02/04/2015 - Avanços e muitos gaps

Por Dácio Paul*

O Brasil tem acompanhado passo a passo o desenvolvimento nos maiores centros de engenharia automotiva do mundo. Temos empresas e profissionais capacitados para o desenvolvimento local de projetos globais, como sistemas de frenagem, que oferecem cada vez mais segurança, conforto e economia de combustível aos usuários, além de menor custo operacional ao longo da vida do produto.

Um dos principais fatores para esse cenário é a nossa mão de obra qualificada. Houve nos últimos anos uma grande capacitação da engenharia brasileira, hoje reconhecida mundialmente por mostrar competência, criatividade e flexibilidade associadas à operação com custos competitivos. Temos aqui uma comunidade preparada para inovar.

Outro estímulo é a oferta de uma série de incentivos governamentais. Programas de incentivo à inovação e ao desenvolvimento local do produto, como o Inovar-Auto e a Lei do Bem, com demanda por conteúdo local mínimo adequado aos projetos desenvolvidos no País, que favorecem a manufatura local.

Nesse contexto, temos como uma das principais tendências para veículos comerciais a participação cada vez maior da eletrônica embarcada para melhorar o desempenho e a segurança. Depois da obrigatoriedade do sistema ABS, o próximo passo deve estar em sistemas eletrônicos mais avançados de controle de estabilidade e tração, talvez por meio do incentivo via nova legislação no futuro.

Outro cenário é a disputa bastante saudável entre os freios a disco pneumáticos – este com uma participação interessante no mercado, presente em 8% a 10% dos veículos comerciais – e os tradicionais sistemas de freios a tambor, que passaram por uma evolução grande, com novos materiais, tecnologias e projetos para também elevar o seu patamar de desempenho. Observamos que haverá espaço para as duas tendências se firmarem em segmentos específicos.

Em relação aos veículos de passageiros e utilitários leves, o carro brasileiro é bastante atualizado tecnologicamente em relação ao que existe de ponta nos principais mercados do mundo. Hoje a eletrônica embarcada se faz mais presente até em segmentos que anteriormente eram tidos como mais simples ou de menor conteúdo tecnológico. Alguns carros populares, por exemplo, já possuem ABS, sistemas eletrônicos embarcados e direção elétrica. Essa é uma tendência. Dessa forma, prevemos uma popularização cada vez maior das tecnologias e, com isso, queda de custo e tecnologia mais acessível a todos.

Outra atenção da indústria está na certificação de componentes de freios. O grande desafio é fazer com a que segurança e a tecnologia disponíveis nos novos veículos sejam mantidas ao longo de toda a vida do produto, de modo que os automóveis que hoje trafegam na via pública atendam requisitos de frenagem, assegurando maior segurança para todos os usuários.

Hoje existem produtos disponíveis no mercado que não trazem a mesma segurança que um produto original. Esse gap precisa ser reduzido para que haja uma garantia de desempenho uniforme ao longo da vida do produto. Para isso, um dos pontos importantes é o cumprimento de uma promessa antiga do governo: a inspeção veicular, que precisa avançar mais rapidamente.

Outro ponto é a fiscalização de sobrecarga dos veículos nas estradas, que precisa ser equacionada pelas autoridades competentes. Vemos balanças e pontos de pesagem totalmente sucateados e fora de uso. Em muitas estradas, não existe nenhuma balança em operação, o que põe em risco o usuário e a própria estrada assim como o próprio veículo, que também acaba sendo penalizado pelo sobrepeso a que é exposto. Portanto, temos alguns bons avanços, porém ainda muitos gaps.
Esses e outros temas serão discutidos durante o 12º Colloquium Internacional SAE BRASIL de Freios & Mostra de Engenharia, que será realizado entre os dias13 e 15 de maio, no Hotel Intercity Premium Caxias, em Caxias do Sul/ RS.

*Dácio Paul é engenheiro e chairperson do 12º Colloquium Internacional SAE BRASIL de Freios & Mostra de Engenharia.

Companhia de Imprensa