

## MEU MOTOR TEM 1.000 HORAS E AGORA ???



IMAGINE O SEGUINTE, VOCÊ, DONO DE BARCO, SE DEPARA COM A SITUAÇÃO EM QUE O MOTOR DA SUA EMBARCAÇÃO ATINGE 1.000 HORAS DE USO, E AGORA, O QUE VOCÊ DEVE FAZER? SERÁ QUE ESSAS 1.000 HORAS SÃO REALMENTE PREOCUPANTES? ESSE JULGAMENTO SERVE PARA TODOS OS MOTORES OU É NA VERDADE UM MITO?

**C**om o objetivo de desmistificar o que muito se fala sobre motores de 1.000 horas, a Boat Shopping conversou com profissionais, especialistas em motores, representando as principais marcas, para que de uma vez por todas a vitalidade escondida dentro desses gigantes de 1.000 horas seja revelada.

## A origem do mito

Primeiramente foi necessário questionar qual a origem dos mitos que rondam os motores de 1.000 horas. Diante dessa dúvida surgiram diversas opiniões dos especialistas no assunto e grande parte delas convergentes.

Adriano Simonini, representando os motores de centro MAN, defendeu os motores de 1.000 horas. “Esse mito existe por puro preconceito. Se fossemos comparar os barcos a outro veículo que percorresse 1.000 horas à 50km/h, seria um veículo de 50.000 KM, que é vendido e comprado todos os dias, sem o menor problema ou preconceito. Correto? É óbvio, que além disso, uma série de outros fatores qualificam ou não o estado geral destes referidos motores. Manutenções em dia efetuada por técnicos qualificados, uso



de lubrificantes, filtros e líquido de arrefecimento recomendados pelo fabricante, são de suma importância.”

O profissional dos motores Volvo, Helio Luppino, também seguiu o mesmo caminho para a defesa, afirmando que o que muito se fala desses motores de 1.000 horas não passam de mitos. “Normalmente esses barcos são malvistos por falta de manutenção, a aparência desses

motores em si é muito ruim. Mas isso não é verdade. É apenas uma impressão. Eu acredito que na verdade é um mito que se criou em cima dessas horas de uso.”

O especialista em motores Mercedes, Luiz Bartel ainda enfatiza a falsidade da teoria do fim da vida para motores com 1.000 horas, utilizando como provas números de descarbonização. “Na verdade, se criou um rótulo que motores de 1.000 horas

precisam ser reconicionados, isso é uma grande bobagem, é uma grande mentira. Motores de 1.000 horas com as revisões perfeitas estão no começo da vida útil deles. Para ter uma ideia, a primeira descarbonização pedida pela fábrica da Mercedes é com 5.000 horas de uso. Então essa história de dizer que motor de 1.000 horas estão muito usados e velhos foi uma grande bobagem que se criou no mercado.”

## A famosa e necessária revisão periódica

Como já era esperado a questão das revisões periódicas esteve muitas vezes em pauta nas falas contundentes dos profissionais, que em diversas situações deixaram claro a relação direta entre a realização dessas revisões periódicas com a durabilidade dos motores, e com uma chegada saudável às 1.000 horas de uso.

Diferentemente do que normalmente ocorre, as revisões periódicas deveriam ser tarefa base para aqueles que possuem um barco, porém questões como a falta de conhecimento e desatenção ao manual do proprietário, podem distanciar dono da embarcação das revisões. Podemos usar como exemplo a seguinte situação: com X horas de uso certos itens do barco devem ser trocados. A mesma coisa ocorre em um carro. No manual do carro não diz que com 40.000



no tempo determinado, de acordo com o tempo de uso.

Outro ponto muito importante é a como a ausência dessas revisões pode colaborar com o desgaste excessivo desses motores de 1.000 horas, pois sem a realização os motores vão cada vez mais chegando em mau estado a essas horas de uso, e afastando seus possíveis compradores. Fato que pode ser comprovado a partir da opinião do especialista em Volvo Helio. “A grande verdade é que os motores são muito malcuídos, quando você fala em 1.000 horas o que vem à mente é que eles são muito malcuídos. Mesmo assim, deve ficar claro que não é necessário a realização da retífica de um motor com 1.000 horas. É a mesma coisa com um carro com 15.000 km

km deve-se trocar a correia dentada, que se quebrar pode atropelar a válvula? E todos trocam para se precaver acidentes? Então, o motor de um barco segue a mesma linha, trocas precisam ser feitas. Só que infelizmente o erro é que, no caso dos barcos,

quando o proprietário sabe que vai ter que desmontar o motor, que haverá o custo da mão de obra, que os itens de troca são caros... A pessoa acaba desistindo. Então é isso, o principal problema é não trocar os itens recomendados pelo fabricante,

“A VOLVO PENTA TEM REVISÕES PREVENTIVAS PARA MOTORES ATÉ 5.000 MIL HORAS. ESSA DURABILIDADE QUE MUITA GENTE PREVÊ É FALSA, 1.000 HORAS É MUITO POUCO”

(Helio Luppino)





“você ter que fazer o motor dele? Não, isso é impossível.”

Para Luciano Westphal, profissional especializado em motores de centro da Mercury, as revisões são extremamente necessárias independentemente de você usar o barco ou não. “Aquele material que está dentro do barco sofre a ação do tempo mesmo sem uso. Às vezes o cliente fala, ‘Ah, eu andei esse ano só 20 horas e fiquei 8 meses parado’. Mas então, mesmo sem usar, itens como o rotor de bomba d’água e a borracha, estão parados na mesma posição conseqüentemente podem quebrar”. Ainda completou dizendo:



“O ideal é a cada 12 meses ou de acordo com cada marca, fazer essas manutenções periódicas independente de usar ou não. A gente costuma dizer que o barco parado deteriora mais do que o barco sendo usado diariamente”.

Convergindo exatamente com o alerta de Westphal, temos a fala do profissional da Volvo, que ainda adiciona mais algumas dicas. “A revisão não pode ser feita só no período de uso, na Volvo tem de ser de 6 em 6 meses. Se você tem um óleo lubrificante dentro de um carter, por 6 meses, você vai ter oxidação. Não esqueça que o oxigênio entra ali pela entrada do turbo e acaba adentrando para o motor. Então se você não troca o óleo por exemplo ele vai oxidar lá dentro”.

As oficinas autorizadas contam com uma lista previamente estabelecida de pontos básicos a serem checados em uma revisão periódica, e nas oficinas Volvo Penta isso não é diferente. Seu representante, Helio Luppino, enfatiza como o cumprimento básico desses itens pode salvar um motor de danos sérios quando chegar as suas 1.000 horas. “Existem as trocas obrigatórias em uma revisão pela Volvo Penta, como: óleo, filtro, correia, polias e os rotores uma vez por ano. A troca de rotores, por exemplo, evita o superaquecimento do motor. Ou seja, a revisão periódica é ótima exatamente por isso,



“A CHORADEIRA FAZ PARTE DA NEGOCIAÇÃO, MAS VOCÊ NÃO PODE DEIXAR QUE ISSO INTERFIRA NA QUALIDADE DO SEU TRABALHO, SE FIZER ISSO, PODE ARRANJAR PROBLEMAS NO FUTURO”

(Luiz Bartel)

com ela evita-se um dano, que só seria descoberto na hora do seu acontecimento. Metade da vida do motor seria ceifada, por conta de um rotor que não foi trocado.”

O profissional da BM Marine, Luiz Bartel ainda passou algumas dicas sobre revisão periódica para aqueles donos de barco que costumam usá-los apenas de temporada em temporada, mas que se preocupam como ele irá chegar nas 1.000 horas de uso. “O certo é quando você para o barco, porque acabou a temporada de uso, deve deixá-lo com o mínimo possível de combustível no tanque. Quando estiver se aproximando a próxima temporada de uso, normalmente dali um ano, deve-se fazer uma revisão, trocar o óleo, filtros, correias, fazer uma regulagem de válvulas.”



ROTOR



FILTROS



ÓLEO



CORREIAS

### Pontos de verificação

Luciano Westphal - Mercury	Adriano Simonini - MAN	Luiz Bartel - Mercedes	Helio Luppino - Volvo Penta
Medir a compressão, pois ela representa a força, saúde e a vida do motor	O aspecto visual é o primeiro a ser analisado	Realizar o exame visual	Medir a taxa de compressão
Verificar se há vazamento de óleo e água	Verificar se a casa de máquinas está limpa	Medir a compressão	Verificar o funcionamento dos bicos injetores
Conferir como está o aquecimento do motor	Checar se não existe oxidação nos componentes do motor	Trocar os elementos dos bicos	Averiguar o barulho das válvulas
Analisar os periféricos, como tudo está ao redor do motor	Averiguar se o funcionamento é suave e sem emissão excessiva de fumaça	Analisar o funcionamento do motor	Regular as válvulas
Ver se os radiadores estão com vazamentos, entupidos ou se já foram limpos	Aferir se os turbos-compressores estão sincronizados	Executar teste no mar - verifica potência, o valor máximo que o motor pode atingir, nível de fumaça e aquecimento	
Aferir se os alternadores estão carregando	Pedir ao proprietário o histórico de manutenções		
Descobrir se já foi realizada a revisão elétrica do motor	Perguntar qual era a oficina que cuidava da embarcação		



### O FANTASMA DA CRISE ECONÔMICA

Diante da crise econômica no país muitos proprietários deixaram de fazer diversas manutenções e ajustes em suas embarcações. O barco hoje em dia acabou virando supérfluo, e por isso é o último bem que irá ser cuidado ou lembrado em função falta de uso. As pessoas que tem os barcos como um objeto de lazer, os adquiriram no passado acreditando que seria como o seu segundo carro, pois na época, com o mesmo valor de um carro você podia ter um barco. Porém hoje, infelizmente, o proprietário acaba caindo na realidade e vê que não é bem isso, devido a preços altos de combustível, de estadia na marina, da manutenção, o barco acaba sendo deixado de lado.

Para o dono da oficina Clau-mar, Claudio Trasatti casos como o descrito a cima estão acontecendo cada vez mais. “O proprietário vai usando até que o motor mostre algum tipo de defeito, só assim ele vai chamar o mecânico ou a concessionária, mesmo assim ele vai resolver só aquele problema específico e vai continuar usando. Hoje com a situação do país, não é habitual que se troque as peças por prevenção antes que elas quebrem.”

O especialista Luciano não aprova a atitude de prorrogar revisões periódicas por conta da atual situação do país. “Com a crise econômica, você aparece com uma lista de 10 itens a serem trocados e o cliente te pede para trocar só 5, 3 ou troca só o óleo e o filtro, mesmo. Isso é errado. Apesar da crise estar aí e todo mundo ter que economizar, eu acho que esse proprietário vai economizar agora, não vai gastar com essa revisão, mas se o motor quebrar ele vai gastar 3, 4 vezes mais no futuro. Então tem que pensar bem,



#### Pontos Positivos



Se o motor chegou até as 1.000 horas, não apresentará mais nenhum defeito de fabricação

Com a manutenção correta, esse motor ainda tem boa parte da vida útil pela frente

Esses motores são fabricados para chegar até mais de 5.000 horas

Você tem um motor mais confiável, que está saindo do período de amaciamento, que ocorre com 600 horas, com 1.000 horas ele está plenamente amaciado

#### Pontos Negativos



O custo de manutenção sobe consideravelmente, pois pode significar a troca/reparo de componentes caros

Se esse motor for mal avaliado pode ser desvalorizado

Sem as revisões periódicas feitas corretamente, pode ter problemas de manutenção no futuro

colocar na balança se vale a pena economizar essa grana agora, mas chegar lá na frente e ter um custo muito maior.”

Helio Luppino e Luiz Bartel concordam que na hora da revisão mesmo com a chamada “chorageira” na negociação do preço, o profissional não pode deixar a redução de orçamento interferir na qualidade de seu trabalho,

mesmo que o cliente concorde em assumir o risco de não trocar certos itens necessários.

“Quer fazer uma revisão, vamos fazer direito. Não pode fazer agora? Tudo bem, mas melhor deixar para outra época em que ele estiver capitalizado para realizá-la de maneira apropriada.” Esclarece Luiz, dos motores Mercedes.

### Revisão com autorizadas. Essencial ou opcional?

A questão da revisão com as oficinas autorizadas sempre foi um assunto considerado polêmico. Isso se deve ao fato de muitos donos de barcos se questionam se devem realizar as manutenções nesses estabelecimentos, ou com mecânicos paralelos, os chamados “maletinhas”.

Técnico em motores MAN, Adriano argumenta em defesa das revisões com autorizadas. “Realço que é muito importante que estas revisões sejam feitas sempre por autorizadas. Elas estão mais preparadas e treinadas pela fábrica, possuem o ferramental necessário, que neste caso requerem um alto investimento, muitas vezes necessitando de treinamento no exterior, o que eleva bastante a qualificação destes técnicos. Portanto, dizer que os serviços das autorizadas é caro é algo relativo.”

Luciano Westphal seguiu a mesma linha de opinião: “A autorizada tem mais equipamento e tem mais qua-



lidade. Hoje em dia os motores são quase todos eletrônicos, muito tecnológicos, e por isso o meu técnico vai no barco, e na primeira visita, ele nem leva caixa de ferramenta, só vai com o notebook e faz a leitura de tudo, então tem esses diferenciais.”

Como seus colegas, o especialista em Volvo, Helio, também defendeu a revisão nas autorizadas como essencial para durabilidade dos motores de 1.000 horas. “Você deve fazer suas revisões em uma autorizada Volvo Penta porque ela realmente te dá um

escopo de tudo que deve ser feito e tudo que você deve trocar, com a confiança da checagem eletrônica. Quanto a questão dos preços elevados, devo dizer que nossas peças são todas mercadorias importadas, portanto, elas sofrem ação de altas taxas de impostos, que acabam colaborando para o preço final. Mas depois o cliente acaba descobrindo que a peça não é tão cara assim, pela sua qualidade e durabilidade.”

“Analisando a mão de obra da Volvo separadamente, veremos que ela em si não custa caro, diante de todo empenho, todo o maquinário e o ferramental de alto custo, o investimento nas atualizações para os motores que estão cada vez mais modernos, investimento em frota de carros para atendimento, além dos investimentos em pessoal capacitado” Finalizou Helio deixando clara a divisão entre o alto valor das peças e o valor da mão de obra.



“O ERRO MAIS FREQUENTE É A UTILIZAÇÃO DE TÉCNICOS QUE NÃO CONHECEM A TECNOLOGIA ATUAL. NA ÂNSIA DE “ECONOMIZAR”, MUITOS PROPRIETÁRIOS TOMAM A DECISÃO ERRADA”

(Adriano Simonini)





### GARANTIA X FIDELIZAÇÃO

Inserida no tema de revisões com oficinas autorizadas está a controversa temática da garantia dos motores. Onde reza a lenda de que após o término do período de garantia, os clientes donos de barco simplesmente desaparecem das oficinas autorizadas.

A princípio as opiniões dos especialistas divergiram um pouco. Westphal da Mercury, foi contundente ao dizer que esse sumiço dos clientes, não é exclusividade dos donos de barco e que a maioria das pessoas tem esse hábito com os mais variados serviços e produtos. “Eu acho que isso é algo comum, a maior parte das pessoas enquanto está na garantia faz todas as revisões certinhas, porque se quebrar tem a fábrica por trás que vai servi-lo. Acabou a garantia o proprietário começa a procurar alguém co-

nhecido, algum outro mecânico que não seja da concessionária”

Mas e porque será que essas marcas não conseguem fidelizar essa clientela? Para especialista em Mercury, cada caso é um caso, mas para essa questão ele possui uma teoria



formada: “O que eu vejo em muitos casos é que a pessoa que tem barco novo, acaba ficando com esse barco nos primeiros anos, porém quando acaba a garantia, esse proprietário decide comprar um barco novo novamente, por tanto, ele sempre trabalha ali, naquela fase de garantia. Quando o dono vende esse barco para um outro cliente, esse por sua vez, normalmente já tem um mecânico próprio, um concessionário próprio, ou mesmo o barco não está mais em sua região original. Mas quando o barco está com o mesmo dono por anos, é difícil esse proprietário mudar de prestador de serviço, ele costuma sempre manter o mesmo.”

Já Luiz da Mercedes, liga essa falta de fidelidade a algum maltrato sofrido por esse cliente ou a uma pós-venda malfeita. Mas também ligou essas fugas a cultura de sempre buscar serviços mais baratos, mas que na opinião dele, no final tendem a sair bem mais caros.



“AS OFICINAS AUTORIZADAS TÊM MAIS EQUIPAMENTO, MAIS QUALIDADE, HOJE EM DIA OS MOTORES SÃO TODOS ELETRÔNICOS E PRECISAM DESSE TIPO DE TÉCNICO EXPERIENTE”

(Luciano Westphal)

### Erros na hora da revisão

Durante a revisão dos motores, infelizmente, muitos erros são cometidos e podem prejudicar tanto os clientes, como os motores, e fazer com os mesmos não cheguem como deveriam chegar às 1.000 horas de uso. Situações como a realizações de verificações superficiais, apenas para tapar os problemas ou negligências podem causar sérios danos no futuro.

Luppino da Volvo, foi bem direto ao falar sobre um erro primário, mas que ocorre com mais frequência. “O mais comum é só realizar a troca do óleo e filtro, e ignorar todo o resto, acreditando que está tudo solucionado. Esse é um fator simples, mas que realmente vai estragar o motor e fazer ele chegar muito mal nas 1.000 horas.”

Simonini da MAN relata que erro mais recorrente em sua opinião é a utilização de técnicos que não conhecem a tecnologia atual dos motores. “Na ânsia de economizar, muitos proprietários de embarcação tomam a decisão errada. Muitas vezes estes técnicos sem experiência acabam provocando problemas sérios no futuro. Fazendo uma analogia, seria como levar a sua Ferrari para trocar o óleo no posto da esquina, com uma marca de combustível desconhecida. Não daria nada certo!”



A questão do uso de materiais de má qualidade surgiu na fala de Bartel da Mercedes, além disso, um item não citado por seus colegas também foi lembrado por ele. “Quando é feita a revisão geral, é muito importante que depois seja feito o teste na embarcação. Pois muitas vezes, o cliente pede uma revisão, mas depois dela o teste não é feito. Mas o mecânico tem a obrigação de realizá-lo. Essa verificação é fundamental, pois através dela o técnico pode perceber algo no motor que não foi pego na revisão. Como um vazamento de uma bomba de água salgada, um vazamento de óleo ou aquecimento do motor.”

Um ponto exatamente convergente na opinião dos técnicos MAN e Mercedes é que revisões superficiais não podem ocorrer de forma alguma, pois as mesmas são extremamente prejudiciais à saúde dos motores. “Esse tipo de revisão pode maquiar um problema que o motor já tem, é algo muito perigoso. Pois quando é feita uma verificação superficial, o máximo que se consegue concluir é o estado de visível de manutenção do motor, ou seja, ferrugem, corrosão, nível de correia, nível de mangueira. Mas não é possível dar um laudo técnico, sem colocar para funcionar ou fazer uma medição.” Deixa claro Luiz Bartel.



“O mais comum é só realizar a troca do óleo e filtro, e ignorar todo o resto, acreditando que está tudo solucionado”

(Helio Luppino)



## Passaram das 1.000 horas e estão com tudo em cima

Os motores de centro de grande porte são fabricados para chegar até mais de 5.000 horas, sendo assim, não é nenhum absurdo afirmar que eles conseguem chegar tranquilamente até 3.000 horas de maneira sadia, obviamente. A tendo a sua manutenção toda em dia. Portanto, o que são as tão polêmicas 1.000 horas diante desse limite? Para os peritos no assunto, casos de grande durabilidade para provar a vi-

talidade desses motores de 1.000 horas é que não faltam.

“A Volvo Penta tem revisões preventivas para motores até 5.000 mil horas! Essa durabilidade que muita gente prevê é totalmente falsa, 1.000 horas é muito pouco!” comprova Helio Luppino.

Luciano Westphal relata sobre clientes com motores de longas horas de uso. “Eu tenho um cliente com motor Mercury com 3000 horas, motor diesel, 6 cilindros de 270 cavalos. E é um motor que ele usa toda semana, inclusive no meio da semana, é um barco de pesca oceânica. Então mesmo ele saindo para pescar com toda essa frequência, o

motor está rodando perfeitamente.”

“Nós atendemos muitos motores de barcos de lazer com 1.500 horas uso. Barcos esses com apenas 7 anos de uso e com todas as revisões feitas no período que Volvo preconiza. Agora motores de trabalho já atendi com muito mais horas até, 3.000!” Conta Helio sobre a sua própria experiência.

“Já tivemos também motores Mercedes 447 em barcos offshore, que como todos sabem, tem fama de durarem no máximo 2.000 horas, mas que chegaram até mim após 4.000 horas, rodando perfeitamente e fizeram a primeira descarbonização,” finaliza Bartel.



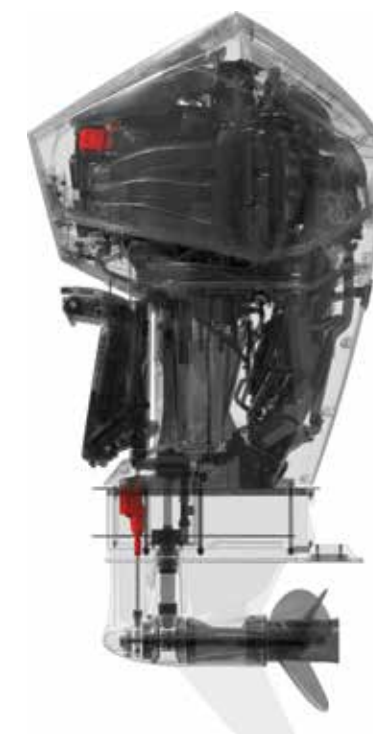
## E os motores de popa?



“HOJE, COM A SITUAÇÃO DO PAÍS, NÃO É HABITUAL QUE SE TROQUE AS PEÇAS POR PREVENÇÃO ANTES QUE ELAS QUEBREM”

(ClaudioTrasatti)

Segundo Claudio Trasatti, representante dos motores de popa das marcas Yamaha, Mercury e Evinrude, o mito dos motores de 1.000 horas surge de uma mentalidade pré-estabelecida em nosso país. “O brasileiro ainda não tem a cultura de seguir as revisões periódicas determinadas pelo fabricante, então quando um motor chega hoje em 1.000 horas ele está muitas vezes judiado, com vários problemas de manutenção e necessitando de vários reparos, que encarecem o valor final de ajuste dele. Dessa forma, por conta dessa mentalidade, o motor de 1.000 horas acaba sendo visto como um motor muito usado, desgastado e as pessoas têm uma impressão negativa dele.”



### Pontos de verificação

- Medir compressão
- Verificar desgaste dos anéis
- Conferir se há problema de assentamento de válvula
- Verificar se existe vazamento do cabeçote
- Checar como está a refrigeração
- Analisar o aspecto geral de itens como a corrosão

“Se com 1.000 horas a fábrica recomenda que deva abrir o motor de popa para fazer uma checagem de folga de anéis, folga de pistão, folga de bronzina, verificar tudo, o correto seria abrir o motor e verificar tudo, mas hoje infelizmente quase ninguém faz isso, só usa. E cada vez mais, o estigma de motor judiado e com os dias contados se perpetua,” enfatiza Claudio.

Claudio especialista em motores de popa diz ter clientes com motores com de 1.700 até 2.000 horas rodando tranquilamente. Mas faz ressalvas, ao dizer que esses são clientes que fazem a manutenção básica pelo menos, a cada 100 horas, trocando o óleo e o filtro e a cada 200, 300 horas fazem uma geral para trocar peças necessárias. “Eu tenho em Ilhabela clientes que fazem pesca no oceano, saem e andam 50, 60 milhas com motores de popa, portanto esses proprietários dependem do motor para ir longe, então eles não podem nem pensar em correr o risco de se surpreenderem com falhas. Por isso esses são os donos que mais acompanham, fazem as revisões e possuem motores com mais horas.”