

Gazeta das Caldas

Este suplemento é parte integrante da edição nº 5117 da Gazeta das Caldas e não pode ser vendido separadamente.

Automóvel
Suplemento

Um “Ontem & Hoje” de automóveis

Gazeta das Caldas editou em 2014 o livro “Ontem & Hoje”, que resultou da rubrica com o mesmo nome, publicada ao longo de 74 semanas. Duas fotografias, uma antiga e outra recente, mostravam como evoluíram algumas zonas das Caldas e de outras localidades da região. Algumas dessas fotografias antigas mostram automóveis doutras épocas, que permitem também perceber como evoluiu o parque automóvel e a sua influência na vida e no urbanismo.

Joel Ribeiro

jribeiro@gazetacaldas.com

Um postal que ilustra como era a Avenida 1º de Maio nos primeiros anos do século XX é reveladora dessa influência do automóvel no urbanismo. Nessa altura há muito arvoredor na avenida, em total contraste com a confusão de carros que persistia naquela zona em 2014, antes das obras de regeneração urbana. Os automóveis, se os houvesse a circular, seriam muito poucos. Num outro postal da mesma época há várias charretes. Era uma época em que os cavalos produzidos pelos motores de combustão ainda não tinham substituído completamente os animais no transporte de pessoas e mercadorias.

As primeiras imagens do livro nas quais é possível observar automóveis datam das décadas de 1950 e 60. A Europa vivia tempos de retoma, depois de ultrapassadas as dificuldades da II Guerra Mundial. Os automóveis eram bem diferentes do que são hoje. As marcas americanas continuavam a dominar as estradas. Já não haviam “calhambeques”. Eram modelos fechados, mas ainda bastante volumosos, de capots e guarda-lamas salientes e formas bem arredondadas.

Na Foz do Arelho, destino de férias por excelência, a estes juntam-se automóveis de luxo e outros desportivos. Apesar de só se ver a traseira, é facilmente distinguível um mítico Jaguar E Type. A classe média também começa a ter acesso ao automóvel. As marcas europeias começam a produzir em massa e o Volkswagen Carocha é uma presença natural. Também há um autocarro e, noutra foto junto à Praça da Fruta, já se vêem algumas carrinhas de caixa aberta.

As próximas imagens conduzem até à década de 80, já com um panorama bem distinto. Esta época leva-nos de volta às avenidas 1º de Maio e da Independência



Nacional. Os voluptuosos carros americanos desapareceram. São substituídos por pequenos carros utilitários europeus. São facilmente reconhecíveis os Fiat 127 e Uno, o Renault 5, ou o Citroën 2 Cavalos, todos eles a marcarem várias épocas. Os fabricantes americanos são substituídos agora por japoneses. São tanto utilitários como carrinhas de trabalho. Alguns dos fa-

bricantes de sucesso na altura já estão extintas, como a Datsun (absorvida na década de 80 pela Nissan) ou a Bedford.

É a partir desta altura que se dá verdadeiramente a massificação do automóvel e à medida que nos aproximamos dos dias de hoje as diferenças são a quantidade de carros nas ruas e a modernização dos

modelos. Na década de 80, vidros eléctricos e ar condicionado, por exemplo, eram regalias das gamas de luxo que hoje são banais nos modelos de entrada de gama. As mecânicas simples deram lugar a electrónicas complexas.

O automóvel, que começou por ser um luxo, é algo com o qual o dia-a-dia é hoje difícil de imaginar.



PUB.

Presente em Caldas da Rainha, Leiria, Pombal e Tomar, a LizDrive é a empresa do Grupo Lena Automóveis que representa a Marca Ford.

Ford:

A Marca representada pela LizDrive recebe regularmente prémios Euro NCAP de 5 estrelas. Trata-se de um compromisso assumido pela Marca para com a segurança de quem viaja num Ford. É o caso do novo Focus, o B-MAX e o Fiesta, entre outros.

A Euro NCAP é oficialmente reconhecida como a tecnologia de segurança de carros mais inovadora e a organização de segurança líder da Europa. Esta organização realiza testes rigorosos e avalia todos os novos carros lançados no mercado europeu. Cada carro é classificado de uma a cinco estrelas, sendo cinco estrelas a classificação Euro NCAP mais elevada.

No entanto, ainda existe um patamar superior, e mais uma vez as tecnologias Ford conseguiram atingir este patamar em número superior relativamente a outros fabricantes.

Se por um lado o sistema de estrelas do Euro NCAP é aplicado à segurança de carros, por outro temos os prémios Advanced, que reconhecem apenas as tecnologias mais inovadoras no que a acidentes se refere (para evitar, durante e após acidentes).

Tratando-se de um processo muito rigoroso de análise e classificação, é um privilégio para a LizDrive representar uma Marca que ganhou sete prémios Euro NCAP Advanced.

Temos a certeza que quando um cliente conduz um carro Ford estará ao volante de um dos automóveis mais seguros do mercado.



Tudo sobre
rodas.

NOVO FORD S-MAX

➤ Sistema inteligente de tracção às quatro rodas

O Sistema inteligente de tracção às quatro rodas do Ford S-MAX reage às alterações do terreno e distribui a potência entre o eixo dianteiro e o traseiro da forma mais adequada.

Saiba mais em ford.pt



LizDrive, S.A.
www.lizdrive.pt

LEIRIA
Rua da Indústria, Pinhal Novo,
Pousos 2410-480 Leiria
Tel.: 244 839 040
geral@lizdrive.pt

POMBAL
Rua da Sobreira - Moncalva
3105-291 Pombal
Tel.: 236 200 380
apv.pombal@lizdrive.pt

CALDAS DA RAINHA
Rua Mártires de Timor, N.º25
2500-839 Caldas da Rainha
Tel.: 262 839 590
geral.caldas@lizdrive.pt

TOMAR
Estrada da Serra
2300-415 Tomar
Telm.: 962 108 992
geral@lizdrive.pt

Boleia partilhada com adeptos também nas Caldas

“Barato, prático e cómodo”. Estes são alguns dos adjectivos com que os utilizadores caracterizam o serviço de boleias partilhadas, que tem bastantes adeptos também nas Caldas da Rainha.

Contactos directos com amigos, grupos nas redes sociais e portais de partilha de boleia online são algumas das formas que os utilizadores têm para pedir ou oferecer deslocações partilhadas e assim rentabilizar custos e recursos.

Fátima Ferreira

fferreira@gazetacaldas.com

Segunda-feira, 8h30. Tiago Beato chega ao Campo onde apanha Elísio Silva. Juntos irão até Lisboa onde o primeiro irá tratar de uns assuntos pendentes e o segundo vai à faculdade, onde está prestes a terminar o mestrado. Ao final da tarde regressam às Caldas.

Os dois jovens já partilham viagens há algum tempo. Tiago Beato recorda que começou a fazê-lo quando andava na faculdade. Tinha colegas que vinham para as Caldas e, em vez de andar de autocarro, começou a vir com os amigos e dividir as despesas da viagem. “Sai mais barato”, diz o jovem, que começou a partilhar boleia há cerca de cinco anos. Elísio Silva confirma: “é mais confortável e acabamos por pagar menos do que ir de transportes públicos”.

A forma como partilham as despesas depende do facto do carro ir cheio ou apenas serem dois os ocupantes. Há quem aplique um valor fixo, mas Tiago Beato não o faz. Normalmente ele, que leva o carro, paga o combustível, e o amigo as portagens.

Normalmente, os dois amigos fazem esta viagem em conjunto uma vez por semana ou a cada 15 dias. Quando um está a pensar ir a Lisboa, contacta os amigos para saber se estão interessados.

Ambos fazem parte de um grupo no facebook intitulado Boleias de Lisboa/Caldas, Caldas/Lisboa, que já conta com perto de mil membros. Mas não o utilizam pois todas as boleias que têm arranjado tem sido através de amigos. Já Joana Rodrigues, de Óbidos, quando precisa de se deslocar à capital recorre a este grupo. Fá-lo periodicamente e destaca como vantagens o facto de ser mais económico do que ir de transportes públicos e conhecer



Há várias páginas do Facebook para viagens partilhadas entre Caldas e vários destinos

outras pessoas.

Quando precisa de boleia, coloca uma mensagem no grupo a dizer que precisa de se deslocar a Lisboa, ou quando já existe oferta manda mensagem a combinar o local e hora.

Estudante no quarto ano de Direito, em Lisboa, David Custódio utiliza o grupo quase desde que ingressou na faculdade. No início pedia boleia, mas a partir do momento em que tirou a carta e teve carro passou também a disponibilizar boleia aos interessados. Em média, o jovem de 21 anos, utiliza este sistema uma vez de 15 em 15 dias e considera-o muito prático, pois podem escolher o horário que mais lhe convém e vão buscar e deixar em casa ou nas imediações.

“Encontramos sempre gente jovem e simpática”, conta David Custódio que teve conhecimento do grupo Boleias de Lisboa/Caldas, Caldas/Lisboa, quando pesquisava por boleias nas redes sociais. O jovem caldense já foi e também levou pessoas que não conhece, mas garante que não teve

qualquer problema, até porque quem utiliza mais esta modalidade são jovens, na sua maioria estudantes e com idades compreendidas entre os 18 e os 22 anos.

BARATO, PRÁTICO E CÓMODO

“Aconselho vivamente”, diz, acrescentando que é “barato, prático e cómodo”. O preço varia e existem diversas modalidades, mas o jovem explica que normalmente o preço praticado em cada viagem é de cinco euros por pessoa.

Também Assunção Teixeira, residente nas Caldas da Rainha, partilha carro com outras pessoas. Professora contratada e a dar aulas há 15 anos, muitas foram as vezes que mudou de escola.

No ano lectivo de 2013/14 começou a partilhar o carro com outras duas professoras, uma da Benedita e outra de Leiria. O ponto de encontro era nas Caldas e o destino Torres Vedras, mas nesse ano a partilha só era possível

à sexta-feira, e como eram três, cada uma levava o carro a cada três semanas. No ano lectivo seguinte foi trabalhar para o Bombarral e teve a possibilidade de partilhar carro quatro dias por semana. “O grupo era diferente de dia para dia”, recorda Assunção Teixeira, referindo que à segunda-feira eram três pessoas, à quarta-feira eram cinco pessoas, à quinta-feira eram duas e à sexta-feira eram três.

ro?”, questiona a caldense.

Para além das redes sociais, também existem sites especializados em boleias partilhadas onde os interessados podem registar-se e depois propor a sua boleia. O “Boleia.net” é um desses casos. Assume-se como um projecto focado no desenvolvimento da partilha de carro em Portugal e baseia-se numa plataforma online gratuita com ofertas de norte a sul do país.



Tiago Beato e Elísio Silva, ambos de 25 anos, costumam ir juntos no mesmo carro para Lisboa

A LPM é a empresa do Grupo Lena Automóveis Representante da Marca Peugeot com presença em Caldas da Rainha, Leiria, Pombal, Tomar e Santarém. Comercializa veículos novos, seminovos e usados, e presta serviços oficiais - serviços de mecânica, chapa e pintura.

LPM Peugeot:

A Marca representada pela LPM desde a Escolha do Consumidor pelo terceiro ano consecutivo.

Esta distinção provém da iniciativa Consumer Choice - Centro de Avaliação da Satisfação do Consumidor, na categoria “Marca Automóvel”. Em mais uma edição do Estudo “Escolha do Consumidor”, que engloba uma avaliação e classificação de Marcas, é tido em conta o nível de satisfação e aceitabilidade que é gerado nos consumidores, comparando sempre as Marcas concorrentes em

cada categoria.

Com a participação de 15 Marcas presentes no mercado português, a classificação foi efetuada tendo como base dois critérios: satisfação e intenção de compra.

Com 1.941 consumidores inquiridos, a Peugeot alcançou um índice de satisfação de 83.6%, 0.2 pontos acima da 2ª marca melhor classificada e 1.3 pontos da 3ª, com a particularidade de serem ambas do segmento premium. “A estratégia adotada pela “marca do leão”, assente na subida em gama dos seus modelos e na excelência da imagem ao nível do Serviço

Após-Venda, tem-lhe valido outro importante reconhecimento por parte do público: a presença da PEUGEOT nos lugares de topo do mercado nacional. De forma consecutiva desde há 14 meses, a PEUGEOT é uma das duas marcas mais vendidas (VP + VCL) em Portugal.

As preferências dos clientes particulares e das empresas têm-na premiada com quotas de mercado sempre acima dos 10% no mercado nacional, ora ocupando a liderança, ora elevando-a à vice-liderança nas tabelas da ACAP.” **FONTE Peugeot** É pelo consumidor que a LPM, com a sua



representação da PEUGEOT, continuará empenhada em prosseguir o trabalho que tem vindo a desenvolver com a

Marca, renovando o seu compromisso com este voto de confiança dos consumidores portugueses.



11AVASWORLDWIDE

MARCA RECOMENDADA POR
ESCOLHA CONSUMIDOR
'16

NOTA SUPERIOR 21,4%
MARCA AMIGADA 15
TOTAL CONSUMIDORES 1 941

PEUGEOT.
MELHOR MARCA AUTOMÓVEL
PELO 3.º ANO CONSECUTIVO

**2016
É ESPECIAL
PARA NÓS**

**308
É ESPECIAL
PARA SI**

GAMA PEUGEOT 308
+3.000€
PELO SEU CARRO ANTIGO

PEUGEOT RECOMENDA **TOTAL**

Válido para Gama Peugeot 308 (exceto Peugeot 308 GTI) para clientes particulares, até 15/05/2016, e limitado ao stock existente. Visual não contratual. Consumo combinado: 3,5 a 5,6 l/100 km. Emissões de CO₂: 92 a 130 g/km.

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

LPM CONCESSIONÁRIO PEUGEOT / Grupo Lena Automóveis

Caldas da Rainha: Rua Mártires de Timor, 25, 2500-127 Caldas da Rainha - Tel.: 262 839 810 - rede.peugeot.pt/lpmcaldasdarainha

Leiria: Quinta da Pedreira, Alto do Vieiro, Parceiros, 2400-822 Leiria - Tel.: 244 850 150 - rede.peugeot.pt/lpmleiria

Pombal: Rua da Sobreira, Moncalva, 3105-291 Pombal - Tel.: 236 209 860 - rede.peugeot.pt/lpmpombal

Santarém: Rua Matadouro Regional, Lote 39, 2005-002 Santarém - Tel.: 243 350 550 - rede.peugeot.pt/lpmsantarem

Tomar: Estrada da Serra, 2300-415 Tomar - Tel.: 249 310 700 - rede.peugeot.pt/lpmtomar

Vou tirar a carta de condução... e agora?

Primeiro o exame de código da estrada, depois a prova de condução. Estes são os dois testes que os alunos – futuros condutores – têm que ver aprovados para poderem pôr as mãos ao volante. Alguns recebem a teoria, outros a prática e outros ambas as coisas. As dificuldades dependem de pessoa para pessoa e ainda não existe nenhuma fórmula exacta que garanta a aprovação de todos os alunos. A falta de coordenação motora e o factor psicológico são as principais dificuldades apontadas pelos instrutores, que alertam: excesso de confiança também dá mau resultado.

Maria Beatriz Raposo
mbraposo@gazetacaldas.com

O máximo de três respostas erradas num total de 30 perguntas. É esse o limite estabelecido para a aprovação no exame teórico que testa o conhecimento do código da estrada. O manual do aluno, com cerca de 300 páginas, é dividido em vários tópicos que abordam desde as regras de trânsito, o condutor, o veículo, os limites de velocidade e as contra-ordenações. E o que parece fácil na teoria, como a definição do que é a embraiagem, pode tornar-se difícil de executar na prática.

Aos 40 anos, Graciete Camilo concretizou um dos seus grandes sonhos: tirar a carta. Desde os 18 que procura chegar à meta, adiada tantas vezes pelo seu baixo nível de literacia. **“Tenho apenas a quarta classe, que fiz à noite, por isso sentia dificuldades na leitura e na escrita, o que me dificultou a passagem no código”**, disse à *Gazeta das Caldas*.

Recentemente encartada pela Escola de Condução Caldas, Graciete já frequentou pelo menos cinco estabelecimentos de ensino diferentes. Neste último, passou à sexta tentativa, mas no total contabiliza cerca de 20 exames teóricos realizados. **“Se chumbava, desistia. Ou porque ainda era nova e não tinha paciência para insistir, ou porque nasceu a minha filha, ou porque fui para o estrangeiro, ou porque na altura não tinha dinheiro”**, conta a ex-aluna, que recorda a sua reacção quando recebeu o papel da aprovação. **“Eu só sorria e pulava. Quando liguei à minha mãe para lhe dar a novidade, ela até chorou”**.

Apoiada pela família, que sempre a incentivou a não desistir, Graciete agradece a ajuda da filha Márcia, de 16 anos, que a ensinou a trabalhar com o computador para conseguir fazer testes a partir de casa. Como diariamente conduzia um papa-reformas (cuja licença de condução obteve na Câmara), o exame prático não era a sua maior preocupação. **“Ainda assim só passei à segunda. É completamente diferente conduzir um carro a sério, quanto mais**



Graciete Camilo, aos 40 anos, conseguiu tirar a carta, depois de ter frequentado pelo menos cinco escolas diferentes

seguindo as regras à risca”. Então e o “mata-velhos”? **“Passou à História”**.

“UMA AULA E MEIA POR CADA ANO DE VIDA”

Para Ricardo Corado, director da Escola de Condução Caldas (e instrutor há 13 anos), é necessário uma aula e meia por cada ano de vida do aluno para que este aprenda a conduzir. Ou seja, se o candidato tiver 18 anos, são precisas (em média) 27 aulas.

A falta de coordenação, aliada aos “nervos à flor da pele”, são as principais dificuldades dos alunos. Por um lado, nem sempre é fácil fazer tudo ao mesmo tempo (e bem feito): segurar o volante com a mão esquerda, controlar a caixa de velocidades com a direita e ainda meter um pé à embraiagem enquanto o outro já está pronto a pisar o acelerador. **“O segredo está em treinar muito até que os procedimentos se tornem automáticos”**, explica Ricardo Corado.

Depois – e quase tão importante como a agilidade prática – surge o factor psicológico. A ansiedade, que na hora do exame pode facilmente estragar as curvas de um bom condutor ou a confiança, que em excesso também pode ser inimiga da perfeição. O ideal é ser-se um condutor nem tanto ao mar, nem tanto à terra. Com a dose certa de nervosismo e auto-estima.

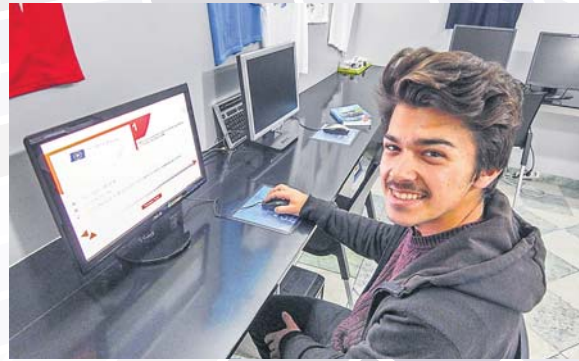
Não perguntar pelas experiências de amigos ou familiares. Este é outro conselho de Ricardo Corado, que considera que as influências externas podem ser prejudiciais. **“Cada pessoa é uma pessoa e todos os exames são diferentes, por isso ouvir demasiadas opiniões de outros condutores pode confundir o aluno”**.

NUNCA É TARDE PARA APRENDER

Com 65 anos, Ivone Ferreira nunca pensou em tirar a carta. Era o seu marido, falecido há menos de um ano, quem conduzia. Conta que foi o seu filho a convencê-la, argumentando que o lugar do carro não era na garagem. **“Disse-me que assim podia deslocar-me com autonomia e manter-me ocupada”**. Aluna exemplar, “religiosamente” sentada na carteira da frente, sem receio de colocar o dedo no ar, passou no código ao terceiro exame.

Agora segue-se a condução e, sem pressas, Ivone diz que vai na **“desportiva”**. **“Se passar passei, senão é continuar a tentar”**, conta a reformada, que também decidiu dar ouvidos ao filho porque a carta tinha um preço acessível. Cerca de 400 euros, metade do preço praticado há dez anos.

Kristina Moisa, 32 anos, também estava habituada a que fosse o marido a levar o car-



Logo aos 17 anos Joel Carvalho foi incentivado pelos pais a tirar a carta

ro. **“Ele é camionista e como chega cansado de conduzir toda a semana, insistiu para que eu tirasse a carta”**, conta a molhada, a viver em Portugal há nove anos. Além disso, em situações de emergência, saber dirigir um carro é uma mais valia. Como naquela noite, sem o marido em casa, em que o seu filho mais velho ficou doente e Kristina não tinha como ir ao hospital, com outro bebé nos braços. Com medo dos carros, desde pequena (mesmo que vá no lugar do pendura) e com dificuldades de aprendizagem devido à língua, Kristina não sabe o que mais receia: o código ou a condução.

Embora o alfabeto moldavo seja semelhante ao português, e Kristina saiba falar e ler na nossa língua, a aluna tem dificuldades em entender o sentido de algumas questões. **“Há palavras que não conheço. Peço ajuda ao meu filho [de 12 anos] só que há expressões que não têm uma tradução simples”**.

E se há quem comece a aprender aos 30, 40 ou 50 anos, também há os que se inscrevem na escola logo aos 18. Como Joel Carvalho, que ainda não era maior de idade e já frequentava as aulas de código. No último Natal, os pais ofereceram-lhe o valor da carta, tal como já tinham feito com a sua irmã. Actualmente, há cada vez mais candidatos com menos de 20 anos.

“Quero ter a minha independência”, afirma o aluno, que já conduziu várias vezes uma mota antiga que tem em casa. **“Na aldeia em que vivo [Carvalho Benfeito] é normal que os mais novos aprendam o básico da condução com os pais”**. Sobre os jovens que bebem enquanto conduzem, Joel defende que o mais seguro é não arriscar. **“No regime probatório a taxa de álcool permitida é muito baixa e é difícil sabermos exactamente quantas cervejas podemos beber. Por isso mais vale deixar o balão a zeros”**.

O DESRESPEITO DOS OUTROS CONDUTORES

Segundo Ricardo Corado, se há uma fracção de condutores que respeita o veículo de instrução, a maioria quer é **“passar-lhes por cima”**. Em vez de compreensivos, os automobilistas revelam-se geralmente intolerantes aos erros dos alunos, ignorando que são precisamente eles – os que estão a aprender – que têm mais “desculpas” para cometer falhas. Aliás, **“o erro faz parte do processo de aprendizagem e ajuda o aluno a perceber o que não pode fazer numa próxima vez”**, esclarece Ricardo Corado, alertando todos os condutores para o seguinte: **“nunca se esqueçam que também já estiveram no lugar do aluno”**. ●

Roady Caldas da Rainha

Roady, Centro Auto é especializado na manutenção, no equipamento e na reparação automóvel. Reúne no mesmo espaço uma oficina de montagem e de reparação automóvel e uma loja para venda de equipamento, peças e produtos auto. Somos uma Loja e Oficina Multimarca, com uma equipa técnica especializada para uma maior rapidez e qualidade na manutenção, equipamento e reparação automóvel. Desde 2003 nas Caldas da Rainha, a nossa missão é proporcionar aos nossos clientes os melhores preços, com

soluções diferenciadoras para cada uma das suas necessidades, mantendo uma presença social e ambientalmente responsável.

Um carro é muito mais do que um carro, por isso aqui trocamos ideias sobre cultura automóvel e as aventuras sobre a condução e a manutenção de um carro.

Para si, estamos abertos todos os dias, com horários alargados, incluindo fim-de-semana e feriados, com uma equipa para o aconselhar, ao seu total dispôr. Roady Caldas da Rainha, consigo há 13 anos.



PUB.

A. BRAZ HELENO, com um 2016 cheio de Lançamentos!



TIPO
Não é preciso muito para ter tanto.

Novo Tipo Diesel
Desde **17.900€**

Brevemente na Versão
5 Portas e Station Wagon

A. BRAZ HELENO S.A.
Filial: E. Nac. 8 nº53 - Lavradio - 2500-294 CALDAS DA RAINHA
Tel. Vendas: 262 837 197 | Tel. Oficina: 262 837 195 | Tel. Peças: 262 837 193
Fax.: 262 837 191 | E-mail: geral@brazheleno.pt | www.brazheleno.pt

A A. Braz Heleno, S.A. convida todos os seus clientes e parceiros a visitar o seu Stand de Caldas da Rainha, para que possam conhecer as últimas novidades das marcas automóveis que representa, já que depois do lançamento do novo Fiat Tipo em Fevereiro deste ano, prepara-se para apresentar dois novos reforços para esta gama, com a chegada do Tipo Hatchback de 5 Portas já em Junho e do Tipo Station Wagon em Setembro.

No entanto, o lançamento de modelos novos não fica por aqui, já que também neste Verão de 2016 chega ao mercado nacional o novo Fiat 124 Spider que é o renascer de um Ícone dos anos 60 e 70 e

o novo Alfa Romeo Giulia, que se espera vir a ser um concorrente de peso das marcas Alemãs que nos últimos anos têm dominado o mercado nacional.

Para o mercado mais direccionado para as viaturas comerciais, a FIAT Profissional vai apresentar 3 novos modelos este ano, com a apresentação da Nova Fiat Fiorino e da Nova Fiat Scudo, mas a grande "Estrela" vai ser a Nova Fiat FullBack em Setembro, que vai entrar no mercado das Pick-Up's, com a excelente possibilidade de dedução do iva para empresas nas versões até 3 lugares.

Fique atento aos próximos lançamentos que iremos divulgar brevemente!

Carta de condução vai mudar outra vez

A secretária de Estado da Modernização Administrativa, Graça Fonseca, anunciou no passado dia 6 de Abril um conjunto de quatro alterações à carta de condução. O documento passa a ser válido por 15 anos e a sua renovação vai exigir menos burocracia. O processo deve estar implementado em todo o país no início de 2017. Graça Fonseca anunciou que o Executivo vai alargar o prazo de validade da carta de condução dos actuais 10 anos para 15, o máximo que as directivas europeias permitem.

O documento também deixa de conter a morada do condutor. "É o único documento pessoal que ainda a mantém", disse a governante aos jornalistas, que acrescentou que cerca de 400 mil renovações por ano se devem a alterações de morada. Desta forma, ao alterar a morada no cartão do cidadão, esta é actualizada automaticamente para a carta de condução, tal como já acontece com o passaporte. O

cartão do cidadão passa também a fornecer ao novo documento a fotografia e a impressão digital.

Assistir-se-á também à desmaterialização dos atestados médicos, até agora necessários cada vez que um cidadão renova a carta de condução. O processo passa a ser feito através de uma ligação directa entre o Ministério da Saúde e o IMT.

O Governo pretende ainda alargar às conservatórias os balcões onde é possível renovar a carta de condução, o que vai tornar o processo mais fácil.

Estas medidas vão ser implementadas de forma gradual e a começar pelos centros de atendimento de Lisboa e Porto, mas a secretária de Estado da Modernização Administrativa prevê que todo o processo esteja concluído no início de 2017. J.R.



As cartas de condução como estas vão desaparecer, passando a ter um formato diferente

João Ribeiro

PUB.



BMW Service

**PENSA QUE SOMOS CAROS?
PENSE NOVAMENTE.**

BMW VALUE & CARE. PROGRAMA DE MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO PARA AUTOMÓVEIS BMW COM 5 OU MAIS ANOS.

A. Braz Heleno, SA

LEIRIA - CALDAS DA RAINHA
Telf: 262 837 190
www.abrazheleno.bmw.pt

Conduzir também pode ser pura diversão

Conduzir é muitas vezes uma necessidade. É difícil imaginar a vida quotidiana sem o carro. Ir para o emprego, seja mais ou menos longe, levar as crianças à escola, ir às compras. E por vezes, quando as viagens são mais longas, até pode ser bastante entediante. Mas conduzir também pode ser diversão pura. E nas Caldas da Rainha há um sítio perfeito para tirar todo partido disso: o kartódromo indoor na zona industrial.



A pista, com rectas e curvas apertadas é muito divertida

Joel Ribeiro
jribeiro@gazetacaldas.com

O Indoor Karting Caldas da Rainha proporcionou à **Gazeta das Caldas** uma experiência nos seus bólides de 270cc e 11 cavalos. A pista, que parece “espremida” para caber dentro de um pavilhão que foi antes uma unidade fabril, é sinuosa (10 curvas bem apertadas) e pode transmitir a ideia de que é lenta. Mas não é. Dá é muito que fazer. Os 10 minutos – que com cartão cliente custam 10 euros

– proporcionaram 23 voltas completas, com direito a sentir todos os músculos dos braços no final. Pedro Couto e Carlos Surgy, os anfitriões, fazem um briefing muito positivo antes da experiência e, durante a mesma, vão incentivando, dando dicas onde travar, acelerar e colocar o carro para ganhar umas décimas de segundo aqui e ali. Na recta da meta – feita a fundo e com uma sensação de velocidade elevada – há um monitor que mostra o tempo da volta. E quando vemos os tempos a cair, queremos saber onde podemos

passar um pouco mais depressa, ou com mais perfeição, para que a próxima volta seja ainda melhor. A pista é ligeiramente escorregadia e isso torna a experiência muito mais divertida. São essas derrapagens, mais ou menos controladas, que fazem a volta ser mais ou menos rápida. É aqui na pista que podemos acelerar, escorregar e libertar a adrenalina e o “piloto” que há (ou não...) em nós, deixando para o nosso próprio carro e para a estrada um comportamento mais consciente.

Mas a pista do kartódromo também pode ser uma escola de condução. Controlar estas derrapagens e os momentos de travagem, a entrada nas curvas e a aceleração, também nos preparam para situações com as quais nos podemos deparar na estrada. Pedro Couto e Carlos Surgy notam que há uma evolução enorme em clientes habituais. **“Há casos de miúdos que começaram aqui e hoje fazem competição, e outros que no início batiam em todo o lado e hoje batem recordes da pista”**, refere Pedro Couto.

O espaço caldense, aberto há quase três anos, é procurado por pilotos, como Duarte Lopes, uma das referências nacionais do karting amador, mas também por muitos jovens, uns em idade e outros em espírito, que só se querem divertir. E há muita gente a experimentar pela primeira vez. O espaço também é procurado por empresas para acções de team building e recebem outros eventos, como festas de anos, que acabam quase sempre com umas voltinhas de kart que são diversão garantida. ●

PUB.

Rua Principal, 20
USSEIRA
Tel.: 262 950 189
919 788 596
geral@usseirapneus.com

PREÇOS BAIXOS
PNEUS NOVOS
A PARTIR DE 20€

MICHELIN

CALDAS
escola de condução

5 anos
ofertas limitadas às primeiras 10 inscrições

Podes tirar a carta... 😊
... ou podes tirar na CALDAS!

www.eccaldas.pt

EXPRESS GLASS
Vidros para Viaturas
VIDRAUTO

✓ Acordo com todas as seguradoras
✓ Reparação de vidros

vidrauto@vidrauto.net
Rua Sargento Norte Pedro, 4 - A
TORNADA - Caldas da Rainha
Telef.: 262 836 377 ou 914 200 290

Almadesign é uma referência no design a

A Almadesign é uma empresa portuguesa que gera inovação através do design, desenvolvendo soluções de base tecnológica centradas no exterior e interiores. Nos últimos anos, a empresa sediada em Oeiras e com instalações nos edifícios centrais do Parque Tecnológico de Óbidos (PTO), trabalha para construtores automóveis nacionais e fornecedores nacionais e internacionais de componentes da indústria automóvel. Tendo o design automóvel na génese do estúdio, uma das suas imagens de divulgação é o "Fifteen", o projecto de um "hipercarro" híbrido que *"estilo"*.



A empresa está sediada em Oeiras e possui instalações nos edifícios centrais do Parque Tecnológico de Óbidos, possibilitando uma maior proximidade aos clientes e parceiros da região Centro



Rui Marcelino é o director da Almadesign

Fátima Ferreira
fferreira@gazetacaldas.com

Quando estiver num aeroporto, seja em Frankfurt ou na República Dominicana, e se deslocar de autocarro entre o terminal e os aviões, o mais provável é que vá num Cobus, um modelo concebido pela Almadesign para a empresa Salvador Caetano. Para além deste autocarro, a empresa também tem desenvolvido autocarros urbanos eléctricos e protótipos de volantes e bancos.

O primeiro autocarro para aeroportos totalmente eléctrico, denominado eCobus, foi desenvolvido pela CaetanoBus com tecnologia da Siemens Portugal e Design da Almadesign. Este caracteriza-se pela conversão de um autocarro a diesel em eléctrico, prolongando o seu ciclo

de vida por mais 10 anos. Uma solução inovadora, que permite reduzir custos e responder às necessidades da mobilidade sustentável.

Também ao nível de componentes da indústria automóvel a Almadesign está a dar cartas. Em parceria com a Couro Azul, líder no mercado de curtumes para a indústria automóvel, criou um protótipo de banco e volante automóvel. Este último integra tecnologia LED e superfícies interactivas em couro para accionamento dos comandos.

Ainda há dias foi notícia a participação da Almadesign na concepção das cadeiras dos novos aviões A330 que a TAP comprou à Airbus e que deverão chegar em 2017. Resultado do trabalho de dois anos, estas têm por objectivo possibilitar conforto aos passageiros e imprimir identidade lusá.

A Almadesign será também responsável pelas cadeiras dos aviões actuais da frota da TAP, cujos interiores serão reconfigurados, num total de mais de 7000 lugares. As cadeiras da classe executiva dos novos aviões da TAP, que começam a chegar no final de 2017, têm pormenores em pele, numa parceria com a Couro Azul, de Alcanena.

ESTUDO PARA HIPERCARRO

A Almadesign foi fundada em 1997 por Rui Marcelino, um apaixonado por design automóvel, tendo como impulso o projecto do autocarro Enigma, iniciado um ano antes com a Salvador Caetano. Desta parceria resultou também, em 2003, o modelo Winner, que esteve presente no Euro 2004 no transporte das equipas de fute-

bol, entre elas a selecção nacional. Este modelo foi depois melhorado e teve versões especiais, e foram criados outros veículos para a Salvador Caetano assentes numa aposta forte no design e numa lógica de sustentabilidade.

Entre 2009 e 2011 a empresa desenvolveu em parceria o projecto LIFE, que se traduz na materialização de uma visão conceptual para um avião executivo do futuro com utilização de materiais naturais. Este projecto venceu o prémio internacional Crystal Cabin Award 2012, considerado o "Óscar dos Interiores Aeronáuticos" e foi utilizado como caso de estudo pela OCDE nas áreas de crescimento verde e eco-inovação. Mas a história da Almadesign é também uma história de prémios e distinções. O primeiro projecto ganhou o Prémio Nacional de Design de 1999 pelo Centro Português de Design. Depois,

o autocarro Levante (2003) com capacidade de acomodar 12 passageiros, que o aspecto exterior do foi do, o mini-autocarro O foi distinguido com o Green Good Design em 2009 e o veículo Move C o Green Good Design em 2010. Quando do seu 15º aniversário publicou um livro que homenageia o estúdio à paixão pelo design e pelo produto. "Este superprojecto de exploração de sentido", explicou Rui Marcelino acrescentando que apelou



Alguns exemplos dos projectos realizados pela empresa de design industrial Almadesign

Automóvel

utilizador nas áreas de transportes, produto tem vindo a desenvolver diversos projectos e por enquanto é apenas um “exercício de



design e um apaixonado pelo design automóvel

(2005) foi inovador pela deficientes físicos sem o veículo fosse afectado. Optimo Seven (2006), Good Design Award em Cybercar premiado com 2010. Versário (2013) foi pu- tra o historial da em- dos projectos desen- a altura apresentado o design. Chama-se “fif- gem simbólica do es- sign de transportes e carro é um sonho, é ção de capacidades, Rui Marcelino na altura, dam este tipo de pro-

jectos de “desalmados”, pois fazem-nos para estimular a criatividade do grupo. Trata-se de uma interpretação de estilo da Almadesign para o projecto de um “hipercarro” sobre um chassis com motor híbrido central. De acordo com a empresa, já houve alguns contactos no sentido de passar o projecto de conceito para a produção mas, por agora, é apenas um “exercício de estilo”. O futuro do automóvel passará por grandes alterações com a introdução de veículos autónomos, a par de veículos convencionais com motorizações menos poluentes, como é o caso dos híbridos e veículos eléctricos. “**Novos sistemas, serviços e oportunidades de design surgirão também com a conectividade permanente do automóvel**”, conclui Rui Marcelino. ■



Mercado automóvel cresce na região nos novos e nos usados

O mercado nacional de automóveis ligeiros cresceu nos três primeiros meses deste ano 26% face ao período homólogo de 2015. Entre os concessionários que a *Gazeta das Caldas* conseguiu contactar na região – que representam 14 marcas –, também se regista uma retoma, que nalguns casos até é bem superior à média nacional. Depois de vários anos mergulhado numa grave crise, o sector parece estar finalmente a recuperar e a opinião generalizada é de que o Orçamento de Estado para 2016, que agrava a fiscalidade na generalidade dos modelos, pode abrandar, não vai travar esta retoma.

Joel Ribeiro
jribeiro@gazetacaldas.com

O Grupo Auto Júlio, que representa na região as marcas Volvo, Nissan, Hyundai, Mitsubishi e Mazda, acompanhou o crescimento do mercado nacional em 2015, que cresceu na ordem dos 27%. No entanto, nos primeiros meses de 2016 cresceu mais do dobro da média, com mais 54% de vendas de viaturas novas. O grupo consolidou “**de forma expressiva o seu peso em todas as marcas que representa**”, disse o seu director comercial Pedro Caiado.

Os modelos mais procurados estão nos segmentos B e C, ou seja, entre os citadinos e os familiares compactos. Em relação aos usados, as vendas do grupo caldense estão estáveis em relação às do ano passado.

No Grupo Lena Automóveis, que representa a Peugeot, a Ford, a Kia e a gama de comerciais Isuzu, o crescimento acompanhou a média nacional, tanto em 2015 como no primeiro trimestre de 2016, com incrementos de 27% e 26% respectivamente. Também nestas marcas o principal volume de vendas está no segmento dos citadinos e dos familiares compactos.

Outro grupo leirense presente nas Caldas da Rainha é a Brás Heleno, com a representação das marcas Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Segundo Gonçalo Oliveira, responsável pelo pólo caldense, o grupo cresceu em vendas na ordem dos 20%, tanto em viaturas novas, como em usadas. O valor fica um pouco abaixo da média nacional, mas Gonçalo Oliveira salienta que este último é inflacionado pelas marcas e importadores “**com as vendas directas a grandes fro- tas e às Rent-a-Car**”.

No caso da Brás Heleno, o Crossover 500X da Fiat é um dos principais responsáveis pelas vendas. A empresa acredita também no potencial do familiar compacto Fiat Tipo, que marcou o regresso da marca ao segmento C e que apresenta perspectivas positivas de aceitação. Na Caetano Auto, representante da Toyota, o crescimento foi de 13,8% em termos gerais nos três primeiros meses de 2016. Gonçalo Tavares, chefe de vendas da Caetano Auto nas Caldas da Rainha, explica que a marca foi penalizada



As vendas de automóveis cresceram 26% nos três primeiros meses deste ano face ao período homólogo de 2015

em termos gerais pela queda de quase 12% das vendas de viaturas comerciais, devido ao abandono do modelo Dyna e às limitações de fornecimento impostas ao importador no modelo Hylux. Nos ligeiros de passageiros o crescimento foi de 23% e de 17% na Lexus, a marca premium do construtor japonês. Em 2015 a venda de modelos Toyota cresceu perto dos 14% e da Lexus 12%, o que confirma que o mercado está a crescer em 2016 face ao ano passado.

Em relação aos modelos mais procurados, Gonçalo Tavares os modelos Yaris, Auris, Verso, Avenir, Prius, e RAV 4 “**apresentam crescimentos muito significativos**”. Salienta ainda que o peso das versões híbridas, que representa 30% das vendas, é um “**sinal de muita fiabilidade e satisfação garantida**”.

Na Floresauto, que representa a Honda, João Barahona confirma o crescimento, embora não o quantifique. Refere, no entanto, a tendência de que o segmento C, o mais dirigido à chamada classe média, é o principal responsável pelas vendas. “**É onde existe mais capacidade de colocar maior número de viaturas à venda em Portugal**”, sustenta.

CARGA FISCAL PODE PREJUDICAR VENDAS

O mercado automóvel português já era um dos mais carregados pela fiscalidade a nível europeu, mas o Orçamento de Estado para 2016 veio

aumentar ainda mais os impostos a este sector. O Imposto Sobre Veículos (ISV) tem dois agravamentos. Um directo sobre a cilindrada (3%) e outro de componente ambiental, que varia entre 10 a 20%. Só escapam a esta segunda actualização os menos poluentes, como forma de incentivo.

Pedro Caiado denota esperança de que estes aumentos não venham a desacelerar “**a procura e a recuperação que se está a verificar**”. Sublinha, contudo, que é um assunto preocupante para todos os operadores do sector.

Gonçalo Oliveira também acredita que o efeito poderá ser mais de abrandamento do que uma reversão da retoma, mas acrescenta que o aumento do imposto sobre os combustíveis no início do ano também não ajuda o sector.

João Barahona reforça que também o imposto de circulação foi agravado, em 0,5%, o que pode causar alguma retração inicial, mas “**depois, como em tudo, as pessoas habituem-se e os que realmente necessitam, vão continuar a comprar**”.

Mais pessimista é Gonçalo Tavares, com base na estimativa de crescimento nulo da Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP) após a revisão do OE e no habitual impacto negativo da subida de impostos no sector. Já Susana Fernandes, do Grupo Lena, acredita que as estimativas iniciais da associação, antes do OE, se vai manter. ■

Nos usados a gama média alta e os carros mais baratos são os mais vendidos

O comércio de automóveis usados não foi tão afectado pela crise como o dos novos, até pelo facto de as pessoas continuarem a precisar de trocar de viatura.

É disso que dá conta Pedro Alves, proprietário do stand Primeiro Carro. “**O nosso stand é posterior à crise e temos estado sempre em crescimento, mas creio que este segmento não foi tão afectado**”, conta.

No Primeiro Carro, o ano 2015 trouxe um crescimento na ordem dos 15%, números que se mantêm no início do ano. “**O que se nota é que se vende mais a pronto pagamento porque como os produtos a prazo não têm rentabilidade as pessoas não guardam e compram com capital próprio**”, destaca. Este stand caldense está actualmente direccionado para uma

gama média e viaturas mais recentes. Pedro Alves acrescenta que “**continua a haver muita procura por carros baratos**”, embora não tenha esse tipo de produto.

É precisamente a mesma leitura que faz Manuel Filipe, proprietário da Auto Simpatia. O problema não é só do sector automóvel. “**É também porque as pessoas estão descapitalizadas e há dificuldade no acesso ao crédito**”, realça.

A “dança” de automóveis no parque da empresa é um reflexo da sociedade. “**O que se vende mais é a gama média alta e os carros mais baratos. Os da classe média são os que demoram mais tempo a sair. Quem precisa, opta por carros mais baratos para se desenrascar**”, observa Manuel Filipe. ■ J.R.

IPL tem o maior e mais avançado laboratório de engenharia automóvel do país

O Instituto Politécnico de Leiria (IPL) tem desde o dia 23 de Março o "maior e mais avançado" laboratório de Engenharia Automóvel do país, segundo a própria instituição. O investimento de mais de 800 mil euros vem dar resposta ao crescimento da procura desta área da formação académica, que tem mais empregabilidade que alunos. Os cursos são reconhecidos a nível internacional e já levaram alguns alunos para algumas das mais conceituadas marcas do sector, como a Aston Martin e a Lamborghini.

Joel Ribeiro

jrribeiro@gazetacaldas.com

A área do laboratório foi triplicada, de 400 para 1.200 m² e está vocacionado para as diferentes vertentes da tecnologia automóvel: reparação de componentes mecânicos, diagnóstico electrónico, preparação de superfícies e pintura, instrumentação electrónica e simuladores de controlo electrónico de sistemas dos veículos, o banco de potência e uma zona para projectos e trabalhos de investigação. Foi criado um novo banco de ensaios de potência acusticamente isolado, uma zona de gabinetes de apoio à investigação, e ainda um espaço para armazenamento de equipamentos didácticos. Foi ainda adquirido e implantado equipamento pedagógico e de investigação. O investimento foi de 813 mil euros comparticipados a 80% por quadros comunitários.

Pedro Martinho, director da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do IPL, diz que a criação de laboratórios de topo é cada vez mais uma aposta da instituição "uma vez que o acompanhamento das tecnologias actuais, principalmente nas áreas das engenharias, é fundamental para a formação dos estudantes". Este tipo de instalação também habilita o IPL "para uma melhor investigação e, consequentemente, uma melhor transferência de conhecimento para a indústria". De resto, muitas das aulas do curso de Engenharia

Automóvel são ministradas em ambiente empresarial, em parceria com empresas e técnicos especializados.

É esta componente prática que sai reforçada com o crescimento dos laboratórios, observa João Fonseca Pereira, responsável do Laboratório de Engenharia Automóvel. O espaço aumenta ainda a resposta às solicitações de colaboração com entidades externas do sector automóvel e cria condições para o desenvolvimento de projectos de investigação.

A aposta do IPL nesta ampliação é "fruto do crescente número de estudantes a frequentar os três níveis de ensino em Engenharia Automóvel - licenciatura, mestrado e cursos técnico superior profissional (TeSP)", salienta João Fonseca Pereira.

O IPL foi pioneiro área de ensino e já diplomou mais de 600 estudantes. A licenciatura tem registado um crescimento gradual de procura. No último ano houve 53 candidaturas para as 40 vagas. Também o mes-



No banco de ensaios os alunos podem testar o desenvolvimento dos seus projectos

trado e o TeSP têm registado crescimento, totalizando mais de 300 estudantes no conjunto das formações. Números que ainda não são suficientes "para preencher todas as ofertas de emprego solicitadas pelas empresas", salienta João Fonseca Pereira.

Os alunos têm sido absorvidos a nível regional e nacional, mas também no estrangeiro em empresas de renome, como a Aston Martin, do Reino Unido, a Lamborghini, da Itália, a Skoda Motorsport, da República Checa, ou a Continental, da Alemanha. O reconhecimento internacional do IPL

nesta área está ainda a resultar numa parceria com a Universidade de Oxford Brooks (uma das mais conceituadas instituições ao nível da competição automóvel) para o intercâmbio de estudantes e docentes, assim como para a criação de uma pós-graduação em Motorsport conjunta.



O laboratório tem mais 800 m² e melhores condições para os alunos de Engenharia Automóvel



Uma das novidades é um banco de potência, que permite testar motores

PRIMEIRO CARRO
Comércio de Veículos, Unipessoal Lda.
www.primeirocarro.pt
966 167 026 - 919 851 160 - 262 842 083

2008

RS 200CV

B200 2012

2014

2.0 TDI

130CV 2013

197CV 2010

CLA 220 CDI

Estrada Nacional 114 - 1 n.º I Casal da Crocha (junto à rotunda do Imaginário)
2500-287 Caldas da Rainha

A Mola Resistente
Anselmo Crespo - Unipessoal Lda.

FABRICAMOS E REPARAMOS:
Todo e qualquer tipo de Molas Helicoidais e Laminais para veículos e outros fins industriais.

Acessórios de Borracha para todos os fins

Comércio e Indústria
Amortecedores Bilstein- Sachs- Boge
Engate de Reboque e Acessórios
Chaves Auto e de Casa
Comandos de Portão

Comemore os nossos 57 anos conosco e na compra de amortecedores oferecemos a montagem

Avenida Dr. Vieira Pereira nº 7
Santa Rita
2500- 298 CALDAS DA RAINHA

Telef.:262832703
Fax.:262832185
Telem.:913897814
(3349)



NUNO MARTINHO*

A formação em Engenharia Automóvel do IPLEiria

Em 1997 o Instituto Politécnico de Leiria (IPLeia) criou e iniciou, na sua Escola Superior de Tecnologia e Gestão, a formação superior em Engenharia Automóvel, pioneira e única no País.

A criação da formação nesta área teve essencialmente por base três fatores. O primeiro foi o conhecimento da falta de quadros, nomeadamente nas empresas do setor automóvel, com formação superior nesta área a nível nacional, sendo estes quadros na maioria dos casos desempenhados por pessoas com formação na área da Engenharia Mecânica, com falta de conhecimentos de eletrónica, ou com formação na área da Engenharia Eletrotécnica, mas com falta de formação na área de tecnologia mecânica. Acresce que, igualmente na maioria dos casos, nenhuma destas áreas de formação era (e é) aplicada ao automóvel.

O segundo fator, intimamente ligado ao primeiro, foi o conhecimento e reconhecimento da importância do setor automóvel na economia nacional e, consequentemente, a importância e necessidade de conhecimento e competências na área automóvel. Acresceu neste ponto o facto da região de Leiria ser particularmente ativa nesta área e neste setor, quer ao nível industrial, nomeadamente em empresas fabricantes de componentes que fornecem a Indústria Automóvel a nível mundial, quer ao nível do setor relacionado com o pós-venda até ao abate automóvel e também ao nível do desporto automóvel, com núcleos, empresas e equipas de elevada referência nacional.

O terceiro fator relacionou-se com questões internas do IPLEiria. Por um lado havia capacidade de investimento para a construção de laboratórios e a aquisição de equipamentos específicos para esta área da engenharia, por outro lado as áreas de Engenharia Mecânica e Engenharia Eletrotécnica contavam com docentes com experiência no setor automóvel.

Decorridos quase vinte anos desde a sua criação, esta área de formação teve fortes evoluções, por um lado ao nível da formação do seu corpo docente, contando hoje com mais de 70% de doutorados e um conjunto de docentes com doutoramentos específicos nas diversas áreas envolvidas no automóvel, por outro lado ao nível da capa-

cidade laboratorial que, já neste ano letivo de 2015/2016, viu ampliado o seu laboratório para uma área total de mais de 1200 m², praticamente o dobro da então existente, sendo o maior e mais avançado Laboratório de Engenharia Automóvel a nível nacional. De resto, esta ampliação do laboratório vem dar resposta ao crescimento e ao sucesso desta área de formação, passando agora a contar ainda com mais equipamentos e espaços pedagógicos.

Hoje, esta área de formação da ESTG/IPLeia em Engenharia Automóvel abrange três níveis de ensino – a licenciatura, o mestrado e o curso de técnico superior profissional – e conta com mais de 300 estudantes. A componente prática está na base do sucesso destas formações, repercutido na elevada empregabilidade dos diplomados da ESTG na área do Automóvel.

Desde a sua criação, na ESTG/IPLeia, já foram diplomados quase 500 estudantes na licenciatura em Engenharia Automóvel, cerca de 30 estudantes com mestrado (formação mais recente) e 120 estudantes com cursos profissionais. Aliado a estes números está o sucesso profissional de muitos destes diplomados, tanto a nível nacional, como a nível internacional onde já desempenham cargos de grande responsabilidade em empresas de referência internacional do setor automóvel por todo o mundo.

Ao nível da investigação e desenvolvimento, o corpo docente de Engenharia Automóvel da ESTG/IPLeia conta hoje com o envolvimento de empresas internacionais nos seus projectos, como é o caso do projeto de recuperação de energia térmica dos gases de escape que está a desenvolver para a multinacional Borgwarner, bem como com um conjunto alargado de projetos com empresas nacionais, como o desenvolvimento de um veículo (kart) elétrico que está já em fase de testes, além de parcerias com várias equipas de competição para o desenvolvimento de componentes mecânicos e eletrónicos ou projetos envolvendo a avaliação, do ponto de vista de poluentes e de desgaste do motor, de combustíveis alternativas, em parceria com uma grande empresa nacional do setor.

*Coordenador do Curso de Engenharia Automóvel

Concessionário e Reparador autorizado da Marca Kia em Caldas da Rainha, a LPM representa esta Marca desde 2008

LPM KIA:

Segundo um estudo de qualidade da J.D. Power, que mede a qualidade de veículos baseado no número de problemas reportado pelos proprietários nos primeiros 90 dias de utilização, e relativamente a 2015, a Kia Motors ficou classificada no segundo lugar, em 33 marcas de automóveis.

Este é, de longe, o melhor desempenho que a Kia atingiu neste estudo.

Acima da Kia ficou a Porsche (considerada marca premium), o que significa que como marca de mass market a Kia ocupa o 1º lugar. Tendo recebido a melhor classificação, o Kia Soul e Kia

Sorento foram aqueles que receberam as pontuações mais altas para carros compactos multi-funções (MVP) e segmento SUV. Por seu turno, o Rio, Optima, Cadenza, Sportage e Carnival ficaram entre o top três nas suas respetivas categorias.

Segundo Michael Sprague, Chefe de Operações e EVP da Kia Motors America:

“Acreditamos que este estudo da J. D. Power não deixa margem para dúvidas pois prova que a Kia constrói veículos de qualidade, e os resultados são especialmente gratificantes, uma vez que reflectem a opinião dos



nosso clientes”, e acrescenta “A ascensão da Kia é uma das maiores histórias de sucesso na indústria e é impulsionado não só pelo trabalho árduo de milhares de membros da equipa em todo

o mundo, como também da nossa estratégia de longo prazo para nos concentrarmos na qualidade, no fortalecimento da marca e na melhoria da experiência do proprietário.”

7 ANOS KIA GARANTIA

kia.pt

Novo Kia Sportage 360° Surpreendentes

SPORTAGE

Surpreenda-se em Sportage360.com

The Power to Surprise

Há sempre um ângulo que favorece mais o nosso ponto de vista. Dizem os especialistas, que nos carros é 3/4 de frente, mas isso é uma visão demasiado obtusa. Quando cada grau conta, quando cada grau é um degrau a ser superado, quando cada grau é pensado grau a grau, alcançamos o grau da perfeição. E o resultado que se reflete, é um carro 360° surpreendente.

PVP 24.050€ com TAEG de 6,5% Financiamento Exclusivo Santander Consumer.

Contrato crédito automóvel, Kia Sportage 1.6 GDI ISG EX, PVPR de 25.550,00€, PVP campanha de 24.050€ (exclusivo financiamento Santander Consumer), entrada inicial de 4.160€, montante financiado 19.890€, 84 prestações de 283€, TAN de 5,0% e TAEG de 6,5% para um montante total imputado ao consumidor 24.563,90€. Acresce comissão de abertura de contrato de 300€, de Reconhecimento e Envio de Declaração de Venda a favor do cliente de 41,00€ e de cobrança de 3€ por prestação. Condições válidas até 30 de junho de 2016, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL 133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer. O preço de comunicação 24.050€ não inclui despesas de legalização e transporte. O PVP e as Condições de Campanha estão sujeitos a alteração de impostos.

LPM KIA / Grupo Lena Automóveis
CALDAS DA RAINHA: Rua Mártires de Timor, 25, 2500-127 Caldas da Rainha | Tel.: 262 839 820

“Poderíamos colocar a zona Oeste no mapa do t nacional”, diz Alexandre Mota

Ao volante da sua Nissan Navara, Alexandre Mota sagrou-se campeão Nacional de todo-o-terreno (TT) em T8. Tem 45 anos, é empresário, vive na Foz do Arelho e é conhecido como o piloto da zona Oeste.

Após ter conquistado o campeonato na categoria T8 corre agora em T1, tendo passado de uma Nissan Navara para uma Nissan Proto. *Gazeta das Caldas* quis conhecer melhor este piloto que ainda acha que há condições para se criar uma prova TT, entre Peniche e Nazaré, que possa ser incluída no campeonato nacional desta modalidade. “Com o apoio de Câmaras e das empresas penso que temos condições para colocar o Oeste no mapa do todo o terreno”, disse o piloto.

Natacha Narciso

nnarciso@gazetacaldas.com

GAZETA DAS CALDAS: Qual é a sua relação com as Caldas da Rainha?

ALEXANDRE MOTA: Sou natural de Angola e passei a minha infância e adolescência em Santarém. Vivo há cinco anos na Foz de Arelho e a relação com a cidade das Caldas deve-se a questões profissionais. Abri escritórios onde tenho cerca de 10 empresas de vários sectores de negócio, empregando mais de 60 pessoas. Considero-me um caldense “emprestado” que contribui muito para a criação de postos de trabalho locais.

GC: Como é que tudo começou para si em relação ao todo-o-terreno?

AM: Iniciou-se em Novembro 2013 com um convite por parte de um cliente para fazer as 24 horas de Fronteira (prova de resistência que encerra a temporada da modalidade) e que foi paixão imediata desde então!

EMOÇÃO DENTRO E FORA DA ESTRADA

GC: O que o atrai mais a este tipo de competição?

AM: Pessoalmente, creio que é o espírito competitivo. Sempre fiz outros tipos de desporto e voltei a encontrar esse valor no Todo o Terreno. Nesta modalidade há um misto de emoção dentro e fora de estrada na competição, tal como se vivem bons momentos no antes e depois das provas.

GC: Quais são as principais diferenças entre o Grupo T8 e o T1?



O navegador Anibal Mendonça e o piloto Alexandre Mota, que mora na Foz do Arelho

AM: Ainda é muito cedo para falar, o nível competitivo é muito mais exigente para mim como piloto e para a equipa de assistência. A notoriedade é muito superior apesar de ter que pagar quase tudo, tal como acontecia em T8. Acho que é um erro, mas existe um desprezo pelos T8 com o qual discordo plenamente!

GC: Mantém-se nas provas com a Nissan Navara?

AM: Não. Agora corro com o Nissan Proto. O anterior carro foi vendido a dois amigos que estão na Holanda, mas que vão fazer duas provas com a Nissan Navara no

nosso campeonato sendo a primeira já na Baja TT Reguengos.

GC: O novo carro o que tem de diferente em relação ao anterior?

AM: As grandes diferenças são a nível de suspensões e também do motor. Toda a construção do carro leva-o a ter uma capacidade de resposta superior.

GC: Classificou-se em sexto lugar na prova do Douro, agora em T1. Como correu a prova? Vê-se em breves nos lugares cimeiros, tal como lhe aconteceu em T8?

AM: Não. A classificação foi sétimo na geral e em quarto lugar na categoria T1. A prova foi muito difícil para mim e para todo o pelotão pois as condições do terreno eram péssimas com a chuva nos dias anteriores... A média de velocidades foi baixa, comparando a outras Bajas. De 20 carros chegámos ao final apenas oito, o que revela bem as dificuldades da prova.

Volto a frisar: foi muito difícil para mim segurar o carro. Parte do troço fiz a 20/30 Km/hora e tinha dificuldade em segurar o carro em pista. Serviu-me de grande aprendizagem.

Não me vejo nos lugares cimeiros nesta categoria. Este será um ano destinado a conhecer o carro e de o melhorar.

Quando se compra um carro de competição usado vêm sempre surpresas atrás, algo que também já se passou com a Navara. No primeiro ano o carro foi melhorado para “atacar” no segundo, acabando por ser campeão de T8. Em T1 o nível é outro. Vamos aprender e melhorar o automóvel para estarmos presentes e, se houver qualquer descuido na frente do pelotão, iremos aproveitar a oportunidade. Se ficarmos nos 10 primeiros do absoluto, seria uma meta muito boa. Até porque percebi nesta primeira Baja que o pelotão está mais forte que o ano passado.

GC: Quais são os locais favoritos em Portugal para as provas todo o terreno? Porquê?

AM: Sem dúvida, a Baja de Portalegre. Sobretudo pela mística do público envolvido. Além do mais é uma prova do calendário do campeonato do mundo que atrai os melhores pilotos de todos os lados.

GC: Tem apoios suficientes? Quem são os seus patrocinadores?

AM: Esta é uma matéria delicada, mas de facto não tenho apoio suficiente. Faço-o com meios próprios, faço quase tudo... Tenho um patrocinador que me acompanha desde o primeiro dia - a Bring Insurance - agradecendo desde já este apoio deles, mas na verdade necessitava de aumentar o número de patrocinadores para fazer um campeonato mais além do que tenho previsto.

Gostaria de poder apostar na primeira in-



odo o terreno

ternacionalização, que espero concretizar, este ano, em Julho, na mitica Baja de Aragon (Espanha).

GC: Para este tipo de provas é necessário que se estabeleça uma boa relação entre piloto e navegador. Como é a sua parceria com Luís Martins?

AM: É fundamental a relação piloto-navegador. Com o Luís Martins corri os dois primeiros anos e fomos campeões no segundo ano T8. Melhor não podia ser. Deixo um agradecimento ao Luís pelo trabalho desenvolvido.

Este ano, por opção de mais experiência, troquei de navegador sendo o Aníbal Mendonça uma pessoa com 20 anos deste mundo que me vai ajudar muito na minha evolução como piloto. Os resultados virão a seu tempo.

GC: Como se vive um fim-de-semana de competição?

AM: São fins de semanas muito especiais pois começo a vivê-los umas semanas antes, com ansiedade e expectativa. Vou ver o carro com frequência, assistir a como está a correr a preparação e de o testar (na última Baja, um dia antes teste e parti uma transmissão). Habitualmente chegamos no dia anterior, para confraternizar com outros pilotos, alguns amigos, juntando também toda a equipa. Quando se inicia a corrida, aí começa a competição a sério. Toda a ansiedade fica para trás e olhamos em frente à procura de resultados.

GC: Há entre os pilotos mais camaradagem ou rivalidade?

AM: Eu pessoalmente tenho e quero que existam momentos de camaradagem, mas, sim, sem dúvida que surgem os momentos em prova de rivalidade. Seria utópico não assumir isso!

GC: Há algum episódio mais engraçado ou insólito que tenha vivido nas provas e que queira partilhar?

AM: Já passei por vários, mas o mais caricato foi na primeira prova de todas em que no prólogo parti pensando eu que estava no local correcto... Só que quando curvo vejo três colegas parados à minha frente percebendo aí que a partida era ali... Na altura não teve piada nenhuma, mas hoje vejo como um momento único para recordar.

O SONHO DO DAKAR

GC: Gostaria um dia de concorrer a um clássico do todo o terreno como o Dakar?

AM: Dakar é um sonho que tenho e creio que qualquer piloto de TT também ambiciona participar naquela prova. Os meus amigos a quem vendi a Navara sonham com o mesmo e vamos brincando... sempre um dia, vamos... e para ser sincero, porque não? Vou continuar a acreditar ser possível um dia!!

GC: Considera que há na região Oeste condições para que no futuro possa haver uma prova nacional de todo o terreno. Se sim, onde?

AM: Seria uma ideia ótima. Eu creio que seria possível, na zona costeira entre Peniche e Nazaré. Penso que há condições excelentes para a modalidade. Deixo o desafio a todos para pormos mãos à obra pois temos uma zona costeira ideal para realizar este tipo de provas. Possuímos unidades hoteleiras mais do que suficientes para acolher todos. A nível de terreno temos tudo para o fazer. É um grande investimento, mas com o apoio de todos - desde empresas e autarquias - poderíamos colocar a zona Oeste no mapa do TT nacional.

Nome: Alexandre Mota

Idade: 45

Profissão: Empresário

Marca automóvel favorita: BMW

Local de prova TT favorita no país: Portalegre

Local de prova TT favorita no mundo: Dakar

Local favorito do Oeste: Foz do Arelho

Pilotos de TT que admira: Nasser Al-Attiyah (internacional)

João Ramos (nacional)

Hobbies: Todo o terreno

A Socarros, empresa do Grupo Lena Automóveis, é a representante da Marca Isuzu em Tomar e, mais recentemente, em Caldas da Rainha

ISUZU:

A Isuzu vem revolucionar a condução com a D-Max. O veículo comercial destaca-se de uma longa lista de incansáveis trabalhadores, acompanhando a sólida reputação da Marca na durabilidade e qualidade dos comerciais Isuzu.

A D-Max alia a capacidade de carga aos baixos consumos ao prazer de condução, estando equipada com o novo motor Bi-turbo de 163cv e elevado binário.

Disponível em versões de lazer (LS) e trabalho (L), com três configurações distintas de cabine, a Marca coloca à escolha a opção que melhor se adapta às necessidades do cliente



Isuzu, sendo de realçar que a versão pick-up da D-MAX 4x2 é atualmente a única com homologação para CLASSE-1 em autoestrada.

Para uma maior capacidade de carga, a Marca disponibiliza ainda o Série-N, a viatura ligeira de 3.5 a 9 t e o Série-F, o pesado de 11 t.



ACIMA DAS EXPECTATIVAS

ISUZU D-MAX COM MOTOR DIESEL 2.5 BI-TURBO DE 163CV



Desde €22.686*



Desde €17.723*



CONHEÇA TAMBÉM A SÉRIE N E F

Mundialmente reconhecida pela qualidade dos seus motores diesel, a Isuzu apresenta-lhe a Nova Isuzu D-MAX. Equipada com a mais sofisticada geração de motores diesel 2.5 bi-turbo de 163cv e transmissão manual de 6 velocidades, conjuga na perfeição elevada potência e baixos consumos. Inovadora, a D-MAX é a única pickup no seu segmento em que a distribuição do motor é efectuada com tecnologia que não requer quaisquer custos de manutenção. Disponível nas versões Cabine Simples, Cabine Longa e Cabine Dupla, esta última com lotação de 5 ou 3 lugares (ISV reduzido) e possibilidade de dedução de IVA. Para trabalho ou lazer disponibiliza dois níveis de equipamento L e LS, e um design arrebatador. Venha conhecê-la no seu Distribuidor Oficial Isuzu.

*Preços de IVA e opções e acessórios. Emissões CO2 (g/km): 194-195, em circuito combinado. D-MAX 2.5 bi-turbo e caixa manual de 6 velocidades tem consumos (l/100km): 9,3 circuito extra urbano / 7,3 A circuito combinado.

SOCARROS / Grupo Lena Automóveis
CALDAS DA RAINHA - Rua Martires de Timor, 25, 2560-127 Caldas da Rainha | Tel.: 262 839 820
TOMAR - Estrada da Serra, 2500-415 Tomar | Tel.: 249 310 700

ISUZU

O carro autónomo é a nova batalha no Silicon V

Silicon Valley é conhecido no mundo inteiro como o grande berço das tecnologias de informação. Foi lá que empresas como a Intel, a Microsoft revolucionaram o mundo dos computadores. Agora Silicon Valley é o epicentro de outra revolução, a do carro autónomo, numa batalha travada por Apple e Tesla. São dois gigantes da tecnologia contra um dos mais recentes, mas também mais inovadores, construtores de automóveis. À esquerda, a Mercedes-Benz, a BMW, a Ford, a Nissan ou a Delphi. Qual deles irá prevalecer é uma incógnita, mas quem vai ganhar com esta batalha são, sem dúvida, os consumidores.



O protótipo lançado pela Google em Dezembro de 2014. O acessório no tejadilho parece um 'pirilampo' como os dos carros da polícia, mas na verdade trata-se de uma parte do sistema de lasers, radares e câmaras que permite ao automóvel deslocar-se sem condutor.



O sistema de auto pilotagem da Tesla tem evoluído passo a passo, mas rapidamente e pode estar totalmente operacional em 2018

Joel Ribeiro
jribeiro@gazetacaldas.com

Que aspecto terá o carro do futuro ninguém sabe ainda ao certo. As tendências dos designers variam com os tempos e de marca para marca. Mas há uma certeza que é cada vez mais incontornável: o carro do futuro (e talvez não tão distante quanto isso) vai levar-nos do ponto A para o ponto B sem termos de segurar no volante e controlar pedais. É a lenda de Michael Knight – o mítico Justiceiro da década de 80 – a tornar-se realidade.

A Google foi a primeira empresa a encetar as investigações, pelo menos de forma reconhecida e muito afincada, para colocar no mercado um carro verdadeiramente autónomo e parece, por isso, ser quem está mais à frente para ter uma proposta para apresentar ao mercado. O projecto arrancou em 2009, na sequência de uma série de concursos dedicados ao carro autónomo. Os testes em estrada iniciaram-se ainda nesse ano, nas auto-estradas da Califórnia a bordo de um

Toyota Prius. Depois de mais de 500 mil quilómetros percorridos em auto-estrada, os testes chegaram às cidades, num ambiente muito mais complexo. O sistema passou a ter que interpretar o tráfego, a reconhecer sinais de trânsito e o deslocamento de pessoas e objectos em diferentes direcções. Em 2014 a empresa tecnológica lançou o seu próprio protótipo. A Google tem já zonas de circulação aprovadas em várias cidades, como Mountain View (Califórnia), Austin (Texas), Kirkland (Washington) e Metro Phoenix (Arizona). Nos cerca de 2,5 milhões de quilómetros de testes realizados, os carros autónomos da Google já tiveram alguns acidentes, mas apenas num, em Fevereiro deste ano, o piloto automático foi o culpado – numa colisão a 3 km/h com um autocarro, que seguia a 15 km/h – e não se registaram feridos.

CONCORRÊNCIA FORTE E ATENTA

A Google pode ter sido a primeira a apostar seriamente no desenvolvimento do carro autónomo, mas está

longe de ser hoje a única a fazê-lo. A concorrência é feroz e vem tanto de empresas de tecnologia, como de alguns dos maiores construtores mundiais, que não querem perder a batalha para as tecnológicas.

A disputa é hoje tão forte que existe uma 'dança' de engenheiros entre projectos, o que também acaba por fazer com que a informação passe, de certa forma, entre os diversos desenvolvedores. Outra das empresas que está em testes avançados de desenvolvimento de um automóvel que se conduz sem auxílio de humanos é a Tesla. Este é um construtor automóvel recente, dedicado em exclusivo aos automóveis 100% eléctricos, também com sede em Silicon Valley. Os cofundadores da Tesla têm um passado ligado às tecnologias, ao que não é alheio este interesse pelo carro que se auto-conduz. Foi o próprio patrão da empresa, Elon Musk, que anunciou os intentos de ter, dentro de dois anos, um sistema que permite ao condutor convocar o seu Tesla a partir de qualquer lugar do mundo, "desde que haja ligação por terra e

sem barreiras fronteiriças".

Este objectivo foi anunciado na mesma altura em que a marca lançou uma actualização de software para os modelos S e X, a 10 de Janeiro deste ano. Esta actualização introduziu o sistema "Summon" (convocar), que permite estacionar e sair do estacionamento ou da garagem sem condutor dentro da viatura, através de um comando de um smartphone ou da chave.

Este passo seguiu-se a outros que a Tesla tem dado desde Outubro de 2015. Nessa altura o construtor norte-americano começou a equipar o Model S com tecnologia de auto-condução, como radar e câmara frontais, sensores ultrassónicos a todo o redor do carro e um sistema de travagem eléctrico de controlo digital de alta precisão. Estes equipamentos já permitem, em conjunto com o sistema GPS, que o carro funcione em piloto automático em auto-estrada, por exemplo. O sistema está interligado à central do construtor e está em constante aprendizagem. Os Tesla já são capazes de manter a rota na mesma faixa de rodagem sem

auxílio humano, mudam de faixa quando o condutor acciona o pisca, e controlam a velocidade mediante as condições de tráfego. O controlo digital dos motores, dos travões e da direcção também ajudam a evitar colisões frontais, como outras marcas já têm, mas também laterais, e que o carro saia de estrada.

Ao implementar este tipo de sistemas de forma progressiva nos carros que já estão a ser comercializados, a Tesla acaba por ganhar em relação à Google em implementação no mercado.

Rumores apontam que a marca esteja a preparar ainda mais novidades a este nível para o seu terceiro modelo, que será o mais acessível ao nível do preço e deverá chegar ao mercado em 2015 com um preço base de 35 mil dólares. A estratégia passa pelo desenvolvimento de sistemas sensoriais com custos cada vez mais reduzidos.

APPLE À ESPREITA

Mas não é seguro que a marca de Elon Musk acabe a dominar este segmento



O F 015, da Mercedes-Benz, mostra o que pode ser o interior do automóvel do futuro, onde não falta conforto e tecnologia



Este Nissan Leaf desvia-se de um peão. O piloto automático é 'treinado' para detectar objectos e pessoas e tomar a melhor decisão sem se colocar em perigo, nem ao que o rodeia.

alley

ft, a Apple e a Google, entre outras, da por três empresas norte-americanas: Google, preita estão ainda outras empresas, como a seguramente, os consumidores.

que se prepara para ser criado. À espreita está uma marca habituada a entrar no mercado para ganhar e de forma quase imediata: a Apple. Pouco se sabe em concreto daquilo que a empresa responsável pelos computadores Macintosh, e pelos I-Phone, I-Pad e I-Pod está a preparar, mas há cada vez mais certezas de que está a preparar algo e em grande.

Várias publicações falam do "Projecto Titan", como é designado, que será um carro e que poderá conduzir-se sozinho. A Apple já terá uma equipa de 600 pessoas a trabalhar nesse projecto e especula-se que a vai triplicar no futuro, segundo o *Wall Street Journal*. A empresa tem recrutado engenheiros que têm trabalho feito nesta área, incluindo em projectos da Tesla e da Volkswagen.

Há quem diga que se trata, para já, apenas de um carro eléctrico e que estará no mercado em 2019 para competir directamente com a Tesla, introduzindo de forma gradual sistemas de pilotagem automática. Também há rumores de que o que está a ser desenvolvido é um sistema de condução autónoma para instalar em automóveis que podem ser próprios, ou de outras marcas, apontando-se, em ambos os sentidos, que a 'cobaia' pode ser o BMW i3, o eléctrico da marca alemã.

Certo é que Tim Cook, o CEO da Apple, não só não desmentiu as investigações, como deixou no ar que tudo é possível, numa recente entrevista ao popular "60 Minutos". **"Uma das grandes vantagens da Apple é que provavelmente somos mais secretos que a CIA"**, disse. Pelo que até o Apple Car ser revelado, tudo é possível. A certeza é que a empresa está a preparar o futuro, atendendo a que o mercado dos smartphones e tablets está em vias de estagnar e o carro e a casa autónomos são mercados apetecíveis.

MARCAS ALEMÃS TAMBÉM NA LINHA DA FRENTE

Nesta luta de titãs da tecnologia, quem não quer ser apanhado na curva são os principais construtores automóveis. Quase todos eles, ou pelo menos os principais, têm também os seus projectos de carros pilotados automaticamente e

todos querem estar no lugar da frente quando o dia "D" chegar.

Há quem opte pela via futurista dos protótipos. É o caso da Mercedes-Benz e o seu incrível F 015, que recentemente se conduziu sozinho, com um responsável da marca no interior, para o CES (Consumer Electronics Show) de Las Vegas. A Mercedes também tem algumas características de ajuda à condução idênticas às da Tesla em modelos como o recentemente lançado Classe E. E também tem uma divisão no Silicon Valley, com um carro que está a ser testado em estrada.

Também a BMW lançou recentemente o concept "Vision Next 100", com características idênticas, embora para um cenário muito mais futurista. No entanto, numa comunicação, a empresa disse recentemente que num futuro próximo é possível que as pessoas se desloquem em robots com rodas.

Nissan, Ford, General Motors ou Volkswagen são outros construtores que estão na linha da frente para o conseguir.

Citado pela reputada revista Top Gear, o CEO do Grupo Volkswagen disse que a marca vai fazer um grande esforço para promover o auto-piloto. **"Vamos investir com o objectivo de trazer esta tecnologia para o mercado mais depressa que a concorrência"**, afirmou. Johann Jungwirth, responsável pelo processo de digitalização dos automóveis do Grupo VW, que já passou pela e Tesla e pela Apple, acredita que será algo comum entre os automóveis tão perto como 2025.

Este responsável acredita que os carros autónomos podem reduzir as mortes nas estradas em cerca de um milhão por ano a nível global e também podem contribuir para menos congestionamento e menos carros estacionados nas cidades.

Também a Delphi, um fabricante norte-americano de componentes para a indústria automóvel, está a desenvolver o seu próprio sistema de condução autónoma, que até já fez uma volta aos Estados Unidos sem que os condutores fizessem qualquer tipo de manobra. ●

Campanha "Be There With Hyundai"

Campanha "Be There With Hyundai" está na fase final de votação para escolher o slogan das seleções nacionais que participam no UEFA EURO 2016

• **A Hyundai apresentou a shortlist de slogans para cada seleção para votação pelos fãs.**

• **Até 2 de maio todos os fãs podem votar na escolha do slogan para a sua seleção e também ganhar prémios: <http://www.uefa.com/uefaeuro/be-there-with-hyundai/index.html>**

• **O slogan final escolhido irá aparecer no autocarro oficial de cada seleção.**

No âmbito da campanha "Be There with Hyundai", a Hyundai anunciou esta semana a short list de slogans de apoio às seleções para as 24

equipas nacionais que participam no campeonato UEFA EURO 2016. Agora, e até 2 de maio, todos os fãs poderão votar no seu slogan favorito para o apoio à sua seleção no site da UEFA em: <http://www.uefa.com/uefaeuro/be-there-with-hyundai/index.html>.

Esta é a segunda fase da campanha "Be There with Hyundai". A primeira fase decorreu de 11 dezembro de 2015 a 1 de março de 2016, período em que os fãs podiam submeter as suas propostas de slogans. Agora, foi feita uma short list procurando escolher as frases que melhor transmitem o sentimento de paixão pelas respetivas seleções nacionais. O slogan vencedor da cada seleção será incluído na decoração dos autocarros a utilizar durante a competição

do EURO 2016, que decorrerá entre 10 de junho e 10 de julho.

Os criadores dos 24 slogans vencedores irão receber um bilhete duplo para um jogo do Euro, bem como um Kit Premium Oficial EURO 2016 que inclui uma réplica da bola oficial, uma mochila, um boné e um boneco-mascote. Quem votar poderá também ganhar prémios, ficando automaticamente incluído no sorteio de Kits Premium Oficiais EURO 2016. Desde 2000 que a Hyundai é um dos parceiros oficiais do Campeonato Europeu de Futebol da UEFA. Como parceiro oficial, a Hyundai tem tido um papel-chave no fornecimento de veículos oficiais para as equipas das seleções nacionais, jogadores, membros oficiais da

organização e convidados especiais e também na implementação de eventos e ações promocionais de apoio a esta competição.

Em Portugal, as três frases para votação são:

Um Sonho Uma Ambição... Portugal Campeão!

Uma equipa. uma paixão. 11 milhões no coração. força Portugal!!

Um passado de glória. Um futuro de Vitória

Hyundai

New Thinking, New Possibilities



ATÉ €4.300* DE OFERTAS
FAÇA UM TEST DRIVE
GANHE BILHETES E PRÉMIOS EURO 2016™

Trio de ataque.

Edições Especiais Hyundai GO! i10 • i20 • i30

Descubra as edições especiais Hyundai GO! i10, i20 e i30. Com mais equipamento e até €4.300 de ofertas, incluindo 5 anos de manutenção programada.

Hyundai - Patrocinador Oficial do EURO 2016™.



Auto Júlio, S.A
Rua Bernardino Simões Nº 3
Apartado 247 - S. Cristovão
2500-138 Caldas da Rainha
262 839 400



HYUNDAI
NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



*Campanha limitada às edições especiais Hyundai GO! i10, i20 e i30. Oferta máxima de €4.300 para o Hyundai i30 CRDi GO! que inclui desconto de €3.000 e oferta de 5 anos de manutenção programada. As imagens apresentadas poderão não corresponder ao modelo em campanha. Campanha válida até 31 de julho e limitada ao stock existente. Hyundai i10 GO! Consumo combinado (l/100km): 4,6; emissões de CO₂ (g/km): 106. Hyundai i20 GO! Consumo combinado (l/100km): 3,5 a 4,7; emissões de CO₂ (g/km): 92 a 109. Hyundai i30 GO! consumo combinado (l/100km): 3,8 a 4,2; emissões de CO₂ (g/km): 99 a 109.

Todos os caminhos vão dar ao Audi A6.

Por 695€/mês não precisa de ir mais longe.



Vantagens Incluídas:

Manutenção preventiva e corretiva // Assistência em viagem 24h //
Pneus ilimitados // Veículo de substituição // Gestão de sinistros //
Seguro com 4% de franquia

Audi Renting

Exemplo para um Audi A6 Avant 2.0 TDI S tronic 190 cv com contrato de renting a 48 meses e 80.000km. IVA incluído através da Audi Financial Services, uma marca Volkswagen renting unipessoal, Lda. Campanha válida até 31 de maio de 2016.

Lubrisport

Lubrigaz
Rua Outeiro do Pomar, Zona Industrial
Casal do Cego, Marrazes
2415-458 Leiria
Tel.: 244 830 500 Fax: 244 830 009

Rua Dr. Artur Figueirôa Rego, nº 100
Lavrado, Estrada da Tornada
2500-187 Caldas da Rainha
Tel.: 262 840 512 Fax: 262 840 519

Audi Na vanguarda da técnica



PUB.

Audi A6 Avant na LUBRISPORT nas Caldas da Rainha



Comercializado pela LUBRIGAZ nas Caldas da Rainha, sob a marca LUBRISPORT, o Audi A6 Avant 2.0 TDI 190 com caixa automática S tronic, apresenta tecnologias inovadoras e reivindica o estatuto premium da Audi, estabelecendo novos padrões em diversas áreas técnicas: carroçaria híbrida em alumínio e aço, um motor potente e altamente eficiente e avançados sistemas de assistência à condução e multimédia.

O design do Audi A6 Avant resume precisão e elegância desportiva com todos os pormenores a serem cuidadosamente definidos e desenhados. Graças à sua inteligente conceção de construção ultra leve, a carroçaria é extremamente rígida e segura.

O estilo enérgico do exterior é extensivo ao espaço interior. Cada detalhe documenta o nível intrínseco na qualidade de construção dos modelos Audi. Cores elegantes e materiais cuidadosamente selecionados enfatizam um ambiente de culto direccionado para clientes particularmente exigentes.

O Audi A6 Avant também está muito à frente da concorrência com a oferta de suspensão pneumática com amortecimento regulável através do Audi Drive Select, vidros acústicos e sistemas de infotainment com soluções que vão até ao sistema MMI de navegação plus com MMI touch e ao Audi connect. O sistema de navegação de topo com um ecrã de oito polegadas retrátil eletricamente inclui um comando touch e jukebox. O módulo suplementar Audi connect transfere de forma rápida dados através do sistema LTE fornecendo ainda serviços online ao veículo, imagens Google Earth e Hotspot, podendo ligar até 8 aparelhos móveis à internet.

Bastante completa e muito atraente é

também a oferta de sistemas de assistência à condução, caso do adaptive cruise control com função stop & go. O Audi side assist, que utiliza sensores de radar para verificar o tráfego atrás do veículo, informa o condutor sobre a possibilidade de mudança de faixa de rodagem. Funciona em conjunto com o Audi active lane assist, o qual impede mudanças involuntárias da respetiva faixa de rodagem. O assistente de visão noturna (Night vision) identifica os peões e animais de grande porte que atravessem a estrada. Importantes informações podem ser acedidas através do head-up display. Com os faróis Matrix LED, o condutor pode conduzir com a máxima luminosidade sem encandear os outros utilizadores da estrada.

O amortecimento do Audi A6 combina o conforto supremo com a agilidade desportiva. O Audi drive select é de série e a Audi oferece a escolha entre três tipos suspensões como opção: desportiva, desportiva S line e pneumática adaptável. Por sua vez, a volumetria da bagageira permite o transporte de qualquer objeto – entre 565 e 1.680 litros – podendo a respetiva porta da bagageira ser acionada eletricamente, através do sensor de movimento.

O Audi A6 Avant 2.0 TDI ultra acoplado à rápida e precisa transmissão automática S tronic de dupla embraiagem e 7 velocidades ostenta o rótulo “ultra”, transmitindo um prazer de condução, segurança e conforto inigualáveis. Consome apenas 4,4 l/100 km, o que corresponde a 114 g/km de CO₂; uma potência de 190 Cv entre as 3.800 e as 4.200 rpm; o binário máximo de 400 Nm é constante entre as 1.750 e as 3.000 rpm; uma velocidade máxima de 226 km/h e uma aceleração 0-100 km/h em apenas 8,5 segundos.

Anos 2030 - novas mobilidades e novos usos para o automóvel

A Gerpisa e o Tech2Market, dois grupos de investigação altamente credenciados, fizeram para o governo francês um estudo para “explorar as novas vias de interpretação de emergência e de transição dos transportes contemporâneos para os novos serviços de mobilidade automóvel”.

Ou seja, tentaram ver o que o futuro nos reserva sobre os novos serviços de transporte rodoviário como a auto-partilha e a partilha conjunta de automóveis, bem como para analisar novas formas de venda e de serviços de pós-venda dos mesmos.

Tudo isto à luz das novas tendências globais que são a ecologia e a protecção ambiente bem como da digitalização das sociedades, sabendo que a maioria dos automóveis dos particulares no momento actual permanecem, em média, 95% do tempo sem utilização concreta. Assim, este trabalho tem em conta o novo paradigma do transporte automóvel numa visão “hight tech da ecologia”.

Os autores deste trabalho defendem uma “dinâmica das novas mobilidades e dos novos serviços automóveis num prisma “industrialista” e ecológico, ou seja, como meio para responder aos imperativos sociais e ambientais” com os quais está confrontada a sociedade contemporânea.

Neste trabalho de reflexão prospectiva ensaiaram três cenários num horizonte de 2030, partindo da realidade actual, com base numa pesquisa que abrangeu a consulta de um leque alargado de especialistas e depois de terem entrevistado representantes da fileira do automóvel, como operadores, fabricantes, construtores, seguradores, transportadores e utentes.

Encontraram assim três cenários ou modelos que podem emergir nos próximos 15 anos, em que se discute como questão central a futura propriedade dos veículos, se deve ser individual ou partilhada:

Cenário 1 – “Enriquecimento da oferta intermodal”

Cenário 2 – “Anexação das novas mobilidades”

Cenário 3 – “Partilha generalizada e numerada”

ENRIQUECIMENTO DA OFERTA INTERMODAL

Tentemos descrever estes cenários para o leitor menos habituado a estas linguagens:

No primeiro cenário do “enriquecimento da oferta intermodal”, tanto os poderes públicos (Estado e autarquias) como os operadores do transporte, integram as novas mobilidades de transporte público, nomeadamente:

- na partilha conjunta (covoiturage em francês ou carpool em inglês) ou em português da “boleia”, significan-



do a partilha dos custos do combustível e eventualmente outros custos com a manutenção da viatura);

- a auto-partilha (autopartage em francês ou carsharing em inglês) que significa um sistema assegurado por uma empresa, um serviço público, uma cooperativa ou uma associação, que a troco de uma prestação pecuniária periódica, assegura aos seus clientes ou associados, um conjunto de veículos que podem ser utilizados individualmente; por exemplo, automóveis pequenos para percursos na cidade, carros maiores para viagens de longo curso, ou carros especiais para percursos na montanha, no deserto, etc.

- os veículos de turismo com condutor (tipo UBER);

- e as bicicletas de livre-serviço (como existem, por exemplo, em Aveiro, Paris, Lyon, Amsterdão, Vancouver, etc.).

Estes operadores asseguram, graças a adesão de muitas pessoas, uma utilização múltipla de meios de transporte com tarifacões estabelecidas antecipadamente e muito mais favoráveis que a aquisição de um automóvel que é utilizado exclusivamente pelo seu proprietário. Assim combatem o desperdício de meios e de espaços e a actual “dependência automóvel”.

Contudo, este cenário envolve um custo mais elevado para os poderes públicos que vão organizar estas modalidades de transporte e tomarão a seu cargo a criação e manutenção deste parque partilhado.

ANEXAÇÃO DAS NOVAS MOBILIDADES

No segundo cenário “Anexação das novas mobilidades”, considera-se que se respeita a tendência actual da utilização automóvel, uma vez que são os construtores e as suas redes de representação (stands e oficinas), que vão propor e facilitar estes novos usos do automóvel, como a auto-partilha e a partilha conjunta, integrando nos veículos os dispositivos tecnológicos que facilitam estas utilizações.

Neste caso, a organização destas partilhas é realizada mais ao nível das famílias em zonas residenciais próximas, não havendo grande diminuição da utilização do parque automóvel, aumentando apenas a eficiência da

sua utilização. É um cenário de continuidade e pouco inovador.

PARTILHA GENERALIZADA E DIGITAL

No terceiro cenário da “partilha generalizada e digital” engloba um sistema de transportes em que plataformas privadas digitais de mobilidade propõem a auto-partilha e a partilha conjunta em concorrência directa com os transportes públicos e favorecendo uma oferta alternativa para novas utilizações do automóvel. Neste caso os poderes públicos não ficam com nenhuma obrigação de financiar estes projectos nem os transportes públicos em comum, que recebem os apoios públicos para serviços em zonas de baixa frequência ou densidade. Cabe à auto-partilha e à partilha conjunta oferecer estas alternativas sem financiamento público.

O desenvolvimento desta oferta privada via plataformas digitais faz-se principalmente em zonas habitadas densamente tendo quase assegurado o seu sucesso. Também o custo dos futuros automóveis (elétricos ou híbridos, com ou sem condutor) e a sua rápida obsolescência tecnológica - como já acontece com os telemóveis ou televisões, como o aparecimento sucessivo das versões .4, .5, .5S, etc. - bem como da sua manutenção e ocupação do espaço público em garagens ou nos parques de estacionamento, pagamento de seguros, impostos e taxas, etc., obrigará os proprietários a especiais cuidados na sua gestão racional. Também a oferta de ALD (alugueres de longa duração) ou dos serviços da UBER ou Waze, deixam de levantar novas questões aos utilizadores.

Em resumo, em 2030 podemos estar confrontados com uma realidade que é resumida pelos três cenários referidos antes: o terceiro mais liberal e que resulta especialmente das dinâmicas do mercado, enquanto que o primeiro exige uma maior coordenação dos poderes públicos e uma mobilização e participação consciente dos utilizadores, enquanto que o segundo é um compromisso entre ambos e em que as soluções mais radicais são adiadas. ■ J.L.A.S.

ROADY
CENTRO AUTO
CALDAS DA RAINHA

SEVIÇO DE OFICINA
MULTIMARCA

Aberto todos os dias das 09h às 20.30h
Incluindo Domingos e Feriados

262 84 09 50 | 96 127 46 17

Quinta dos Pinheiros, lote 3
recepcao_caldasstation@sapo.pt
www.roady.pt

