

TEJ PARKER
Especialista Blacklist

Números OEM — Encontrar a Peça Certa

Como ler um número de peça e transformá-lo na peça correta.

APLICAÇÃO A aplicação confirma-se no filtro do carro, no site, nunca por este documento. Indicar um tema ou uma marca não é confirmar que serve no teu carro.

O que é, de facto, um número OEM

- Um número OEM identifica a peça que o fabricante montou de fábrica. Não é uma marca nem uma promessa de qualidade — é uma morada.
- Os fabricantes de aftermarket publicam as suas próprias referências e cruzam-nas com o número OEM. Duas peças com a mesma referência OEM destinam-se à mesma posição no mesmo carro.
- O número diz com o que o carro saiu da fábrica. Não diz o que um dono anterior trocou.

Onde se lê

- Na peça antiga. A maioria traz o número gravado, estampado ou numa etiqueta. Limpa primeiro — óleo e sujidade escondem um dígito, e um dígito é outra peça.
- Na chapa do veículo e no VIN. O VIN fixa o ano-modelo, o motor, a caixa e o mercado, que é o que decide entre duas peças aparentemente iguais.
- Numa fatura do concessionário ou num registo de manutenção. Se a peça já foi trocada, a fatura traz o número que foi realmente usado.
- No manual do proprietário, para consumíveis como filtros, lâmpadas e escovas.

Ler os formatos mais comuns

- **BMW:** onze dígitos, normalmente impressos em grupos — o primeiro par é o grupo do conjunto (11 motor, 34 travões, 61 elétrica).
- **VAG (VW, Audi, Seat, Skoda):** três blocos, em que o bloco do meio é a família da peça e a letra final é a revisão. A letra conta.
- **Toyota e Lexus:** cinco dígitos, cinco dígitos, dois dígitos. O último par separa variantes da mesma peça.
- **Mercedes-Benz:** o número A, em que a série de motor ou de carroçaria está dentro do próprio número.



- **Seja qual for a marca:** uma letra no fim quase nunca é decoração. É normalmente a revisão, o lado ou a cor.

Números substituídos

- Os fabricantes reformam números e substituem-nos por outros mais recentes. Um número antigo que não devolve nada muitas vezes não é um beco — foi substituído.
- O número mais recente da cadeia de substituição é normalmente o que se usa: traz as correções feitas desde a primeira versão.
- Uma substituição também pode juntar dois números antigos numa peça só, ou separar um em esquerdo e direito. Lê a cadeia antes de assumir.

As quatro coisas que estragam o 'é o mesmo modelo'

- Lado. Esquerdo e direito são peças diferentes muito mais vezes do que se pensa, e o número é frequentemente a única diferença.
- Facelift. O mesmo nome de modelo antes e depois do facelift pode ter outros apoios, outras fichas e uma peça completamente diferente.
- Código de motor e de caixa. Dois carros do mesmo ano e modelo com códigos de motor diferentes não partilham necessariamente arrefecimento, apoios ou escape.
- Tração e mercado. Dianteira, traseira ou integral, e o mercado para onde o carro foi construído, mudam travões, eixos e peças de emissões.

Como usar isto no nosso site

- Mete o número diretamente na pesquisa. Se tivermos uma peça que cruza com ele, aparece.
- Se o número não devolver nada, usa antes o filtro do carro: marca, modelo, ano, motor. O filtro é a parte do site que sabe o que serve.
- Se só tens a peça velha na mão e nenhum número, abre o chat com o Tej e descreve o carro e a peça. Ele diz-te o que medir ou fotografar.

A regra que não quebramos

- Um número OEM é um ponto de partida, não uma confirmação. Indicar um tema, uma marca ou uma referência não é confirmar que serve no teu carro.
- A aplicação confirma-se no filtro do carro, no site, e, havendo qualquer dúvida, pela nossa equipa antes de a encomenda sair.
- Se alguma coisa não puder ser confirmada, dizemos. Preferimos perder uma encomenda a mandar-te uma peça que não serve.