

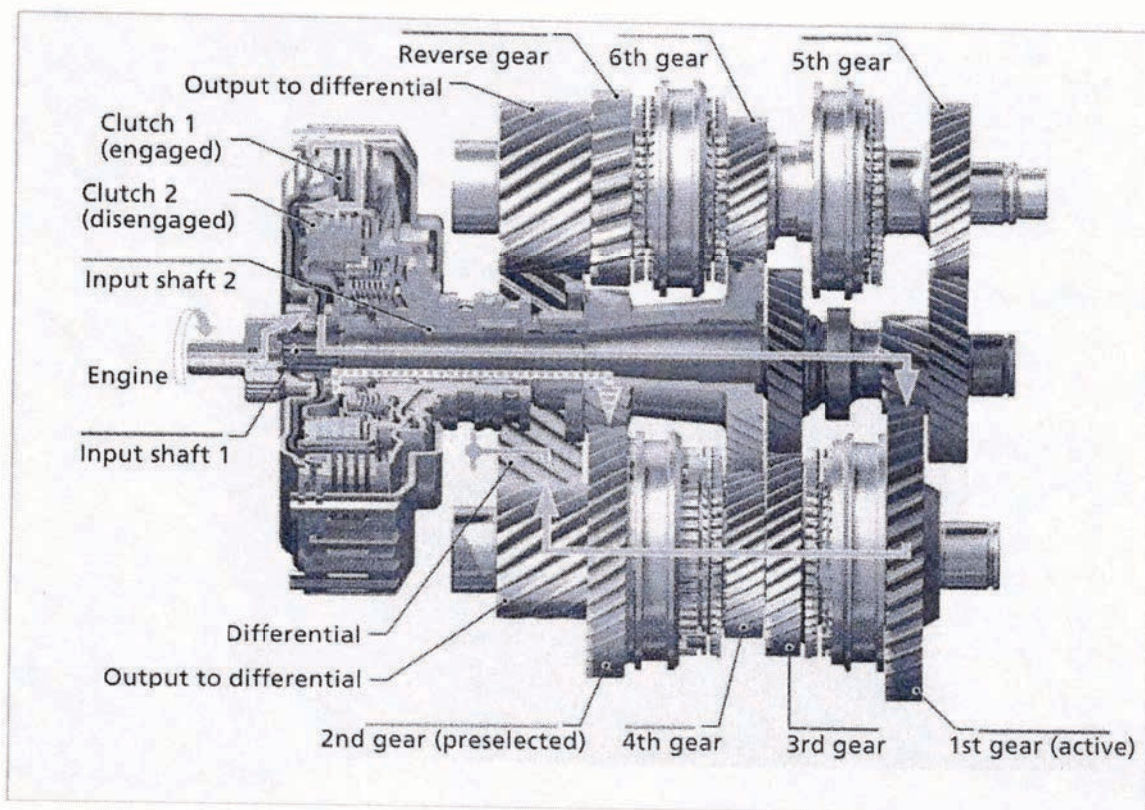
ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR DE FISCALIZAÇÃO DA FUNDAÇÃO DE
PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR - PROCON/SP.

Auto de Notificação nº. 03466-D8

FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA. ("FORD"), sociedade
empresária de responsabilidade limitada, inscrita no CNPJ sob nº.
03.470.727/0001-20, sediada à Avenida do Taboão, nº. 899, CEP 09655-900, São
Bernardo do Campo-SP, vem apresentar as informações requeridas por essa I.
Diretoria por meio do auto de notificação em tela.

2. QUESTIONAMENTOS 2, 3 E 4: ESCLARECIMENTOS SOBRE A DESNECESSIDADE DE CAMPANHA DE *RECALL* PARA CORREÇÃO DO CÂMBIO *POWERSHIFT* E DEMAIS INFORMAÇÕES REQUERIDAS PELO PROCON-SP.

18. A FORD, ao desenvolver seu câmbio *PowerShift*, optou por adotar uma transmissão composta de dupla embreagem, ao contrário da configuração com uso de embreagem simples. Resumidamente, esse tipo de câmbio é formado por dois câmbios unidos por um par de embreagens, um câmbio para marchas pares e outro para marchas ímpares. É como dividir uma transmissão normal em duas meias-transmissões, uma para as marchas 1, 3 e 5 e outra para as marchas 2, 4 e 6.



Por meio dessa divisão, vê-se que o sistema pintado de verde representa um dos mecanismos do câmbio, referente à 2ª, 4ª e 6ª marchas e a marcha ré, ao passo que o sistema pintado de vermelho relaciona-se à 1ª, 3ª e 5ª marchas (imagem ilustrativa de um sistema de transmissão semiautomática de dupla embreagem *PowerShift*).

19. Nos câmbios de dupla embreagem, como o *PowerShift*, quando o motorista seleciona a primeira marcha, a outra meia-transmissão já pré-seleciona a marcha seguinte. Na hora de trocar a marcha, a embreagem ímpar é desacoplada ao mesmo tempo em que a embreagem par é acoplada e coloca a segunda marcha (que estava pré-selecionada) em ação. Enquanto isso, a meia-transmissão ímpar já pré-seleciona a terceira marcha e assim por diante.

20. O sistema de transmissão *PowerShift* é dividido em duas partes distintas: (i) uma parte que trabalha a seco – sem a utilização de fluido de transmissão – que consiste na embreagem e (ii) uma parte úmida – coberta por fluido de transmissão – que consiste nas engrenagens da transmissão.

21. O problema no câmbio que é relatado por alguns consumidores na reportagem da revista Quatro Rodas pode ter sido resultado da contaminação de uma das embreagens por fluido de transmissão. Essa contaminação nada mais é que um **pequeníssimo merejamento** do fluido de transmissão presente na parte úmida da transmissão para sua parte seca.
22. Esse pequeno merejamento da embreagem, quando ocorre, pode causar a leve trepidação sentida pelos consumidores no câmbio de seus veículos, sendo que mencionada trepidação **corresponde ao mesmo sintoma do desgaste natural da embreagem de uma transmissão manual tradicional**. A diferença é que, no caso em tela, esse sintoma aparece de maneira antecipada, antes do fim da vida útil da embreagem.
23. Importante esclarecer que a embreagem é item de desgaste natural com o uso (assim como a pastilha de freios, por exemplo), como o próprio manual do proprietário dos veículos aponta, de maneira que deverá ser trocada quando atingido o final de sua vida útil. Antes da realização dessa troca da embreagem desgastada, o veículo apresenta a mesma leve trepidação relatada pelos consumidores.
24. Essa leve trepidação, contudo, **não gera perda de força motriz do veículo**, já que continua havendo transmissão de força às rodas. O que há é um comportamento que não atende de forma plena à expectativa do consumidor, em razão do desgaste antecipado da embreagem que pode vir a ocorrer em veículos com baixa quilometragem – ou seja, que em condições ideais não precisariam da troca da embreagem, não fosse pela contaminação da embreagem com fluido. Portanto, não há que se falar em riscos à saúde e/ou segurança do consumidor, nem, portanto, em campanha de *recall*.
25. Tanto é assim, que não há nenhum registro de acidentes com vítimas causados pela ocorrência desse problema no câmbio *PowerShift*, o que apenas corrobora que **não há perigo à saúde e segurança do consumidor**, nem há, no mundo, nenhum registro de campanha de *recall* para a solução desse problema no câmbio *PowerShift* que, vale dizer, equipa diversos modelos de veículos produzidos pela FORD em vários países.

26. De qualquer maneira, a FORD já encontrou soluções para remediar o problema **nos casos identificados** – apenas nos casos identificados, pois **nem todo veículo equipado com o câmbio PowerShift apresenta a contaminação** da embreagem e consequente trepidação. Essa solução para o problema demonstra a importância que a FORD dá à satisfação de seus consumidores e é feita em duas frentes distintas:

- i. **Nos veículos novos:** Adoção de um novo vedador da transmissão, com adição de Fluorocarbono (FKM) em sua composição na região de seu lábio de vedação, solução que demonstrou evitar a contaminação da embreagem com fluido de transmissão e tem sido adotada em seus novos veículos;
- ii. **Nos veículos já vendidos:**
 - a. Troca da embreagem em garantia, **sem repasse de custo ao consumidor**, dos veículos que tiverem esse problema diagnosticado. Hoje, a FORD tem quantidade suficiente de embreagens em estoque, prontas para utilização em veículos que eventualmente apresentarem o problema, sendo que ainda há a programação da chegada de mais peças no próximo mês para composição dos estoques;
 - b. Criação de programa de extensão de garantia.

27. Prova contundente do compromisso da FORD com a satisfação de seus consumidores, é o programa da extensão da garantia contratual por mais 2 (dois) anos, além dos 3 (três) anos de garantia inicialmente concedidos – totalizando, portanto, 5 (cinco) anos – **ou** até 160.000 (cento e sessenta mil) quilômetros, **o que ocorrer primeiro**.

28. O programa de extensão da garantia contratual aplica-se exclusivamente para a cobertura das situações de contaminação da embreagem pelo fluido da transmissão para os veículos Ford New Fiesta e EcoSport modelos 2013 e 2014 e Ford Focus modelo 2014, que sejam equipados com Transmissão Sequencial PowerShift de 6 Velocidades.

29. A FORD iniciou processo de comunicação da extensão da garantia contratual do conjunto de transmissão PowerShift, por meio do envio de carta (carta simples/mala direta) antes da expiração da garantia contratual de 3 (três) anos a todos os consumidores que constem do cadastro interno da FORD como primeiros proprietários dos veículos objeto do programa de extensão de garantia (**doc. 5**).

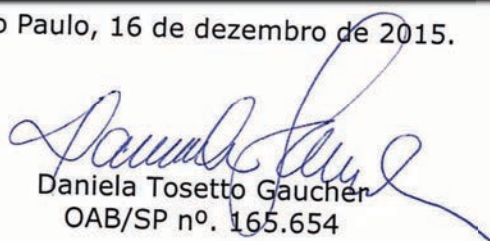
30. Veículos que sejam englobados por essa extensão de garantia e que já tenham ultrapassado 160.000 (cento e sessenta mil) quilômetros, mas ainda estejam cobertos pelo período de 3 (três) anos da garantia contratual original, serão atendidos normalmente, independente da quilometragem, conquanto que respeitado o termo final da garantia contratual original de 3 (três) anos.

31. Com a extensão da garantia, a FORD garante que, mesmo após passado o prazo de garantia original do veículo do consumidor em até dois anos, o consumidor terá sua embreagem trocada **gratuitamente** em caso de contaminação da embreagem de seu veículo.

3. CONCLUSÃO E REQUERIMENTOS.

32. Diante de todo o exposto, considerando **(i)** que os veículos dos consumidores que apresentaram problemas relacionados ao objeto do presente auto de notificação já foram devidamente reparados em garantia pela FORD através de seus Distribuidores, sem que houvesse a reincidência dos mesmos problemas, **(ii)** que o problema de trepidação apresentado pelo câmbio *Powershift* não expõe os consumidores, demais ocupantes do veículo e terceiros a situações de risco a sua saúde e segurança e **(iii)** a FORD já estendeu a garantia dos veículos Ford New Fiesta e EcoSport modelos 2013 e 2014 e Ford Focus modelo 2014 para cobertura das situações de contaminação da embreagem pelo fluido da transmissão, requer-se que este auto de notificação seja julgado insubsistente e arquivado.

São Paulo, 16 de dezembro de 2015.


Daniela Tosetto Gaucher
OAB/SP nº. 165.654