

AutoData

Ano 22 | Setembro 2014 | Edição 301

Trabalho

Rota alternativa

Sem espaço para uma ampla reforma da lei trabalhista a Anfavea propõe mudanças parciais: flexibilização do lay off e força de lei aos acordos coletivos. Objetivo é garantir empregos em momentos de crise como o atual.

Produção

Chery, a primeira chinesa no País

Investimento

GM anuncia R\$ 6,5 bilhões

Caderno Especial

Cases e cédula do Prêmio AutoData

TRANSFORMAMOS O 1º LUGAR DO PÓDIO EM ESTACIONAMENTO.

Respeite a sinalização de trânsito



0800 011 8088

CITROËN C3



MELHOR CARRO DA CATEGORIA.
PESQUISA OS ELEITOS
REVISTA QUATRO RODAS



MENOR CUSTO DE REPARO
DA CATEGORIA COMPACTO
(2011/12/13)

CITROËN C3 PICASSO



MELHOR CARRO DO ANO.
REVISTA MOTOR SHOW



MENOR CUSTO DE REPARO DA
CATEGORIA MINIVAN PREMIUM
(2011/12/13)

CITROËN C4 LOUNGE



MOTOR
INTERNACIONAL
DO ANO PELA
ENGINE OF THE YEAR
TECHNOLOGY
INTERNATIONAL
MAGAZINE.



MELHOR CARRO
NACIONAL. REVISTA
CAR MAGAZINE

carro

MELHOR SEDAN NO
COMPARATIVO DA
REVISTA CARRO



MELHOR SEDAN DO
BRASIL. REVISTA CAR
AND DRIVER

REVISTA
**QUATRO
RODAS**

MELHOR SEDAN NO
COMPARATIVO DA
REVISTA QUATRO RODAS



MELHOR COMPRA DO ANO
ATÉ R\$ 100.000.
REVISTA QUATRO RODAS



CITROËN

60 | Capa

Basta uma queda mais forte do que a esperada nas vendas de veículos para que a indústria volte a colocar uma antiga questão sob os holofotes, a legislação trabalhista: o que fazer com os trabalhadores nesses períodos? No momento os atores do setor discutem flexibilizar leis, mas não se trata de uma reforma e sim de soluções pontuais que evitem demissões e garantam competitividade

24 | Montadora

General Motors anuncia mais um ciclo de R\$ 6,5 bilhões até 2018, o maior já feito pela empresa no País em quase 90 anos

28 | Montadora

Começam as atividades industriais da Chery, a primeira montadora chinesa a ter fábrica no País. Em Jacareí, SP



Divulgação/Chery

32 | Lançamento

A Volkswagen deu cara de Golf ao Fox para ampliar suas vendas

36 | Lançamento

Investimento de R\$ 50 milhões para oferecer ao mercado uma versão cabine dupla da Saveiro

40 | Lançamento

Cheia de cobiça pela liderança no segmento a Ford preparou pacote tentador para os novos Ka e Ka+, a versão sedã

46 | Lançamento

Após um período de férias a linha de caminhões da Série F está de volta ao trabalho com jeito de que veio para ficar

52 | Distribuição

Congresso anual da rede de concessionários do País tem recorde de inscritos e discute soluções para enfrentar os altos e baixos do mercado

68 | Entrevista

Astor Schmitt, da Empresas Randon e presidente do próximo Congresso SAE, adianta os debates em torno da mobilidade

74 | História

O Campo de Provas de Cruz Alta, da GM, em Indaiatuba, SP, completa 40 anos e ainda é o único do gênero no Hemisfério Sul

78 | Motos

Honda da Amazônia comemora a produção de 20 milhões de motocicletas produzidas desde 1976, quando inaugurou sua fábrica na Zona Franca de Manaus

80 | Legislação

Diário Oficial publica as primeiras regras para a tão esperada rastreabilidade de peças e componentes

84 | História

35 anos de Volvo no País

08 | On&Off

Notícias que mexem com o setor automotivo

14 | From the Top

Luís Curi, vice-presidente da Chery do Brasil

87 | Gente&Negócios

O vai e vem do mercado automotivo

90 | Artigo

Luiz Eduardo Neves Loureiro

AUTODATA

Diretoria

Márcio Stéfani, S Stéfani, Vicente Alessi, filho

Assistente da Diretoria

Expedito M dos Santos

Conselho Editorial

Márcio Stéfani, S Stéfani, Vicente Alessi, filho, Fernando Calmon, Mauro Forjaz (1922 - 2009), Rik Turner, Sérgio Duarte, Tide Hellmeister (1942 - 2008)

Redação

Vicente Alessi, filho, diretor, George Guimarães, diretor adjunto, Márcio Stéfani, editor, S Stéfani, editor de Compatibilização de Conteúdo, Alzira Rodrigues, editora chefe, Décio Costa, editor executivo, Marcos Rozen, editor executivo, André Barros, Michele Loureiro, Viviane Biondo, Roberto Hunoff, sucursal de Caxias do Sul, RS, repórteres da Agência AutoData de Notícias

Projeto gráfico

Romeu Bassi Neto

Arte

Romeu Bassi Neto, diagramador, Kim Pocker, estagiária

Fotografia

DR e Divulgação

Foto capa: ©iStockphoto.com/Sculpies

Mídias Digitais

Marcos Rozen, editor, Gustavo Pereira

Eventos/Seminários

Tel.: PABX 11 5189 8900

Paulo Fagundes

Departamento de Negócios

Tel. PABX 5189 8900, fax 5181 8943, José Luiz Giadas, gestor comercial

Comercial e Publicidade

Ana Lúcia Machado, André Luiz Martins, Renata M Dias, Rosa Damiano, Carolina Zanini, sucursal de Caxias do Sul, RS, executivos de contas, Adenilson Aparecido da Silva, auxiliar de marketing

Assinaturas/Atendimento ao Cliente

Tel. PABX 11 5189 8900, fax 11 5189 8942 Vera Lúcia de Paula

Departamento Administrativo/Financeiro

Vera Lúcia Cunha, diretora adjunta, Ana Lúcia N Handro, Hidelbrando C. de Oliveira, Márcio Dourado Silva e Thelma Melkunas

Apoio

Cirléia R Costa, Gilberto S Santos (1974 – 2000), Márcio Barreto da Costa, Maria Aparecida de Souza, Maria Elza C Neves, Simone R Costa

Tiragem

10 mil exemplares

Pré-impressão e impressão

Intergraf Ind. Gráfica Eireli tel. 11 4391 9797

ISBN 1415-7756

AutoData é publicação da AutoData Editora Ltda., r. Verbo Divino, 750, 04719-001, Chácara Santo Antônio, São Paulo, SP, Brasil, tel. PABX 55 11 5189 8900, fax 55 11 5181 8943. É proibida a reprodução sem prévia autorização, mas permitida a citação desde que identificada a fonte.



Jornalista responsável

Vicente Alessi, filho, MS SJPEP 4 874



twitter.com/autodataeditora



facebook.com/autodata



youtube.com/autodatawebtv



autodata.com.br

Sem traumas

Não houve até o momento as tão traumatizantes demissões em massa do passado. Mas que o momento é de ajuste ninguém duvida. Mais de 6 mil postos de trabalho foram fechados de janeiro a julho na indústria automotiva brasileira, grande parte por meio do conhecido PDV, outra parte via aposentadoria. Saída que indica maturidade nas relações trabalhistas do setor, assim como as paradas técnicas, férias coletivas e adoção de lay off em fábricas de automóveis e de caminhões, tudo fruto de acertos das empresas com seus funcionários.

Em nossa reportagem de capa damos uma panorâmica dos ajustes em curso e mostramos a atual postura da Anfavea com relação ao tema. Como a tão falada reforma trabalhista nunca passou de um sonho a entidade decidiu propor mudanças pontuais que garantam o emprego em períodos de crise. Já encaminhadas aos representantes dos trabalhadores a ideia é ter proposta conjunta para discutir eventuais alterações com o governo.

Mas se de um lado a queda na produção gera a necessidade de ajustes na mão de obra, de outro incentiva investimentos em novos produtos. Como diz o presidente da Volkswagen, Thomas Schmall, a melhor forma de driblar a crise são os novos produtos. E a avalanche de lançamentos em agosto, todos retratados nesta edição, são prova disso. Também relevante é a inauguração da fábrica da Chery em Jacareí, SP, a primeira construtora chinesa do País, assim como o anúncio de novo ciclo de investimento da GM, de R\$ 6,5 bilhões, que envolve desenvolvimento de novos produtos e modernização das fábricas.

AD

Alzira Rodrigues | editora chefe

alzira@autodata.com.br

**Indicação a gente já tem.
Para vencer o Prêmio AutoData,
só falta o seu voto.**



Imagens meramente ilustrativas.





Respeite os limites de velocidade.



O prêmio AutoData reconhece as empresas que mais se destacaram durante o ano. Líder do mercado há 11 anos, a MAN Latin America concorre em 2 categorias em 2014.

- Veículo Caminhão VW Constellation 19.420, 25.420 e 26.420
- Veículo Ônibus Volksbus 18330 OT e Volksbus 18280 OT

MAN Latin America, fabricante dos Caminhões e Ônibus Volkswagen e Caminhões MAN.
www.man-la.com

MAN



**Caminhões
Ônibus**

Força

A balança comercial do setor de máquinas e equipamentos fechou com déficit de cerca de US\$ 8 bilhões nos seis primeiros meses do ano. O valor é 24,8% menor do que o verificado no mesmo período de 2013. Carlos Pastoriza, presidente da Abimaq, diz que o melhor desempenho é reflexo do crescimento relevante das exportações para os Estados Unidos, da ordem de 54% com relação ao mesmo período do ano passado.

Obras

As obras de terraplenagem da fábrica de automóveis da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP, começaram apenas em 21 agosto. Por enquanto, apenas tratores trabalham no terreno localizado no quilômetro 8 da rodovia que liga o município a Santa Bárbara d'Oeste. Bem mais adiantada está Honda na vizinha Itirapina, com 45% dos trabalhos concluídos.

Comprou

A Federal-Mogul comprou a fábrica da Honeywell Friction Materials em Sorocaba, SP, onde são produzidas pastilhas, lonas, sapatas e fluidos de freio das marcas Jurid e Bendix.

Segue

A Zona Franca de Manaus teve seus benefícios fiscais aprovados por mais meio século. As atuais vantagens tributárias da região vigorarão até 2073.

No páreo

A Hyundai definitivamente entrou na briga pela quinta posição do ranking das dez marcas de automóveis e comerciais leves mais vendidas no mercado brasileiro, tanto que fechou o acumulado dos sete primeiros meses à frente da Renault.

Para baixo

Levantamento do Sindipeças apontou retração de 12,4% no faturamento do setor no acumulado de janeiro a julho. As vendas recuaram em todos os segmentos: montadoras, 16,2%, negócios intrasetoriais, 12,1%, reposição, 5,3%, e exportação, 3%.

As calçadas do Rio de Janeiro, cores de suas paisagens e até pratos típicos da culinária local servirão de inspiração aos desenhos e materiais adotados em modelos globais da Nissan. Esta é a proposta da empresa ao abrir as portas do NDA-R, Nissan Design America Rio, no mesmo prédio de sua sede no Centro do Rio de Janeiro. A exemplo de outros centros de design da Nissan em todos os continentes, a unidade fluminense trabalhará de forma colaborativa com os demais e encaminhará projetos e conceitos para o restante do mundo, diz Taro Ueta, vice-presidente de Design da Nissan Américas.



Divulgação/Nissan

Dez a menos

Alcides Braga, presidente da Anfir, projeta recuo de 10% no mercado interno de implementos rodoviários em 2014. O dobro do que imaginava no começo do ano.

Voz ativa

Após recente visita ao Mdic, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, em Brasília, a Anfir passou a integrar o grupo envolvido no desenvolvimento do programa nacional de renovação de frota.

Voz ativa 2

“Trata-se de um projeto sério, de dez anos. A fase atual é de busca de fórmulas para permitir o financiamento de veículos a autônomos. Pena que não será adotado ainda em 2014. Teremos no curto prazo somente um programa piloto, para cerca de 1 mil caminhões”, revela Alcides Braga, presidente da Anfir.

Premiada 1

A Agência AutoData de Notícias foi uma das vencedoras do 8º Prêmio SAE Brasil de Jornalismo, promovido pela Sociedade de Engenheiros da Mobilidade. O sub-editor da agência, André Barros, foi premiado com Menção Honrosa pela reportagem BMWi: fábrica sustentável em Leipzig, publicada em 20 de março. O texto trata da produção sustentável de veículos da fabricante em Leipzig, Alemanha.

Premiada 2

O Prêmio SAE Brasil de Jornalismo estimula a cobertura jornalística da imprensa escrita e on-line, geral e especializada, com pautas sobre a tecnologia da mobilidade brasileira, “contribuindo para o desenvolvimento humano e social no Brasil e no mundo”.

Off

Difícil

Já não são poucos os executivos dos fabricantes de veículos que, nos bastidores, mudaram o discurso com relação ao Inovar-Auto. Falam que, com o atual quadro de fornecimento e desenvolvimento local, “mandarão um cheque dentro do porta-luvas” para atingir os objetivos propostos pelo programa.

Para pesquisas de alto nível é preciso recorrer a validação no Exterior, em países da Europa ou nos Estados Unidos. Ou seja, ficamos de pés e mãos atados.

Gilmar Laignier | gerente de desenvolvimento de negócios da Fiat, que lidera área criada especialmente para o Inovar-Auto

Especiais

A operação de negócios de aços especiais da Gerdau acumulou receita líquida de R\$ 4,4 bilhões no primeiro semestre, alta de 13% sobre igual período do ano passado. O valor teve origem na venda de 1,5 milhão de toneladas de aço, crescimento de 5,2% na mesma base de comparação. A operação respondeu por 21% da receita semestral do grupo, alguns décimos acima do consolidado nos mesmos meses do ano passado.

P&D

O Grupo Caoa espera inaugurar seu Centro de Desenvolvimento de Eficiência Energética até dezembro. O empreendimento contempla laboratórios em novo prédio ao lado da fábrica de Anápolis, GO.

Espera

A AGCO estuda nacionalizar a produção de tratores de alta potência, atualmente importados da França. A retração nas vendas nos últimos meses atrasa a decisão. As vendas internas de tratores AGCO caíram 17% de janeiro a julho.

Logística

Na contramão da terceirização de processos logísticos, a Bosch assumiu a gestão de armazenagem, distribuição e gerenciamento de informações e operações em seu segmento de reposição, que contempla cerca de 20 mil itens. O chamado Projeto Fênix culminou com a criação de novo centro de distribuição da empresa em Louveira, SP, empreendimento de R\$ 20 milhões.

Mahle

A Mahle Metal Leve assinou acordo com o Finep, órgão ligado ao Ministério da Ciência Tecnologia e Inovação, para ampliar as pesquisas do seu tradicional centro de tecnologia localizado em Jundiá, SP. Serão cerca de R\$ 285 milhões em investimentos conjuntos nos próximos três anos.

O número

6

milhões de veículos já foram produzidos pela GM São Caetano do Sul, SP, em 84 anos

HVCC 1

A HVCC, Halla Visteon Climate Control, inaugurou sua primeira fábrica na América Latina, em Atibaia, SP. A empresa, fusão da coreana Halla com a Visteon em 2013, é a segunda maior do mundo no segmento de climatização de veículos. A fábrica paulista tem capacidade para produzir 350 mil caixas de ar por ano e já tem certo o fornecimento para Ford e Chery.

HVCC 2

A empresa, diz o presidente YH Park, já estuda expansão nos negócios em Atibaia: a unidade deve começar a produzir trocadores de calor de grande porte e mangueiras de ar-condicionado em breve. Globalmente a HVCC fornece ainda para Hyundai, BMW, Honda e Mercedes-Benz.



Cinco automóveis foram avaliados na quinta fase de testes de colisão do Latin NCap, Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina, realizado em parceria com a Proteste: Chevrolet Onix e Spark, Fiat Palio com e sem air bags e Peugeot 208. Nenhum deles obteve cinco estrelas, a pontuação máxima. O 208, produzido em Porto Real, RJ, e vendido no Brasil e na Argentina, saiu-se melhor e recebeu quatro estrelas na proteção a adultos e três estrelas para passageiros infantis. O Fiat Palio com air bags conquistou três estrelas para choques com passageiros adultos e duas para crianças – seu similar sem o item de segurança foi reprovado no primeiro quesito e obteve a mesma pontuação no segundo. O Onix produzido em Gravataí, RS, recebeu três e duas estrelas, respectivamente, e o Spark, sem air bags, vendido apenas no Chile, não teve estrela no primeiro caso e apenas duas, no segundo.

Divulgação/Latin NCap

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



A Sprinter tem o melhor custo operacional. Você trabalha e parece que ela nem saiu do lugar.

Em uma Sprinter, você roda mais e gasta menos, porque ela tem o melhor custo de operação do mercado. Isso significa economia de combustível, baixo custo de manutenção e excelente valor de revenda. Além de oferecer serviços exclusivos, como garantia adicional, contrato de manutenção, Mercedes Assistance e a maior rede de concessionários especializados do país. Passe em um concessionário Mercedes-Benz e confira. Sprinter. Para quem tem estrela.

www.mercedes-benz.com.br/sprinter CRC: 0800 970 90 90

BLUE EFFICIENCY

Banco Mercedes-Benz



Mercedes-Benz





Por que a CNH Industrial foi

Porque a CNH Industrial é líder global no setor de bens de capital. Porque possui presença mundial, com 62 fábricas, 48 centros de pesquisa e desenvolvimento e 71 mil empregados. Também porque possui uma importância muito maior que sua grandeza. E porque é um grupo responsável pela produção de motores on-road, off-road, marítimo e para geração de energia, pela fabricação de caminhões e veículos comerciais, equipamentos agrícolas e de construção. Porque suas máquinas ajudam no desenvolvimento do mundo, produzindo alimentos, construindo estradas e obras de infraestrutura e transportando a riqueza para o Brasil e os demais países onde atua. É por tudo isso que a CNH Industrial foi indicada ao Prêmio AutoData.

Agora só falta o seu voto. Vote na CNH Industrial para o Prêmio AutoData 2014.

VEJA AS INDICAÇÕES:

- **CASE NEW HOLLAND** - Montadora de Máquinas Agrícolas e de Construção
- **IVECO CITYCLASS** - Veículo Comercial Leve
- **FPT** - Produtor de Motores



indicada ao Prêmio AutoData?



Onde tem desenvolvimento, tem a nossa marca.
AGRICULTURA | TRANSPORTE | CONSTRUÇÃO | ENERGIA



A man with dark hair, wearing a white dress shirt and a red striped tie, is seated at a table in a restaurant. He is looking towards the camera with a slight smile. His hands are clasped together on the table. In the background, there are shelves with glassware and a kitchen area with a sink and various items.

From the Top

Tiro de largada

Entrevista a Alzira Rodrigues, Décio Costa, George Guimarães e S Stéfani | redacaoad@autodata.com.br
Fotos | Simão Salomão

O vice-presidente da Chery Brasil, Luís Curi, participou da inauguração da fábrica de Jacareí, SP, em 28 de agosto, com o sentimento de quem testemunha um marco mundial da indústria automobilística. A planta, um projeto de mais de

meio bilhão de dólares e que congrega também uma fábrica de transmissões e motores, é a primeira de uma empresa chinesa fora da China. As outras iniciativas em vários países até agora, diz, se resumiam a montagem de kits: “Jacareí é prova de que a indústria automobi-

lística chinesa, e em especial a Chery, pretende se consolidar no mundo”, diz Curi, que revela a produção de três modelos em cerca de um ano e projeta produção e vendas em 2015 da ordem de 35 mil veículos, quase três vezes mais do que as vendas deste ano.

“É o primeiro grande investimento da indústria automotiva chinesa fora da China. Sem dúvida, um marco.”

Há algum significado especial no fato de a Chery ser a primeira fabricante chinesa a produzir aqui?

Sem dúvida, é um marco! Primeiro porque é a prova de que os chineses, a Chery em especial, têm o propósito de se fixar no mercado automotivo mundial. Jacareí [SP] é a primeira fábrica da empresa fora da China. Mais ainda: é o primeiro grande investimento da indústria automotiva chinesa fora da China! Há outros empreendimentos de marcas chinesas em outros países como Rússia, Irã, Egito, Uruguai, mas são iniciativas para atender a legislação local e montar veículos nos sistemas SKD ou CKD. Além disso, tem o fator de sair daquele estereótipo de que a indústria chinesa só produz na China e exporta.

Qual será o investimento no Brasil?

Jacareí recebeu investimento de US\$ 400 milhões, além de outros US\$ 130 milhões na planta de motores e transmissão. Isso, por si só, comprova a vontade de consolidação internacional. E vamos utilizar essencialmente mão de obra local, o que era outro estigma quanto a empresas chinesas.

A fábrica tem processos ou culturas muito diferentes?

O grande diferencial, talvez, seja a cultura do controle de despesas, algumas que talvez passem despercebidas em outras companhias ou são tidas como naturais. Os chineses têm tudo na ponta do lápis, dão valor a cada centavo. Dizem que é dinheiro suado e pertence ao trabalhador chinês. E acho que isso procede.

A Chery conta com uma estrutura enorme na China, com laboratórios e centros de desenvolvimento. Terá algo semelhante aqui?

Ainda não. Mas o fato de termos aqui fábrica de motores e transmissão, não pensada inicialmente, já é um trabalho nesse sentido. No começo do projeto, em 2008, pensávamos em um centro de pesquisa e desenvolvimento apenas numa segunda etapa. Com o Inovar-Auto trocamos pela unidade de powertrain. É bom lembrar que o Inovar-Auto demorou um ano para ser efetivamente divulgado e só conseguimos a habilitação em janeiro de 2013. Até lá não sabíamos o que fazer, o que produzir.



Inicialmente a Chery produzirá os Celer hatch e sedã aqui. Qual será o segundo passo?

Na sequência será o novo QQ. O Brasil também será a unidade ocidental da Chery e as experiências daqui ajudarão na concepção de um carro global seu.

A produção começa em que ritmo?

Em agosto inauguramos as instalações e, neste mês e no próximo, produziremos os pré-série. Em novembro ou dezembro as primeiras unidades chegarão às vendas. Mas não será em grande quantidade, até porque, logo em seguida, já teremos os modelos 2015/2015. Optamos por iniciar com capacidade de produção de 35 mil veículos no primeiro

O Brasil será a unidade ocidental da Chery e as experiências daqui certamente ajudarão na concepção de um carro global seu

ano, volume semelhante ao que imaginamos de vendas. Já em 2016 teremos um novo projeto, de um SUV, e aí já teremos 70 mil de capacidade. Somente depois iniciaremos a segundo fase que nos permitirá até 150 mil de capacidade produtiva.

A Chery pretende exportar a partir do Brasil?

Sim, mas ainda muito pouco. A Chery tem boa penetração no Peru, Equador, Argentina, mas são mercados bem menores. Se exportarmos uns 4 mil veículos por ano estará de bom tamanho. Enviaremos veículos para alguns mercados da América do Sul que hoje são abastecido pela produção chinesa. A partir do ano que vem os chilenos, que hoje compram o Celer chinês, comprarão o brasileiro. É certo que o preço FOB na China é menor, mas em compensação teremos prazo de entrega menor e menor custo financeiro em função da maior proximidade.

Quanto tempo leva para trazer um carro da China hoje?

Cerca de cinco meses do nosso pedido até chegar à revenda brasileira. Porque, é bom lembrar, tem que ser um carro que aceite o nosso combustível E22. E só no navio são quarenta dias.

Qual é o tamanho da rede para este início de produção?

Em dezembro teremos cerca de cem concessionárias. Já para o segundo ano de operação a proposta é contarmos

Novo

FOX

ORGULHO E INOVAÇÃO DESDE O
LANÇAMENTO DO PRIMEIRO FOX

Após 80 anos de história no Brasil, a Arteb consolida sua presença no mercado automobilístico, através do seu avanço tecnológico de nível mundial, utilizando os mais modernos recursos para transformar conhecimento em novos produtos, processos e serviços, de forma a cumprir seu papel empresarial no mercado e social para com seus funcionários.

80 anos
Inovando no mercado
automobilístico



www.arteb.com.br

Referência em Iluminação Automotiva



ARTEB

Nossa tecnologia indica o futuro | Our technology leads the future

com cerca de 130 casas em todo o País. A presença tem que ser nacional, não adianta fugir disso. Pelo menos nas capitais e em cidades com perto de 1 mil emplacamentos mensais.

Esse número de vendas projetado para 2015 envolve também os carros importados?

Pelo Inovar-Auto teremos de pagar os 30 pontos adicionais. Então estaremos muito limitados para importar unidades.

Os veículos nacionais terão preços iguais aos dos importados?

Serão similares. É óbvio que produzir na China ainda é mais barato, mas nesses últimos anos, é bom destacar, os salários na China cresceram geometricamente e o custo logístico

para trazer um carro para cá tem peso enorme também no preço final. Apesar do custo de produzir aqui ser maior, não pagaremos a tarifa de 35% de importação, que é em cascata. Então, mais ou menos é possível equilibrar com o custo da China, que é uns 40% mais baixo.

Os primeiros carros de série já terão motor nacional?

Quase certo que sim. A ideia é começarmos a produzir motores no fim deste ano ou no máximo no transcorrer do primeiro trimestre do ano que vem.

Quem são os fornecedores da Chery brasileira?

Basicamente aqueles que já estavam homologados pela Chery na China.

“A matriz sabe muito bem do estigma que produtos chineses ainda têm em outros mercados e não quer que batamos na tecla apenas de produto barato. Porque isso não dá futuro.”



**SER INDICADA AO MAIOR PRÊMIO
DO SETOR AUTOMOTIVO É MOTIVO
DE ORGULHO PARA A INTERNATIONAL.
MOSTRAR POR QUE FOMOS INDICADOS, TAMBÉM.**

Faça revisões em seu veículo regularmente.



INTERNATIONAL CAMINHÕES.

Para ser finalista do Prêmio AutoData, a INTERNATIONAL realizou um feito. Entregou 869 caminhões ao governo federal, a maior venda da história de um novo entrante no mercado brasileiro de caminhões. Isso demandou um aumento de 250% na produção diária de caminhões em três meses, exigindo um verdadeiro esforço de gestão operacional para cumprir a meta. Tudo isso mantendo os índices corporativos de qualidade equivalentes aos das outras fábricas na América do Norte. Um trabalho que apenas reafirma o nosso compromisso com a qualidade, com a superação e com nossos clientes.



VOTE NA INTERNATIONAL CAMINHÕES
Categoria Gestão



ACREDITAR NO BRASIL.
ESSE É O NOSSO COMPROMISSO.

Alguns dele ficarão no site da fábrica?

Ainda não, até porque os volumes iniciais não garantem a escala para isso. Mas temos uma área reservada no entorno da fábrica na qual eles poderão se instalar no futuro.

Japonesas e coreanas que construíram fábrica no Brasil atraíram fornecedores para cá.

Deverão vir fornecedores chineses?

A ideia é que alguns, de fato, venham para cá no futuro. Mas, hoje, com uma produção chinesa anual de 20 milhões de veículos, eles dedicam todos os esforços para atender à produção de lá.

A Chery tem empresas de autopeças?

Sim, temos algumas joint ventures lá na China, empresas que fornecem para nós, mas nunca com participação majoritária.

A produção no Brasil pode ajudar na mudança de imagem dos carros chineses?

Essa é a ideia. Vamos bater muito no conceito de que teremos carros brasileiros! Obviamente não vamos tapar o sol com a peneira: a matriz sabe muito bem do estigma que produtos chineses ainda têm em outros mercados e não quer que batamos na tecla apenas de produto barato. Isso não dá futuro. E uma fábrica aqui ajuda demais nesse sentido, dá credibilidade. Ninguém investe meio bilhão de dólares e vai embora depois.

As últimas campanhas publicitárias da Chery já não abordam apenas preço. É um primeiro movimento nesse sentido?

Estamos em um momento de transição. Primeiro precisamos apresentar melhorias para depois vender sofisticação. Por isso a Chery foi buscar Hakan Saracoglu, que era da Porsche e hoje é nosso chefe de design, e James Hope, na Ford. Fora uns quinze alemães da Audi e da BMW que estão na área de qualidade, algo que se tornou uma obsessão na empresa. Os chineses já perceberam que volume não basta e qualidade é a meta número 1 agora. Os novos Tiggo, Celer e QQ mostrarão uma nova Chery. Aquela coisa de copiar acabou.

O senhor está há sete anos na Chery. Já deu para notar alguma mudança significativa de lá para cá?

As diferenças são gritantes em todo o setor automotivo chinês. Algumas fábricas que visitei naquela época eram quase uma piada, mas já dava para perceber quem tinha condições de evoluir e quem estava fadado a sumir. Hoje ainda são cerca de cem marcas locais de veículos — eram umas 180 naquela época. O fato de a Chery ser uma estatal representou vantagem neste caso, primeiro porque temos o apoio do governo da província e, claro, recursos financeiros.

A empresa buscou recursos do governo brasileiro?

A Chery do Brasil é 100% da Chery



“ Os chineses costumam dizer que o brasileiro é mais do que um técnico, é um inspetor da qualidade automotiva ”



1.0 e 1.5. O SUV terá essas mesmas opções?

Não, terá motor 2.0. Mas aí estamos estudando o que fazer.

Por que a Chery escolheu o Brasil para abrigar sua primeira fábrica no Ocidente?

Primeiro pelo tamanho do mercado e depois pelo perfil dos veículos vendidos aqui, com a predominância dos modelos compactos. Também teve peso importante na decisão a farta disponibilidade da indústria de autopeças brasileira. Fora isso, a partir da inauguração da fábrica, o Brasil será uma plataforma para América do Sul, uma região que sempre apeteceu muito a empresa. Os chineses dizem que poderão aprender muito sobre automóvel aqui. Costumam dizer que o consumidor brasileiro é mais do que um técnico, é um inspetor de qualidade automotiva.

China. Os investimentos aqui são nossos. Não recorremos ao BNDES, por exemplo. Esse é outro de nossos diferenciais e comprova que chegamos com vontade. A maioria do maquinário veio de fora e, assim como as edificações e processos, são rigorosamente iguais aos de nossas fábricas na China.

Qual é o quadro inicial de funcionários da fábrica de Jacaré?

Chegaremos a 1 mil até o fim do ano. E isso é importante destacar: os diretores de qualidade, produção e financeiro são brasileiros!

A produção do QQ começa quando?

Já no primeiro trimestre do ano que vem. Num primeiro momento ele responderá por metade da produção e depois teremos um ajuste em função do mercado. Um carro de maior valor agregado se justifica mais em termos de vendas e produção.

O SUV será novo ou é o atual?

É uma nova geração da plataforma T, maior do que a que temos hoje em produção. Trabalharemos com três plataformas aqui.

A Chery produzirá aqui motores

Qual a produção mundial da Chery?

Chegará a 1 milhão de veículos este ano. Só na China, claro. A empresa investiu muito em capacidade nestes últimos dois anos, construiu quatro fábricas simultaneamente neste período. Uma para comerciais leves e caminhões leves e pesados. Outra de US\$ 3 bilhões, em Xangai, em joint venture com Tata para produzir Jaguar e Land Rover. Há três anos inaugurou um estaleiro e tem divisão de máquinas agrícolas e máquinas de construção. A Chery está se tornando um conglomerado nos moldes de uma Hyundai.

AD

Motor MSI de 120 cv



Transmissão manual de 6 velocidades



Sistema de som touchscreen com GPS



ESC - controle eletrônico de estabilidade



Piloto automático - controle automático de velocidade



Cornering light - faróis de neblina com luz de conversão estática



O conforto faz você demorar pra sair do Novo Fox e se atrasar. Sorte que o motor de 120 cv fez você chegar mais cedo.

Tudo em um Novo Fox vai surpreender você: o desempenho do motor de 120 cv, o espaço interno e a tecnologia, como a do Park Pilot – sensores de estacionamento dianteiro e traseiro.

Novo Fox: o menor custo de reparabilidade do segmento, segundo o CESVI.



Respeite os limites de velocidade.

Novo
FOX



vw.com.br/fox



Novo Fox.
O mais surpreendente dos compactos.



Das Auto.

Fotos meramente ilustrativas. Alguns itens mostrados ou mencionados são opcionais, acessórios ou referem-se a versões específicas.



A presidenta da República e Mary Barra, CEO da GM

6,5 podem virar 9

GM anuncia novo ciclo de investimento no País sem possível aporte em São José dos Campos, que poderá se somar ao valor já revelado

Marcos Rozen | rozen@autodata.com.br

Depois de um hiato de um ano a General Motors do Brasil anunciou em meados de agosto seu novo programa de investimentos no País, válido para o período 2014-2018: R\$ 6,5 bilhões. O anterior, que vigorou de 2008 a 2012, fora de R\$ 5,2 bilhões.

A portadora da boa notícia, entregue diretamente à presidenta Dilma Rousseff no Palácio do Planalto em Brasília, DF, foi a própria presidenta global e CEO da montadora, Mary Barra. Trata-se de nada menos do que o maior valor já aplicado pela montadora em seus longevos 89 anos no País.

Na ocasião a fabricante preferiu não pormenorizar o destino do investimento — ou, em realidade, os destinos —, mas a pedido de **AutoData** o presidente da operação brasileira, Santiago Chamorro, revelou importantes pistas.

A primeira é que não, o investimento de R\$ 2,5 bilhões programado para a unidade de São José dos Campos, SP, para produção de um novo e inédito modelo, não está contemplado neste valor. Isso significa que, caso seja aprovado um dia, o total a ser aplicado pela General Motors no Brasil chegaria a R\$ 9 bilhões: os R\$ 6,5 bilhões já anunciados mais os R\$ 2,5 bilhões para uma nova fábrica no Vale do Paraíba.

A montadora anunciou este projeto em junho de 2013 e ali a expectativa era de oficializar o plano um mês depois — a unidade concorria com outros dois países. A GM fechou acordo com governos federal, estadual e muni-

cial, envolvendo benefícios fiscais e terreno para a nova fábrica e seus fornecedores, além dos trabalhadores, que aceitaram piso 65% menor e PLR pré-estabelecida por longo prazo, mas o anúncio nunca ocorreu.

Chamorro argumenta que “o projeto que cogitamos, e ainda cogitamos para São José dos Campos, é um produto que não temos hoje no mercado, em um segmento no qual não temos uma solução futura. Ainda não paramos de lutar e estamos procurando soluções. Precisamos de um modelo com preço atraente, de tamanho adequado para o consumidor brasileiro e que atenda às exigências do Inovar-Auto. Não desistimos: estamos em busca de saídas criativas, o que não é fácil”.

Naquele 2013 o cronograma da companhia previa início de produção em 2017, algo agora descartado por Chamorro. “Não posso projetar uma nova data, mas este prazo já não conseguirá ser atendido.”

O executivo garante que tudo voltou à mesa, inclusive a possibilidade de outro país receber o investimento para produção deste novo modelo. “Sempre existe o risco do projeto passar a outro país, pois estamos no mesmo patamar em que estávamos no começo. O produto é desafiador pela sua natureza, precisamos do cálculo tamanho-preço-tecnologia correto. Em um investimento deste porte, de R\$ 2,5 bilhões, não há chance para erros.”

Uma certeza é a de que o projeto requer obrigatoriamente a construção de uma nova fábrica, ainda que dentro de um complexo já existente — assim

A prioridade 1 será para veículos de passeio, a 2 para comerciais, a 3 em melhorias tecnológicas e a 4 em modernização das fábricas

Santiago Chamorro



como previsto inicialmente para São José dos Campos.

QUATRO ITENS — A segunda pista, tão importante quanto a primeira, é a escala de prioridades de aplicação do investimento anunciado, revelada por Chamorro à reportagem. “A utilização número um do investimento será em veículos de passeio. Número dois, em veículos comerciais. Número três, em melhorias tecnológicas para atender às exigências do Inovar-Auto. E número quatro, em modernização das fábricas.”

E quando o executivo cita veículos de passeio e comerciais ele se refere apenas aos produtos em si, e não às formas de sua produção. “Respeitaremos exatamente esta ordem”, assegura o executivo. “Os produtos precisam de renovação ao longo de seu ciclo de vida e teremos algumas surpresas a este respeito já no ano que vem.”

Portanto, é certo que a maior parte do aporte será aplicada na renovação e ampliação da gama de modelos que a GM comercializa no Brasil.

A terceira importante pista revelada por Chamorro refere-se ao aumento da nacionalização de componentes — algo relacionado ao item 3 da lista de prioridades. “No fim do ano passado identificamos US\$ 1 bilhão em possibilidade de nacionalização de peças na GM do Brasil. Hoje, menos de um ano depois, já conseguimos alcançar US\$ 700 milhões, com os fornecedores já determinados e as peças aprovadas. Esperamos completar os outros US\$ 300 milhões até dezembro.” **AD**

Ousadia e
criatividade,
vote na Aethra.





A **Aethra** busca a excelência em tudo o que faz e com a sua imagem no mercado brasileiro não podia ser diferente. Acaba de ser escolhida como uma das Melhores Empresas do Setor Automotivo, **Categoria Estratégia de Marketing**, no Prêmio Autodata 2014, pela campanha inédita no ano anterior. Utilizando diretamente a imagem do presidente Pietro Sportelli, o resultado foi a conquista do Prêmio Autodata em sua categoria empresarial e o de Empresa do Ano em 2013. Vote na campanha mais vibrante. Vote **Aethra**.

Se beber, não dirija.



AETHRA
SISTEMAS AUTOMOTIVOS

Tecnologia de vanguarda.



Chery inaugura a primeira fábrica completa de uma montadora chinesa fora da China e inicia sua expansão internacional

George Guimarães | gguimaraes@autodata.com.br

Transcorria setembro de 2010 quando a Chery revelou oficialmente que construiria uma fábrica no Brasil. Afinal, dias antes o vice-presidente da Chery Internacional, Du Weiqiang, já assinara memorando de entendimento com a Prefeitura de Jacareí, SP. Ainda assim não foram poucos os que duvidaram de que, de

fato, o empreendimento sairia do papel. Até porque o Brasil vivenciara experiências frustradas com outros asiáticos, embora nenhum deles chinês.

Na manhã de 28 de agosto último os céticos que restavam se renderam. A primeira fábrica de veículos de uma empresa chinesa aqui estava oficialmente inaugurada oficialmente

te, embora Luís Curi, vice-presidente da companhia, admita que a produção para valer mesmo deva começar no transcorrer deste último trimestre ou até mesmo nos primeiros dias de 2015, conforme entrevista exclusiva nesta edição (veja na pág.14).

Independente de formalismos de datas, o fato é que a Chery cortou a



fita e estabeleceu a primeira fábrica completa, inclusive com produção de motores e transmissões — cuja planta é batizada de Acteco —, de uma montadora chinesa no Ocidente. De lá, calcula a empresa, poderão sair até 150 mil veículos/ano — capacidade para três turnos e que, se tudo correr como o imaginado pela empresa, será alcançada em 2018, quando a Chery espera ter dominado 3% do mercado interno.

A empresa calcula desembolso da ordem da US\$ 530 milhões no projeto. “Tudo capital próprio”, assegura Curi, executivo com passagens por outros fabricantes e importadores de veículos

e que há coisa de oito anos procurou a Chery com o intuito de representá-la aqui. Desde então tem comandado o braço comercial e trabalhado para a construção da fábrica em município escolhido sobretudo pela proximidade dos maiores mercados, dos fornecedores e facilidades logísticas.

O projeto recebeu o apoio da Investe São Paulo, agência do Governo do Estado vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação, que assessorou a empresa nas áreas ambiental, tributária e de infraestrutura.

A ideia é de que em 2015 saiam



A meta é produzir ao menos 35 mil carros no ano que vem

Divulgação/Chery

Chery Brasil

530

milhões de dólares de investimento

1

milhão de m² de área total

400

mil m² de área construída

8

mil unidades vendidas em 2013

150

mil carros de capacidade em três turnos

13

mil unidades projetadas para 2014



A Chery garante que o Celer terá mais de 50% de índice de nacionalização graças a parcerias com fornecedores locais

de Jacaré 35 mil unidades do pioneiro Celer [hatch e sedã], do compacto QQ e da nova geração do SUV Tiggo, que chega só fim de 2015 ou início de 2016, quando a Chery iniciará as exportações para países sul-americanos.

MOTOR NACIONAL — Os dois primeiros chegarão a cerca de cem concessionárias já com motores nacionais. O QQ com o 1.0 flex de três cilindros e os Celer com o 1.5 flex. O futuro Tiggo terá motor 2.0, ainda sem produção local definida.

A Chery garante que o Celer já dispõe de mais de 50% de índice de na-

cionalização, “graças a parceria com diversos fornecedores locais, como Plascar, Metagal, Pirelli, Moura, Bosch, HVCC, Tyco, Johnson Controls, Goodyear, Basf, Petronas”. Mas naturalmente o esforço é para aumentar essa participação até pelo menos 70% em dois anos, quando a Acteco começa a produzir transmissões.

O complexo de Jacaré, cujas obras civis começaram em setembro de 2011, não está totalmente pronto. A empresa trabalha para atrair alguns fornecedores para o entorno da fábrica e já tem aprovados R\$ 50 milhões para, numa segunda etapa, construir centro de pesquisa e desenvolvimento no local.

Jacaré, asseguram os executivos da empresa, será a base de desenvolvimento de produtos para mercados da região e colaborará com a matriz chinesa para a criação de veículos globais. A planta ocupa 400 mil m² de terreno de mais de 1 milhão de m². Além dos prédios da montagem, soldagem e pintura — área 100% automatizada —, conta com edificações para administração e pista de testes. O maquinário é quase todo importado da China, Europa e Estados Unidos.. **AD**

Jovem gigante

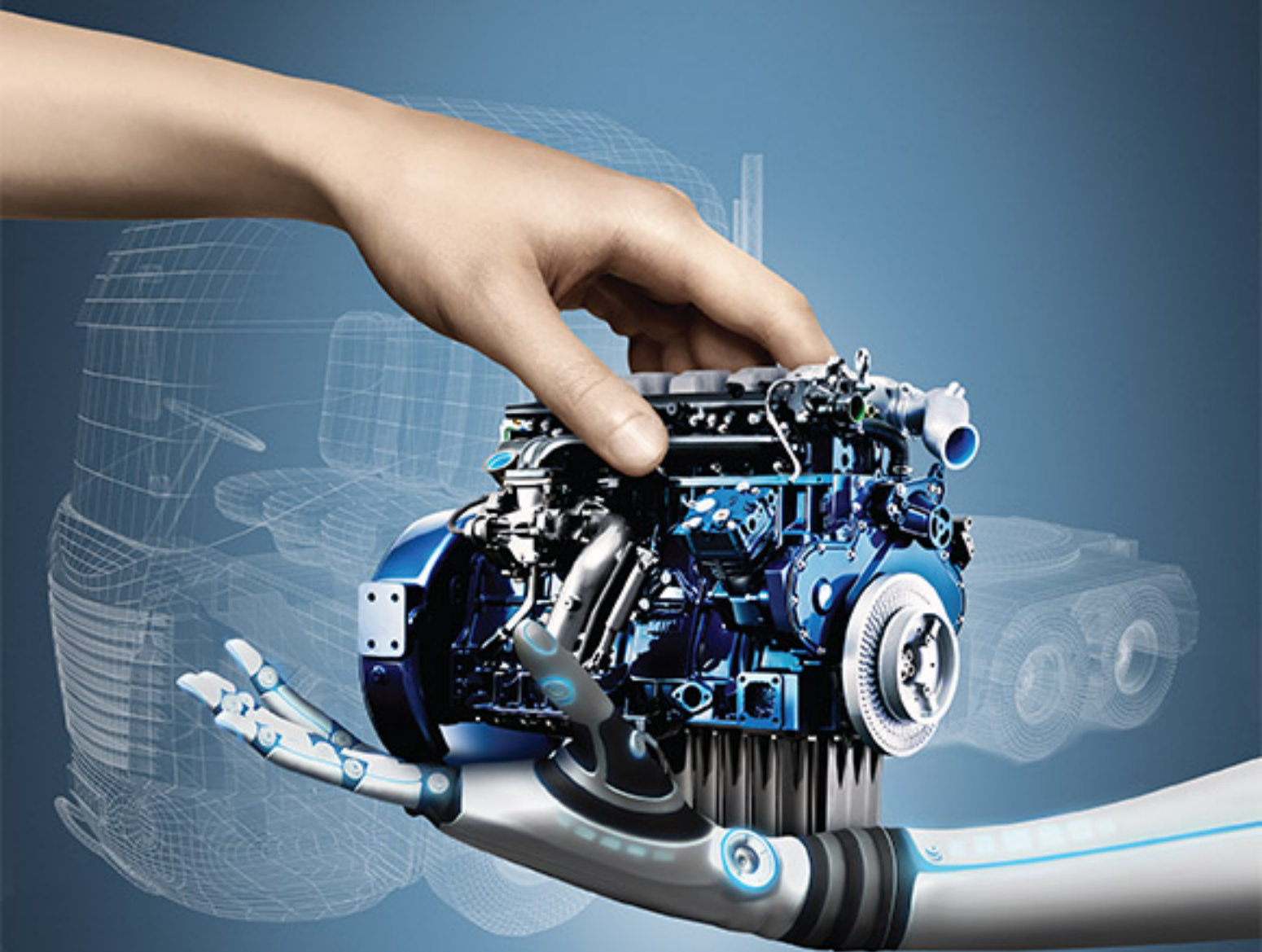
A Chery Automobile foi fundada em janeiro de 1997. Atualmente, com 21 modelos de veículos em produção, conta com 24 mil colaboradores e capacidade para fabricar 900 mil automóveis,

900 mil motores e 800 mil transmissões por ano. A sede fica na cidade de Wuhu, na província chinesa de Anhui. A empresa espera vender 554 mil automóveis este ano, quase 200 mil para

o mercado externo, e chegar a 700 mil no ano que vem. Tem catorze unidades industriais em funcionamento ou em construção fora da China, além de duas plantas de carros de passeio em Wuhu.

Tecnologia do Brasil para o mundo.

MWM no Prêmio AutoData 2014.



Contamos com seu apoio e seu voto nas categorias:

✓ **Produtor de motores**

✓ **Exportador**

- Soluções personalizadas para cada cliente.
- Mais de 4 milhões de motores produzidos desde 1953.
- Centro de Criação e Desenvolvimento.
- 480 pontos de distribuição.
- Exportação para mais de 30 países.
- 3 unidades industriais (São Paulo - SP, Canoas - RS, Jesus Maria - Argentina).

Veicular • Industrial • Agrícola • Geração de Energia • Marítimo



clubedodiesel.com.br mwm.com.br



Para driblar a crise

Volkswagen apresenta o novo Fox com a missão de recuperar vendas perdidas para concorrentes como Hyundai HB20 e Chevrolet Onix

Michele Loureiro | michele@autodata.com.br

Thomas Schmall, presidente da Volkswagen do Brasil, acredita que os momentos de retração possibilitam oportunidades e uma das saídas para amenizar a queda das vendas de veículos apurada neste ano são os lançamentos. "O melhor para driblar a crise são os novos produtos."

O executivo fez a afirmação durante o lançamento do Novo Fox e da Saveiro Cabine Dupla no Centro de Treinamento da Volkswagen em São Paulo. Mas apesar da confiança, Schmall demonstrou preocupação com a queda do mercado e com a demora para uma retomada mais efetiva dos índices ao



término da Copa do Mundo — os números realizados até agora estão abaixo da expectativa da fabricante.

“É um ano difícil. Nossas projeções não incluíam uma queda conjunta. Há retração no mercado interno e também no externo e, devido a isso, a produção caiu cerca de 20% no acumulado do ano.”

A Volkswagen, no entanto, reiterou seu compromisso de investir R\$ 10 bilhões no País até 2018. “Nossa confiança não sofreu nenhuma alteração”. Dois terços do investimento serão destinados para novos produtos e o restante aplicado em aumento da capacidade das fábricas brasileiras.

“O mercado nacional duplicou de tamanho no período de 2006 a 2011, é natural que o ritmo atual não seja o mesmo. Ainda assim estamos falando de um dos maiores mercados do mundo e que é muito promissor.”

Segundo dados da Fenabrave, as vendas de automóveis e comerciais leves da Volkswagen somaram 327,4 mil unidades no acumulado de janeiro a julho, volume 14,8% menor do que o mesmo intervalo de 2013, de 384,7 mil. A participação de mercado da montadora também caiu no período, de 18,9% para os atuais 17,6%.

Schmall confia que “os novos produtos estão aí para seduzir e impulsionar as vendas até o fim do ano”.

O novo Fox já chega com o objetivo de resgatar mercado. Apesar do fardo, o modelo foi apresentado de

forma sutil pelo novo vice-presidente de vendas e marketing, Ralf Berckhan, no Brasil há apenas dois meses e arriscando as primeiras palavras em português: “O novo Fox é robusto e o mais bonito é o bumbum”.

De fato, o desenho renovado da traseira do modelo chama atenção. O carro chega à rede no fim de setembro e os preços começam em R\$ 35,9 mil e vão até R\$ 51,7 mil.

NOVA CARA — Reestilizado pela segunda vez em dez anos, o Novo Fox tem desenho inspirado no atual Golf e traz novidades como central multimídia com GPS integrado, sensores dianteiros de estacionamento, controles eletrônicos de estabilidade e de tração, assistente de saída em ladeiras — mantém os freios acionados por cerca de dois segundos para evitar que o carro se movimente para trás — e transmissão manual com seis marchas.

O Fox é o segundo modelo mais vendido da Volkswagen, atrás do Gol. Desde sua estreia já emplacou cerca de 1,2 milhão de unidades e outras 440 mil foram exportadas.

De janeiro a julho foram negociadas 57,7 mil unidades do Fox no País, segundo dados da Fenabrave. O número é 26% menor na comparação com o mesmo período de 2013, quando foram emplacados 78 mil. No período o Fox caiu da quarta para a nona posição no ranking dos mais vendidos no País.

A missão está posta: recuperar as vendas e fazer frente a concorrentes como Chevrolet Onix, Hyundai HB20 e ainda o novo Ford Ka.

AD

É a segunda reestilização do Fox em dez anos. Desta vez, a aparência foi inspirada na geração atual do Golf





Novo COROLLA 2015

Mais irresistível do que nunca



Respeite a sinalização de trânsito.

*Disponível apenas para as versões AT e XE. **Por questões de segurança, as imagens da TV digital e do DVD player não serão exibidas enquanto o veículo estiver em movimento. **O funcionamento do GPS depende da disponibilidade de telefones móveis ou dispositivos eletrônicos, rastreadores próximos ao GPS, existência de antenas, edifícios ou floresta eletrônica. Nem todos os municípios do território nacional estão presentes na área de cobertura do mapa. **Disponível para o veículo Toyota Corolla 2.0 16V nas versões AT e XE com transmissão Multidrive-5 (CVT) de sete velocidades possui nota A no Programa Brasileiro de Eficiência entre os veículos com menor consumo de combustível da categoria gasolina/etanol rodoviário: 12,6 km/l; CO₂ fixado não renovável (g/km): 118 (gasolina). Valores de referência medidos em condições padrão de laboratório conforme NBR 7024 e ajustados para simular condições mais comuns de utilização, motorista. Para saber mais, consulte os sites www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br. A Toyota oferece três anos de garantia de fábrica para toda a linha sem limite de quilometragem para uso particular, e 5 anos ou 100.000 km, versões poderão não estar disponíveis no mercado brasileiro no momento da compra. A Toyota reserva-se o direito de alterar as especificações e características de seus produtos sem aviso prévio. Todas as vendas do Corolla vêm com

Você ainda nem viu por
dentro e já está apaixonado.

Novo Corolla. Irresistível

em todos os ângulos.



Sistema multimídia¹
com TV digital²,
DVD player³ e GPS⁴

Transmissão Multidrive-S⁵
(CVT) com 7 marchas⁶ +
botão de condução Sport⁷

Start Button⁸:
acionamento do motor
ao toque de um botão

Air bag de joelho
para motorista
(todas as versões)
e air bags de cortina⁹

Qualidade
em pós-venda
é TOYOTA.

Preço fixo de revisão.
Peças genuínas Toyota.
Mão de obra inclusa.



TOYOTA
Pensando mais longe

www.toyota.com.br/corolla2015 SAC: 0800 703 02 06 cliente@sac.toyota.com.br

sinai da região, bem como de outros fatores, como visão desobstruída de céu. A recepção do sinal, por sua vez, pode ser interrompida facilmente por películas protetoras nos vidros, todas as versões com Multidrive-S (plus e XE) e Multidrive (XL). ²Disponível apenas para a versão Altis. Programa Brasileiro de Etiquetagem. Na categoria de veículos grandes, em 2014. O veículo Toyota Corolla 2.0 16V apresentou o seguinte consumo – etanol/ciclo urbano: 7,2 km/l; gasolina/ciclo urbano: 10,8 km/l; etanol/ciclo rodoviário: 8,8 km/l; podendo não corresponder ao consumo verificado pelo motorista com o uso do veículo, que depende das condições do trânsito, do combustível, do veículo e dos hábitos do condutor. O que ocorrer primeiro para uso comercial. Consulte o livro de garantia, o manual do proprietário ou o site www.toyota.com.br para obter mais informações. Fotos e textos genuínos Toyota de série. Imagens da versão Corolla Altis.



R\$ 50 milhões para brigar pela liderança

Michele Loureiro | michele@autodata.com.br

A Volkswagen desembolsou R\$ 50 milhões para colocar a Saveiro cabine dupla nas ruas. O investimento na linha de armação da fábrica de São Bernardo do Campo, SP, aumentou a capacidade produtiva em 20%. Esse valor soma-se aos R\$ 250 milhões anunciados em 2013 também para a linha da nova Saveiro, nas versões cabine simples e estendida. Assim o investimento dedicado ao utilitário leve chega a R\$ 300 milhões.

Para Thomas Schmall, presidente da Volkswagen do Brasil, o aporte se justifica porque o segmento de picapes é um dos mais promissores do País.

“A área de montagem da nova Saveiro produzirá as três versões do modelo ao mesmo tempo, em cabine simples, estendida e também dupla. Isso reforça a preocupação da companhia com a tecnologia global e princípios sustentáveis.”

Foram adquiridos dezessete robôs

A inédita Saveiro cabine dupla chega às concessionárias em três versões e preços que variam de R\$ 47,4 mil a R\$ 59,7 mil

de nova geração e assim o total deles na linha da armação da Saveiro chegou a 168.

Segundo a empresa houve um aumento considerável de desempenho, já que os novos robôs são 10% mais rápidos e 15% mais leves do que os da geração anterior.

A nova Saveiro cabine dupla chega às 630 concessionárias da Volkswagen no País a partir da segunda quinzena de setembro.

Desde o início das vendas do modelo, em 1982, cerca de 1 milhão de unidades já foram comercializadas.

Segundo Carlos Leite, gerente de produtos e marketing de comerciais leves da Volkswagen do Brasil, a versão com cabine dupla da Saveiro, inédita, chega para competir em um segmento onde estão concentradas cerca de 30% das vendas de picapes.

“É um mercado no qual ainda não atuávamos e a perspectiva de crescimento é muito alta. Agora temos sete versões, de cabines simples, estendida e dupla e cobrimos todo o segmento.”

De acordo com Leite desde que as versões da nova Saveiro em cabines simples e estendida foram lançadas, em abril, as vendas do modelo saltaram perto de 80%.

A Volkswagen considera o espaço interno como ponto forte da nova versão cabine dupla da sua picape compacta: informa que cinco passageiros são transportados com conforto: “É um veículo que serve para lazer e para trabalho”.



CAÇAMBA MAIOR — Pelos dados da fabricante a distância dos bancos dianteiros para o traseiro é 43 mm maior do que a oferecida pelo concorrente, enquanto o espaço para os ombros dos passageiros no banco de trás é 79 mm superior. Além disso a caçamba de 580 litros tem capacidade até 17% superior.

A nova Saveiro cabine dupla possui três versões — Trendline, Highline e Cross — e seus preços variam de R\$ 47,4 mil a R\$ 59,7 mil. **AD**



Para ter oito indicações no mesmo prêmio,
uma marca precisa de quatro coisas: qualidade,
inovação, portfólio e uma estante espaçosa.

Mercedes-Benz. A marca com maior número de indicações
numa só edição do Prêmio AutoData: 8 categorias.

Uma marca do Grupo Daimler.



CRC: 0800 970 9090
www.mercedes-benz.com.br



Na cidade somos todos pedestres.



Vote na marca que mais investe em inovação.
Vote na Mercedes-Benz no Prêmio AutoData.

- Montadora de Veículos Comerciais
- Veículo Caminhão – Mercedes-Benz Atego
- Veículo Comercial Leve – Mercedes-Benz Sprinter 9+1
- Veículo Ônibus – Mercedes-Benz Articulado O 500
- Veículo Importado – Mercedes-Benz CLA e Mercedes-Benz S 500 L
- Personalidade do Setor Automotivo
- Exportador



Mercedes-Benz

Instrumento para ser a número 1

Com a nova gama Ka a Ford embala o plano de se tornar líder
de vendas no segmento de entrada



Décio Costa, de Porto Seguro, BA | decio@autodata.com.br

Divulgação/Ford

A Ford acaba de encerrar mais um ciclo em suas operações no Brasil. Com o lançamento da família Ka a empresa passou a ser a primeira fabricante no País a ter em seu portfólio somente automóveis globais. E mais: o Ka foi o segundo veículo de característica global da companhia a ser liderado pela engenharia brasileira, depois do EcoSport. A importância do projeto, internado no centro de desenvolvimento de Camaçari, BA, demandou R\$ 1,9 bilhão, recurso que também tornou realidade uma fábrica de motores na unidade, a primeira do gênero na Região Nordeste, além das reformas necessárias para a produção dos novos modelos, com a instalação de 150 novos equipamentos, incluindo estamparias, e 87 robôs.

Com o hatch Ka e o sedã Ka+ a empresa começa agora mais uma batalha. São os seus modelos de volume, com os quais pretende conquistar liderança de vendas no varejo.

“É um segmento importante, representa 59% das vendas no País. O carro compacto é o que ainda mais cabe no bolso do consumidor brasileiro”, diz Oswaldo Ramos, gerente geral de marketing. “A Ford já tem produtos fortes em categorias superiores, acima de R\$ 50 mil. A linha Ka vem trazer volume para podermos crescer.”

Os representantes da empresa não revelam as estimativas de vendas, tampouco o prazo para que o Ka alcance o topo do ranking. O plano, no entanto, é fazer do compacto hatch o mais vendido em seu segmento e do sedã o modelo de maior volume da

empresa. Baseado nos números da Fenabreve a liderança do varejo no acumulado de janeiro a junho, atualmente com o Fiat Palio, somou pouco mais de 72 mil unidades emplacadas. A fábrica de Camaçari, onde também é feito o EcoSport, tem capacidade para produzir, segundo Rogelio Golfarb, vice-presidente de relações institucionais, por volta de 250 mil unidades/ano, com planos de crescer até 300 mil/ano.

Como querer nem sempre é poder e conquistar liderança nunca foi conchavo com a concorrência, a Ford se calçou com um produto que realmente deve incomodar os rivais, tanto por seu preço quanto pelo conteúdo que traz a bordo:

“Focamos atacar a concorrência que possui produtos novos”, revela Ramos, do marketing. “O consumidor de hoje não quer mais carro antigo, subcompacto ou de marcas desconhecidas. Ele está comprando carro moderno, aquele que entrega inovação. Para o Ka elaboramos uma combinação de pacotes com preço para brigar no varejo”.

O carro compacto é o que ainda mais cabe no bolso do consumidor brasileiro. Por isso a nova linha será a de maior volume.

CONCORRENTES — Trocando em miúdos, o gerente de marketing está falando de Hyundai HB20, Chevrolet Onix e Renault Sandero como os oponentes mais recentes, mas também de Fiat Palio e Volkswagen Gol, incluídas suas respectivas carrocerias sedã HB20S, Prisma, Logan, Siena e Voyage. Em resumo, seja pela tradição ou pela novidade, são veículos baseados em boa relação custo-benefício.

Para alcançar a liderança nas vendas como a Ford ambiciona, a empre-



sa, claro, estudou os produtos rivais e cada um dos atributos que se apresentam como argumentos de vendas, como economia, desempenho, design, espaço e preço foram melhorados.

Tanto o Ka quanto o Ka+ são oferecidos a partir de dois motores: o 1.0 3C Duplo Comando Flex com 85 cv se abastecido com etanol ou 80 cv com gasolina e o Sigma 1.5 16V Flex com 110 cv com etanol ou 105 cv com gasolina. Ambos os modelos possuem três versões de acabamento: SE, SE Plus e SEL.

A versão de entrada hatch, SE, equipada de série com ar-condicionado, direção elétrica, travas elétricas, vidros dianteiros elétricos, rádio com conexão bluetooth e entrada USB, abertura elétrica do porta-malas, chave canivete, ajuste de altura da coluna de direção e limpador e desembaçador traseiro sai por R\$ 35,4 mil. Com mo-

tor 1.5 fica por R\$ 40,4 mil. Neste nível de acabamento a Ford inovou com a introdução do que ela chamou de My Dock Ford, um compartimento pensado para acoplar celular ou navegador integrado no topo do painel.

“O foco do projeto também foi conectividade, mas com segurança: manter os olhos na estrada e a mão no volante”, lembra Golfarb. “E hoje, quem consegue ficar longe do celular? Afinal de contas nossa vida está praticamente toda lá.”

No acabamento intermediário SE Plus o modelo soma de série sistema multimídia Sync com comando de voz, telefone no volante, tocador de CD e MP3, dispositivo AppLink — permite a integração do smartphone com o carro — e o Assistente de Emergência, recurso que automaticamente se comunica com o SAMU, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, em casos de aci-

A gama de sedã segue o mesmo cardápio de conteúdo presente no hatch e tem preço a partir de R\$ 37,9 mil

INFINITAS POSSIBILIDADES

**VERSATILIDADE PARA SE ENCAIXAR
NO SEU NEGÓCIO, COM A VELOCE É ASSIM.**

Experiência operacional, administrativa e grande capacidade de investimentos para executar uma operação logística que atende as suas necessidades. Assim você pode se dedicar ao que realmente interessa: fazer o seu trabalho ainda melhor.

www.velocelog.com.br

ABOL
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
OPERADORES LOGÍSTICOS

VELOCE
LOGÍSTICA

Uma empresa do Grupo Mitsui & Co., Ltd.

dentes via telefone celular por R\$ 37,4 mil e com motor 1.5 R\$ 42,4 mil.

No hatch topo de linha, SEL, além dos equipamentos citados, traz conteúdo inédito para o segmento como controles eletrônicos de tração e de estabilidade e assistente de saída em rampa, recurso que impede que o veículo desloque-se para trás em ladeiras. O preço é de R\$ 40 mil na versão 1.0 e R\$ 45 mil com motor 1.5.

A gama do sedã segue o mesmo cardápio de conteúdo presente no hatch. O SE com motor 1.0 sai por R\$ 37,9 mil e na versão 1.5 R\$ 42,9 mil. Para o acabamento SE Plus os preços são de R\$ 39,9 mil com motor 1.0 e de R\$ 44,9 mil com o 1.5. A topo de linha custa R\$ 43 mil e R\$ 48 mil para a versão 1.0 e 1.5, respectivamente. O novo Ka com motor 1.0 começa a chegar às vendas este mês e, em outubro, será a vez do Ka+ e das ofertas com motor 1.5.

DESENVOLVIMENTO — O projeto do novo Ka absorveu mais de setecentos engenheiros e 85% dos recursos disponíveis da engenharia do Brasil. Foram mais de 1,2 milhão de quilômetros rodados, outras 5 mil horas de simulações e homologações em conjunto com as engenharias daqui e de fora. De acordo com Alexandre Machado, engenheiro-chefe do programa novo Ka, a “premissa do projeto também era de fazer do carro um líder em economia de combustível”.

Assim, algumas soluções contribuíram com a missão, como o uso de pneus verdes, a direção elétrica, a aerodinâmica do carro e a tecnologia

Easy Start, que dispensa o tanquinho extra. O bom resultado veio comprovado pelo programa de etiquetagem do Inmetro, classificando ambos os motores da família Ka como o A.

Segundo Machado o desenvolvimento da nova linha também assumiu compromisso em equilibrar conforto e desempenho. A Ford garante que as dimensões dos novos Ka são um pouco maiores que as da concorrência, o que privilegia o espaço interno. Itens capazes de corroborar com o que promete a empresa são as potências dos motores e o trilho de regulagem dos assentos dianteiros, bem maior, permitindo mais ajustes de distâncias dos pedais.

Como a própria Ford admite a chegada da nova linha fecha um ciclo da empresa, iniciado com Ranger, depois EcoSport, seguido por Fusion, New Fiesta e Focus. Encerra a fase em grande estilo, com seu modelo de volume e toda a pinta de que vai incomodar a concorrência: afinal, o projeto é para ganhar a liderança. **AD**

Ford garante que a dimensão interna dos veículos da nova linha é maior do que a dos modelos concorrentes





Inspirados
pela segurança,
movidos
pela **inovação**.

Volvo. Líder mundial em inovação, tecnologia e segurança.



 www.facebook.com/volvobr
www.volvo.com.br

VOLVO



Retorno das férias

A Ford volta a produzir a Série F e com ela a possibilidade de retomar a liderança de vendas na categoria de até 5 toneladas

Décio Costa | decio@autodata.com.br

O que faz uma fabricante de veículo descontinuar a produção de um produto vencedor, líder de vendas em seu segmento? É uma pergunta que certamente muita gente fez ao saber da decisão da Ford de tirar do ar a tradicional Série F no fim de 2011 com a justificativa de não poder adequá-la às novas normas do Proconve P7 em vigor desde 1º janeiro

de 2012. Também não há dúvida de ter sido uma manobra de gosto amargo para a própria companhia.

Em seu último ano de produção, o F-350 encerrou o período com participação de 40% na categoria de caminhões semileves e o F-4000, dentre os leves, acabou com 11%. O primeiro, de longe o mais vendido e, o segundo, sempre no meio dos cinco mais nego-

ciados. Grosso modo, a Ford deixou de computar de seiscentas a setecentas vendas mensais depois de abrir mão da linha. Mesmo em 2012, quando as vendas se limitaram ao estoque feito no ano anterior, os modelos se valeram de bom desempenho, com o F-350 na liderança dos semileves.

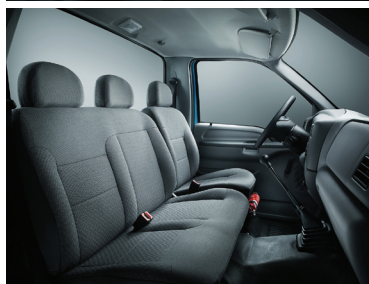
“Tínhamos outras prioridades na época”, conta Guy Rodriguez, diretor de operações da Ford Caminhões para América Latina. “Havia necessidade de uma nova cabine para a linha Cargo, a mudança de motores para a Euro 5 em toda a gama e o desenvolvimento do modelo extrapesado.”

Vale lembrar, no entanto, que na época da despedida dos veículos, o antecessor de Rodriguez, Oswaldo Jardim, chegou a se manifestar com a evasiva “é só umas férias”.

“Logo que a linha foi descontinuada já se tinha alocado verba para o projeto”, confirma o atual diretor de operações. De fato, na Fenatran do ano passado a Série F já mostrava sua nova cara e a fabricante confirmava seu retorno para breve. O momento chegou.

Em um lançamento planejado baseado em pré-vendas, ação inédita no segmento de caminhões, a Série começou a chegar aos 104 endereços da rede no fim de agosto. “Em junho abrimos o canal para encomendas e em pouco mais de um mês computamos setecentos pedidos”, conta Antônio Baltar Jr., gerente geral de vendas e marketing. “E são encomendas com sinal de 10% do valor já pago. O cliente compra pela confiança que tem em um produto que do qual ficou órfão.”

O interior da nova Série F recebeu um acabamento mais cuidadoso, privilegiando o conforto. Na versão 4x4, a seleção de tração é elétrica, por meio de seletor no painel.



Divulgação/Ford

Para colocar a Série F novamente em produção, a Ford investiu US\$ 70 milhões. A verba foi aplicada em uma linha de montagem exclusiva para os modelos na fábrica de São Bernardo do Campo, SP, com novo ferramental, e no desenvolvimento dos caminhões. “Não se trata de um retorno puro e simples”, destaca Rodriguez. “Os caminhões foram aperfeiçoados.”

TESTES EXAUSTIVOS — O projeto da nova Série F foi liderado pela engenharia brasileira. Foram mais de 700 mil quilômetros em avaliação e uso intensivo do Campo de Provas de Tatuí, SP. Como seu universo de compradores reúne na maior parte autônomos e pequenas empresas que frequentemente utilizam o caminhão também para uso

peçoal, o desenvolvimento privilegiou o conforto. Além do ar-condicionado de série, os veículos possuem novo trem de força que, segundo a Ford, garante menos ruídos, vibrações e mais economia.

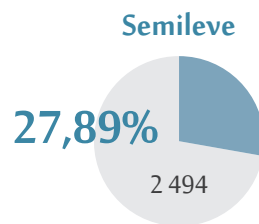
O conjunto tem motor Cummins ISF 2.8 de 150 cv e caixa de transmissão Eaton de cinco velocidades. Apenas com estes componentes a Ford conseguiu uma redução de peso de 136 kg. A dieta contribui com um consumo de combustível 6% menor em relação à mecânica da tecnologia Euro 3 e providenciou melhorias de até 11% no torque das rodas.

“Apenas no consumo achamos estar sendo conservadores”, avalia Renato Souza, da engenharia da Ford. “Nas avaliações, um tanque de Arla é capaz de durar três tanques de diesel, suficiente para cobrir distâncias de 3,5 mil a 4 mil quilômetros.”

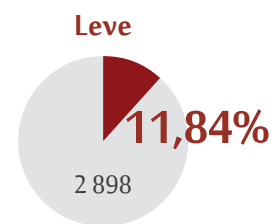
OPÇÕES — A oferta da nova Série F é baseada em dois veículos. O semileve F-350 com capacidade para 4,5 mil kg de PBT, mais indicado para as aplicações urbanas na distribuição de carga fracionada. Depois, o F-4000 com PBT de 6,8 mil kg e vocação para aplicações mistas de cidade e rodovia em rotas de curtas distâncias. Há ainda a versão 4x4 do F-4000 para aplicações severas do fora de estrada, opção única no segmento de leves com essa capacidade de carga. O F-350 sai por R\$ 101,3 mil, o F-4000, R\$ 117,3 mil, e a opção com tração integral, R\$ 133,3 mil.

A volta de Série F também marca o retorno da Ford na categoria dos semi-

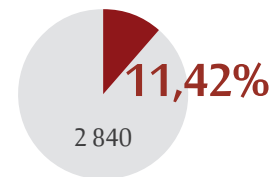
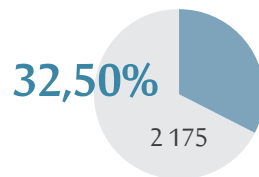
Vendas e participação



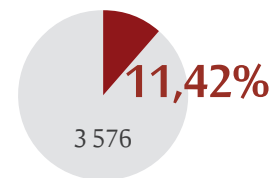
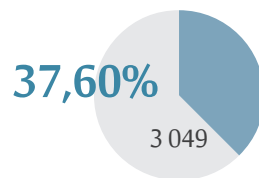
2008



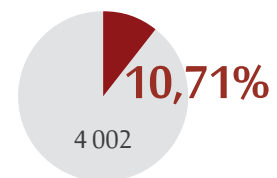
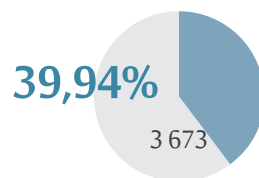
2009



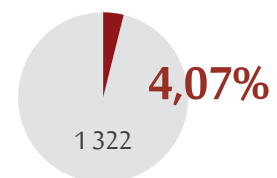
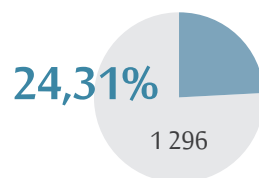
2010



2011



2012



ONDE VOCÊ QUER CHEGAR? PARA CADA RESPOSTA, UMA SOLUÇÃO SOB MEDIDA.

@santosbrasil_

facebook.com/santosbrasil

www.santosbrasil.com.br

A Santos Brasil investe em tecnologia e inovação para oferecer a gestão completa de serviços logísticos do porto à sua porta. Desenvolvemos projetos sob medida, de acordo com as suas necessidades, aproveitando toda a sinergia entre as nossas operações portuárias e logísticas. Tudo isso com precisão, transparência, segurança e muita agilidade para promover maior competitividade para sua empresa. Quais são seus planos? Quais são seus objetivos? Será um prazer ajudar você a chegar até lá.

- Terminais de contêineres em Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA)
- Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (Clias) em Santos e Guarujá (SP)
- Centros de distribuição em São Paulo e São Bernardo do Campo (SP)
- Terminal de Veículos com capacidade para movimentar 300 mil unidades
- Sistema de gestão e monitoramento on-line



ONDE VOCÊ
QUER CHEGAR?



É da gama da Série F o modelo 6000, o primeiro caminhão da Ford oferecido por aqui

leves e, assim, passa a dispor de produtos em todos os segmentos. No período em que esteve ausente, do segundo semestre de 2012 ao primeiro 2014, as opções da fabricante para cobrir as necessidades do segmento se resumiram à versão cabine-chassi do Transit, limitado a PBT de 3,5 mil kg, e ao Cargo 816, na faixa de 8 toneladas. “O F 350 deve tirar vendas do Cargo 8”, acredita o gerente de vendas Baltar Jr. “Mas há vantagens para cada modelo baseado nas aplicações.”

O mesmo raciocínio pode valer para a Transit, pois apesar das diferenças de capacidade dentre os modelos, a vocação é essencialmente urbana. O lançamento da nova geração da Transit, que seria este ano, foi adiado. Mas a empresa garante que ainda tem estoque do modelo para trabalhar o mercado. Só que por ser importada a Transit tem

limitações na hora do financiamento, enquanto a Série F, ao contrário, já sai de fábrica com Finame aprovado.

SEIS DÉCADAS — Ao longo de sua trajetória de quase 60 anos, a Série F construiu uma imagem poderosa no mercado transportador devido à robustez e ao conforto que entregava, além do forte laço emocional com a própria Ford. Afinal, é da gama, o F-6000, o primeiro caminhão a ser oferecido pela fabricante por aqui. Seu retorno deve marcar o início de um novo momento para a companhia. A Ford é reticente em revelar expectativas de vendas, mas o diretor Guy Rodriguez tem certeza da retomada do desempenho que tanto custou à empresa com a saída de cena dos modelos. “Com a Série F o crescimento da participação será contínua. O número virá.” **AD**





Respeite os limites de velocidade.
Imagens meramente ilustrativas.

20 anos Audi do Brasil
Vorsprung durch Technik



Uma marca tão querida pelos compradores quanto pelos vendedores.

Audi. Vencedora do prêmio da
FENABRAVE como a marca mais
desejada pelos concessionários.
Agradecemos a eles pela parceria
e continuamos buscando novos
concessionários para atender cada
vez melhor nossos clientes.



Realizado desde 1979 e anualmente a partir de 1996, o Congresso Fenabreve surpreendeu em sua 24ª edição pelo recorde de 3,9 mil inscritos e pelas salas e auditórios lotados em todos os painéis, debates e palestras. Em um ano de mercado em queda o tema do evento — Superação — não poderia ser mais sugestivo.

E realmente seu foco principal foram as deficiências da rede brasileira de distribuição, ainda hoje dependente da venda de veículo zero-quilômetro que, em época de retração, tem margem reduzida diante das inevitáveis promoções para desova de estoque.

Em discussão, portanto, a recorrente questão da necessidade de se investir mais em pós-venda, internet e, principalmente, em ações de fidelização do cliente. Ainda hoje o consumidor foge da concessionária mesmo durante o período de garantia do seu veículo, ampliado ultimamente para pelo menos três anos na maioria das marcas aqui comercializadas.

Na palestra magna de abertura, o presidente da BMW Brasil, Arturo Piñeiro, falou da necessidade de os concessionários investirem mais na retenção do cliente. Citando dados da própria Fenabreve, revelou que já no primeiro ano após a venda do veículo novo apenas de 65% a 75% dos clientes retornam à rede autorizada:

“Esse índice cai para 40% a 42% no segundo ano e para apenas 25% a 30% no terceiro, tudo isso em plena vigência do período de garantia do seu carro novo. É preciso mudar esse quadro. Se o concessionário quiser so-



Superação

Congresso Fenabreve tem recorde de inscritos e debate fórmulas para incrementar negócios na rede

Alzira Rodrigues, de Curitiba | alzira@autodata.com.br



Divulgação/FenaBrave

O congresso e o setor

3,9
mil inscritos

70
expositores
nacionais e
internacionais

5,7 %
é a participação
do setor de
distribuição no PIB
brasileiro

391
mil empregos
diretos no País

breviver ele precisa saber administrar a gestão e o lucro de todos os departamentos e não apenas o dos veículos zero-quilômetro”.

Sobre o tema o presidente da FenaBrave, Flávio Meneghetti, também foi enfático quanto à necessidade de os distribuidores dependerem menos da venda de veículos novos e buscarem fontes alternativas de receita, seja no

pós-vendas, usados, peças ou F&I: “O mercado brasileiro de veículos voltou ao patamar de 2010 e, com mais marcas operando localmente, a concorrência é maior. E como em valores deflacionados os preços dos automóveis caíram, estamos diante de um faturamento real ainda menor do que o registrado naquela época. Superação, portanto, volta a ser a palavra de or-

dem para qualquer concessionária que queira sobreviver, se manter e prosperar neste competitivo mercado”.

ESTREITAR LAÇOS — Diante das dificuldades do momento também ganhou destaque nos debates do congresso a urgência de se estreitar laços das redes com suas respectivas montadoras para debater assuntos como

venda direta, instalações e estoques adequados.

Na cerimônia de abertura o presidente da Fenabreve criticou as vendas diretas da indústria automotiva brasileira, destacando haver um desequilíbrio no tratamento dado pelas montadoras aos grandes frotistas e aos concessionários:

“Somos um elo vital na cadeia automotiva e, como tal, temos de ser respeitados pelas montadoras. Este canal [o das vendas diretas] cresceu de forma desordenada e desproporcional, resultando num tratamento não compatível e inaceitável para os concessionários que são, ou deveriam ser, os principais parceiros das montadoras”.

A Fenabreve, de acordo com Meneghetti, vem discutindo o assunto com a Anfavea em busca de um tratamento igualitário nas relações comerciais. Defendeu, no entanto, a necessidade de as associações de marca se engajarem mais nesta luta, negociando diretamente com as suas montadoras as regras e parâmetros para normatizar as vendas diretas. “Ainda acreditamos que a mesa de negociação seja o melhor ambiente para encontrarmos o caminho do equilíbrio perdido.”

Presente na cerimônia de abertura, o presidente da Anfavea, Luiz Moan, reconheceu a importância da parceria indústria e rede, mas não entrou no mérito das vendas diretas: “Precisamos nos unir como setor privado para defender o nosso mercado. Se nós queremos um mercado forte, precisamos trabalhar juntos”.

Moan admitiu que este ano o mer-

cado está difícil, mas insistiu na tese de que é um momento pontual, uma dificuldade conjuntural.

“Os investimentos de R\$ 75 milhões no período 2012-2018 estão mantidos, o que comprova o potencial do mercado. Ninguém investiria uma montanha de recursos aqui se o futuro não fosse promissor.”

LEGISLAÇÃO — Antecipando-se ao anúncio que o governo faria uma semana após a abertura do Congresso Fenabreve, o presidente da entidade falou na quarta-feira, 13, dos benefí-

cios que o mercado automotivo teria a partir de uma mudança na legislação de retomada de bens móveis em caso de inadimplência: “Se a retomada for facilitada poderemos ter um décimo terceiro de vendas, um incremento substancial que pode até gerar crescimento em 2015 ao invés da estabilidade prevista por enquanto”.

Na quarta-feira seguinte, 20, o governo confirmou as mudanças, mas como elas dependem de emenda a projetos de lei em tramitação no Congresso, só devem vigorar a partir do fim de outubro ou em novembro. De



Flávio Meneghetti e Alarico Assumpção Jr. comandaram a abertura do Congresso Fenabreve em Curitiba

**Amortecedores:
seu novo projeto apoiado
em nossa tecnologia.**



Tecnologia, capacidade de pesquisa e desenvolvimento para colocar projetos inovadores com os pés no chão.

Magneti Marelli tem tudo ao alcance da mão para transformar ideias avançadas em poderosos diferenciais para seu novo projeto. Nossa unidade de amortecedores acumula a maior experiência da indústria automotiva brasileira e os recursos de um completo centro de desenvolvimento e aplicação de produtos. Tudo para equipar seu novo projeto com produtos adaptados às condições de nossas ruas e estradas. Faça a inovação ser parte do seu projeto. Chame a Magneti Marelli para fazer parte da sua vida.



Faz parte da sua vida.

**MAGNETI
MARELLI**

Faça revisões em seu veículo regularmente.

acordo com o Ministério da Fazenda, o tomador do empréstimo poderá autorizar diretamente a recuperação do bem financiado em caso de inadimplência, dispensando ações na Justiça.

Com isso, prevê Meneghetti, será reduzido drasticamente o tempo para recuperação do bem: “Atualmente os bancos levam em média 210 dias para reaver o veículo do inadimplente, o que acaba refletindo no aperto do crédito e também em taxas de juros mais elevadas”. Além disso, o índice de recuperação do bem é baixíssimo. De cada cem carros nas mãos de inadimplentes apenas quinze são encontrados, e dos encontrados somente 40% recuperados. O volume mensal de novos contratos está hoje em apenas 150 mil por mês, número que era de 200 mil em 2012 e 190 mil em 2013.

CAMINHÕES — De olho no aumento de suas redes, as fabricantes DAF e Foton tiveram participação ativa no Congresso Fenabreve. Atualmente com vinte concessionárias, a holandesa DAF pretende chegar a quarenta no ano que vem e a cem em 2020. A partir de um investimento de US\$ 320 milhões a empresa iniciou operações em Ponta Grossa, PR, em outubro do ano passado, e prevê produzir e vender seiscentas unidades do extrapesado XF este ano no Brasil.

De acordo com o presidente da DAF Caminhões, Marco Antônio Dávila, o volume é 10% abaixo do programado inicialmente, mas como o mercado está caindo mais, o resultado é considerado satisfatório pela empresa.



Em meados do ano que vem lançará o pesado CF e, com a ampliação da linha, aposta em crescimento expressivo em suas vendas. “Os números dependerão da recuperação do mercado, mas nossa meta é produzir de 1 mil a 1,5 mil unidades em 2015.”

De origem chinesa, a Foton tem 26 concessionários no País e quer chegar a cinquenta já no ano que vem. Programa para o fim de 2015 o início da produção pré-série do seu caminhão de 10 toneladas na fábrica de Guaíba, RS. O presidente da companhia, Luiz Carlos Mendonça de Barros, revelou quatro meses de atraso no início da construção por causa de burocracia envolvendo legislação ambiental:

“Só agora vamos efetivamente começar as obras, mas acreditamos que poderemos recuperar o tempo perdido e manter o cronograma inicial de lançar o nosso primeiro produto nacional no começo de 2016”.

Até o fim do ano a empresa pretende definir os fornecedores que irão operar no entorno da fábrica. A empresa já acertou fornecimento de motor com a Cummins e de caixas de câmbio com a ZF e atualmente está em fase de licenciamento para produzir caminhões de 17 toneladas a partir de 2017.

De acordo com Mendonça de Barros, os produtos Foton terão índice de nacionalização de 65% a 70%. O resto virá da China, incluído cabine e alguns acabamentos:

“O fato de a Foton ser chinesa tem favorecido nossas negociações aqui. A ZF do Brasil, por exemplo, negocia conosco com base nos volumes de compra na China e não nos que conseguirá aqui. Estamos conseguindo condições comerciais muito boas nos acordos com os fornecedores brasileiros que também atuam lá”.

Mendonça de Barros garantiu que a retração atual do mercado não alte-

ra qualquer plano da companhia. Este ano suas vendas de caminhões importados chegarão a setecentas unidades e a meta é atingir 2,4 mil emplacamentos em 2016, volume de produção programado para a nova fábrica em seu primeiro ano de operação.

BALANÇO — Posicionado como o maior evento da distribuição automotiva da América Latina e o segundo maior do mundo — só perde para o NADA, encontro anual dos concessionários dos Estados Unidos —, o Congresso Fenabreve deste ano promoveu 26 palestras e workshops visando debater soluções efetivas para retomar o crescimento dos negócios no setor, incluindo pós-vendas, usados e outras atividades afins.

O presidente executivo da Fenabreve, Alarico Assumpção Jr., avaliou o encontro de 2014 como o melhor de

todos os tempos, não só pelo recorde de inscritos, mas pela participação expressiva de gestores e colaboradores da rede interessados na qualificação de suas atividades para ampliar a eficiência do negócio.

Em paralelo ao congresso foi realizada a ExpoFenabreve, instalada em uma área de 10 mil m² no Expo Unimed Curitiba, com a presença de setenta grandes marcas nacionais e internacionais do setor expondo produtos e serviços. A organização e promoção foram realizadas pela Reed Exhibitions Alcântara Machado.

A Fenabreve representa, por meio de 48 associações de marca, mais de 7,6 mil concessionários de todos os segmentos automotivos. O setor, de acordo com Meneghetti, responde por mais de 5,7% do PIB e pela geração direta de mais de 390 mil empregos em todo o território nacional. **AD**

O Congresso Fenabreve é o maior evento da distribuição automotiva da América Latina e o segundo maior do mundo



Quase saindo da forma

A BMW será a primeira das marcas de luxo que anunciaram investimentos no Brasil a partir do Inovar-Auto a inaugurar fábrica no País.

O presidente da BMW do Brasil, Arturo Piñeiro, confirmou que em outubro serão iniciadas as operações da unidade industrial de Araquari, SC, com o posterior lançamento do Série 3 brasileiro, o primeiro modelo a sair das linhas de montagem catarinense.

A rede da marca atingirá 45 concessionárias em outubro.

Na palestra magna de abertura do 24º Congresso Fenabreve, o presidente da BMW do Brasil previu que os próximos dois anos e meio serão difíceis para a economia brasileira e, consequentemente, para as vendas de veículos. No caso do mercado premium ele aposta em crescimento, mas só que em ritmo mais lento do que o verificado até o ano passado.

Apesar da volatilidade atual, Piñeiro destacou que a empresa acredita no futuro do Brasil, lembrando que o País

tem hoje uma classe C com 120 milhões de consumidores e outros 30 milhões — “o equivalente a uma Argentina” — nas classes A e B. São números que justificam, na análise do executivo, o investimento de € 240 milhões que a empresa realiza no País.

Além do Série 3 a BMW também produzirá em Araquari o X1, Série 1, X3 e Mini Countryman. De acordo com material divulgado no Congresso, haverá um espaço de três a quatro meses no lançamento dos diferentes modelos.

TODO DIA É UMA BATALHA

ESCOLHA O CAMINHÃO
CERTO PARA VENCÊ-LA



0800 703 6047
www.ford.com.br



Novo Motor Cummins com 150cv:
melhor performance e maior
economia de combustível.



Freios ABS com EBD:
mais segurança
para você.



Nova transmissão EATON:
5 velocidades: oferecendo
maior conforto ao dirigir.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



FACEBOOK.COM/W/RELAT

fordcaminhoes.com.br/serief



Ar-condicionado:
escolha a temperatura ideal
para seu conforto na cabine.

2 ANOS
DE GARANTIA

FORD F-350.
TÃO FORTE QUANTO VOCÊ.



Novo foco para adequar a lei

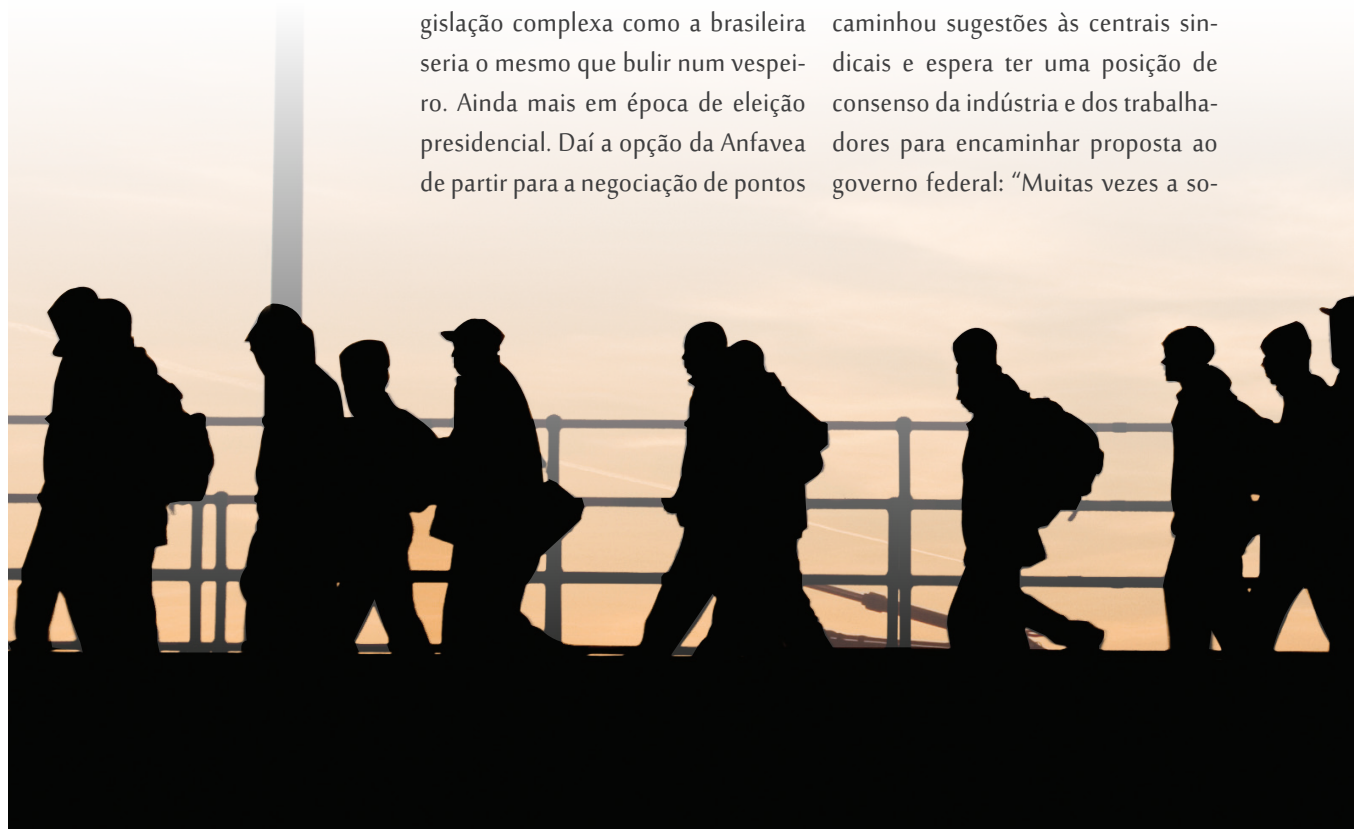
Ao invés de uma reforma trabalhista ampla, Anfavea defende alterações pontuais: mais flexibilidade no lay off e mudança que dê força legal aos acordos coletivos. Proposta já foi encaminhada às centrais sindicais.

Alzira Rodrigues | alzira@autodata.com.br

A necessidade de reforma trabalhista é tema antigo no meio industrial, inclusive e principalmente no automotivo. É sabido, porém, que mexer com uma legislação complexa como a brasileira seria o mesmo que bulir num vespeiro. Ainda mais em época de eleição presidencial. Daí a opção da Anfavea de partir para a negociação de pontos

específicos para garantir emprego e salário em momentos de produção em queda como o atual.

O presidente da Anfavea, Luiz Moan, conta que a entidade já encaminhou sugestões às centrais sindicais e espera ter uma posição de consenso da indústria e dos trabalhadores para encaminhar proposta ao governo federal: "Muitas vezes a so-



matória de pequenas medidas acaba revertendo-se em resultados palpáveis e favoráveis para todas as partes envolvidas”.

Em debate, a flexibilização do lay off [suspensão do contrato de trabalho], para que as empresas tenham autonomia para adotar a medida sem necessidade de concordância dos trabalhadores, e que a atitude possa ser parcial e não total, como determina hoje a legislação.

Também em discussão está a adoção de um mecanismo que dê força legal aos acordos coletivos.

Moan faz questão de dizer que o assunto não está em debate exclusivamente por causa dos problemas deste ano:

“Já vêm de dois anos os primeiros contatos com as centrais para flexibilizar alguns pontos da lei. A ideia é que os ciclos econômicos acontecem e são inevitáveis. Altos e baixos fazem parte do nosso dia a dia”.

Mas é indiscutível o fato de o momento ser propício ao debate das deficiências da legislação trabalhista brasileira. O cenário de estoque elevado e demanda retraída obrigou as montadoras a ativarem este ano mecanismos para equilibrar suas linhas com a atual realidade do mercado.

De férias coletivas a lay offs, passando por paradas técnicas e PDVs, Planos de Demissão Voluntária, a maioria das fabricantes tenta ajustar produção e demanda.

VAGAS FECHADAS – Pelo menos 8 mil trabalhadores já foram envolvidos em medidas do gênero e 6,3 mil postos de trabalho foram fechados nas montadoras desde o começo do ano. Até propostas inéditas, como revisão de salários, já foram colocadas na mesa, caso da Mercedes-Benz do Brasil, que no fim de agosto – com 1,2 mil trabalhadores em lay off e operando com 60% a 65% de sua capa-

Dados do setor

6,3

mil postos de
trabalho fechados
este ano

8

mil trabalhadores
em lay off, férias
coletivas e paradas
técnicas

17%

de queda na
produção
de janeiro a julho



©iStockphoto.com/Sculpies

cidade produtiva — decidiu negociar com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC redução da diferença salarial da fábrica de São Bernardo do Campo com a de Juiz de Fora, MG.

O presidente da Mercedes-Benz, Philipp Schiemer, chegou inclusive a reunir-se com os funcionários recentemente para falar do cenário atual do País e o impacto na produção:

“Em conversa com dirigentes do sindicato colocamos várias alternativas na mesa para manter nossos funcionários, dentre as quais a possibilidade de novas faixas salariais em São Bernardo, reformas na PLR [Participação nos Lucros e Resultados] e acordos com prazos mais longos”.

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC não comenta as propostas da montadora porque as negociações estão em andamento. A entidade também não quis falar sobre as sugestões da Anfavea, mas admitiu que o tema está em debate nas centrais sindicais e informou que “só depois de uma posição conjunta haverá pronunciamento dos trabalhadores”.

MEDIDAS PONTUAIS — De acordo com o presidente da Anfavea, em um passado recente a CNI, Confederação Nacional da Indústria, tentou reunir representantes dos diferentes segmentos industriais e as centrais sindicais para debater uma alteração

Mexer em toda a lei é complicado. Mas alterações em algumas cláusulas podem garantir emprego e salário em períodos de crise.



Divulgação/Fiat



SE “VENCER NA VIDA” FOSSE APENAS SOBRE TRABALHO,
A EXPRESSÃO SERIA “VENCER NO TRABALHO”.

REFERÊNCIA PARA SUA CARREIRA.
REFERÊNCIA PARA SUA VIDA.

MBA  **FGV**

PRESENCIAL • ON LINE • CUSTOMIZADO

MBA EM GESTÃO ESTRATÉGICA DE EMPRESAS DA CADEIA AUTOMOTIVA ÊNFASES: CONCESSIONÁRIAS • MONTADORAS E FORNECEDORES

Este MBA oferece duas opções de curso. Um com ênfase em Concessionárias, e o outro, em Montadoras e Fornecedores. Ambos têm como objetivo desenvolver uma visão global e integrada das organizações, na busca da criação de valor para as mesmas, preparando nossos alunos para assumir posições de destaque na direção dessas Empresas. Para tal, os cursos apresentam e discutem conceitos, métodos e instrumentos relevantes, buscando motivar os alunos a serem líderes empreendedores no ambiente das organizações.

Informações: 0800 772 2778 | mbapaulista@fgv.br

CEA
Centro de Estudos
Automotivos

AUTODATA



Simão Silomalo

Dar força legal aos acordos coletivos demonstraria maturidade nas relações trabalhistas, mostraria que sabemos negociar

Luiz Moan

completa da legislação trabalhista. Mas os debates não avançaram principalmente por ser um trabalho que demandaria muito tempo.

Daí a ideia de buscar a flexibilização de alguns pontos da legislação atual visando, prioritariamente, à manutenção dos empregos no setor. Por uma questão de agilidade optou-se por aproveitar a já existente legislação do lay off.

“Chegamos a falar no sistema alemão, que envolve o afastamento dos trabalhadores com parte do salário sendo bancada pelo governo, mas isso envolveria a criação de um novo fundo para garantir os devidos pagamentos. No caso do lay off já tem o FAT, Fundo de Amparo ao Trabalhador, que tem o mesmo objetivo.”

O FAT paga um máximo de R\$ 1,4 mil — o restante é garantindo pela empresa —, sendo que sua partici-

pação é proporcional ao salário. No sistema de lay off atual o afastamento pode ser de dois a cinco meses envolvendo 100% dos trabalhadores, que têm de fazer cursos de qualificação no período. E a medida só pode ser adotada após autorização do sindicato dos trabalhadores.

O que a Anfavea quer é autonomia para as empresas implantarem o lay off sem prévia consulta à entidade sindical e, assim, acelerarem o processo, lembrou Moan: “As negociações demandam tempo e os ajustes na linha de produção, no geral, precisam ser rápidos”.

A indústria automobilística também defende a possibilidade do lay off ser adotado parcialmente e em período de tempo maior:

“Poderíamos adotá-lo para um terço dos trabalhadores, por exemplo, no prazo de quinze meses e não cinco como é o máximo atual. Os gastos do FAT seriam equivalentes”.

O presidente da Anfavea diz que já conversou com as direções das principais centrais sindicais e sentiu receptividade quanto à necessidade de flexibilizar a lei atual: “Estamos esperando um retorno para encaminhar a questão para o governo”.

FORÇA LEGAL — Também é fundamental, na avaliação do presidente da Anfavea, uma alteração na legislação que garanta a vigência, sem contestação, dos acordos coletivos de trabalho: “Por que as partes não podem decidir que o horário de almoço vai ser de 40 minutos, por exemplo?

Os acordos têm de ter força legal. Isso demonstraria maturidade nas relações trabalhistas, mostraria que a partes querem e sabem negociar”.

Exemplo desta falta de autonomia nas negociações ocorreu no início deste segundo semestre no Grupo Randon, do Rio Grande do Sul. A Justiça do Trabalho de Caxias do Sul acatou pedido do Sindicato dos Metalúrgicos e determinou, de forma liminar, a suspensão da flexibilização da jornada de trabalho — redução de até quatro dias por mês em agosto, setembro e outubro — que a Randon adotaria nas suas empresas no referi-

do período a partir de acordo firmado com todos os seus funcionários.

A direção do grupo manifestou surpresa com a medida destacando, em nota, que “a flexibilização proposta e aceita por deliberação direta dos trabalhadores configurava-se como alternativa para enfrentar a crise experimentada pelo segmento”.

Segundo Moan as empresas perdem competitividade por causa da falta de flexibilidade para adotar medidas de ajuste como a proposta pela Randon, que acabou não vingando mesmo com concordância dos seus trabalhadores.

AD

“A Anfavea aguarda retorno das centrais sindicais para encaminhar proposta conjunta ao governo federal

8 mil parados

A produção brasileira de veículos caiu 17,4% de janeiro a julho, para 1,8 milhão de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus - ou 400 mil unidades a menos do que em igual período do ano passado. No fim de julho 382,6 mil veículos em estoque, o suficiente para 39 dias de vendas, permaneciam nos pátios de montadoras e concessionários.

Como reflexo deste cenário 8 mil trabalhadores entraram em regime de lay off, férias coletivas ou paradas técnicas. A última a adotar lay off, no fim de agosto, foi a General Motors em sua fábrica de São José dos Campos, SP. Cerca de 1 mil funcionários foram afastados.

No início do mês a Ford havia afastado temporariamente 108 trabalhadores da fábrica de Taubaté, SP, onde produz

motores e transmissões. Na mesma cidade a Volkswagen concedeu férias coletivas a 4,5 mil trabalhadores a partir de 25 de agosto — foram dez dias sem produção na fábrica do up!, o mais novo modelo da marca.

Nas unidades da companhia em São Bernardo do Campo e São Carlos, SP, e São José dos Pinhais, PR, há lay off em andamento, mas a VW não informa quantos trabalhadores foram atingidos nem o tempo de duração.

Linhas da Fiat em Betim, MG, também pararam por dez dias em agosto. Nem a Renault, que registrou crescimento nas vendas com relação ao ano passado, escapou: o terceiro turno da fábrica de São José dos Pinhais, PR, foi encerrado, com a realocação dos trabalhadores em outras funções.

Em paralelo às medidas que visam a reduzir produção, a maioria das empresas vem adotando o PDV. Cerca de 650 trabalhadores já não compõem o quadro de funcionários da fábrica da PSA Peugeot Citroën em Porto Real, RJ. Eles estavam em lay off desde fevereiro e aderiram ao programa de demissão voluntária.

O PDV também foi o caminho encontrado por MAN Latin America e Mercedes-Benz para este momento de menor demanda por veículos comerciais e que resultou em produção 20,7% menor no acumulado de janeiro a julho. Em Resende, RJ, quase todos os duzentos funcionários da MAN que estavam em lay off optaram por não retornar ao trabalho em agosto, aderindo ao PDV.

André Barros e Michele Loureiro



3
ANOS
GARANTIA

NOVO RENAULT LOGAN. SEU NOVO GRANDE CARRO.

Garantia de 3 anos ou 100 mil quilômetros, o que ocorrer primeiro, conforme consta no Manual de Garantia e Manutenção do veículo.



SEU NOVO GRANDE CARRO É NOSSO GRANDE ORGULHO.

O NOVO RENAULT LOGAN ESTÁ CONCORRENDO AO PRÊMIO
VEÍCULO AUTOMÓVEL DE 2014 DA REVISTA AUTODATA.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



CÂMERA DE RÉ



AR-CONDICIONADO
AUTOMÁTICO

MUDE A DIREÇÃO



Mobilidade inteligente

André Barros | andreb@autodata.com.br

O Brasil ainda engatinha, e muito, quando o assunto é integração de modais. É o que garante Astor Milton Schmitt ao falar do tema Construindo a Mobilidade Inteligente – Os Veículos do Futuro, foco da 23ª edição do Congresso SAE Brasil, programado para o período de 30 de setembro a 2 de outubro em São Paulo. Presidido por Schmitt é o segundo mais importante evento de engenharia da mobilidade do mundo, só perdendo para o seu similar de Detroit, Michigan.

Gáúcho de Vera Cruz Schmitt é engenheiro mecânico graduado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul e ocupa atualmente a vice-presidência do Conselho de Administração da Fras-Le e do Banco Randon, e integra os conselhos consultivos de Master e Jost, como representante da Randon Implementos e Participações. Em entrevista exclusiva ele adianta os principais assuntos a serem abordados no Congresso:



Divulgação/SAE

Qual é o principal foco da 23ª edição do Congresso SAE Brasil?

Este ano o tema escolhido foi Construindo a Mobilidade Inteligente — Os Veículos do Futuro. A mobilidade será debatida em seu sentido amplo, em todos os modais, na movimentação de pessoas, individual ou coletivamente, e na de bens e cargas. Em seus painéis temáticos a ênfase será especial na mobilidade, por um lado, e nos veículos do futuro, por outro. Será inclusive um exercício de futurologia.

O que seria mobilidade inteligente nos segmentos de transporte de passageiro e de carga?

Nos dois segmentos o tema mais relevante é a integração dos modais. Precisamos pensar em veículos diferentes, que falam e interagem uns com os outros. No transporte público os ônibus convencionais precisam interagir com BRTs, metrô. Esses veículos e modais precisam cumprir sua finalidade de forma complementar e sincronizada, com políticas de tarifa e estações de transbordo integradas. No transporte individual o usuário precisa se mover do bairro para o metrô, que deveria ter um local seguro para deixar o veículo. Na área do transporte de carga o modal rodoviário precisa interagir com o ferroviário, aquaviário e o aéreo. A multimodalidade é um tema que está no contexto.

O Brasil ainda engatinha nesse tema de integração de modais?

Estamos engatinhando, e muito. Dando os primeiríssimos passos. Um exemplo, algo trivial: a integração do transporte rodoviário com o aquaviário. Temos uma das melhores redes de rios do mundo. Do Mato Grosso ao oceano Atlântico existe uma rede de rios que somam mais de 6 mil quilômetros de águas navegáveis. E somente um país usa esses rios: o Paraguai, porque não tem acesso ao mar. A Argentina dá licença para eles passarem pelo seu território e acessarem o Atlântico. Isso é uma vergonha. É um atraso secular não aproveitarmos essa via navegável. O assunto ainda está distante de se materializar, mas é um progresso passo a passo. O mesmo pode se dizer do transporte de passageiros, precisamos pensar em integração, política tarifária e estações de transbordo comuns nas grandes cidades.

Como a indústria pode contribuir para a integração de modais?

Acredito ser um desenvolvimento coletivo. As soluções nascem nas universidades e nas academias, nos locais nos quais a ciência é desenvolvida. Essa ciência é aplicada por meio de empresas e instituições não acadêmicas — a indústria, o poder público, que regulamenta e propicia meios para que aquela ciência aplicada se torne realidade, e o sistema financeiro, para financiar o desenvolvimento da ciência. Não é A nem B, é uma ação coletiva por um objetivo comum.

“A mobilidade será debatida em seu sentido amplo, em todos os modais. Da movimentação das pessoas à de bens e cargas.”

“Os processos de manufatura evoluem e acompanham paralelamente os avanços dos veículos”

Como será o veículo do futuro?

Começando por aqueles que voam, no sistema aeroespacial, civil ou militar, o tema do momento são os veículos não tripulados, os drones. No transporte ferroviário de cargas ou passageiros nós temos progressos no âmbito de eficiência energética. Na área de veículos de transporte coletivo, em especial os ônibus, fala-se em veículos híbridos, movidos a novos tipos de combustível, renováveis em alguns casos. No transporte individual o assunto são os modelos híbridos e elétricos: a frota de táxis de Nova York majoritariamente já não usa motores convencionais. No segmento de transporte rodoviário de cargas foi apresentado em abril, numa grande feira nos Estados Unidos, o caminhão e o semirreboque do futuro, com aerodinâmica revolucionária, conceitos de motorização altamente eficientes, novos combustíveis, tecnologias de minimização de atritos e grande carga de automação e eletrônica embarcada.

A segurança é o principal direcionamento no desenvolvimento de veículos para o futuro?

Penso que eficiência energética, preservação ambiental e segurança são três temas presentes em qualquer desenvolvimento. Queremos mais segurança, mais confiabilidade nos veículos.

E os veículos autônomos?

Este é outro grande tema. Os veí-

culos autônomos já estão em testes em pistas especiais e são temas nas reuniões da SAE Brasil. Mas a Volkswagen já fez e apresentou um sistema de transporte individual sem roda. Os veículos vão levar.

E os processos de manufatura? A evolução dos veículos mexerá muito com isso?

Os processos de manufatura evoluem e acompanham paralelamente os avanços dos veículos. A automação, a eletrônica embarcada em processos industriais e em máquinas e equipamentos é um fato. Ainda jovem, aos 15 anos de idade, fiz um curso de torneiro mecânico, foi minha primeira atividade profissional. Naquela época para operar um torno mecânico e montar uma rosca era preciso seguir um enorme quadro de instruções, fazer tudo na mão. Hoje os trabalhadores chegam, apertam um botão e deixam acontecer. Outro tema é a robotização: as tecnologias de manufatura são mais confiáveis quando automatizadas.

O que os veículos do futuro terão de diferente com relação a materiais?

Acho que os materiais caminham na direção da qualificação. Aços de alta resistência fazem um veículo melhor com menos volume de material. Ou até mesmo a substituição do aço pelo alumínio ou pelo polícarbonato. Há cinquenta anos um automóvel era praticamente só aço, hoje o plástico conformado ocupa



Reconhecimento nas pistas, nas ruas e nos prêmios.

A Pirelli é finalista nas categorias **Gestão
e Sustentabilidade do Prêmio Autodata
- Os Melhores do Setor Automotivo 2014.**

Vote e ajude a mostrar que, depois de 85
anos investindo no Brasil, o nosso trabalho
continua sendo muito bem feito.



POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE

relevante parcela no seu peso. Os materiais paralelamente vão evoluindo. Nos veículos pesados novos materiais avançaram sensacionalmente e no segmento aeroespacial, então, a evolução é fabulosa.

Os veículos híbridos e elétricos são o futuro ou o presente?

Quanto à utilização ainda são o futuro, já no campo do desenvolvimento são o presente. O grande desafio no futuro imediato são as baterias, a acumulação de energia. Problemas de peso, poluição e, sobretudo custo, ainda não tiveram uma resposta.

A engenharia brasileira está pronta para essa evolução?

A engenharia brasileira está bem desenvolvida, mas ainda dependemos de investimento em inovação e para massificar a formação de engenheiros. Precisamos de mais engenheiros, formamos pouco, e precisamos qualificar melhor o estudo da engenharia e o desenvolvimento da ciência aplicada. O Brasil, uma das maiores economias do mundo, quinto maior mercado de veículos, que joga num time de primeira linha, investe pouco em inovação e tecnologia. Neste ponto nosso lugar no ranking está lá embaixo.

O Inovar-Auto contribuiu para ampliar o investimento em inovação ou ainda foi insuficiente para o que o Brasil precisa?

Não sou especialista em Inovar-Au-

“Quando ouço falar que o Inovar-Auto é protecionista digo: ele protege quem desenvolve, produz e gera empregos no Brasil”

to. Vejo como um mecanismo de estímulo ao desenvolvimento tecnológico e à produção para o avanço do grau de localização e nacionalização dos veículos. Tem quem veja como medida protecionista de mercado, e acho até lícito enxergar dessa maneira. Aqui adotamos o Inovar-Auto e em outros países são criadas barreiras não tarifárias: se determinado parafuso não passou por homologação em determinada instituição não adianta nem oferecer de graça: você não vai conseguir vender ele naquele mercado. É um protecionismo óbvio. Quando ouço falar que o Inovar-Auto é protecionista, até digo: sim, ele protege quem desenvolve, produz e gera empregos no Brasil. **AD**

A partir de 30 de setembro

O 23º Congresso e Mostra Internacionais SAE Brasil de Tecnologia da Mobilidade será realizado no Pavilhão Vermelho do Expo Center Norte, em São Paulo, de 30 de setembro a 2 de outubro. Participam do evento executivos das principais montadoras, sistematistas e fabricantes de autopeças do País, com exposição e divulgação das inovações em curso no setor. A expectativa para a edição deste ano é a da presença de 12 mil visitantes. De acordo com a SAE, o congresso é uma grande oportunidade para realização de networking e atualização profissional.

Além da mostra tecnológica, o

evento é composto por 22 painéis, com apresentações e debates sobre tecnologia da mobilidade nas áreas aeroespacial, de caminhões e ônibus, competitividade, compras, duas rodas, educação, ferroviária, logística, manufatura, máquinas agrícolas e de construção, motorsport, qualidade, segurança veicular, sustentabilidade, tecnologia da informação, telemática e infotainment, veículos elétricos e híbridos e veículos leves.

Serão apresentados trabalhos técnicos desenvolvidos por engenheiros que atuam dentro das empresas e universidades, no Brasil e Exterior.



INOVAMOS

Agora somos Top de Marketing para apoiar ainda mais as concessionárias associadas na geração de seus negócios.

A Disal foi selecionada como uma das empresas vencedoras do prêmio TOP de Marketing ADVB® 2014 com o case "O Trade Marketing como ferramenta chave no sucesso de vendas de consórcio".

DISAL
CONSÓRCIO
www.disalconsorcio.com.br

Capivaras, carros e noz macadâmia

André Barros, de Indaiatuba, SP | andreb@autodata.com.br



Há quarenta anos plantações de milho e noz macadâmia, capivaras, tucanos e outros animais convivem com automóveis e protótipos avaliados nos laboratórios e pistas de testes do Campo de Provas da Cruz Alta, complexo da General Motors em Indaiatuba, SP.

Distante 110 quilômetros da Capital e maior do gênero no Hemisfério

Sul o CPCA foi inaugurado em 15 de julho de 1974. Ocupa terreno adquirido dois anos antes pela GM da família Waldemarin, a antiga Fazenda Cruz Alta. Até hoje velhos casarões usados pela família permanecem intactos e os sete laboratórios e dezesseis pistas de testes foram construídos de modo a preservar a flora e a fauna locais — as pistas foram cuidadosamente cerca-



Engenheiros realizam por ano mais de 16 mil testes nos laboratórios e pistas do Campo de Provas da GM, que completa 40 anos

das para evitar acidentes com animais nativos.

Por ano são realizados mais de 16 mil testes laboratoriais e de rodagem no complexo. Em média a GM mantém em teste duzentos veículos, incluindo protótipos camuflados, modelos da concorrência e configurações vendidas em outros países da América do Sul, Leste Europeu, Ásia, África e até da

Oceania. Eles não voltam às ruas: são desmontados, analisados e seguem para desmanche.

“Por mais que os computadores evoluam no auxílio ao desenvolvimento dos veículos, o refino precisa ser feito com testes de campo”, diz William Bertagni, vice-presidente de engenharia da GMB. “Aqui podemos validar quase todo o desenvolvimento

de um automóvel. Só não possuímos o laboratório de interferência eletromagnética e as máquinas de túnel de vento. Para esses testes usamos o campo de provas de Milford, em Michigan, o maior da GM no mundo.”

O CAMPO DE PROVAS – Compõem a estrutura do CPCA laboratório de análise de emissões, de segurança vei-

A pista circular
tem 4,3
quilômetros
de extensão e
permite dirigir a
160 km/h sem
que o motorista
encoste as mãos
no volante

cular, de ruídos e vibrações, de testes estruturais, de ar-condicionado, ventilação e arrefecimento, de eletroeletrônica e de dinâmica veicular — este o mais novo, inaugurado em 2013.

No laboratório de segurança veicular a GM realiza crash testes, que permitem avaliar a proteção dos veículos aos ocupantes em colisões dianteira, lateral, traseira e capotamento, além dos pedestres, atendendo a padrões internacionais. Os ensaios são feitos com os bonecos conhecidos como dummies, crianças e adultos: cada um deste chega a custar US\$ 500 mil, devido à complexidade dos sensores que podem medir com precisão até a gravidade da lesão do boneco, que seria a lesão de um consumidor.

Os veículos também são avaliados em dezesseis pistas de testes. Algumas delas são feitas pensando no mercado nacional, de acordo com Luciano Santos, diretor do CPCA: “As de durabilidade, por exemplo, copiam os perfis das ruas e estradas brasileiras”.

Somadas as pistas de durabilidade acelerada, de reta em nível, de poeira, de durabilidade D1 e D2, de tortura, de testes de corrosão, de ruídos externos e aceleração lateral, a off-road, de tráfego urbano, de ruídos internos, de rampas, a black lake e a circular somam 42,2 quilômetros de extensão.

Só a pista circular tem 4,3 quilômetros e foi desenvolvida de forma a permitir que um automóvel trafegue em círculos a 160 km/h numa reta infi-



nita — o motorista pode tirar a mão do volante que o veículo segue em linha. Testes de consumo de combustível, de velocidade máxima e a certificação do sistema de escape são feitos ali.

De acordo com Santos em seis meses de testes dentro do CPCA os engenheiros da GM conseguem alcançar nível de desgaste do automóvel semelhante ao de dez anos nas mãos de um consumidor normal: “As avaliações de componentes passíveis de tuning, como amortecedores, molas e coxins, não têm tanta eficácia se feitas apenas virtualmente”.

Trabalham dentro do complexo mais de seiscentos profissionais, engenheiros, mecânicos e pilotos de testes. Em alguns laboratórios as operações ocorrem em três turnos, 24 horas por dia.

Toda a água consumida no local vem de poços semi-artesianos, que fornecem por mês até 18,9 milhões de litros. O esgoto produzido é coletado e tratado em uma estação própria, com a água devolvida ao leito do rio e os resíduos descartados em aterros.

Os resíduos orgânicos do restaurante também são reaproveitados em adubação para a formação de mudas, nos jardins e nas plantações de noz macadâmia. Há ainda grande área verde, com mais de 500 mil árvores de reflorestamento e uma reserva de Mata Atlântica intocada dentro do terreno.

MODELOS — Apesar de ter surgido antes do CPCA o Chevrolet Chevette foi um dos automóveis da GM a rodar por testes nas pistas e laboratórios



do complexo. Quase todo o portfólio Chevrolet produzido no Brasil, aliás, passou por Cruz Alta.

Opala, Monza, Veraneio, Bonanza, Kadett, Ipanema, Omega, Astra, Vectra, Corsa, Zafira, Meriva, Celta, Prisma, os utilitários A20, C20, D20, S-10 e Blazer, os mais recentes Captiva, Agile, Crue, Spin e Onix, e os importados Malibu, Camaro e Sonic, dentre outros Chevrolet e modelos da concorrência, todos fazem parte da história do CPCA.

Desde a sua inauguração, há quarenta anos, a GM já investiu mais de US\$ 120 milhões nas estruturas do complexo, que ainda recebe maquinários e equipamentos modernos. Todo lançamento Chevrolet passa por lá: só depois que as peças são aprovadas que a produção em série, seja em Gravataí, RS, São Caetano do Sul, São José dos Campos ou Mogi das Cruzes, SP, tem início. E qualquer mudança no item, por mais sutil que seja, passa por novo processo para minimizar as falhas. **AD**

Números do Campo de Provas da Cruz Alta

11,2
milhões de m²

7
laboratórios que ocupam 14 mil m²

16
pistas, com 42,2 km de extensão

624
engenheiros, técnicos e pilotos de teste

Os números são realmente expressivos e sem similares dentro do grupo japonês. A Moto Honda da Amazônia, de Manaus, a maior da companhia no mundo, produziu mais de 20 milhões de motos desde 1976 quando iniciou suas operações locais. O marco, alcançado na primeira semana de agosto, foi comemorado com a saída da linha do modelo 2015 da CG 150 Titan equipada com sistemas de freios CBS.

A fábrica manauara da Honda produz por ano mais de 1 milhão de motocicletas em cinco unidades de montagem, além de quadriciclos e motores estacionários. A cada 26 segundos

Caso único no mundo

Moto Honda da Amazônia comemora 20 milhões de unidades produzidas com o diferencial de ter fabricação própria de rodas e escapamentos, dentre outras peças

André Barros | andreb@autodata.com.br



A moto número
20 milhões foi
uma CG 150 Titan
modelo 2015



Divulgação/Honda

uma CG, o modelo mais vendido no mercado, sai da linha de montagem.

A unidade brasileira destaca-se não apenas pelo seu volume de produção, mas também pelo seu processo de manufatura, no qual envolve a fabricação própria de componentes. Diferente da operação de fora, onde são comprados de fornecedores externos. Como diz Paulo Takeuchi, diretor de relações institucionais da empresa, a Moto Honda da Amazônia não é apenas uma montadora: "Fabricamos também peças e componentes, como escapamentos e rodas, dentre outros. É caso único dentro da Honda no mundo".

Em Manaus, pelos mais de 700 mil m² de terreno se espalham quase uma dezena de prédios: além dos escritórios administrativos e do centro tecnológico, há unidades de fundição, de injeção plástica, fábricas de chassis, powertrain, rodas e escapamentos e dois prédios com linhas de montagem.

Takeuchi explica que a unidade da Amazônia tem capacidade de desenvolver e produzir uma moto do zero. No centro tecnológico os quase trezentos funcionários são responsáveis pela tropicalização, o desenvolvimento de novos produtos, a adequação de novos processos e o auxílio aos fornecedores na nacionalização de peças e componentes.

No mesmo prédio, laboratórios testam ruídos, emissões e durabilidade das motos, que ainda podem ser experimentadas nas pistas de teste do complexo. São cinco as linhas de montagem de motocicletas: uma, em edifício separado - e 100% sincronizada -,

produz os scooters da marca. No mesmo prédio são fabricados os motores estacionários e os quadriciclos.

As outras quatro linhas estão no prédio de montagem principal, onde houve a comemoração da moto Honda de número 20 milhões. Ali são quatro linhas: uma apenas para as CG 125 e CG 150, de onde sai um modelo a cada 26 segundos, uma para os modelos de média cilindrada, outra para os de alta cilindrada e uma compartilhada pela linha CG e Bros.

Somadas, as linhas produzem atualmente quase 6,5 mil unidades por dia, em dois turnos. A capacidade total chega a quase 1,6 milhão de unidades por ano, de 34 modelos diferentes.

HISTÓRIA — Desde 1971, quando foi fundada a Honda Motor do Brasil em São Paulo, inicialmente para importar motos da marca do Japão, a companhia já investiu internamente um acumulado de R\$ 4 bilhões. É um dos maiores empreendimentos do Polo Industrial de Manaus e referência mundial em manufatura verticalizada, segundo a direção da empresa.

A marca detém 80% do mercado nacional de duas rodas. Foi a primeira, em 2009, a lançar uma motocicleta flex no mundo e, hoje, oferece seis modelos com motor bicombustível, o que representam juntos mais de 60% das vendas da fabricante.

No ano passado inaugurou na planta de Manaus um Centro de Desenvolvimento e Tecnologia, destinado ao desenvolvimento de novas tecnologias, processos e produtos. **AD**

Primeiro passo para a rastreabilidade

Ainda faltam portarias e regulamentações para que o processo de checagem da origem das peças na cadeia automotiva brasileira efetivamente entre em vigor. Mas Anfavea acredita que até o fim do ano tudo estará definido.

Alzira Rodrigues e André Barros | redacaoad@autodata.com.br

As primeiras regras da tão aguardada rastreabilidade de peças e componentes, parte importante do Inovar-Auto, foram finalmente publicadas no Diário Oficial da União em agosto. Sem trazer grandes surpresas, o texto do decreto 8 294 aponta apenas os primeiros passos do processo, que ainda carece de outras portarias e regulamentações.

O Sindipeças, em nota divulgada no mesmo dia, afirmou considerar “muito produtiva a publicação do decreto, que tende a fortalecer os elos da cadeia de produção automotiva”.

Ressaltou, porém, que sua publicação não resolve, nem de longe, todas as questões envolvidas no tema e, por isso, a entidade “aguarda com a máxima urgência a publicação das portarias regulatórias que estabelecerão as regras de apuração e informação do conteúdo local de autopeças das montadoras habilitadas ao Inovar-Auto,

capacitadas a abater parcela do IPI de seus produtos”.

O presidente da Anfavea, Luiz Moan, acredita que todas as pendências existentes sobre o Inovar-Auto deverão estar equacionadas até o fim do ano: “Nós e o Sindipeças estamos nos reunindo com o governo a cada dez dias, pelo menos. São várias portarias envolvidas e estamos buscando consenso para alguns itens pendentes”.

De acordo com ele, praticamente 90% a 95% do que precisa ser regulamentado já está definido. O que faltam são pormenores que garantirão a segurança jurídica de todo o processo da rastreabilidade.

Há mais de um ano o Sindipeças vinha aguardando a publicação do decreto, essencial para garantir a sobrevivência da base fornecedora, de acordo com seu presidente Paulo Butori: “Com ele as empresas terão de comprovar compra local em volume

PERFILADOS NARDI É MAIS DO QUE UMA EMPRESA QUE PROCESSA E COMERCIALIZA PRODUTOS SIDERÚRGICOS, ESPECIFICAMENTE AÇO-CARBONO. A NARDI É FOCADA EM ATENDER COM OBJETIVIDADE E AGILIDADE TODOS OS REQUISITOS, ESTABELECEndo PARCERIAS COMERCIAIS CONFIÁVEIS E ESTÁVEIS PARA ANTECIPAR AS NECESSIDADES DE SEUS CLIENTES.

CHAPAS • BLANKS • ROLOS • TIRAS • PERFIS

MAIS QUE UMA
EMPRESA

★
**UM SELO DE
QUALIDADE**



- METALURGIA
- AUTOMOTIVO
- CONSTRUÇÃO CIVIL
- MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS
- LINHA BRANCA

15
anos fornecendo qualidade.



perfilados nardi

Qualidade e Confiabilidade em Tempo Real

• Rua Piratininga,
255/269/271 - Brás
03042-001 - São Paulo - SP
Tel. 11 2827 5655

• Rua Cadiriri, 158
Mooca - 03109-040
São Paulo - SP
Tel. 11 2678 0900

*No trânsito somos
todos pedestres*

• www.perfiladosnardi.com.br



Renato Rodrigues

Sindipeças afirma, em nota, que a medida deverá fortalecer os elos da cadeia de produção automotiva

elevado e a partir da sua regulamentação a tendência é a de os fornecedores brasileiros retomarem investimentos”.

PROCESSO COMPLEXO – O decreto 8 294 oficializou temas que há muito estão em debate por executivos do setor, levantados inclusive no Seminário AutoData Revisão das Perspectivas

2014, realizado em julho. A responsabilidade por informar valores e características dos produtos vendidos para montadoras habilitadas e seus fornecedores diretos, por exemplo, caberá aos fornecedores de insumos estratégicos e ferramentaria.

Ou seja: ao fornecer determinado produto, a empresa deverá especificar

em nota fiscal a quantidade de conteúdo local. Seu cliente deverá fazer o mesmo e, degrau a degrau, até chegar à montadora, alcança-se o índice de nacionalização, ou conteúdo local, de determinado veículo.

Como especificar esses índices, entretanto, ainda não foi explicitado. O decreto diz apenas que deverá ser feito “em termos, limites e condições definidos pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior”, em portaria que deverá ser publicada futuramente.

Certo é que a não informação destes termos acarretará em multa de 2% no valor de venda. A informação incorreta resultará em multa de 1% sobre a diferença do valor informado e o correto.

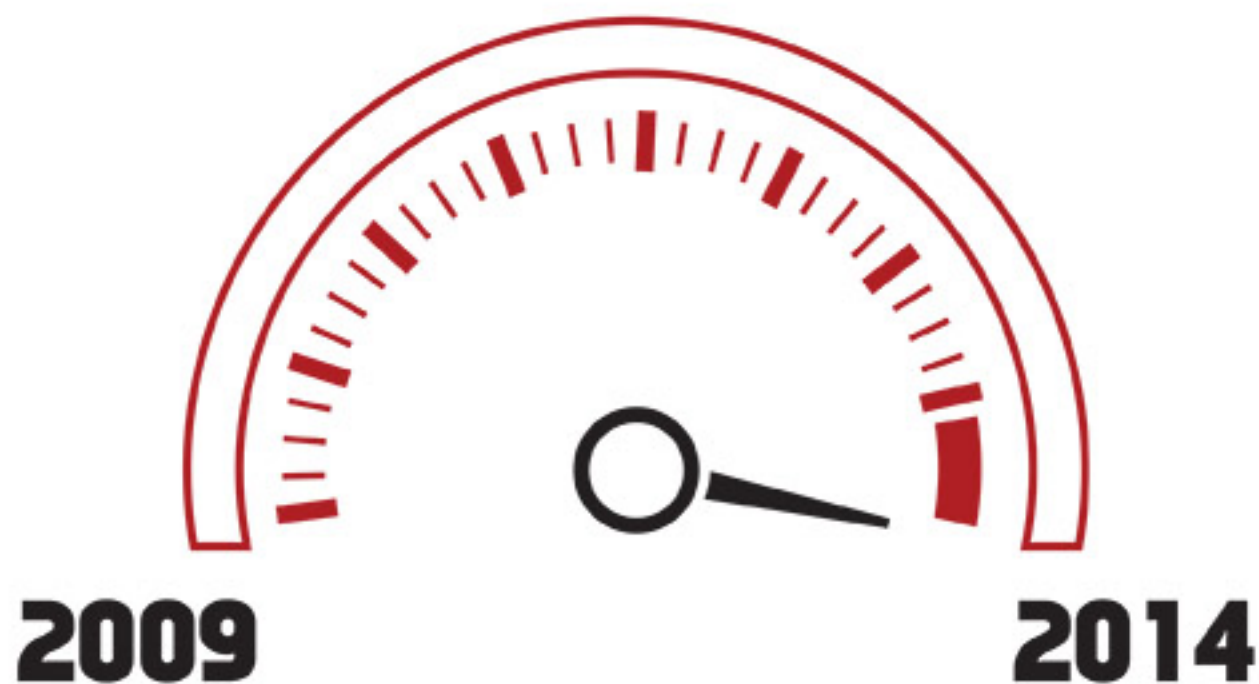
As empresas terão três meses a partir do mês em que foi emitida a nota fiscal para corrigir eventuais informações incorretas. Caberá ao Mdic enviar as informações à Secretaria da Receita Federal para subsidiar a checagem do uso do crédito presumido pelas montadoras. Ou seja, a fiscalização será conjunta.

Além da rastreabilidade das peças e componentes outros pontos do Inovar-Auto foram alterados pelo decreto presidencial. Dentre eles a inclusão de projetos de construção ou modernização de laboratórios, centros de pesquisa e pistas de testes e a compra de maquinários, serviços e peças de reposição para uso nestes centros no cálculo de investimento em pesquisa e desenvolvimento mínimo obrigatório – atualmente orçado em 0,3% do faturamento bruto.

AD

TRUCKVAN®

Nos últimos 4 anos



Crescemos 400%



 **Saúde**

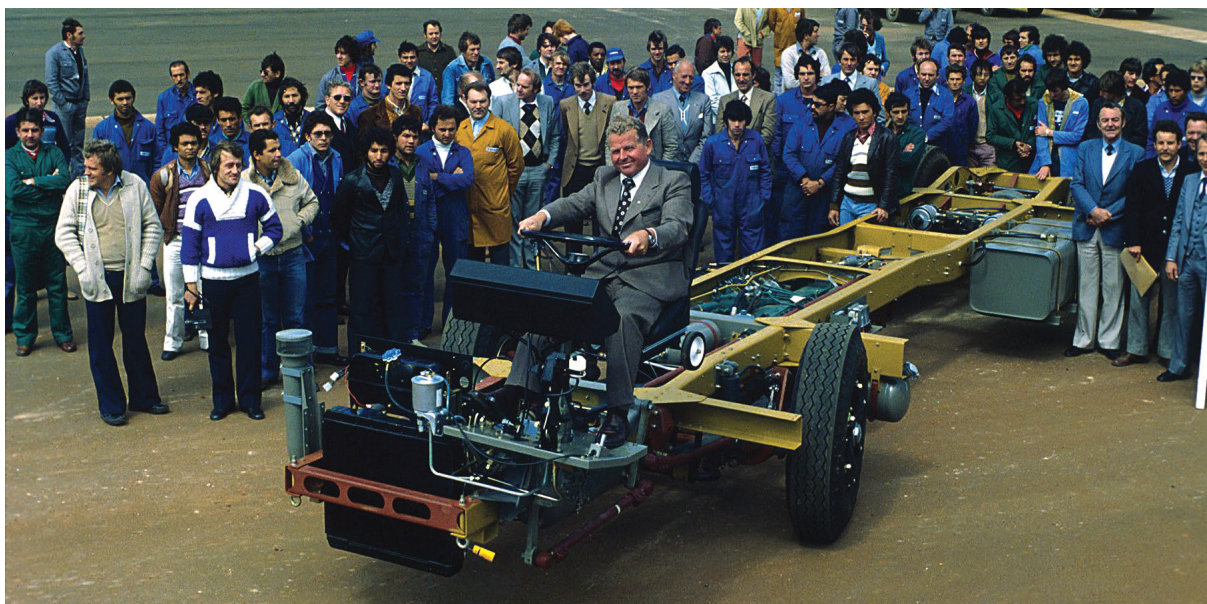
 **Capacitação**

 **Serviços**

 **Eventos**

 **Defesa e Segurança**

www.truckvan.com.br



Divulgação/Volvo

Sem medo do futuro

Luiz Carlos Beraldo | redacaoad@autodata.com.br

Há 35 anos o primeiro chassi de ônibus B58 deixava a linha de produção da fábrica da Volvo do Brasil, em Curitiba, PR. Mais do que a entrada de uma nova fabricante no mercado de ônibus e caminhões, tratava-se dos primeiros passos no processo de descentralização da indústria automotiva brasileira.

O crescimento e o fortalecimento do movimento sindical, especialmente dos metalúrgicos do ABC paulista, acabaria afetando a produção da nova montadora que se instalava. As greves paralisavam fábricas que forneciam componentes para a Volvo, levando-a a produzir centenas de caminhões e ônibus incompletos em diversos

As atividades da Volvo no País fizeram com que a empresa se consolidasse em uma unidade global do grupo para os negócios de toda a América Latina

momentos ao longo dos anos 1980 para posterior conclusão e entrega aos clientes. Ao mesmo tempo a economia do País entrou em crise nos primeiros anos da existência da nova fábrica.

Os volumes produzidos naqueles anos difíceis eram frustrantes, mas nem por isso o superintendente Tage Karlsson, responsável pelo projeto de introdução da empresa no País, mostrou qualquer sinal de desânimo. Seu bom humor, o sorriso constante e o inabalável otimismo, apesar de todas as dificuldades, provavelmente vinham de sua postura visionária em relação ao País. Ele, que esteve por aqui anos antes, pesquisando o mercado brasileiro, chegou a contar caminhões

pessoalmente em rodovias como a Presidente Dutra para ter uma visão mais realista da frota em circulação da época, além de consumir toda informação existente até então.

Começar produzindo chassi era uma condição colocada pelo governo para que o grupo sueco pudesse produzir também os caminhões que desejava oferecer no promissor mercado brasileiro, na ocasião dominado por médios e leves, pouco ou nada adequados às dimensões continentais do País. Karlsson logo percebeu isso, lançando a primeira campanha de relações públicas da empresa, denominada “batalha dos pesados”, defendendo aumento da participação de pesados na frota brasileira.

CONDOMÍNIO — Após 35 anos fica a pergunta: será que Tage Karlsson era tão visionário a ponto de saber que a companhia chegaria à condição que se encontra hoje no País, com um condomínio de empresas do grupo sob o guarda-chuva da Volvo do Brasil? Além de caminhões e ônibus, hoje a empresa aqui é responsável por todos os negócios da marca na América Latina. No País atuam a Volvo Trucks, a Volvo Bus, a Volvo Construction Equipment, a SDLG - com equipamentos de construção importados e/ou produzidos na fábrica de Pederneiras, SP - e a Volvo Penta, de motores marítimos e industriais.

A “batalha dos pesados” foi vencida e a Volvo reviu alguns de seus conceitos para o País, com o ônibus com motor entre-eixos dividindo mercado

com outros modelos, de motor dianteiro - algo inaceitável para a fabricante no início de suas atividades por aqui - ou traseiro, além de caminhões semipesados, como o VM.

O Brasil é, atualmente, o maior mercado de ônibus da marca, o segundo maior de caminhões, e também um dos maiores de equipamentos de construção. A presença do País no Grupo Volvo, que nos anos 1980 era pífia, hoje é algo respeitável. “Desfrutamos de um excelente conceito dentro do grupo não apenas por causa dos volumes e do faturamento, mas também por todas as outras práticas, como gestão empresarial e responsabilidade social”, conta Carlos Morassutti, diretor de RH e assuntos corporativos.

Dentre os programas sociais destacam-se a manutenção da Fundação Solidariedade, para formação de jovens carentes, e o Programa Volvo de Segurança no Trânsito. O modo de gestão da companhia também sempre se caracterizou por atitudes inovadoras, como a valorização dos trabalhadores que favoreceu, no início de sua história, a formação da primeira comissão de fábrica dentre as empresas do Paraná.

A participação da marca no mercado brasileiro de caminhões, em geral, cresceu de 13,3% em 2009 para 20% em 2013. A de ônibus aumentou de 3,9% em 2010 para 10,6% em 2013. Em equipamentos de construção sua participação no mercado de carregadeiras, escavadeiras e caminhões articulados cresceu de 15,5% em 2010 para 16,5% em 2013, em virtude da

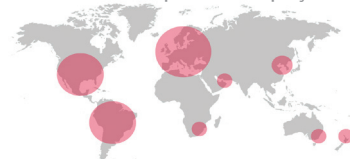


www.syncreon.com

- Presença Global
- Mais de 100 unidades espalhadas pelo mundo em mais de 20 países.
- 12.000 colaboradores
- Gestão da cadeia de abastecimento de clientes para + de 100 países
- Mais de US\$40 bilhões em produtos de clientes gerenciados anualmente
- Especializada nos segmentos Automotivo e de Tecnologia.



- Logística Inbound e Outbound
- Consolidação
- Desconsolidação
- Cross docking
- JIT/JIS
- Armazenamento e Manuseio
- Gestão do Supply Chain
- Configuração de pedido
- Formação de kits
- Sub montagem, Montagem,
- Embalagem para Exportação SKD/CKD
- Sequenciamento
- Line feeding
- Logística Reversa, Reparos e Inspeção Técnica



“Nós gostamos de trabalhar com clientes que são exigentes, cuja cadeia de suprimentos evolui rapidamente. Isso se reflete em nossa base de clientes. Nós adaptamos e evoluímos nossas soluções em linha com os requisitos dos nossos clientes.”

Brian Enright,
Diretor Executivo e Presidente da syncreon



“Acreditamos que os próximos anos serão ainda melhores. Estamos preparados para superar vales e picos de crescimento da economia”

Carlos Morassutti

incorporação da marca SDLG. E também teve um desempenho excelente com retroescavadeiras, obtendo 6,5% de market share em apenas seis meses de fabricação no Brasil. A Volvo CE ainda é líder do mercado de caminhões articulados com fatia 50%.

Os investimentos de US\$ 320 milhões anunciados no início deste ano destinados a manufatura, ferramental, novos produtos e pesquisa e desenvolvimento dão uma medida da dimensão do crescimento da marca no País. Não se pode comparar em termos absolutos, devido às diversas mudanças da moeda brasileira no período, mas ao lembrar que a fábrica de Curitiba foi construída com investimentos de US\$ 34 milhões, fica fácil perceber que a Volvo do Brasil de hoje é incompara-

velmente maior e mais importante do que jamais foi.

“Aprendemos a crescer superando dificuldades e investindo em melhorias contínuas e inovação, mesmo nos momentos de crise”, lembra Morassutti. “Sempre procuramos aproveitar os momentos de crise da economia para fazer a lição de casa e, desta forma, estarmos prontos para a retomada do crescimento, quando a crise passar.”

O condomínio que compõe a Volvo do Brasil reúne, atualmente, 6,3 mil colaboradores na América Latina, dos quais 4,7 mil no Brasil, números pelo menos dez vezes maiores do que os do início de suas atividades. Os funcionários diretos deverão receber, pela terceira vez, este ano, o maior PLR do País, ao redor de R\$ 30 mil.

Sem medo do futuro, Morassutti afirma: “Acreditamos que os próximos anos serão ainda melhores. Estamos preparados para superar vales ou picos de crescimento da economia. Não só porque confiamos no País, mas também porque hoje somos uma referência mundial dentro do Grupo Volvo, que nos apóia integralmente.”

Fisicamente os maiores ícones desta fase da empresa são o recém-inaugurado novo prédio administrativo, maior e mais moderno e até um pouco suntuoso se comparado aos demais edifícios da unidade, e o novo Centro de Treinamento. Igualmente impressionante por suas dimensões, o novo CT oferece treinamento para concessionários de todas as marcas de produtos comercializados na América Latina, inclusive Renault e U&D.

AD

Chaves



Divulgação/PSA

O engenheiro Eduardo Chaves é o novo diretor do Centro de Produção de Porto Real, RJ. Na empresa desde 2002, era responsável pela direção da fábrica de motores da PSA.

Juliato

Fábio Juliato passa a exercer o cargo de gerente de marketing da divisão de reposição automotiva da Robert Bosch para o Brasil. Formado em engenharia elétrica, o executivo substitui Clécio Sanches, que assume uma nova responsabilidade para a América Latina dentro da divisão termotecnologia da Robert Bosch.

Villaça



Divulgação/Harley-Davidson

A Harley-Davidson anuncia novo gerente de marketing, produto e relações públicas para o Brasil: Flávio Villaça assume o lugar de Júlio Vitti, transferido para o escritório de Miami, nos Estados Unidos.

Thiele

Eduardo Thiele é o novo gerente de vendas da International Caminhões. Substitui Fred Petroff, que deixou a empresa para se dedicar a novos projetos. A International começou a produzir em fábrica própria, localizada em Canoas, RS, no ano passado.

Kubota



Divulgação/Dunlop

A Dunlop, do grupo japonês Sumitomo Rubber Industries, tem novo presidente na operação brasileira: Shizuma Kubota assume o cargo no lugar de Ippei Oda, que retornou ao Japão.

Memorizador

A Dalgas incorpora novidades ao sistema de piloto automático do Honda Fit 2015. O E-Cruise Control possui nova alavanca com limitador de velocidade com memorizador.

Controle remoto

A Volvo Construction Equipment e a Lego Technic criam uma miniatura com controle remoto da carregadeira L350F. Os projetistas da Lego estudaram as máquinas, visitaram canteiros de obras e operaram os equipamentos.

Quarenta

No último trimestre a gaúcha Fras-le aumentou seu portfólio e passou a oferecer quarenta modelos de pastilhas para freio no mercado de reposição. Peças são destinadas a 190 modelos de veículos de montadoras como Fiat, Honda, Jeep, Citroën, Peugeot, BMW e Land Rover.

Frontier

Com preços sugeridos de R\$ 94,9mil, versão S 4x2, a R\$ 134,5 mil, a SL 4x4 AT, a Nissan Frontier chega à linha 2015 trazendo novidades de tecnologia, conectividade e conforto. O utilitário passa a contar com nova versão equipada com câmbio automático e também com uma inédita central multimídia com DVD, Bluetooth streaming e sistema de navegação integrados.

Painel solar

A Ford construirá o maior painel solar do estado de Michigan em sua sede nos Estados Unidos. A instalação terá 360 vagas de estacionamento coberto e trinta estações de recarga para veículos elétricos plug-in, como os híbridos Ford Fusion Energi e Ford C-MAX Energi.

Audi A3

A versão esportiva do Audi A3 Sedan já está à venda nas concessionárias da marca no País. Com motor 2.0 TFSI de 280 cv o modelo será vendido por R\$ 207,9 mil.

Cupê esportivo

A BMW inicia a venda no Brasil do cupê esportivo M235i, no lugar do Série 1 Coupe. Novo modelo será comercializado por R\$ 229,9 mil.



fiat.com.br/500
SAC 0800 707 1000



Pedestre, use sua faixa.

Imagens meramente ilustrativas, com alguns itens opcionais.

NOVO FIAT 500

CABRIO

O CONVERSÍVEL
MAIS ACESSÍVEL
DO BRASIL.

E VOCÊ AINDA LEVA
O SOL, AS ESTRELAS
E OS PASSARINHOS
DE SÉRIE.



Teto
convertível
elétrico
de 3 estógios



Direção
elétrica
Dual Drive



Sensor de
estacionamento
traseiro



Blue&Me -
Sistema de viva-voz
via Bluetooth®
e entrada USB



ESP
(Controle Eletrônico
de Estabilidade)

A PARTIR DE R\$ **56.900,00**

MOVIDOS PELA PAIXÃO.



Treinar, capacitar ou desenvolver?

Esse grande dilema das organizações aumenta na mesma proporção em que cresce a necessidade de melhorar a produtividade, reduzir os custos, ampliar as vendas entre outras ações que possam garantir a competitividade num mercado cada vez mais seletivo, exigente e disputado.

A dúvida entre treinar, capacitar ou desenvolver acontece em parte pela confusão que se faz no emprego dos termos e em parte pelo imediatismo travestido de pragmatismo que assola as organizações e uma parcela muito significativa de seus executivos.

Então é bom começarmos por tentar acabar com a confusão dos termos que, na maioria das vezes, são utilizados aleatoriamente para designar qualquer tipo de preparação oferecida pelas empresas aos seus funcionários.

- Treinar: aprimorar uma habilidade que uma pessoa já tem, busca torná-la melhor - ou mais rápida - em algo que ela já faz.
- Capacitar: habilitar, tornar alguém apto para uma função designada.
- Desenvolver: crescer, aumentar, progredir intelectualmente.

Os três métodos são válidos desde

que os motivos pelos quais se escolheu qualquer um deles estejam muito claros e que se tenha lucidez quanto a que resultados é possível esperar de cada um. Quem apenas treina os seus funcionários obterá mais do mesmo. Um treinamento, a princípio, não gera pensamentos e ações inovadoras. Foca nas tarefas e na execução.

Se a opção for por capacitar, o ganho será um pouco maior. Capacitar pressupõe um upgrade nos conhecimentos e habilidades para possibilitar o exercício de outra função ou para assumir um novo cargo, mas também não gera autonomia intelectual.

Contudo, nas atividades de desenvolvimento profissional, a principal intenção é facilitar para que o funcionário progrida, ampliando sua visão do negócio e do contexto no qual ele está inserido profissional e pessoalmente.

Os programas de desenvolvimento humano organizacional, quando bem estruturados e conduzidos por profissionais competentes devidamente alinhados e amparados pelas áreas de RH das empresas, têm por finalidade ampliar a visão e a capacidade de discernimento dos participantes, melho-

rar os comportamentos individuais e os relacionamentos interpessoais e, com isso, transformar funcionários em aliados do negócio, muito mais engajados e comprometidos com os resultados da organização do que apenas com as tarefas executadas.

Por isso, o alegado pragmatismo utilizado na hora de decidir pela preparação mais adequada dos funcionários cai por terra quando a decisão é por mais um curso técnico que, em vez de ampliar a capacidade de contribuição para o negócio, restringe ainda mais os limites de atuação dos funcionários.

Se você é um gestor de pessoas tenha em mente que treinamento talvez se aplique melhor no adestramento de animais, que a capacitação lhe atenderá para suprir uma necessidade imediata e nada mais. Então opte pelos programas de desenvolvimento humano organizacional, que proporcionarão ganhos de produtividade, redução de custos de produção e de pessoal de forma duradoura e sustentável, garantindo a competitividade necessária para a continuidade das organizações e para a progressão de carreira de seus executivos.

AD

Luiz Eduardo Neves Loureiro | especialista em treinamento de equipes

Construído para o alto desempenho.



Quem escolhe Axalta reduz o consumo de energia e o uso de recursos naturais no seu processo de pintura. Nosso time global de cientistas trabalha diariamente em inovação para criar produtos mais responsáveis com o Meio Ambiente.

Conheça mais sobre as tecnologias EcoConcept®, 3Wet Water Borne System e ElectroShield® em www.axaltacs.com.

Do you



Motor Cummins **ISF 2.8**

A **força** da Série-F



Condução ágil e silenciosa:

- Máximo conforto ao dirigir, com baixo nível de vibração e ruído
- Maior potência, para respostas rápidas e eficientes

O motor Cummins ISF 2.8 equipa os caminhões F-4000 (4x2 e 4x4) e F-350.

Tecnologia Cummins.
Com ela, seu caminhão é mais negócio!

Soluções Integradas Cummins. De bem com o planeta.

0800 2866467
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br

