas em 25 anos. Desde 2020, quando foi lançada sua mais nova geração com cabine dupla de quatro portas, já foram fabricadas 400 mil. Veículo mais vendido do País desde 2021, em agosto passado a Strada ganhou mais opções para assegurar sua hegemonia: duas versões topo de linha equipadas com motor turboflex 1.0 de 130 cv, ambas com câmbio automático CVT, lançadas por R\$ 132 mil [Ranch] e R\$ 133 mil [Ultra], além da edição limitada Edizione 25, por R\$ 136 mil. Também continuam na linha cinco opções com motor 1.3 aspirado de 88 cv, duas com cabine simples por R\$ 101 mil e 107 mil, e três cabine dupla por R\$ 113 mil ou R\$ 115 mil com câmbio manual ou R\$ 121 mil com CVT.

Iveco vende primeiros veículos com descontos do governo

Em agosto a Iveco fechou sua primeira venda sob as regras do programa de descontos patrocinados pelo governo para veículos comerciais, com o recolhimento para reciclagem de modelos equivalentes com mais de vinte anos de idade. Em cerimônia realizada em seu complexo industrial de Sete Lagoas, MG, a empresa fez a entrega simbólica de vinte caminhões para o Grupo Sada, de Minas Gerais, e dez ônibus para Autoviação Nossa Senhora da Piedade, que atua no transporte municipal de Campo Largo, PR. Ambas as empresas desmobilizarão veículos antigos da própria frota. No caso da Sada, que investiu em uma unidade certificada de reciclagem, a transportadora desmontará os caminhões velhos. O programa de subsídios para veículos pesados, criado em junho, destina por até quatro meses R\$ 700 milhões em créditos tributários para compra de caminhões e de R\$ 300 milhões para ônibus.



Divulgação/Iveco

BorgWarner já planeja ampliar fábrica de baterias em Piracicaba

A BorgWarner, que inaugurou em fevereiro sua fábrica de sistemas baterias para veículos elétricos pesados, já planeja ampliar a unidade instalada em Piracicaba, SP. Os planos incluem aumentar em vinte vezes o faturamento da operação, quadruplicar o número de funcionários e montar todo o sistema no País, incluindo a bateria que atualmente é importada.

Vamos compra 140 caminhões VW novos e recicla outros 140



Divulgação/Vamos

Em agosto o Grupo Vamos divulgou investimento de R\$ 4 milhões na compra de 140 caminhões usados, com idades de 28 a 53 anos, com o objetivo de retirá-los de circulação para conseguir descontos patrocinados pelo governo na aquisição de outros 140 modelos zero-quilômetro da Volkswagen Caminhões e Ônibus. O negócio envolve a Gerdau, responsável pela desmontagem dos veículos velhos, que usa o aço retirado na produção de suas próprias usinas. Segundo a Vamos a maior parte dos caminhões antigos opera nas regiões dos portos de Santos, SP, e do Rio de Janeiro, RJ.

Volvo inicia em Curitiba testes do ônibus elétrico BZL

A Volvo iniciou em Curitiba, PR, onde está localizada a sua fábrica brasileira, os testes do seu ônibus elétrico BZL na América Latina. A partir deste mês um chassi importado da Suécia e encarroçado pela Marcopolo começará a rodar no transporte público da Capital paranaense. Em outubro começam testes em São Paulo, SP, com chassi encarroçado pela Caio. O modelo também será enviado para avaliações em Santiago, no Chile, e em Bogotá, Colômbia. Está nos planos da Volvo nacionalizar o chassi, que reservou R\$ 250 milhões, de seu pacote de investimento de R\$ 1,5 bilhão para o Brasil até 2025, para produzir ao menos quatro configurações: midi, padron piso alto, articulado e biarticulado.



Divulgação/Volvo

RENAULT KWID E-TECH 100% ELÉTRICO



a revolução elétrica está nas ruas

com a confiança da maior rede de concessionárias 100% elétricas
robustez de SUV com altura do solo de 16,6 cm
carrega em qualquer lugar, na tomada ou no wallbox
faça um test drive na concessionária mais próxima de você



No trânsito, escolha a vida!

renault.com.br



Versão chassi-cabine da Ford Transit retorna ao mercado

A Ford Pro, divisão da empresa para clientes do segmento comercial, ampliou seu portfólio no País com o lançamento da versão chassi-cabine da Transit, que pode receber diversos tipos de carrocerias de carga. A opção com PBT de 3,5 toneladas é vendida por R\$ 273 mil, mais barata do que similares concorrentes à venda. Já a configuração com PBT de 4,7 toneladas tem preço menor, R\$ 260 mil, porque é enquadrada como caminhão semileve e paga menos impostos. Este subsegmento representa um quarto das vendas de vans no País, somando cerca de 10 mil unidades por ano. O utilitário, montado no Uruguai, já estava disponível no mercado brasileiro nas versões furgão e minibus e alcançou participação de 12% e 17%, respectivamente. A Ford Pro está disponível nas 110 concessionárias da marca no Brasil, oferecendo cobertura nacional, vendas e pós-vendas com prioridade. A conectividade é de série e sem custos para

os proprietários: só é necessário autorizar o acesso aos dados, que são monitorados por uma central da Ford para envio de relatórios mensais sobre o uso, pontos de melhoria e alertas de desgaste de componentes e manutenção.



Divulgação/Ford

Kia emplaca 450 mil no Brasil e promete híbrido flex



Divulgação/Kia

Ao alcançar, em agosto, a marca de 450 mil veículos Kia vendidos no Brasil em trinta anos de importações, o Grupo Gandini, importador oficial desde 1992, espera retomar o crescimento das vendas com a normalização das entregas da matriz coreana, que desde 2021 tem problemas de produção com falta de semicondutores e acumula milhares de pedidos a entregar ao representante brasileiro. Gandini pretende aproveitar os possíveis benefícios que serão aplicados a modelos eletrificados com motor bicompostível etanol-gasolina: "Em 2025 lançaremos um modelo 1.0 híbrido flex", anunciou, sem revelar mais informações.

Volare amplia em 58% as exportações no primeiro semestre

A Volare, divisão de ônibus completos da Marcopolo, exportou 93 veículos no primeiro semestre de 2023, crescimento de 58% sobre o mesmo período do ano passado. Os principais modelos foram os da linha Fly, Attack e 4x4, com o Chile recebendo a maior parte dos veículos, seguido por Uruguai, Costa Rica e Paraguai. O mercado chileno já adquiriu mais de quinhentos veículos Volare nos últimos quatro anos. Para o segundo semestre a empresa tem programados embarques para Catar, no Oriente Médio, e Angola, na África. Produtos da fabricante já rodam em mais de trinta países da América Latina, Oriente Médio e África.



Divulgação/Volare

Seu leão pode colorir a vida de muitas crianças

Doe seu Imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe

ATÉ
27/12



No Brasil, apenas 2,86% do potencial de doação de IR da população foi destinado para instituições filantrópicas em 2022. Isso representa mais de R\$ 9 bilhões que poderiam impactar o cenário da saúde no país.

E você, ao destinar até 6% do seu Imposto de Renda para os projetos do maior hospital pediátrico do Brasil, pode contribuir para mudar essa realidade, de forma fácil e sem custos.

Ajude a transformar a vida de milhares de crianças e adolescentes.
Acesse doepequenoprincipe.org.br, simule seu potencial de doação, preencha o formulário e solicite seu boleto.

Para mais informações, escaneie o QR code ao lado e fale com a nossa equipe.

Contamos com você!



(41) 2108-3886 (41) 99962-4461
doepequenoprincipe.org.br

10
anos
HOSPITAL
pequeno
PRÍNCIPE



Divulgação/Schaeffler



Divulgação/VW



Divulgação/VW



Divulgação/Brose



Divulgação/Chem-Trend

SCHAFFLER: RENATA COSTA SILVA

A brasileira Renata Costa Silva é a nova vice-presidente global de marketing e comunicação para o aftermarket automotivo da Schaeffler. A executiva assumiu o cargo no início de setembro e já se mudou para Frankfurt, na Alemanha. Até a virada do mês ela ficava em Sorocaba, SP, onde era responsável pela comunicação e marketing da companhia na América do Sul, cargo que ocupou por oito anos.

Em suas novas funções terá como meta guiar o desenvolvimento e a adaptação de um plano integrado para sua área.

VOLKSWAGEN + AUDI: CLÁUDIO RAWICZ + GEROLD PILLERKAMP

Em agosto Volkswagen e Audi anunciaram mudanças em suas equipes de comunicação. Cláudio Rawicz, até então diretor de marketing da Audi no Brasil, foi transferido para o departamento de comunicação da Volkswagen, onde assumiu o lugar de Fernando Campoi, gerente executivo de imprensa produto, comunicação digital e heritage, que foi expatriado para trabalhar na subsidiária do grupo nos Estados Unidos. Na Audi o posto de Rawicz foi assumido por Gerold Pillerkamp. Rawicz é formado em jornalismo na UniBH e tem especialização em comunicação empresarial na Universidade de Syracuse, no Estado de Nova York. Sua trajetória profissional inclui postos de liderança nas áreas de comunicação de Fiat, FPT, Iveco e Renault, de onde saiu em 2018 para a Audi. Já Pillerkamp é formado em engenharia de produção pela FEI e tem especialização em vendas e marketing pela FIA. Ele ingressou na Audi, no Brasil, em 2008 e seu último posto antes da nova função foi de gerente sênior de produto.

BROSE: MURILO MATTIA

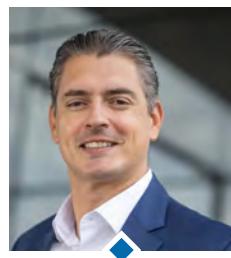
Murilo Matta é, desde agosto, novo presidente da Brose do Brasil, fabricante de sistemas de portas com sede em São José dos Pinhais, PR. O executivo sucede a Max Forte, que foi transferido para a Brose North America. Formado em engenharia mecânica na PUC-PR, Matta tem MBA em gestão de projetos pela FGV e é master em gestão de negócios pela Nova York School of Business and Economics. Ele ingressou na Brose do Brasil vinte anos atrás, como gerente de projetos de clientes e foi vice-presidente antes da promoção.

CHEM-TREND: RODRIGO MADEIRA

A Chem-Trend, empresa do Grupo Freudenberg, informou que Rodrigo Madeira é seu novo vice-presidente e gerente geral da divisão no Brasil, sucedendo a Patrícia Ajje, que assumiu a vice-presidência e gerência-geral da empresa na América do Norte. O executivo vai conduzir os negócios nos segmentos de termoplásticos, borrachas, compósitos, fundição. Formado em engenharia mecânica pela UFMG, Madeira trabalha na Chem-Trend desde 2008.



Divulgação/MB



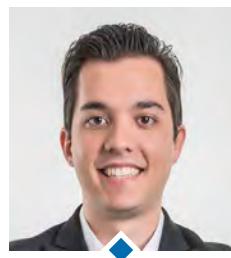
Divulgação/Volvo



Divulgação/JCB



Divulgação/TMD Friction



Divulgação/Bright Consulting

MERCEDES-BENZ: ERICA CORREA DAUMICHEN

A Mercedes-Benz nomeou sua nova diretora de produção de caminhões e agregados, Erica Corrêa Daumichen, assumiu em setembro as operações da empresa em São Bernardo do Campo, SP, e Juiz de Fora, MG. Ela sucedeu a Celso Salles, que se aposentou. Formada em engenharia de produção pela FEI e pós-graduada em administração de empresas pela FGV, Erica Daumichen acumula mais de 25 anos de experiência no setor. Sua posição mais recente foi diretora de engenharia de manufatura de sistemas veiculares da General Motors América do Sul, onde coordenava equipes de automação, pintura e montagem geral.

VOLVO: ALEXANDRE HARTL

Alexandre Hartl assumiu o posto de gerente de marketing e desenvolvimento de concessionárias da Volvo. Sediado em Curitiba, PR, o executivo será responsável por definir os planos para divulgar os produtos da fabricante de caminhões e ônibus no País, assim como pelo planejamento para o avanço da rede. Hartl começou sua carreira na Volvo em 2001, como estagiário, saiu para trabalhar em outras multinacionais e retornou à empresa em 2012, trabalhando em outros cargos até assumir a gerência de marketing.

JCB: DAVI LUNARDI

Davi Lunardi é desde o início de agosto o novo diretor de vendas e marketing da JCB para a América Latina. Nos últimos cinco anos o executivo foi diretor comercial da JCB para América do Sul, México e América Central. Na nova função Lunardi responderá por todas as atividades comerciais nos países latino-americanos. Ele tem 29 anos de experiência no mercado de máquinas e já atuou em outras empresas do setor.

TMD FRICTION: FÁBIO MERIGHI

Depois de entregar bons resultados na expansão da marca Cobreq na América do Sul, que junto à Textar integra portfólio de componentes de fricção e frenagem da TMD Friction Américas, Fábio Merighi foi promovido ao cargo de diretor de aftermarket da companhia para todo o continente. Na TMD Friction desde 2018, ele ocupou o posto de diretor de aftermarket da América do Sul nos últimos dois anos e, agora, ganha o desafio de impulsionar também outras marcas do grupo no continente.

BRIGHT CONSULTING: MURILO BRIGANTI

Murilo Briganti, foi promovido a COO, diretor de operações, da Bright Consulting, consultoria especializada no setor automotivo. Engenheiro mecânico e eletrônico especialista em tecnologias veiculares, ele assumiu o cargo no início de setembro e continuará se reportando ao CEO Paulo Cardamone. Briganti começou a trabalhar na Bright em 2016 como estagiário e desde 2018 é responsável pelos produtos da empresa, desenvolvendo estudos sobre evolução das tecnologias de assistência à dirigibilidade, do futuro dos sistemas de propulsão e da conectividade dos automóveis. Sua missão agora será a de estabelecer plano para os próximos cinco anos.

“Qual é o país que tem a mesma capacidade dos países africanos e da América do Sul de produzir etanol, biodiesel, hidrogênio verde e na geração de energia eólica e solar?

É disso que nós temos de saber tirar proveito.”

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante o Fórum Econômico Angola-Brasil realizado no país africano no fim de agosto.

“O Brasil tem um objetivo: que essa fabulosa bioenergia não fique só lá, que ela possa estar mundo afora. Ninguém quer o novo gás russo, ninguém quer uma fonte de energia concentrada geograficamente. Por isso nossa grande missão é diversificar, pulverizar.”

Evandro Gussi, presidente da Unica, União da Indústria da Cana-de-Açúcar e Bioenergia, também durante o Fórum Econômico Angola-Brasil, destacando que a participação da entidade na comitiva que viajou ao país africano não era para vender etanol, mas oferecer cooperação para ampliar a produção e o uso de bioenergia em países localizados na zona intertropical do planeta.

“Reducir artificialmente o preço dos combustíveis fósseis com subsídios não apenas incentiva sua queima, intensificando as crises climáticas como ondas de calor, incêndios florestais, chuvas intensas, mas também atrasa o desenvolvimento de outras matrizes energéticas limpas.”

Livi Gerbase, assessora política do Inesc, Instituto de Estudos Socioeconômicos, sobre estudo do IISD, Instituto Internacional para o Desenvolvimento Sustentável, que aponta para o maior gasto da história dos países do G20, de US\$ 1,4 trilhão em 2022, para financiar subsídios e investimentos estatais ao setor de combustíveis fósseis.

“Nós estamos com uma expectativa ainda melhor do que em janeiro, quando as nossas projeções indicavam crescimento [do PIB] superior a 2%. Eu quero lembrar que, nessa mesma época, as projeções médias do mercado indicavam crescimento inferior a 1%.”

Fernando Haddad, ministro da Fazenda, ao comentar a expansão da economia de 0,9% no segundo trimestre sobre o primeiro. O dado divulgado pelo IBGE em 1º de setembro expôs crescimento bastante acima do 0,3% que era esperado por analistas de mercado.

3,7%

Crescimento do PIB brasileiro no primeiro semestre de 2023 na comparação com o mesmo período de 2022, segundo divulgou o IBGE. No segundo trimestre houve avanço de 0,9% em relação ao primeiro.

us\$ 1,4 tri

Total gasto pelos países do G20 em subsídios e investimentos estatais para combustíveis fósseis em 2022, a maior cifra da história, segundo estudo do IISD, Instituto Internacional para o Desenvolvimento Sustentável.

us\$ 440 bi

Investimentos das maiores economias do mundo, do G20, durante 2022, na produção de combustíveis fósseis, segundo o mesmo estudo do IISD, Instituto Internacional para o Desenvolvimento Sustentável.

21,2%

Foi a participação, em 2022, de veículos importados da China nas vendas de países da América Latina, exceto o Brasil. Dez anos atrás esta penetração era de 4,6%, segundo levantamento realizado pela Anfavea.

PRODUTORA MULTIMÍDIA

PRODUÇÃO DE VÍDEOS

Animação 2D, EaD
e Institucional

TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online
e Presencial



DIGITAL FILMES

ESTÚDIO
DE VÍDEO

PODCAST

AUTODATA

Os patrocinadores desta edição

