



## DIA DO BALCONISTA DE AUTOPEÇAS

Histórias de superação, dedicação e paixão pela profissão

## PLACA PRETA

Um Gol GT 1984, único dono com muita história para contar

## 8 ou 80

Diferenças entre fluido ATF Multi e CVTF Multi

## POR DENTRO DO MERCADO

Desafios no combate a falsificação de autopeças

Todo mundo tem  
um amigo que indica  
você como referência.

**Feliz dia do  
Balconista!**



SIGA:



*Paz no trânsito começa por você*

Cofap, a marca líder em amortecedores, agradece a parceria de sempre. Afinal, tão fundamental quanto a nossa qualidade, conforto e segurança é a sua preferência. A Cofap está sempre com você.



 **cofap**



[mmcofap.com.br](http://mmcofap.com.br)



**BALCONISTA S/A**

UM PROJETO SK AUTOMOTIVE

**38**

**ESPECIAL DIA  
DO BALCONISTA  
DE AUTOPEÇAS**

Histórias de  
superação, dedicação  
e paixão pela  
profissão



**06**

**TV  
MOBILITY**

Rolando Dicas SKF  
Rolamentos VKBA 4529A

**08**

**POR DENTRO  
DO MERCADO**

Desafios no combate  
a falsificação

**22**

**WIKIPEÇAS**

Barra Estabilizadora  
O que é e qual sua função?

**32**

**FATOS  
E BOATOS**

Frear na curva é perigoso? Nós  
desmitificamos!

# 14

## PLACA PRETA

Esse Gol GT 1984 está com seu proprietário desde zero-quilômetro



**DIRETOR DE PLANEJAMENTO:**  
FABIO LOMBARDI

**DIRETOR DE CRIAÇÃO:**  
GABRIEL CRUZ

**CONSULTOR EDITORIAL:**  
CLAUDIO MILAN

**DIRETOR DE ARTE:**  
EDUARDO VILLELA

**EDITOR-CHEFE:**  
RAFAEL MICHESKI

**JORNALISTA:**  
LUCAS CARREIRO

**EQUIPE DE ATENDIMENTO:**  
THIAGO NOGUEIRA

**WP/N**

# 50

## 8 OU 80

Fluido ATF Multi vs CVTF Multi  
Quais as diferenças entre os fluidos?

**EQUIPE SK:**

**GERENTE DE MARKETING :**  
CRISTIANO B. DE ALMEIDA

**COORDENADORA DE MARKETING:**  
VÂNIA SANTOS AZEVEDO





## **TV MOBILITY: ROLANDO DICAS SKF - KIT DE ROLAMENTOS DE RODA VKBA 4529A**

O kit de rolamentos de roda SKF VKBA 4529A é uma solução completa para a substituição de rolamentos de roda em veículos da Volkswagen, incluindo os modelos Fox, Gol, Golf, Parati, Passat, Polo, Quantum, Santana, Saveiro e

Voyage. Cada kit é desenvolvido com os mais rigorosos padrões de qualidade, conferindo segurança e durabilidade ao sistema de rodagem desses veículos.

### **COMPOSIÇÃO DO KIT VKBA 4529A E FUNÇÃO DE CADA COMPONENTE**

#### **Rolamento:**

Responsável pela rotação suave e precisa da roda, oferecendo redução de atrito e melhorando a estabilidade do veículo.

#### **Arruela:**

Garante a correta distribuição de carga sobre o rolamento, ajudando a manter a fixação dos componentes.

#### **Cupilha:**

Elemento de segurança que assegura a permanência do conjunto na posição adequada, evitando desmontagens acidentais.

#### **Retentor:**

Impede a entrada de contaminantes como água e sujeira, além de manter a lubrificação interna, essencial para a durabilidade dos componentes.

## DICAS DE INSTALAÇÃO E CUIDADOS

### Inspeção Periódica:

Recomenda-se a inspeção dos rolamentos a cada 10.000 km e sua substituição a cada 70.000 km, conforme o uso do veículo e as condições das estradas.

### Ferramentas Adequadas:

Utilize ferramentas específicas para rolamentos, evitando aplicar força excessiva ou desalinhada, que podem causar danos aos componentes.

### Lubrificação Adequada:

Utilize a graxa fornecida no kit e aplique-a com cuidado para evitar contaminação. A graxa

de alta qualidade ajuda a minimizar o atrito e maximiza a vida útil do rolamento.

### Vedação Eficiente:

Assegure que o retentor esteja corretamente posicionado para evitar a entrada de sujeira e água, fatores que comprometem a durabilidade do rolamento.



**ROLANDO**  
DICAS SKF 



**KIT DE ROLAMENTO  
DE RODA VKBA 4529 A**

# POURDI

## O MERCADO ILÍCITO DE AUTOPEÇAS: DESAFIOS, PERIGOS E SOLUÇÕES PARA COMBATER A FALSIFICAÇÃO

O mercado de autopeças brasileiro enfrenta um desafio crescente e prejudicial: o mercado ilícito, caracterizado pelo contrabando, falsificação e subfaturamento. Esse comércio ilegal tem causado impactos profundos no setor automotivo e na economia do país, atingindo particularmente o Estado de São Paulo, onde as perdas

anuais associadas a esse mercado chegam a 35 bilhões de reais. As atividades ilícitas, abordadas recentemente durante o 1º Fórum de Integração do Aftermarket Automotivo Brasil, revelam um problema de múltiplas facetas que ameaça desde o consumidor final até o funcionamento de todo o setor de autopeças.



# ENTRO

O crescimento do mercado ilícito de autopeças é sustentado por várias razões, entre elas a busca por lucro fácil e o baixo risco percebido pelos envolvidos, especialmente no ambiente digital. O Presidente do Sindirepa Brasil, Antonio Fiola, destacou, na palestra durante o evento, que plataformas de marketplace online têm facilitado a entrada de produtos ilegais no mercado, violando legislações, certificações e normas ambientais, além de contribuir para atividades criminosas como a lavagem de dinheiro. Ele explicou que a lucratividade associada ao comércio de peças falsificadas se dá, em grande parte, pela ausência de punições severas e fiscalização adequada, o que permite a comercialização de produtos de baixa qualidade e com procedência duvidosa.

Esse cenário se agrava devido à dificuldade do consumidor em diferenciar produtos legítimos de falsificados, tornando-o vulnerável ao apelo de preços baixos e à promessa de marcas reconhecidas, embora falsificadas.

As consequências dessa economia ilícita são extensas e perigosas. Para os consumidores, o risco vai além de um simples prejuízo financeiro, pois o uso de peças falsificadas, como amortecedores e airbags sem certificação, compromete diretamente a segurança dos veículos e pode ocasionar acidentes fatais.

Para as oficinas mecânicas, essa prática ilegal gera incerteza e danos à reputação, uma vez que, muitas vezes, elas não conseguem verificar a origem e a autenticidade das peças fornecidas por terceiros. Além disso, a competição desleal gerada pela venda de peças ilegítimas mina a competitividade das empresas legítimas e prejudica a arrecadação tributária, diminuindo a capacidade do governo de investir em infraestrutura e em políticas de incentivo ao setor.



# DO MERCADO

Combater o mercado ilícito de autopeças exige ações abrangentes e colaborativas. Antonio Fiola, em seu discurso, destacou a necessidade de união entre os elos do setor automotivo para garantir a segurança dos consumidores e preservar o mercado legítimo.

Entre as principais ações estão o aumento da fiscalização, a conscientização dos consumidores sobre os perigos das peças falsificadas e o reforço da responsabilidade das plataformas de marketplace, que deveriam monitorar com mais rigor os vendedores e os produtos oferecidos. Essas ações podem ajudar a reduzir a entrada de peças ilegítimas no mercado e proporcionar ao consumidor maior segurança ao adquirir produtos automotivos.





O mercado ilícito de autopeças trata-se de um desafio complexo e urgente que requer uma mobilização ampla, envolvendo o governo, empresas e consumidores. As consequências da venda de peças ilegais vão além das perdas econômicas, impactando diretamente a segurança e a confiança do consumidor no setor automotivo. Com um esforço coordenado e o comprometimento de todos os envolvidos, é possível proteger o mercado legítimo e oferecer ao consumidor a garantia de um produto seguro e de qualidade.

Outros meios importantes para combater o comércio ilegal incluem o uso de tecnologias de autenticação, como o aplicativo Authenticate da SKF, que permite ao cliente verificar a autenticidade das peças adquiridas. Além disso, campanhas educativas voltadas aos consumidores são essenciais para conscientizá-los sobre os riscos de adquirir peças de procedência duvidosa e os benefícios de escolher produtos certificados. Os profissionais e empresas do setor podem se unir por meio de associações, como o próprio Sindirepa Brasil, para compartilhar melhores práticas e desenvolver normas mais rigorosas que auxiliem na identificação e na eliminação de peças falsificadas.



# Bomba d'água SKF

Qualidade de produto original aliada à excelência de uma marca 100% confiável.



Rotor de elevada durabilidade



Aprovado sob rigorosos padrões OEM



Vedação de alta resistência



Rolamento de desempenho superior



Potência e precisão na polia



Baixe o Catálogo SKF e tenha acesso a uma gama completa de soluções. Veja os vídeos de aplicações e conte com todo o suporte técnico para obter o melhor desempenho.  
© SKF Group 2024



(11) 99269-6623



0800 014 1152



carisma@skf.com



Baixe o App SKF Authenticate de combate à falsificação de produtos.

# SKF DESENVOLVE ROLAMENTOS PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS

Os carros elétricos (EVs), que já representam mais de 7% das vendas de veículos no Brasil, podem conter de 60 a 80 rolamentos em diversos componentes

A frota brasileira de veículos elétricos deve alcançar 3,7 milhões de unidades ao fim dos próximos dez anos, de acordo com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), em parceria com o Ministério de Minas e Energia. “No trajeto para consolidação da inovação automotiva com sustentabilidade, os EVs se destacam como um meio para a mobilidade com baixa pegada, revolucionando a maneira como pensamos sobre o transporte. Na esteira deste progresso, a SKF assume o protagonismo na transformação da eletromobilidade no Brasil com rolamentos que

desempenham um papel tecnológico fundamental nos EVs”, afirma Michel Vences, diretor comercial de Aftermarket Automotivo América Latina da SKF.

De acordo com o executivo, à medida que o setor automotivo adota a eletrificação, a demanda por componentes confiáveis e eficientes nunca foi tão alta. “Os rolamentos aplicados em carros elétricos são soluções customizadas para oferecer o melhor desempenho, conforto e dirigibilidade aos seus condutores. Para se ter uma ideia, os EVs podem conter, em média, de 60 a 80 rolamentos”, revela Michel.



## LINHA DE ROLAMENTOS SKF EM EVS

A SKF aprimorou recentemente seu rolamento de esfera de alta velocidade, ideal para sistemas de acionamento de transmissão de carros elétricos, cuja próxima geração funcionará entre 20 mil a 30 mil rpm (rotações por minuto). “Construir um sistema de transmissão elétrico, eficiente e confiável, envolve um grande desafio técnico. A relação de velocidade rotacional mais alta impõe condições desafiadoras e exigentes nos rolamentos usados nas transmissões de carros elétricos. Para suportar altas velocidades e minimizar o autoaquecimento gerado pela rotação rápida, esses rolamentos requerem designs de gaiola especializados, geometria interna e características particulares de lubrificantes”, explica o executivo.

## DESIGN ESPECÍFICO

No caso da gaiola do rolamento - que é um componente crucial para envolver os elementos rolantes, exercendo a função de guiar e reter as partes internas para garantir o espaço apropriado do lubrificante - os engenheiros da SKF trabalharam no design do produto para oferecer maior resistência ao desgaste, alta capacidade mecânica e estabilidade dimensional. “O objetivo foi aumentar a rigidez para sustentar o aumento da aceleração e da desaceleração que existe nos EVs. Além disso, conseguimos encontrar uma graxa que pudesse suportar as altas temperaturas e velocidades”, destaca Michel.



# **PLACA PRETA**

**MEU PRIMEIRO E ÚLTIMO CARRO  
CLAUDIO MILAN E SEU VOLKSWAGEN  
GOL GT 1984**

O Volkswagen Gol GT é um ícone da indústria automobilística brasileira e carrega uma importância histórica inegável para a marca e para os entusiastas de veículos esportivos. Lançado em 1980, o Gol foi projetado para substituir o Fusca, oferecendo um design moderno, alinhado com outros modelos da VW na Europa e uma dinâmica de condução superior, com tração dianteira.

Contudo, a escolha da Volkswagen de equipá-lo com um motor boxer arrefecido a ar, o mesmo utilizado pelo Fusca, deixou a desejar no desempenho, comprometendo seu sucesso inicial. Apesar de seu valor histórico, como o último modelo aircooled da Volkswagen mundialmente, o Gol com motor a ar enfrentava críticas por ser barulhento, de consumo elevado e com um desempenho aquém do desejado.





## **A CHEGADA DO GOL GT E DO MOTOR EA827**

Com o lançamento do Voyage em 1981, que já vinha equipado com o motor EA827 de 1.5 litros, semelhante ao usado no Passat, o potencial do Gol ficou ainda mais evidente. Mas foi apenas em 1984, com a chegada do Gol GT, que o hatchback ganhou a mecânica que precisava para atender às expectativas. Este modelo foi impulsionado pelo motor 1.8S, e representou um salto no desempenho, associado a uma série de elementos visuais e técnicos que diferenciavam o GT dos demais. O Gol GT, com suas linhas esportivas e acabamentos distintos, não apenas contribuiu com a popularidade do Gol, como marcou o início de uma linhagem que seria reverenciada por gerações. Ele trouxe características que se tornaram clássicas, como o spoiler frontal,

rodas Avus de 14 polegadas e o interior com bancos Recaro, elementos que reforçaram sua identidade esportiva. Com 99 cv e um torque que permitia um desempenho ágil, o Gol GT podia acelerar de 0 a 100 km/h em menos de 10 segundos, características que ajudaram a estabelecer sua reputação como um dos veículos nacionais mais desejados.

Além de ser um marco no desempenho e design, o Gol GT rapidamente conquistou status de colecionável e hoje, é valorizado pela sua raridade e apelo nostálgico. Seus atributos mecânicos e a simplicidade da manutenção atraem não só admiradores de carros clássicos, mas também investidores, que reconhecem o potencial de valorização desse modelo ao longo dos anos.



## O GT DE CLÁUDIO MILAN

Entre as raridades que o universo automotivo coleciona, o Gol GT 1984 de Claudio Milan se destaca não só por seu estado de conservação, mas principalmente pela profunda conexão entre dono e máquina. Desde zero-quilômetro, essa icônica versão do Gol, lançada em 1984, acompanhou Claudio ao longo de quatro décadas de vida, tornando-se uma extensão de sua própria história.

Claudio Milan, conhecido jornalista automotivo, encontrou o GT na concessionária Central de Veículos, em São Paulo, em setembro de 1984. De olho no motor 1.8, que fazia sua estreia antes mesmo de aparecer no Santana, ele e sua família, já entusiastas de Volkswagens,

fizeram questão de garantir um modelo na cor vermelha. Para Claudio, o carro não é apenas uma peça de engenharia ou um símbolo de nostalgia, mas um verdadeiro "sobrevivente". Com apenas 38 mil quilômetros rodados, ele traz na carroceria e no interior as marcas que, para ele, não devem ser apagadas - cada detalhe conta uma história única, preservando o espírito original do GT.

## DE CARRO DO DIA A DIA A XODÓ



Ao longo dos anos, o Gol GT esteve presente em muitos momentos da vida de Claudio: foi o carro das primeiras namoradas, do início de sua carreira profissional e, mais tarde, da chegada da família. Em uma tentativa de protegê-lo do interesse crescente de colecionadores, ele chegou a adquirir um outro carro para o dia a dia, mas a demanda por clássicos é tão intensa que até mesmo seu Corcel de uso temporário atraiu interessados.

Com o tempo, Claudio transformou o GT em um companheiro inseparável nos encontros de carros antigos, onde ostenta apenas 38 mil

quilômetros rodados no hodômetro do veículo e por meio do Gol GT, coleciona amizades e compartilha memórias com outros entusiastas. Ele lembra com carinho o fato de o carro ter sido fabricado no Dia dos Namorados, como se o destino quisesse selar uma relação duradoura. O GT de Claudio nunca passou por restauração - ele insiste que cada arranhão ou sinal do tempo representa uma memória. Com um olhar firme para o futuro, ele pretende que o GT permaneça na família, sendo já "reservado" por seu filho para continuar esta narrativa de paixão e tradição.

## DETALHES TÉCNICOS FAZEM A DIFERENÇA

O Volkswagen Gol GT 1984 é um dos modelos mais icônicos da linha Gol, pois foi a primeira versão esportiva do modelo e sua importância se estende além de seu desempenho e design pois foi o primeiro Gol a ser equipado com o motor AP 1.8, além de um câmbio com relações curtas que deixavam o comportamento do carro ainda mais divertido.

Este motor 1.8, com comando de válvulas um pouco mais agressivo, conhecido como 49G, oferece uma potência declarada de 99 cavalos, embora muitos acreditem que ele atinja mais, possivelmente até 110 cavalos abastecido com etanol, conferindo a ele um desempenho que impressiona ainda hoje, 40 anos depois.

Entre as particularidades do Gol GT, destaca-se a raridade de peças de acabamento e outros itens originais difíceis de encontrar de ver nos dias de hoje. Os borrachões laterais, faróis, lanternas e a ponteira de escapamento original Kadron são exclusivos. Para muitos entusiastas, substituir peças desgastadas por alternativas de qualidade é uma solução, como é o caso da ponteira dupla de escapamento, um item marcante do modelo, que, quando bem substituída, mantém o visual autêntico sem comprometer a essência do carro.

A manutenção do Gol GT exige cuidado e, ao mesmo tempo, uma dose de flexibilidade. Certos componentes, como escapamento, filtro, pneus, lonas e discos de freio, fazem parte dos itens de desgaste natural e, portanto, substituí-los por versões não originais é algo aceitável e até necessário para manter o carro funcional. Esse equilíbrio entre originalidade e funcionalidade é uma prática comum entre os proprietários como Cláudio, que embora valorizem a fidelidade ao projeto inicial, não sacrificam o uso e o conforto.

O modelo de 1984 tem características únicas: ele foi um dos primeiros a apresentar os bancos Recaro, que adicionam um toque de sofisticação e esportividade. Apesar de algumas variações em relação a elementos de acabamento, como a tonalidade das rodas, que no modelo original é cinza, personalizações discretas, como o uso do preto inspirado no Passat GTS, podem agradar aos proprietários sem comprometer o estilo geral. Outro ponto interessante sobre o Gol GT 1984 é a ausência dos faróis de neblina de fábrica, um item que só foi adicionado como opcional em versões posteriores. Muitos proprietários optam por adicionar esses faróis, mas Claudio preferiu manter a configuração sem essa adição, valorizando o design limpo e original do modelo.



## UM LEGADO DE EXPERIÊNCIAS

O Volkswagen Gol GT 1984 é um marco na história automotiva brasileira e, para muitos entusiastas como Cláudio Milan, representa mais que um veículo, mas um legado de momentos e experiências. Sendo o primeiro carro de Milan, o GT não apenas simboliza sua paixão por automóveis, mas também está carregado de memórias e significados pessoais que vão além de seu valor material. Ele relata que o carro foi presente de seu avô, o que trouxe ainda mais importância emocional ao veículo, tornando-o parte de sua própria trajetória de vida.

O Gol GT foi projetado para ser um esportivo acessível e com performance invejável para a época. O motor 1.8 e o câmbio de quatro marchas do primeiro ano de fabricação do modelo, entrega um desempenho e estabilidade que o diferenciavam de outros veículos nas estradas brasileiras dos anos 80. Esses elementos, somados aos pneus de perfil baixo e à suspensão mais rígida, garantiam ao Gol GT uma dirigibilidade precisa e um desempenho superior, destacando-o de rivais como o Ford XR3, que possuía um design mais moderno, mas uma mecânica menos eficiente.





A conservação e o amor pelo Gol GT não são apenas uma questão de originalidade, mas de manter viva uma parte da história pessoal e da indústria automotiva brasileira. Milan vê o carro como um legado para as futuras gerações, desejando um dia compartilhar momentos com netos a bordo do GT, para que eles também possam vivenciar essa conexão com o passado. Ele enxerga o valor do carro antigo não como um modismo ou um investimento, mas como um pedaço da memória cultural do Brasil, incentivando outros a preservar veículos que fizeram parte da história do país.

Para Milan, carros antigos são memórias sobre rodas, e possuir um veículo clássico nacional é uma forma de contribuir para a valorização da história automobilística do Brasil. Ele relembra como, nos anos 70, os carros americanos dos anos 60 já eram reconhecidos e valorizados nos Estados Unidos, enquanto os clássicos nacionais ainda não tinham a mesma atenção.

Hoje, com o reconhecimento e o valor crescente desses veículos, Milan incentiva os interessados em carros antigos a escolherem modelos brasileiros, pois eles representam capítulos únicos da industrialização e da cultura automotiva nacional.

Ao encerrar sua mensagem, Claudio reforça que, embora a restauração e manutenção de um carro antigo possam ser custosas e trabalhosas, o valor histórico que esses carros carregam é imensurável. Ele lembra que, em um país onde a história é pouco valorizada, preservar o legado automotivo nacional é uma forma de honrar o passado e de construir um vínculo duradouro com a cultura brasileira.

# WIKI PEÇAS

# BARRA ESTAB



## O QUE É UMA BARRA ESTABILIZADORA E QUAL A SUA FUNÇÃO EM UM VEÍCULO?

A barra estabilizadora, também conhecida como barra anti-rolagem ou *anti-sway* é um componente essencial na suspensão de diversos veículos, desde carros populares até veículos de competição. Sua função é melhorar a estabilidade e o controle do veículo, reduzindo o movimento de inclinação lateral, principalmente em curvas.

Embora não esteja presente em todos os veículos, a barra estabilizadora se torna indispensável em modelos de grande porte onde o peso e a altura aumentam a tendência de inclinação, ou veículos que possuem tendência a uma grande transferência de peso na suspensão, porém não só eles, pois também são encontradas em veículos operacionais, como empilhadeiras.



# BILIZADORA

## FUNCIONAMENTO E PRINCÍPIOS

A barra estabilizadora opera ao minimizar a inclinação lateral do veículo em curvas e impactos, promovendo uma distribuição mais uniforme do peso da carroceria. Durante uma curva, a suspensão da roda externa é comprimida, e a barra estabilizadora direciona essa força para a suspensão da roda interna. Assim, ambas as rodas são forçadas a se movimentar em uma direção similar, contribuindo para a estabilidade do veículo ao

manter a carroceria em um ângulo mais horizontal. Isso ajuda a reduzir o centro de gravidade durante as curvas, promovendo maior aderência e controle. A barra estabilizadora é, em geral, fabricada a partir de uma barra cilíndrica de aço moldada em forma de "U" que se conecta ao chassi em dois pontos. Quando as rodas se movimentam simultaneamente, a barra apenas rotaciona em seus

pontos de fixação centrais. Quando as rodas se movimentam de maneira independente, a barra se torce, gerando uma força contrária que resiste ao movimento diferencial entre as rodas. A rigidez da barra depende da resistência do material, do diâmetro da barra e do comprimento dos braços de alavanca.

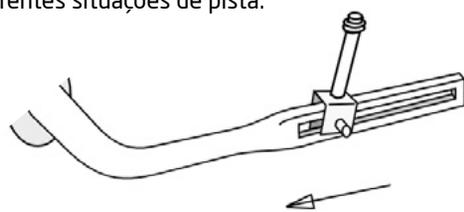
# HISTÓRIA E EVOLUÇÃO

O conceito de barra estabilizadora tem suas origens históricas no início do século XX, com a primeira patente concedida ao inventor canadense Stephen Coleman em 1919. Contudo, as barras estabilizadoras eram pouco comuns antes da Segunda Guerra Mundial, devido à maior rigidez das suspensões da época.

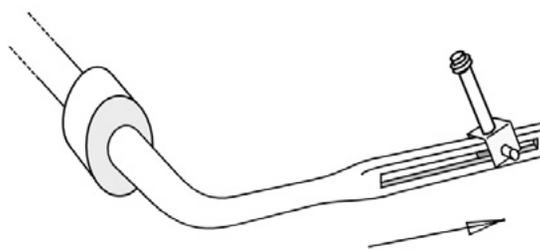
Com o surgimento de suspensões de molas mais macias nos anos 1950, o uso de barras estabilizadoras tornou-se mais frequente em veículos de produção em massa, especialmente em automóveis de passeio.

A evolução tecnológica trouxe ao componente alguns recursos extras e com isso, algumas barras estabilizadoras passaram a ser ajustáveis, permitindo que a rigidez seja alterada conforme a necessidade, especialmente em carros de corrida e veículos com configurações específicas para competição. Essas barras podem ser ajustadas por um mecânico nos boxes ou, em alguns sistemas mais avançados, diretamente pelo motorista em tempo real, adaptando a rigidez para diferentes situações de pista.

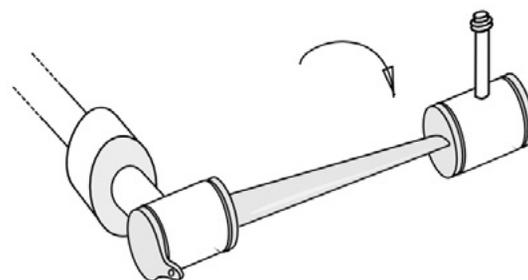
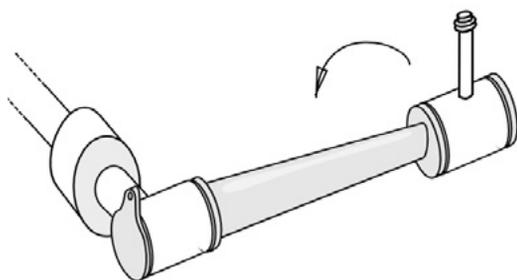
Sistemas ainda mais avançados, como os encontrados no Citroën Xantia Activa e no Mercedes-Benz Classe S, utilizam controles eletrônicos para substituir ou aprimorar a função da barra estabilizadora, ajustando automaticamente a suspensão para eliminar a rolagem da carroceria. A Toyota, por exemplo, possui o sistema **Kinetic Dynamic Suspension System (KDSS)**, que desacopla a barra estabilizadora em terrenos acidentados para maximizar a articulação das rodas e a qualidade da condução.



Stiffer



Softer



# SINTOMAS DE PROBLEMAS



A barra estabilizadora e seus componentes são essenciais não apenas para a segurança, mas também para o desempenho e o conforto ao dirigir, especialmente em situações em que o veículo transfere muito peso entre os eixos, como nas curvas, nesse momento ou em ruas de pavimentação precária é onde o condutor repara nos maiores sintomas de que há algo errado com o equipamento.

Os sinais de que uma barra estabilizadora pode estar danificada incluem diversos sintomas vindos da suspensão ao passar por desníveis e a sensação de direção mais "solta" ou imprecisa.

A barra em si, dificilmente tem problemas, porém com o tempo, as buchas e a barra estabilizadora podem se desgastar, causando ruídos e estalos ao passar por irregularidades. Esses sons são um indicativo de que as buchas estão com folga, ressecadas ou mesmo rompidas, comprometendo a tensão necessária para manter a estabilidade do veículo.

Nestes casos, é recomendável consultar um mecânico para inspeção e possível substituição das buchas da barra e verificar possíveis trincas, garantindo que o veículo retome seu desempenho e segurança ideais.

# LIMITAÇÕES E DESVANTAGENS

Apesar de ser um componente vantajoso para o controle e estabilidade, a barra tem algumas limitações. Em pavimentos irregulares, por exemplo, ela pode causar uma sensação desconfortável de balanço lateral, pois transfere as forças de um lado para o outro.

Além disso, uma configuração excessivamente rígida pode proporcionar falta de contato de uma das rodas internas com o solo em curvas intensas, algo que, em alguns casos, pode sobrecarregar a roda externa, porém é uma característica explorada em alguns casos específicos.

## REMOÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA: MOTIVOS E CONSEQUÊNCIAS

Como mencionado, a barra estabilizadora é um componente chave no sistema de suspensão de um veículo, essencial para garantir estabilidade e segurança em diversas situações de condução no dia a dia.

No entanto, Apesar de sua importância, alguns motoristas optam por remover a barra estabilizadora visando certas vantagens, especialmente em veículos off-road ou rebaixados. Mas quais são as razões para isso, e quais as consequências dessa escolha?



## MOTIVOS PARA REMOVER A BARRA ESTABILIZADORA

### 1.

#### **AUMENTO DA FLEXIBILIDADE EM TERRENOS IRREGULARES:**

A barra estabilizadora conecta as rodas de um mesmo eixo, restringindo o movimento independente delas. Em veículos off-road, onde é comum transitar por terrenos irregulares e com desníveis, a remoção da barra permite que as rodas respondam de forma mais independente ao solo, melhorando a capacidade de tração e facilitando a adaptação ao terreno.

### 2.

#### **CONFORTO EM SUSPENSÕES REBAIXADAS:**

Em veículos rebaixados, comuns entre entusiastas de personalização automotiva, a suspensão pode se tornar rígida demais, gerando desconforto ao dirigir. A barra estabilizadora também pode colidir em obstáculos, limitando o trânsito do veículo. Sem a barra, a suspensão pode atuar com mais liberdade, suavizando o impacto e aumentando o conforto em vias urbanas.

### 3.

#### **REDUÇÃO DE CUSTOS COM MANUTENÇÃO:**

A barra estabilizadora exige manutenção periódica, pois os componentes auxiliares, como buchas e juntas, estão sujeitos a desgaste constante. Em casos de desgaste frequente ou alto custo de reposição, alguns motoristas preferem eliminar a barra, reduzindo a necessidade de manutenção específica.



# CONSEQUÊNCIAS DA REMOÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

## 1.

### **REDUÇÃO DA ESTABILIDADE E RISCO DE CAPOTAMENTO:**

A barra estabilizadora é fundamental para manter a estabilidade do veículo. Sem ela, a tendência de inclinação lateral e perda do alinhamento aumenta, especialmente em curvas fechadas ou em alta velocidade, elevando o risco de capotamento e perda de controle do carro.

## 2.

### **DESGASTE DESIGUAL DOS PNEUS:**

Com a remoção da barra, a suspensão passa a distribuir as forças de forma menos equilibrada entre as rodas. Isso pode resultar em um desgaste irregular dos pneus, aumentando a necessidade de trocas frequentes e elevando os custos de manutenção.

## 3.

### **MAIOR SUSCETIBILIDADE A OSCILAÇÕES LATERAIS:**

A ausência da barra estabilizadora reduz a capacidade de controle sobre oscilações laterais, o que pode ser crítico em manobras bruscas. Esse efeito é percebido principalmente em veículos de maior porte, onde as forças laterais são intensas e podem comprometer a aderência ao solo.

## 4.

### **IMPACTO NO DESEMPENHO EM ESTRADAS:**

Para veículos que transitam regularmente em estradas e curvas, a remoção da barra estabilizadora compromete a segurança. Com menor controle da suspensão, o carro se torna menos previsível em curvas, gerando uma sensação de instabilidade e perda de aderência, o que pode ser perigoso em situações de emergência.

# CONHEÇA A EXPANSÃO DA LINHA DE FILTROS DA MOTORCRAFT®

Há mais de 50 anos os engenheiros da Ford investem em processos de desenvolvimento e testes para desenvolver peças e lubrificantes Motorcraft® que correspondam aos critérios de qualidade da montadora.

O resultado é um catálogo composto por 20 linhas de produtos de alta tecnologia. Agora a marca segue com a expansão de filtros com a qualidade e desempenho que seus clientes já conhecem.

Confira essa novidade, conteúdos personalizados, promoções, informações e vídeos técnicos sobre os veículos Ford em: [reparadorford.com.br/motorcraft](http://reparadorford.com.br/motorcraft)



**Motorcraft.**

ORBI  
QUÍMICA

white  
lub  
SUPER

# ORBI AIR

## LIMPA AR-CONDICIONADO

Remove sujeira, neutraliza odores, melhora a qualidade do ar e previne o crescimento de fungos e bactérias, garantindo um ambiente mais saudável e fresco no veículo.



Saiba mais em [orbiquimica.com.br](http://orbiquimica.com.br) ou acesse o QR-Code ao lado



# ORBI AIR: AR-CONDICIONADO LIMPO E SAUDÁVEL PARA VOCÊ E TODA A FAMÍLIA!

O Orbi Air é a solução ideal para quem busca no veículo, um ar-condicionado limpo, refrescante e seguro. Com formulação avançada, o Orbi Air foi desenvolvido para eliminar odores, mofo e bactérias que tendem a se acumular no sistema de ventilação ao longo do tempo. Sua ação eficaz garante um ambiente interno mais saudável, perfeito para quem valoriza conforto e bem-estar dentro do carro.

Em apenas alguns minutos, o Orbi Air percorre o sistema, higienizando profundamente os dutos e proporcionando um ar renovado e livre de impurezas. Sua facilidade de aplicação é um diferencial para quem busca manter o carro sempre bem cuidado sem perder tempo.

## A APLICAÇÃO DO ORBI AIR É SIMPLES E RÁPIDA:

### 1. Prepare o veículo:

Retire os tapetes de borracha e deixe os vidros dianteiros levemente abertos, cerca de 5 cm.

### 2. Ative o ar condicionado:

Com o carro ligado, ligue o ar-condicionado na potência máxima e na função recircular.

### 3. Aplique o produto:

Agite a embalagem, pressione a válvula até o seu travamento e coloque a embalagem no assoalho do passageiro.

### 4. Aguarde:

Após a aplicação, aguarde alguns minutos e abra todas as janelas para ventilar o veículo.

Além de eficiência, o Orbi Air traz quatro opções de aroma: Carro Novo, para os amantes de uma sensação de renovação constante; Floral, para um toque suave e agradável; Lavanda, com um toque relaxante e calmante; e Classic, que agrada aos gostos mais tradicionais. Cada um deles proporciona uma experiência olfativa única, elevando o conforto dentro do veículo. Em breve, a Orbi lançará 3 novas fragrâncias que vão transformar a atmosfera do seu carro. Fique de olho e descubra qual será o seu próximo aroma favorito!

Mantenha o seu carro mais saudável e com um aroma sempre agradável! Para mais informações sobre o Orbi Air, visite o site da Orbi Química ou consulte nosso agente de vendas e descubra todos os benefícios que ele pode oferecer ao seu dia a dia.



# FATOS E BOATOS

## FREAR NA CURVA É PERIGOSO?

No mundo automotivo, há muitos debates sobre a segurança ao dirigir em curvas e um dos mais frequentes é o boato de que frear durante uma curva pode causar um acidente fatal. No entanto,

este é um mito que, embora tenha um fundo de verdade, depende muito das condições de condução, do tipo de veículo e além disso, de como o freio é aplicado.



## MITO E VERDADE

O conselho de “não frear na curva” é amplamente recomendado, pois, ao frear com intensidade enquanto o veículo já está inclinado em curva, aumenta-se o risco de derrapagem. Isso ocorre devido ao “limite de aderência” dos pneus. Quando o pneu enfrenta simultaneamente uma força lateral (curva) e longitudinal (freio), a força combinada pode ultrapassar o limite de aderência do pneu ao solo. Neste caso, o veículo pode perder tração e sair da trajetória ideal, o que pode

resultar em um acidente.

Contudo, a verdade é que, em muitas situações do cotidiano, frear na curva pode ser necessário para evitar acidentes. Em uma emergência, como um obstáculo inesperado na pista, um leve toque no freio é uma ação prudente, que pode ser realizada com segurança desde que o motorista esteja atento aos limites do veículo e adapte a intensidade do freio à aderência disponível.



## DIFERENÇAS ENTRE CARROS E MOTOCICLETAS

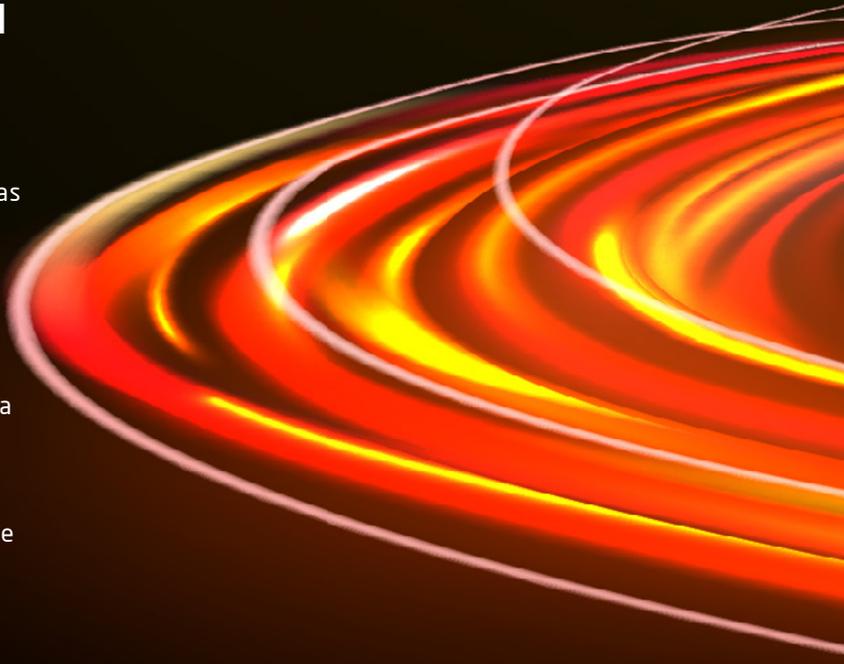
Para os carros, o uso de sistemas como o ABS (freios antitravamento) e controle de estabilidade ajuda a manter a tração em situações de frenagem leve em curvas, evitando que as rodas travem e o carro derrape. Esses sistemas ajudam, mas não garantem totalmente o controle se a aderência for ultrapassada.

No caso das motocicletas, o equilíbrio é mais delicado, pois, além de manter o controle da

direção e da frenagem, o motociclista deve ajustar a posição do corpo e a inclinação da moto para que ambos acompanhem a curva com segurança. Para motos, o ideal é frear antes da curva e manter uma velocidade constante ao longo do trajeto curvo. Em curvas de baixa velocidade ou quando é necessário evitar um obstáculo, o piloto pode ajustar a inclinação do corpo para o lado oposto ao da moto, garantindo maior estabilidade.

# DICAS DE CONDUÇÃO EM CURVAS: COMO FAZER COM SEGURANÇA

Dirigir em curvas requer atenção especial e algumas técnicas para garantir uma condução segura e estável, especialmente em situações onde o controle do veículo pode ser comprometido. Ao entrar em uma curva, é essencial que o motorista antecipe os movimentos e evite ações bruscas para manter a estabilidade do veículo. Abaixo, seguem algumas dicas para conduzir com segurança em curvas, evitando acidentes e melhorando o controle do carro.



## 1 REDUZA A VELOCIDADE ANTES DA CURVA

Uma das primeiras e mais importantes recomendações é ajustar a velocidade antes de entrar na curva. Ao reduzir a velocidade antecipadamente, o motorista diminui a força centrífuga que empurra o veículo para fora da pista. Caso seja necessário frear durante a curva, é preferível fazê-lo com leves toques no pedal, sem aplicar uma pressão brusca que possa comprometer a aderência dos pneus ao solo. Dessa forma é possível manter a estabilidade e evita o risco de derrapagens, especialmente em curvas acentuadas.

## 2 POSICIONAMENTO DAS MÃOS NO VOLANTE

A posição das mãos também influencia no controle durante a curva. Ao fazer uma curva para a direita, por exemplo, a mão direita deve estar na parte superior do volante para atuar como alavanca, enquanto a mão esquerda oferece apoio na lateral oposta. Isso assegura um manuseio mais firme e evita que os braços cruzem, o que pode comprometer a precisão dos movimentos. Para curvas à esquerda, o posicionamento das mãos é invertido, sempre mantendo as mãos em paralelo no volante, como se o carro estivesse em linha reta.

## 3 POSIÇÃO DOS PÉS E APOIO CORPORAL

Para maior firmeza e conforto, o pé esquerdo deve estar bem apoiado no local específico ao lado da embreagem. Isso ajuda o motorista a se estabilizar, reduz o esforço nas mãos e evita a utilização da embreagem durante a curva, o que poderia tornar o carro mais "solto" e

diminuir o contato dos pneus com o solo. Além disso, manter o corpo firme e bem posicionado ajuda a reduzir os efeitos da força centrífuga e oferece mais controle sobre o veículo.

## 4 **USO MODERADO DO FREIO**

Se for necessário frear dentro da curva, deve-se evitar pisar bruscamente no pedal, pois isso pode provocar a perda de aderência e do controle da linha de trajetória do veículo. Ao invés disso, o ideal é aplicar o freio de maneira gradual e suave, ajustando a velocidade aos poucos para evitar um deslocamento abrupto. Veículos com sistema ABS (Anti-lock Braking System) possuem uma vantagem adicional, pois o sistema evita o travamento das rodas durante a frenagem, oferecendo maior controle e segurança.

## 5 **ADAPTE-SE AO TIPO DE VEÍCULO**

Os princípios de condução em curvas variam para carros e motocicletas. Em motocicletas, por exemplo, o piloto deve acompanhar a inclinação da moto com o corpo, enquanto mantém a cabeça na posição vertical, alinhada com o horizonte. Em baixa velocidade, ao desviar de obstáculos, o motociclista pode inclinar o corpo na direção oposta para equilibrar a moto. Já para automóveis, a segurança é maior ao evitar inclinações bruscas e manter uma postura alinhada com o volante e os pedais.

## 6 **PRATIQUE EM LOCAIS SEGUROS**

Por fim, a prática em ambientes seguros, como estacionamentos amplos e vazios, ou mesmo em pistas apropriadas com instrutor. Isso ajuda o motorista a conhecer melhor a resposta do veículo ao freio e à direção nas curvas. Esse treinamento gradual permite que o motorista sinta as reações do carro e compreenda os limites de aderência, melhorando suas habilidades para agir com segurança em situações reais.



Conduzir em curvas é um exercício de antecipação e controle, onde os detalhes de velocidade, posição do corpo e suavidade nos comandos fazem toda a diferença. Seguindo essas práticas, os motoristas podem dirigir com mais segurança, evitando acidentes e melhorando a experiência ao volante.

## TRAIL BRAKING: TÉCNICA DE MANTER O FREIO ACIONADO EM CURVAS

Trail braking é uma técnica de frenagem avançada usada principalmente em corridas e pilotagem de alta performance, tanto para carros quanto para motocicletas. Diferente da frenagem convencional, onde o motorista ou piloto reduz a velocidade antes de iniciar a curva, no trail braking a pressão nos freios é mantida após o ponto de entrada na curva e gradualmente aliviada até o ápice da curva. Essa técnica exige habilidade, pois divide a aderência dos pneus entre forças de frenagem e de curva, permitindo um maior controle sobre a direção e a velocidade do veículo dentro da curva.

Em contraste com a técnica comum, preferida pela maioria dos pilotos devido à sua segurança e previsibilidade, o trail braking exige um controle fino e uma sensibilidade excepcional no uso do freio e do volante.

Na técnica canônica, os pilotos freiam com intensidade máxima em linha reta até a entrada da curva, aliviando totalmente o freio ao começar a virar o volante e acelerando gradualmente ao sair da curva. Esse método valoriza a estabilidade, pois mantém o carro equilibrado e as rodas dianteiras com máxima aderência até a redução total da velocidade antes da curva, evitando situações de subesterço e mantendo a trajetória controlada.

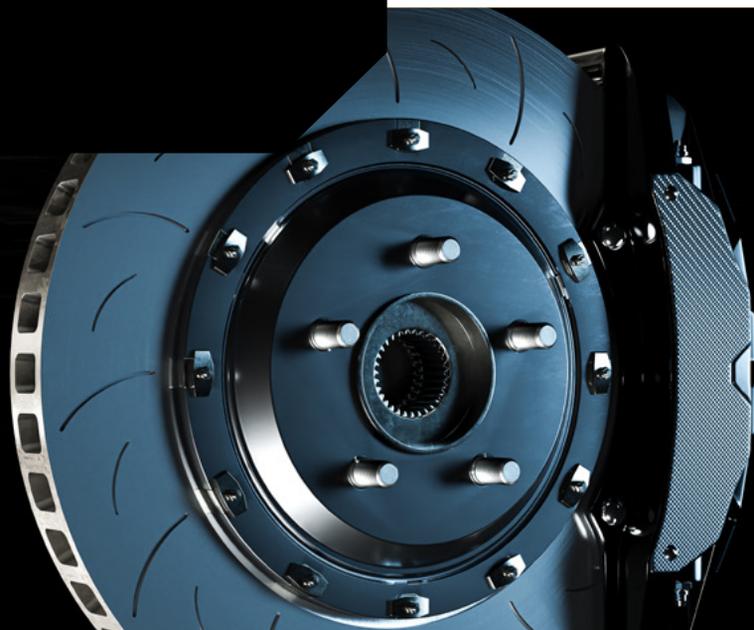


Por outro lado, o trail braking permite que o piloto entre na curva ainda em desaceleração, ajustando gradualmente a pressão sobre o pedal do freio enquanto aumenta o ângulo de esterço. Isso cria um jogo sutil de transferência de peso para a dianteira, o que aumenta a aderência dos pneus dianteiros e reduz a dos traseiros. Essa transferência de peso exige um equilíbrio delicado, pois o excesso de freio na entrada da curva pode fazer o carro perder o controle de forma irreversível; por outro lado, uma liberação abrupta do freio pode levar ao subesterço, situação em que o carro não consegue seguir a trajetória desejada por falta de aderência frontal.



## CONCLUSÃO

Sendo assim, frear em curvas é seguro se for feito de forma controlada, respeitando o limite de aderência dos pneus. Frear antes da curva é a maneira recomendada para manter uma condução estável e segura, porém não é a única maneira de conduzir de forma segura. Tanto para carros quanto para motocicletas, o entendimento do comportamento do veículo e o treinamento em situações de curva são essenciais para uma resposta adequada em emergências.



# **HISTÓRIAS DE SUPERAÇÃO, DEDICAÇÃO E PAIXÃO PELA PROFISSÃO**

O setor de autopeças é movido como um motor a combustão, cheio de engrenagens, peças móveis, e funciona o tempo inteiro em temperaturas extremamente altas, tanto pela pressão do dia a dia de vendas, como também para equilibrar a satisfação do cliente e boas vendas. No meio dele está o balconista de autopeças.



Por trás dos balcões fazendo o papel de virabrequim deste motor, há profissionais dedicados, com experiência, conhecimento técnico e compromisso inabalável com o cliente, orientando e dando suporte a motoristas e mecânicos de todo o Brasil. Eles são os balconistas de autopeças – trabalhadores que, além de compreender a complexidade das peças, entendem que, para o cliente, cada veículo é um projeto de vida, um patrimônio de trabalho, ou até mesmo uma paixão. Com um misto de experiência e determinação, esses profissionais enfrentam os desafios do mercado com dedicação e otimismo, criando histórias inspiradoras que, por si só, revelam a essência de uma profissão. Essas histórias foram representadas na Revista Balconista S/A durante todos esses anos e nesta edição de número 40, você pode conferir algumas delas.

Cada balconista tem uma trajetória única, de vocação e superação, que vai desde aqueles que nasceram e cresceram entre ferramentas e peças até os que se redescobriram no balcão após tentativas em outros segmentos.

Alguns herdaram o ofício dos pais, como é o caso das irmãs Miranda, que transformaram a paixão familiar em um negócio próspero e respeitado na região de Cajamar. Outros, como Paulo Roberto, encontraram sua vocação a partir das experiências nas estradas ao lado de seus familiares, carregando uma afinidade com caminhões e com o universo automotivo desde a infância. Já histórias como a de Juliana Martins mostram a força e a determinação necessárias para vencer preconceitos de gênero e provar que a competência e o conhecimento são os maiores aliados de um balconista, independentemente de quem o exerce.



## O ELEMENTO CENTRAL

Além do conhecimento técnico, a relação humana é um elemento central na rotina desses profissionais. Em diversos casos, a autopeças é o primeiro local a ser visitado por quem busca solucionar um problema ou adquirir uma peça para manter o veículo em funcionamento, mesmo antes de consultar um mecânico.

Em algumas situações, o atendimento no balcão vai além do trabalho; ele se transforma em uma relação de amizade, de confiança, e até em atos de generosidade e acolhimento, como os relatos de Newton e Nilseia em Florianópolis, que abriram as portas da oficina para ajudar famílias que precisavam de suporte em momentos críticos.

Em locais com particularidades regionais, como a fronteira Brasil-Uruguai, Braga lida com a complexidade de moedas e idiomas

distintos, mas demonstra que, com disposição e empatia, a Central Auto Peças se tornou um ponto de referência para brasileiros e uruguaios. Essa relação de confiança e comprometimento é comum também entre outros balconistas, como Evandro e Johnny Franco, que trabalham em regiões e lojas especializadas e são conhecidos por encontrar soluções e fidelizar seus clientes, independente das dificuldades.

Cada uma dessas histórias, de José Roberto a Braga, de Thiago Santos a Marcelo, representa um capítulo de um segmento essencial para o mercado automotivo brasileiro.

Ao narrar essas trajetórias, a Balconista S/A celebra, nesta 40ª edição, a resiliência e a paixão desses profissionais, que dedicam anos de suas vidas ao balcão, e que, com orgulho e determinação, fazem da profissão uma verdadeira missão.





## **JOSÉ ROBERTO: QUATRO DÉCADAS DE EXPERIÊNCIA E COMPROMETIMENTO COM O CLIENTE**

Desde os 14 anos, José Roberto Andreani Camim, natural de Leme (SP), trabalha com autopeças. Ele começou na área em uma loja especializada em peças para caminhões e, mesmo após mais de 40 anos, continua apaixonado por sua profissão. Agora, ele atua na 3 Diesel, onde enfrenta as demandas intensas da rotina do balcão e compartilha que, no ramo, o relacionamento com o cliente é essencial. José faz questão de manter contatos na cidade, pois, quando não possui uma peça, ele busca ajuda em lojas parceiras para atender seus clientes da melhor forma possível.



## **THIAGO SANTOS: SUPERAÇÃO E RECONHECIMENTO NO INTERIOR DE GOIÁS**

Thiago Santos, de Palmeiras de Goiás, começou a trabalhar na autopeças MC Máquinas ainda jovem e, após uma tentativa de empreender, retornou à empresa, onde é reconhecido por seu esforço e dedicação. Thiago enfrentou grandes desafios ao tentar administrar seu próprio negócio, mas a experiência fortaleceu seu compromisso com a profissão. Hoje, ele é gerente e se orgulha de seu caminho, acreditando que seu retorno ao antigo trabalho foi um símbolo de reconhecimento e acolhimento.

## **AS TRÊS IRMÃS DE CAJAMAR: UM NEGÓCIO FAMILIAR EM CRESCIMENTO**

Camila, Caroline e Cinthia Miranda, da Autopeças Três Irmãs, herdaram a paixão do pai e transformaram o negócio familiar em uma referência na Grande São Paulo. Desde pequenas, as irmãs participaram da rotina da oficina do pai, e hoje estão à frente da loja, equilibrando responsabilidades e conquistando o respeito dos clientes. O diferencial da loja é o atendimento familiar, que fideliza os consumidores e quebra preconceitos, mostrando que mulheres também podem liderar no setor automotivo.



## **JOSÉ CARLOS MORAIS: TRADIÇÃO E CONFIANÇA NO MERCADO DE CAMINHÕES**

Na Zona Norte de São Paulo, José Carlos comanda a Mercevolks, uma das principais lojas de autopeças para caminhões na região. Trabalhando ao lado do pai desde 1972, ele aprendeu a profissão “na marra” e acredita que a relação de confiança com os clientes é o pilar de sua longevidade no mercado. José Carlos relembra histórias curiosas com clientes e destaca que a sinceridade e a boa vontade são essenciais para a fidelização.



# CONHEÇA A EXPANSÃO DA LINHA DE FILTROS DA MOTORCRAFT®



Com mais de 50 anos de tradição, a marca de peças originais Motorcraft® tem processos rigorosos para o desenvolvimento de peças de reposição, atingindo os padrões

**Motorcraft.**

Ford de qualidade. E agora expande sua linha de filtros com a mesma qualidade que seu cliente merece. Confira as novidades e saiba mais em [reparadorford.com.br](http://reparadorford.com.br)



Aponte sua câmera e acesse o site **Reparador Ford**

## **ERIOVALDO “BAHIA”: DO ESTOQUE À GERÊNCIA COM DEDICAÇÃO E CARISMA**

Conhecido como Bahia, Eriovaldo Alves Moreira é um exemplo de crescimento profissional. De estoquista a gerente da Maracá Auto Peças, ele conquistou seu espaço com muito esforço e amor pelo que faz. Bahia acredita que atender bem o cliente e sempre buscar soluções para suas necessidades são fundamentais para o sucesso na profissão. Para ele, um bom balconista deve se destacar pelo carisma e pela dedicação.



## **PAULO ROBERTO: O FILHO DE CAMINHONEIRO QUE CONSTRUIU SUA CARREIRA NO BALCÃO**

Filho de caminhoneiro, Paulo Roberto cresceu imerso no mundo das estradas e do comércio de autopeças. Ele começou na profissão ainda jovem, graças ao incentivo de um conhecido da família, e aprendeu com o “Seu Zé” a importância de conhecer profundamente cada peça. Hoje, com mais de três décadas de carreira, ele é gerente e se orgulha de ter transformado o balcão em um espaço de aprendizado e acolhimento para seus funcionários.

## **MARCELO E A AUTOPEÇAS GIAN: PAIXÃO E CRESCIMENTO EM UM NEGÓCIO FAMILIAR**

Marcelo cresceu na oficina do pai e, aos poucos, assumiu o comando da Autopeças Gian, localizada em Novo Hamburgo. Com o apoio familiar, ele consolidou a loja e superou momentos desafiadores, como um roubo que quase comprometeu o estoque. Sua maior motivação é ver o negócio continuar com os filhos, e ele deseja que eles tenham ainda mais sucesso no futuro.



## **EVANDRO E A CHIBANA AUTOPEÇAS: ENTRE A AMIZADE E O PROFISSIONALISMO**

Com mais de 40 anos de experiência, Evandro trabalha no balcão da Chibana Autopeças, uma loja com vínculos familiares com o judoca Charles Chibana. Ele é um apaixonado pela profissão e acredita que o conhecimento profundo sobre peças e o atendimento ao cliente são fundamentais para o sucesso. Para Evandro, “é preciso gostar do que se faz” para ter um futuro melhor.

## **BRAGA E A CENTRAL AUTO PEÇAS: O DESAFIO DO ATENDIMENTO NA FRONTEIRA**

Claudiomar Braga, proprietário da Central Auto Peças em Jaguarão, no Rio Grande do Sul, lida com as particularidades de um comércio de fronteira, onde atende brasileiros e uruguaios e utiliza até três moedas no caixa. Ele começou como funcionário em uma loja e, com o tempo, assumiu o próprio negócio. Braga valoriza a formação técnica e a experiência no balcão, que considera fundamentais para entender as necessidades dos clientes e superar os desafios locais.

## **JULIANA MARTINS: PERSISTÊNCIA E VITÓRIA NO BALCÃO DE PORTO ALEGRE**

Por trás do balcão da Auto Peças Feijó em Porto Alegre, Juliana Martins enfrentou preconceitos e provou seu valor com dedicação e empenho. Ela precisou aprender o funcionamento de cada peça para conquistar a confiança dos clientes, que antes evitavam ser atendidos por ela. Com o tempo, seu conhecimento e simpatia foram decisivos para criar uma base fiel de clientes.

## **NEWTON E NILSEIA: UM NEGÓCIO DE FAMÍLIA EM FLORIANÓPOLIS**

Newton e Nilseia comandam a Orion Comércio de Peças e Serviços Automotivos em Florianópolis, onde a família trabalha unida e compartilha a paixão pelo setor automotivo. Em uma cidade turística, eles atendem clientes de várias nacionalidades e ajudam pessoas em situações de emergência, reforçando a hospitalidade da região e fortalecendo os laços familiares.





## **JOHNNY FRANCO: DO MOTOBOY AO ATENDIMENTO DE CARROS DE ALTO PADRÃO**

Johnny Franco da Silva começou como motoboy e, após anos de experiência, alcançou o balcão na Braskape, onde atende clientes de carros de luxo. Localizada em uma área nobre de São Paulo, a loja exige um atendimento diferenciado, e Johnny se destaca pelo esforço em encontrar peças específicas para veículos importados. Para ele, ser comunicativo e dedicado são habilidades fundamentais para o sucesso.

Essas e muitas outras histórias, refletem a dedicação e a paixão de balconistas que superaram desafios e consolidaram suas carreiras no ramo de autopeças. O comprometimento com o cliente, o aprendizado constante e o amor pela profissão são os pontos que unem esses profissionais, transformando cada atendimento em uma oportunidade de criar laços e deixar sua marca. Que o Dia do Balconista seja celebrado com o reconhecimento que cada um merece, não só os profissionais mencionados aqui, mas todos os balconistas de autopeças do Brasil.

8  
OU  
80

## FLUIDO ATF MULTI VS FLUIDO CVTF MULTI

Com a evolução tecnológica no setor automotivo, as montadoras passaram a desenvolver variados tipos de transmissão, cada um com exigências específicas em termos de lubrificação, fricção, e proteção dos componentes internos. Isso gerou uma demanda por fluidos com formulações personalizadas que atendam as exigências de cada tipo de sistema de transmissão, ao mesmo tempo em que incentivou o desenvolvimento de fluidos “multi”, que são produtos mais versáteis, capazes de atender uma gama maior de aplicações. Esse leque de opções oferece uma resposta tanto para as necessidades específicas de certos tipos de câmbio, quanto para uma maior conveniência e redução de custos para oficinas e consumidores.

## FLUIDOS DE TRANSMISSÃO ESPECÍFICOS

Os fluidos de transmissão específicos são formulados para atender as características particulares de determinados tipos de transmissão, como a automática, a continuamente variável (CVT) e a automatizada de dupla embreagem (DCT). Cada tipo de transmissão opera com diferentes materiais e demandas de atrito, lubrificação e pressão. Por exemplo:

### **Transmissões Automáticas Convencionais:**

Essas transmissões dependem de fluidos que ofereçam fricção adequada e que suportem altas pressões e temperaturas, evitando deslizamentos indesejados.

### **Transmissões CVT:**

Como operam com polias e correias, as CVTs exigem fluidos que tenham uma viscosidade específica e propriedades de fricção adequadas para garantir a aderência da correia sem gerar desgaste excessivo.

### **Transmissões DCT:**

Esse tipo de transmissão exige fluidos que possam suportar mudanças rápidas e garantir uma excelente lubrificação das embreagens sem gerar atrito excessivo, já que operam com dois eixos e embreagens de forma sincronizada.

Assim, os fluidos específicos são desenvolvidos com aditivos e composições que otimizam o desempenho e a durabilidade de cada tipo de transmissão, maximizando a eficiência e evitando problemas como desgaste precoce, superaquecimento ou corrosão dos componentes internos.

# FLUIDOS DE TRANSMISSÃO “MULTI”

Por outro lado, os fluidos de transmissão “multi” foram desenvolvidos para atender uma variedade de aplicações em diferentes tipos de transmissões automáticas tradicionais. Esses fluidos são formulados de maneira a cobrir uma gama de especificações de diversas montadoras, com uma combinação equilibrada de aditivos e propriedades físicas, como densidade e viscosidade, para atender as demandas comuns de várias transmissões automáticas. As principais vantagens dos fluidos “multi” incluem:



## **Versatilidade:**

Oferecem a possibilidade de serem aplicados em vários veículos com transmissão automática, proporcionando praticidade para oficinas e reduzindo a quantidade de estoques de fluidos diferentes.

## **Redução de Custos e Logística:**

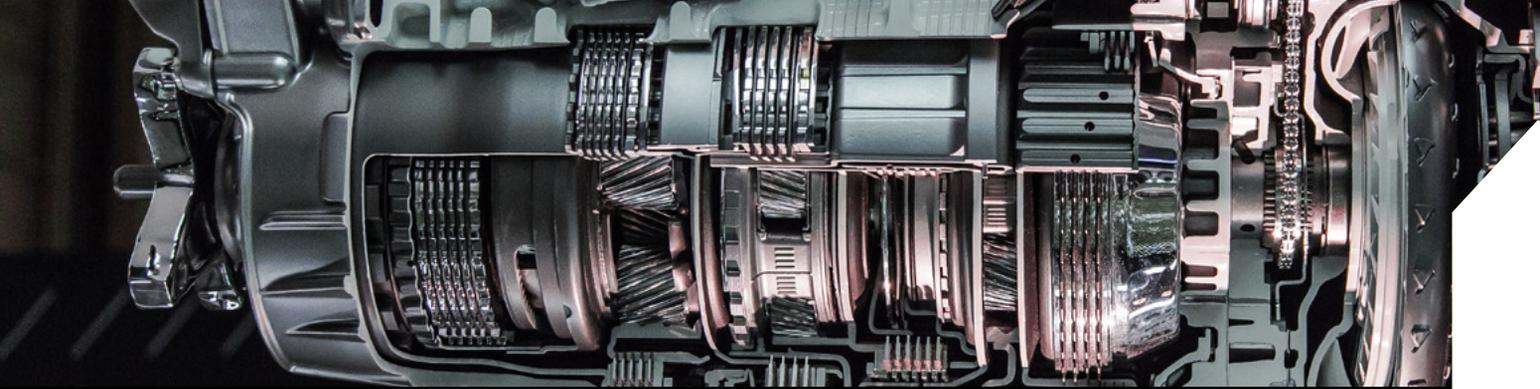
Com um fluido que atende a múltiplas especificações, empresas e consumidores reduzem a necessidade de múltiplas opções de estoque, o que é especialmente valioso para oficinas que atendem diferentes marcas de veículos.

## **Facilidade de Uso:**

Para o consumidor, o uso de um fluido “multi” minimiza a complexidade na escolha, sendo uma alternativa prática que, em muitos casos, atende às necessidades do veículo.

No entanto, essa flexibilidade dos fluidos “multi” tem suas limitações, já que eles podem não ser ideais para transmissões com exigências muito específicas, como as CVTs e DCTs, que apresentam propriedades muito distintas e necessitam de lubrificantes feitos sob medida.





# FLUIDO ATF MULTI VS FLUIDO CVTF MULTI

Os fluidos de transmissão ATF Multi e CVTF Multi são desenvolvidos para atender às demandas de diferentes tipos de transmissões automáticas. Enquanto ambos compartilham algumas características em comum, como densidade e ponto de fulgor, eles possuem diferenças fundamentais em termos de viscosidade, índice de basicidade total e composição de aditivos. Essas diferenças tornam essencial o uso do fluido

correto para cada tipo de câmbio, pois cada transmissão trabalha com diferentes volumes, pressões e materiais. A seguir utilizamos o exemplo de um mesmo fabricante que oferece tanto a opção ATF Multi quanto o fluido CVTF Multi. A seguir, utilizamos como exemplo os fluidos de um mesmo fabricante para determinar suas diferenças.

## FLUIDO ATF MULTI

O fluido ATF Multi é amplamente utilizado em transmissões automáticas convencionais e em sistemas de direção hidráulica. As especificações do nosso exemplo incluem:

**Densidade:** 0,8508 g/cm<sup>3</sup>

**Viscosidade Cinemática a 100°C:** 7,316 mm<sup>2</sup>/s

**Índice de Basicidade Total (IBT):** 3,36 mg KOH/g

**Ponto de Fulgor:** 194°C

### VANTAGENS DO ATF MULTI:

#### **Versatilidade:**

Pode ser usado em diferentes veículos com transmissões automáticas e sistemas de direção hidráulica, o que é vantajoso para oficinas que desejam otimizar seu estoque.

#### **Resistência térmica:**

Com um ponto de fulgor elevado, o ATF é seguro contra superaquecimento, oferecendo maior estabilidade em altas temperaturas.

#### **Adequação para várias transmissões:**

A formulação permite sua aplicação em diferentes tipos de transmissão, desde que sejam automáticas convencionais, não sendo indicado para transmissões de tipo CVT.



# FLUIDO CVTF MULTI

Já o fluido CVTF Multi é formulado para transmissões continuamente variáveis (CVT). As especificações de nosso exemplo incluem:

**Densidade:** 0,8525 g/cm<sup>3</sup>

**Viscosidade Cinemática a 100°C:** 7,006 mm<sup>2</sup>/s

**Índice de Basicidade Total (IBT):** 0,84 mg KOH/g

**Ponto de Fulgor:** 206°C

## VANTAGENS DO CVTF MULTI:

### Compatibilidade específica para CVT:

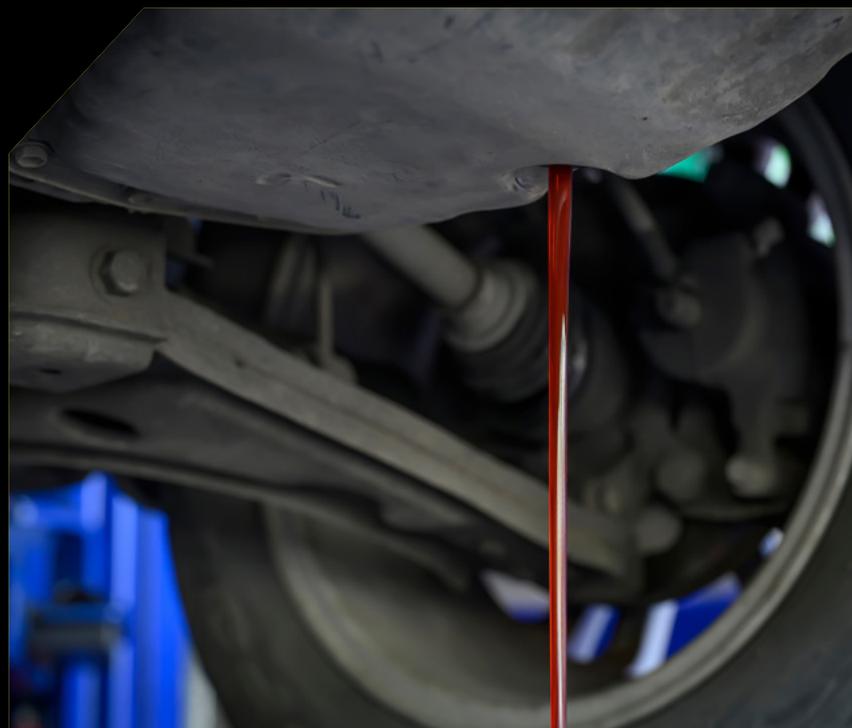
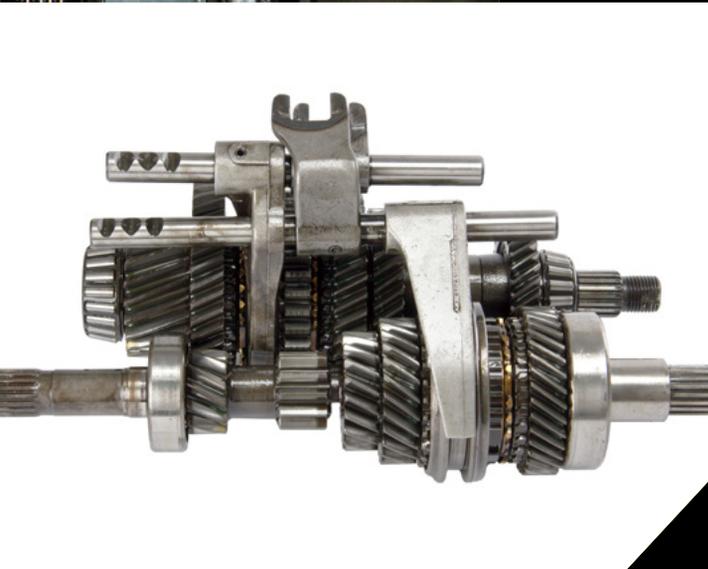
O fluido CVTF é ideal para transmissões CVT, que operam com polias e correias ou correntes, proporcionando o atrito e lubrificação adequados para esse tipo de sistema.

### Maior resistência térmica e estabilidade:

Com um ponto de fulgor mais alto, o CVTF é ainda mais resistente em condições extremas, contribuindo para a durabilidade da transmissão.

### Proteção superior contra desgaste e corrosão:

O CVTF possui aditivos específicos que protegem contra corrosão e desgastes típicos dos sistemas CVT, melhorando a vida útil dos componentes internos.



# COMPARAÇÃO ENTRE ATF MULTI E CVTF MULTI

Embora os fluidos ATF Multi e CVTF Multi possuam pontos de densidade e fulgor próximos, suas propriedades de viscosidade e basicidade diferem significativamente. O ATF Multi possui um índice de basicidade total mais elevado, que ajuda na neutralização de ácidos formados durante o uso, mas não possui as características de fricção necessárias

para transmissões CVT. Em contrapartida, o CVTF Multi é desenvolvido com aditivos de fricção específicos para transmissões CVT, garantindo desempenho ideal em sistemas de polias e correias, que exigem um nível de atrito diferente para assegurar uma operação suave e eficaz.

## RISCOS DA UTILIZAÇÃO DE FLUIDO ATF EM TRANSMISSÕES CVT

A aplicação incorreta de um fluido ATF em uma transmissão CVT pode levar a sérios problemas operacionais e desgaste prematuro dos componentes. Devido à sua formulação específica, o ATF não fornece o atrito adequado necessário para o funcionamento correto das correias e polias na CVT, o que pode resultar em:

### **Desgaste Prematuro:**

A falta de propriedades adequadas de fricção e proteção contra desgaste pode acelerar o desgaste das polias e da correia, resultando em

### **Deterioração dos Componentes:**

Sem o atrito necessário, a operação da transmissão CVT torna-se menos eficiente e mais sujeita a falhas.

### **Corrosão:**

A ausência de aditivos específicos presentes no CVTF pode expor a transmissão CVT a riscos de corrosão e degradação química.

Sendo assim é fundamental usar o fluido correto de acordo com o tipo de transmissão. O fluido ATF Multi é ideal para transmissões automáticas convencionais e sistemas de direção hidráulica, enquanto o CVTF Multi é projetado exclusivamente para transmissões CVT, oferecendo o atrito e a proteção adequados para esse tipo de sistema. A aplicação errada pode prejudicar o desempenho e a durabilidade da transmissão, demonstrando que a escolha certa do fluido é essencial para a manutenção eficaz dos veículos.



# COFAPINHO - O CÃO SÍMBOLO DA COFAP - RETORNA À TV

Apontado como um dos principais ícones da propaganda, o Cofapinho, cachorrinho que foi a estrela das campanhas publicitárias da Cofap nas décadas de 1980 e 1990, está de volta às telinhas. A partir desta segunda-feira, 4 de novembro, ele vai encarar alguns "pepinos" a bordo de um carro. Mas, tudo termina bem com o uso dos amortecedores Cofap.

De maneira divertida, que sempre foi característica das peças publicitárias da marca, o comercial termina com a mensagem "Conforto e segurança para ficar tranquilo de verdade, amortecedor é Cofap". O filme "Evite Pepinos, Amortecedor é Cofap", será exibido na TV Globo e nos seus principais canais afiliados: GNT, Multishow, Viva, Sportv1, Sportv2, Sportv3 e Globonews.

A diretora de Marketing e Comunicação da Cofap,

Mônica Cassaro, afirma que está muito orgulhosa com o retorno do Cofapinho à televisão. "Ele faz parte da cultura popular brasileira, e agora iniciamos mais uma etapa em nossa comunicação, já bem estabelecida em outras mídias", afirma.

De acordo com a executiva, o novo comercial mantém a receita de sucesso dos anteriores: uma linguagem leve, solta e cheia de ação, transformando um produto técnico em uma experiência de consumo. "O novo comercial mantém a abordagem criativa que diferencia a comunicação da Cofap de outras marcas do segmento. Com isso, fugimos dos tradicionais anúncios focados apenas no produto e entregamos uma comunicação mais alegre e envolvente sem abrir mão da credibilidade, em um segmento onde a seriedade costuma predominar", ressalta Mônica.



## COFAPINHO

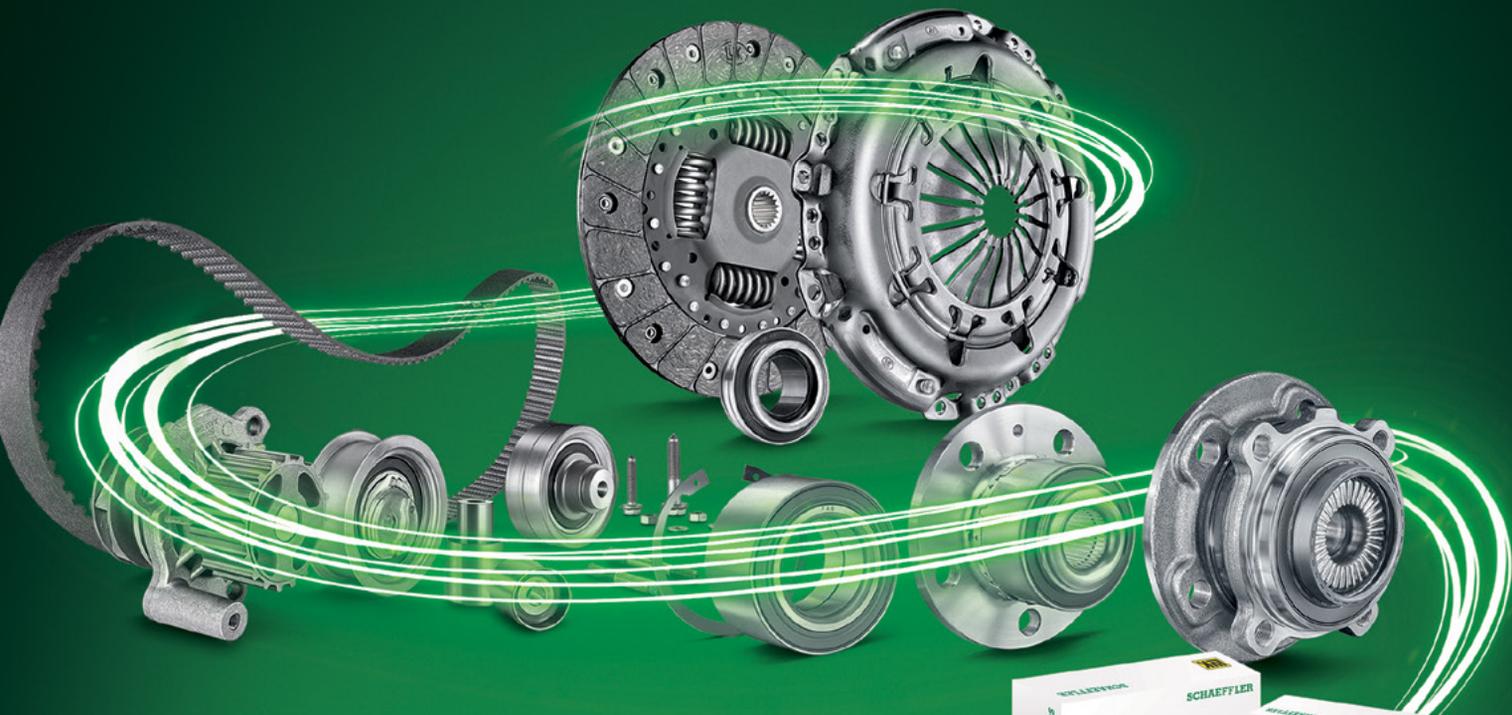
Criado pelo publicitário Washington Olivetto, o mascote da Cofap nasceu nos anos 1980. A campanha de divulgação da marca, que tinha o slogan "O melhor amigo do carro e do dono do carro", foi sucesso imediato e entrou para a história da publicidade brasileira. O cãozinho da raça Dachshund conquistou o público e passou a ser conhecido como Cofapinho, tornando-se um sinônimo da raça.

A ideia do cachorro surgiu por uma associação do formato de seu corpo com o do amortecedor. Ao longo dos anos, o Cofapinho protagonizou vários filmes na televisão e no cinema e até conquistou alguns dos mais importantes prêmios da propaganda mundial.

## MARELLI COFAP AFTERMARKET

A Marelli Cofap Aftermarket é a maior empresa do segmento no Brasil, líder do mercado de reposição de autopeças em diversas linhas de produtos entre as mais de 100 disponíveis. Possui escritórios regionais de vendas em algumas das principais capitais brasileiras (Curitiba, Goiânia, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo) e o maior portfólio de componentes para automóveis, ônibus, veículos comerciais leves e pesados e veículos agrícolas, além das motocicletas, com as marcas Cofap e Magneti Marelli, que podem ser encontradas em todo território brasileiro graças à maior rede de distribuição do País, composta pelos maiores e melhores distribuidores regionais e nacionais.

# SOMOS SCHAEFFLER



Há mais de 75 anos a Schaeffler é uma força pioneira no campo da tecnologia de movimento. Com as marcas LuK, INA e FAG, atende as principais necessidades do mercado, desenvolvendo componentes, sistemas e serviços para veículos de passeio, comerciais leves e pesados, além de motocicletas e tratores, com qualidade superior e fabricação de alta precisão. Somos Qualidade e Tecnologia. Somos **Schaeffler**.



0800 011 10 29  15 99798.6385

[aftermarket.schaeffler.com.br](https://aftermarket.schaeffler.com.br)

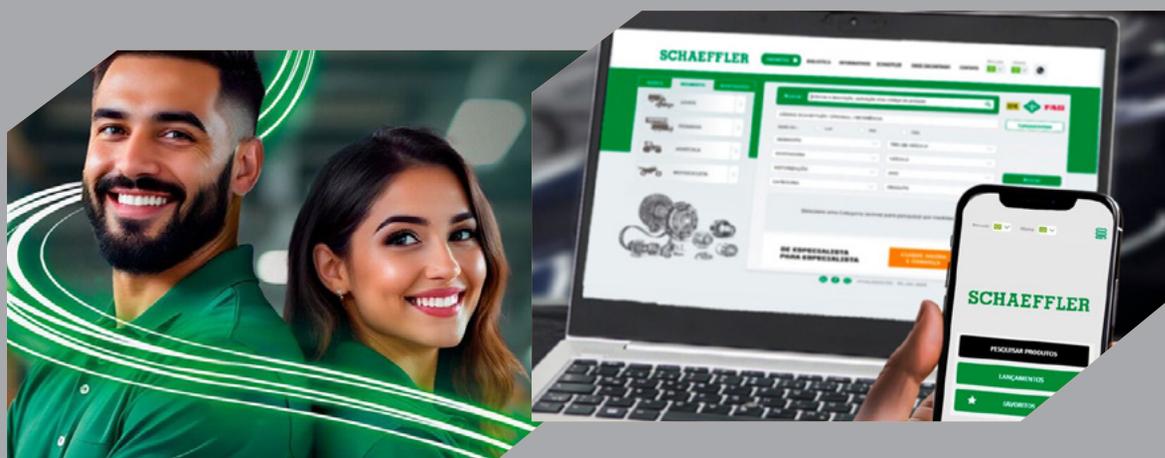
 [rexpert.com.br](https://rexpert.com.br)

## SCHAEFFLER

# MOVIMENTO E PRECISÃO: COMO A SCHAEFFLER COLABORA COM O DIA A DIA DOS BALCONISTAS DE AUTOPEÇAS

O “Catálogo eletrônico da Schaeffler” e o site REXPPERT auxiliam diariamente esses profissionais na busca por informações dos produtos LuK, INA e FAG. Estar presente no cotidiano de toda a cadeia de reparação automotiva, desde reparadores até consumidores finais, é indispensável. Assim também acontece com os balconistas, profissionais que atuam na linha de frente, conectando fabricantes a clientes. A Schaeffler, referência global em soluções para o movimento, disponibiliza informações e ferramentas para auxiliar nas atividades desses profissionais. Entre essas ferramentas, destacam-se o “Catálogo eletrônico da Schaeffler” e o site REXPPERT.

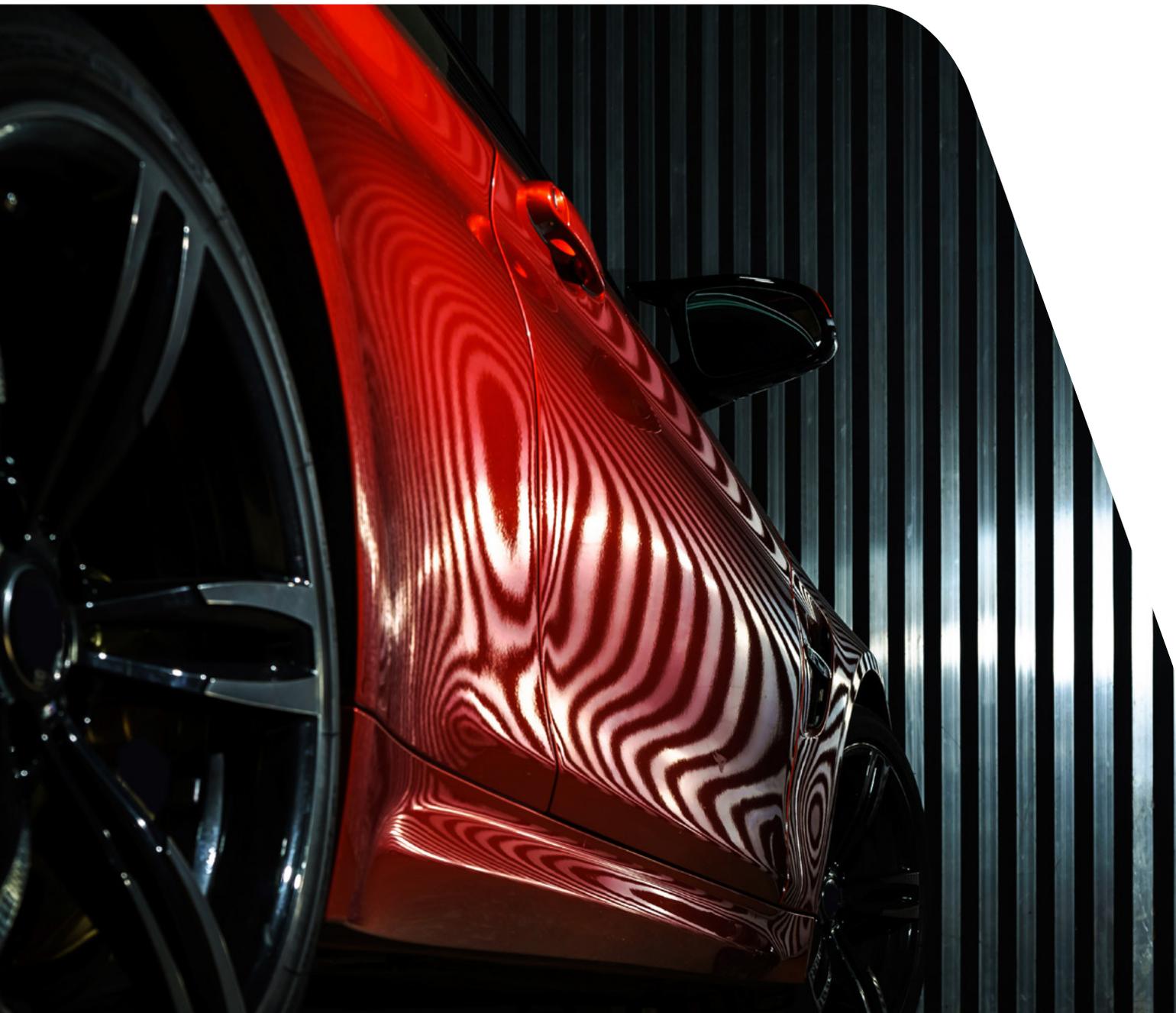
O “Catálogo eletrônico da Schaeffler” é um recurso indispensável para os balconistas. Ele reúne uma ampla gama de informações técnicas detalhadas sobre os produtos da Schaeffler, desde componentes automotivos até peças industriais. Com uma interface intuitiva, o catálogo permite que o profissional encontre as soluções que seus clientes precisam, agilizando o atendimento e garantindo a assertividade nas recomendações. Ao fazer download do catálogo no computador ou celular, ele pode ser acessado posteriormente sem a necessidade de conexão com a internet, tornando a consulta prática e conveniente em qualquer local.



Complementando essa experiência, a Schaeffler disponibiliza o site **REXPPERT**, uma plataforma dedicada a soluções de manutenção e assistência técnica. No site, os balconistas têm acesso a conteúdo atualizado, como manuais, vídeos explicativos e dicas práticas, que não só auxiliam na escolha dos produtos corretos, mas também orientam sobre sua instalação e manutenção. Isso garante que os clientes finais recebam as peças adequadas e todo o suporte necessário para sua correta aplicação.

Com essas ferramentas, a Schaeffler reafirma seu compromisso em fornecer os recursos essenciais para que toda a cadeia de reparação automotiva tenha acesso a informações atualizadas. E, caso surjam dúvidas ou necessidade de suporte da nossa equipe técnica, nosso canal de atendimento ao cliente está sempre à disposição: 0800 011 10 29 e [info@rexpert.com.br](mailto:info@rexpert.com.br).

**SCHAEFFLER**



COM APOIO DE:



SCHAEFFLER

SKF®