

Suplemento Automóvel



“Gosto imenso da vida do táxi”, diz Délio Rosa

Engenheiro, professor, responsável pela exploração agrícola da família e taxista. É assim a vida de Délio Rosa, de 37 anos, que apesar de ser um “homem dos sete ofícios” não esconde a predileção pelo negócio dos táxis, que herdou do pai. “**Gosto imenso da vida do táxi**”, conta, fazendo notar que para se manter nesta profissão é necessário espírito de sacrifício, estabelecer uma ligação com o cliente e manter o carro em condições, até porque ele é “**a nossa ferramenta de trabalho**”.

Fátima Ferreira
ferreira@gazetacaldas.com

“Temos que gostar do que fazemos e estar disponíveis para as pessoas”. Esta a premissa fundamental para se ser taxista na opinião de Délio Rosa, gerente da empresa Silva & Cançado Lda, que explora dois táxis nas Caldas e um na Benedita, e que possui o seu telemóvel ligado 24h00 por dia.

O negócio começou com o pai, Manuel Rosa, que na década de 80 deixou a actividade no ramo dos seguros e comprou um táxi. Actualmente a empresa conta com três carros, um deles na Benedita onde o agora septuagénario continua a trabalhar. “**É um meio mais calmo e pacato que dá para adaptar aos 70 anos do Sr. Manuel**”, diz o filho.

Délio Rosa começou a trabalhar com os táxis aos 18 anos, já lá vão 19. Lembra que quando atingiu a maioridade tirou a carta e o pai deu-lhe um carro. No entanto, deu-lhe também um encargo: teria que ajudar a amortizar o investimento, trabalhando aos fins-de-semana com o táxi. Mas para jovem que adorava conduzir isso não se tratou de um sacrifício, mas um presente, até porque já conhecia alguns dos clientes

da empresa. Começou por fazer os fins-de-semana, mas também as férias e “**sempre com muito gosto**”, recorda, destacando que ainda hoje tem muito prazer em conduzir os seus clientes, que são na sua maioria pessoas de idade.

Délio Rosa lembra a “**revolução**” que foi o aparecimento dos telemóveis nos táxis. O pai adquiriu o primeiro por 750 contos (2.493 euros), nos inícios da década de 90, mas o investimento traduziu-se num “boom” de trabalho, pois desta forma o taxista estava sempre contactável.

Délio Rosa destaca que a empatia que um taxista estabelece com quem o procura é determinante para a carteira de clientes que vai ter e garante que é preciso também disponibilidade total. Um risco da profissão é que o motorista nunca sabe o cliente que leva e, por vezes, têm alguns sustos, mas nunca nada de relevante, contou. Entre pessoas alcoolizadas, pedidos na madrugada para ir buscar pessoas que tinham capotado o carro, muitas são as peripécias de um taxista, mas Délio Rosa não esquece a viagem que teve a fazer até Madrid, sem conhecer o caminho e sem ter GPS, depois de um dia de trabalho.

PASSAGEM DE ANO SEMPRE A TRABALHAR

Há 19 anos que Délio Rosa não fazia uma passagem de ano a trabalhar. A “**Silva & Cançado está presente, pelo menos, com uma viatura**”, revela, destacando que nesta noite tem apanhado situações muito engraçadas. A meia-noite, se não for passada a conduzir, é comemorada na praça de táxis da Rua Eng. Duarte Pacheco ou da Praça da Fruta e há tempo para, com os amigos que nessa noite se juntam ao taxista, brindarem à entrada no novo ano. “**Passo sempre com pessoas diferentes**”, revela, acrescentando que nessa noite é procurado essencialmente por clientes mais jovens.

No entanto, Délio Rosa reconhece que tiveram um grande revés com o fecho da discoteca Green Hill, na Foz do Arelho. “**Quantos anos eu passei em que nessa noite não desligava o motor, a fazer o caminho Foz do Arelho Caldas e vice-versa**”, lembra, destacando que a Foz fazia a diferença. A partir do momento em que a discoteca fechou deixaram de ir com tanta frequência para aquela zona. “**Este ano fui uma vez à Foz buscar um cliente**”, exemplifica, destacando que, por outro lado, foi chamado para S. Martinho,



Délio Rosa junto a um dos três táxis da empresa, fundada pelo pai na década de 80

Nazaré e Rio Maior.

Actualmente, fruto da crise e também da oferta diversificada de transportes públicos, os taxistas não obtêm a rentabilidade de há alguns anos. Como é possível então manter-se? “**A gerir muito bem a carteira de clientes e saber aproveitar muito bem o veículo, que é a nossa ferramenta de trabalho**”, afirma Délio Rosa, especificando que é necessário fazer uma manu-

tenção muito cuidada, assertiva e pontual.

Importante é também estar sempre disponível para o cliente. “**A pessoa que liga às 3h00 da madrugada para o duque** (uma corrida pequena, dentro da cidade) é aquela que volta a ligar quando precisa de ir para outro lado, temos que saber semear”, diz.

A empresa dos táxis é para continuar, com o 26 e 27, nas Caldas, e

o 41 na Benedita. E “**é bem possível que um dia, quando tiver a vida mais calma, regressar a tempo inteiro ao táxi**”, diz, assumindo que esta profissão tem um gosto particular.

Este é também um negócio que pretende deixar para o filho, que nasceu na semana passada. “**Gostava que o Lourenço gostasse do táxi como o pai e o avô, que fundou a empresa**”, remata. ■

Pub.

VOLMAUTO, LDA
Oficina Multimarca

Técnicos certificados em várias marcas
Máquinas de diagnóstico qualificadas em diversas marcas

E.N.8-N.º77 - Bloco B - Tornada - 2500-294
Caldas da Rainha (em frente aos «Queridos», atrás da sapataria «Tapadas») | Tel. 262 281 362
Fax 262 381 012 | Telem.: 918 909 999 - 966 455
623 - 918 312 935 | E-mail: volmauto@sapo.pt

peças
mercedes

r. pedro nunes, 38 q
z. industrial b

caldas
da rainha

262832243
geral@pacec.pt

Pub.



A PARTIR DE: 19.000€

NOVO CIVIC.

CONECTA AS TUAS EMOÇÕES.



A PARTIR DE 23.325€

PVP PARA CIVIC 1.4 i-VTEC COMFORT (19.000€) E CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC COMFORT (23.325€). NÃO INCLUI VALOR DA PINTURA METALIZADA, DESPESAS DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE E SGPU. INCLUI INCENTIVO HONDA E CONCESSIONÁRIO; E APOIO À RETOMA, 5 ANOS DE GARANTIA (3 ANOS DE FÁBRICA + 2 ANOS DE GARANTIA SUPLEMENTAR) SEM LIMITE DE KM, SEGUNDO CONDIÇÕES CONTRATUAIS. CONSUMO COMBINADO (L/100 KM): GAMA CIVIC SP: 3.8 - 6.4; GAMA CIVIC TOURER: 3.8 - 6.6. EMISSÕES CO₂ (G/KM): GAMA CIVIC SP: 94 - 150; GAMA CIVIC TOURER: 99 - 155. IMAGEM NÃO CONTRATUAL. CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 30 DE ABRIL DE 2015, VÁLIDA NOS CONCESSIONÁRIOS ADERENTES E PARA O STOCK EXISTENTE.



FLORESAUTO

Rua Raúl Proença 9 - 2500-248 Caldas da Rainha
Tel.: 262 842 128 - floresauto@floresauto.pt



Grupo de amigos junta-se para conviver e recuperar clássicos

Aquele que começou por ser um refúgio para o empresário António Júlio é hoje local de convívio para quatro amigos. Carlos Gouveia, João Francisco e José Fernando juntaram-se ao amigo fundador da Auto Júlio para o ajudar a reparar um Morris de 69 e estão actualmente a recuperar uma mítica Pão de Forma. É um passatempo que fazem pelo gosto dos automóveis e pelo convívio que isso lhes proporciona todas as sextas-feiras.

Joel Ribeiro
jribeiro@gazetacaldas.com

"Começou por ser um saudosismo que nunca pensei sentir", diz António Júlio, explicando o que o levou a restaurar primeiro um rádio antigo da família, depois aquela que foi a sua primeira moto e mais tarde o Morris 1300, que foi o primeiro automóvel que conduziu e que comprou ao próprio pai.

Começou a recuperá-lo sozinho, depois de o readquirir (o que também já tinha feito com a moto), na cave do edifício onde hoje é o concessionário Volvo do Grupo Auto Júlio nas Caldas da Rainha. **"Era um escape"**, regista, quase um local de refúgio que o mantinha afastada das questões da actividade profissional. Fazia-o sobretudo à sexta-feira, **"para garantir três dias de descanso"**, sublinha. Começou sozinho, mas depois foram aparecendo os amigos. Primeiro Carlos Gouveia, que no final de 2013 se aposentou da direcção da Rol. **"Soube que ele estava a recuperar**



António Júlio decidiu recuperar o Morris de 69 que foi o seu primeiro carro e agora está a restaurar uma carrinha Pão de Forma com o amigo Carlos Gouveia

o carro e comecei a ajudá-lo, era uma forma de passar o tempo e de aprender sobre uma área que gosto", conta Carlos Gouveia. E o círculo de amigos cresceu também com as entradas de João Figueiredo e José Fernando, respectivamente, comandante da TAP e médico, também aposentados.

"Isto foi andando e achei que o melhor que levamos desta vida são

os amigos e o convívio", explica António Júlio. As sextas, alguns sábados e até domingos passaram a ser repetidos à volta do Morris 1300 e também da mesa, com almoços aos quais as esposas se juntaram também.

"Iamos montando o carro, não tínhamos uma linha sequencial da montagem", recorda Carlos Gouveia. O que sendo um obstáculo não foi um impedimento e até propor-

cionou alguns episódios engraçados.

"Os pedais e a bomba de travagem tivemos que montar e desmontar quatro vezes", lembra o ex-diretor da Rol. António Júlio recorda que a primeira ligação do motor foi uma dor de cabeça por causa de um simples parafuso, mas nada custou tanto como montar o dispositivo de aquecimento do carro (chaufagem) porque quem tratou da chapa (serviço externo especializado) soldou os encaixes dos parafusos.

O automóvel foi todo desmontado

foi todo reduzido a metal, os parafusos todos limpos e niquelados, todas as peças que tinham reparação foram reparadas. As que não tinham, obrigaram a uma pesquisa nem sempre fácil para serem substituídas.

Mas hoje, graças a muito empenho e método, o carro está pronto, **"meilleur que quando saiu de fábrica"**, garante António Júlio, e até já foi à exposição no salão de clássicos que a Expoeste acolheu recentemente.

Quem também não parou foi o grupo de amigos, que já está a trabalhar até ao mais ínfimo parafuso. O corpo

Já foi toda desmontada e as reuniões de sexta-feira só estão interrompidas pelo tempo necessário até que regresse dos trabalhos de chapa que está a receber em Leiria.

O projecto tem um propósito e um prazo de conclusão especiais:

"Temos até Outubro, a minha filha vai casar e já tem os planos todos feitos para a carrinha na cerimónia", revela António Júlio. O empresário ainda não sabe se findo esse projecto a aventura dos quatro vai ou não continuar, **"mas é natural que sim"**. ■

OFICINA NO CAMPO É MUITO PROCURADA PARA RESTAUROS



Carlos Dimas ganhou cedo o gosto pelas 4L e hoje goza de grande reputação no restauro destes modelos

Carlos Dimas é um apaixonado pelos clássicos, sobre tudo a Renault 4L, e a sua oficina no Campo – Carlos Dimas Comércio e Reparação de Automóveis – é muito procurada para o restauro de automóveis antigos. O gosto pelos clássicos vem de longe, tal como a preferência pelas 4L. O fascínio por estes modelos começou na década de 70, quando trabalhava nas oficinas da Renault nas Caldas da Rainha. **"Estes carros eram os jipes que iam a todo o lado, era o carro dos pobres e dos ricos"**, refere o empresário.

Quando em 1995 se estabeleceu por conta própria, começou a primeira das três 4L que guarda na garagem de casa e que exibe com orgulho nas exposições e nas concentrações destes modelos. Ao todo tem cerca de 15. A beleza desses exemplares e o bom trabalho neles realizado foi um charme e hoje Carlos Dimas é procurado por amantes dos clássicos, sobretudo da região Oeste, mas também de outras zonas de norte a sul do país que querem restaurar automóveis. E até do estrangeiro. Na recente exposição de clássicos nas

Caldas da Rainha o trabalho de Carlos Dimas chamou a atenção de um casal francês que por cá passava férias e lhe propôs a recuperação de três carrinhas. **"Já cá vieram visitar a oficina e querem que seja eu a fazer o trabalho, é um negócio que ainda está de pé, mas primeiramente que acabar o que tenho na oficina"**, conta o empresário e mecânico.

Só nesta altura este empresário tem em mãos cinco 4L para restaurar, uma delas do eurodeputado Nuno Melo, e um Opel Record de 1954.

Apesar de gostar deste trabalho, o restauro de automóveis antigos é para Carlos Dimas uma actividade das horas vagas que não pode passar a principal. **"O nosso mercado não está preparado para o restauro. É impossível vender as horas ao preço normal, porque um restauro para ser bem feito implica 500 a 600 horas de trabalho e a maior parte das pessoas ficam assustadas quando pomos isso em números. E para termos a porta aberta precisamos de facturar"**, diz. ■ J.R.

Pub.

NOVO BMW SERIE 1 chega à Bomcar dia 09 de Abril às 19h - instalações de Leiria.



Chegou o novo BMW Série 1, e cada minuto que passa em casa é um minuto a menos a desfrutar do prazer de condução.

Como vê, tem razões de sobra para se deixar seduzir pelo novo BMW Série 1.

Visite a Bomcar, o seu Concessionário oficial BMW, dia 09 de Abril às 19h.

Nos dias 11 e 12 de Abril convidamo-lo a vir sentir o prazer de condução do novo BMW Serie 1.

(dia 11 das 09h às 18h e dia 12 das 14h às 18h).

NOVO BMW SERIE 1. APROVEITE TODAS AS DESCULPAS PARA SAIR.

Aguardamos a sua visita. Seja um dos primeiros a experimentá-lo.

Pub.



BMW EFFICIENT DYNAMICS.
MENOS EMISSÕES. MAIS PRAZER DE CONDUÇÃO.

Novo BMW Serie 1
www.bmw.pt

Pelo prazer de conduzir

NOVO BMW SÉRIE 1. APROVEITE TODAS AS DESCULPAS PARA SAIR.

Chegou o novo BMW Série 1, e cada minuto que passa em casa é um minuto a menos para desfrutar do Prazer de Condução.

Como vê, tem razões de sobra para se deixar seduzir pelo novo BMW Série 1. Mas acima de tudo, o que tem de fazer para se apaixonar é conduzi-lo. Visite o nosso Concessionário e faça o seu test drive. Aguardamos a sua visita.

**APRESENTAÇÃO OFICIAL - 09 ABRIL ÀS 19H
NAS INSTALAÇÕES DA BOMCAR LEIRIA E NO PISO -1 DO FORUM COIMBRA.**

TEST DRIVE - 11 E 12 DE ABRIL NAS CONCESSÕES

Bomcar, Automóveis, S.A.

Carreira d'Água - Barosa
2400-016 Leiria
Tel.: 244 880 110
E-mail: bomcar@bomcar.pt

Rua das Areias - Trouxemil
3025-137 Coimbra
Tel.: 239 917 170

www.bomcar.bmw.pt

Trocar de carro: sim ou não?

Uns gostariam de trocar de carro mas não têm possibilidades financeiras para o fazer, outros planeiam fazê-lo em breve, mas alguns dos caldense com quem falámos estão satisfeitos com o seu automóvel e não trocariam mesmo que pudesse.

A **Gazeta das Caldas** saiu à rua para saber quem gostaria de mudar de veículo e aproveitou para saber se escolheriam o carro ecológico. Apesar de boa vontade em passar a usar um veículo eléctrico, ainda são muitas as dúvidas em relação a este novo sistema e o preço mais elevado também não ajuda.

Entrevistas e fotos: Pedro Antunes
pantunes@gazetacaldas.com

"Preciso de um carro de maiores dimensões"



"Sim, trocava de carro. É o carro de família e preciso sempre de um carro de maiores dimensões, até porque tenho netos. Torna-se importante renovar o carro de tempos em tempos, porque senão há mais despesas. Gostava de trocar por um carro ecológico. Dava-nos mais bem-estar e seria melhor para o meio ambiente. Penso que será o futuro."

Lurdes Fonseca, 71 anos, Caldas da Rainha

"Comprava um carro ecológico"



"Se eu pudesse trocava de automóvel. Procurava um carro à minha medida e mais novo. À medida que o tempo passa as probabilidades de começarmos a ter despesas de manutenção, nada compensatórias, motiva essa troca."

Sem dúvida que se pudesse comprava um carro ecológico. Estou cada vez mais sensível ao contributo que cada um de nós pode dar para que as cidades tenham melhor qualidade de ar. Apesar do custo de aquisição ser mais elevado, as energias limpas têm muitos benefícios. Por isso, assim que for mais acessível, irei comprar um carro ecológico."

Pedro Raposo, 40 anos, Caldas da Rainha

"Estabilidade e velocidade"



"Sim, gostava. Acho que toda a gente gosta de trocar de carro. Eu aprecio muito conduzir e por isso escolheria sempre um carro que me permitisse conduzir com estabilidade e velocidade. Não estou totalmente satisfeita com o veículo que tenho actualmente. Não sei se trocaria por um automóvel ecológico, só me informando melhor. Dependeria do carro em si."

Sara Couto, 41 anos, Caldas da Rainha

"Estou satisfeita com o meu carro"



"Não trocava, estou satisfeita com o meu. É um carro económico, espaçoso e fantástico. Tem sete lugares e dá para a família toda. Poderia trocar se fosse mudar para um carro ecológico. Isso sim, agradava-me. Por motivos ambientais e por motivos económicos. Embora o investimento inicial seja caro, acho que acaba por compensar."

Sandra Oliveira, 43 anos, Caldas da Rainha

"Um carro eléctrico ou um híbrido"



"Sem dúvida. Hoje em dia os carros passaram a ter um determinado tempo de vida e desvalorizam muito com o passar dos anos, principalmente quando termina a garantia. Há sempre um período de tempo em que se deve trocar de carro, cerca de três anos, porque senão o esforço financeiro para adquirir um novo é muito superior."

Pub.

SERVIÇO DE OFICINA
MULTIMARCA

Loja e Oficina com técnicos especializados ao seu dispor.

MECÂNICA GERAL
TECNOLOGIA AUTO
ELECTRICIDADE

ORÇAMENTOS GRATUITOS

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

ROADY

CENTRO AUTO

www.roady.pt

HÁ 12 ANOS NAS CALDAS DA RAINHA

Quinta dos Pinheiros, lote 3 - Caldas da Rainha
262840950 ou 961274617 | recepcao_caldasstation@sapo.pt



Valéria Caetano é a única aluna do seu ano a estudar engenheira automóvel

Valéria Caetano tem 19 anos e estuda Engenharia Automóvel no Instituto Politécnico de Leiria (IPL). Natural do Bombarral, é a única rapariga da turma, num curso que é habitualmente masculino. Gazeta das Caldas conversou com esta futura engenheira que vê o carro “como um todo” e que gosta de drift (manobras de pericia). Mesmo que até vá estagiar no estrangeiro, a jovem gostaria de trabalhar neste sector sem sair do seu país.

Natacha Narciso
nnarciso@gazetacaldas.com

Em breve vai tirar a carta e acha que conduz “é algo que toda a gente gosta”. Em pequena, Valéria Caetano não trocava as bonecas por carros, mas deixava-as num canto para ir brincar com o seu irmão, que é dois anos mais novo, com os popós e com as pístas de carros. Actualmente ele tem 17 anos e partilha com a irmã o mesmo entusiasmo pelo sector automóvel. A jovem contou sempre com o apoio da sua família nessa sua escolha por uma área que é menos habitual para uma rapariga. Quando terminou o ensino secundário, Valéria Caetano esteve indecisa entre a Psiquiatria e o mundo automóvel. Como a primeira opção exigiria tirar Medicina, acabou por se decidir pela segunda. Inicialmente não conhecia o curso de Engenharia Automóvel e até chegou a pensar em ingressar no ramo da Engenharia Mecânica e só depois fazer uma especialização relacionada com os carros.

“Mas quando dei com o curso no IPL de Leiria fiquei muito satisfeita sobre tudo pela aposta no ensino prático”, salientou a jovem à *Gazeta das Caldas*.

Além da Mecânica, este curso desenvolve também outras áreas que ela aprecia como a electrónica, os microprocessadores e a programação, que hoje fazem parte do funcionamento da larga maioria dos automóveis.

A jovem oestina conta que se interessa pelas vertentes da Mecânica, da Electrónica e também não se importava de trabalhar na área dos componentes. Uma das disciplinas que mais aprecia é Tecnologia Automóvel pois as aulas decor-



A jovem do Bombarral vê o carro como um todo e no futuro até gostaria de dirigir a sua própria oficina

rem em laboratório onde é possível “ver como as coisas funcionam”, disse.

No futuro, independentemente do trabalho que consiga (seja como chefe de uma equipa ou a desenvolver peças para uma marca no estrangeiro), tem a ambição de trabalhar em Portugal e até, “ter a minha própria oficina”. Valéria Caetano assiste a vários programas no canal Motors TV e ainda é fã de drift, que consiste em realizar manobras de pericia com o carro em derrapagem, em pista fechada.

PREFERÊNCIA PELAS MARCAS JAPONESES

Questionada sobre a marca que mais gosta, Valéria Caetano referiu logo a Nissan, porque considera que a marca japonesa se distingue pela tecnologia. Entre os preferidos desta marca constam os modelos S14 e o R34 Skyline.

Para Valéria Caetano deveria apostar-se nos bio-combustíveis que,

para já, “ainda são caros e a tecnologia ainda não se aplica em carros de série”.

Sobre os avanços da tecnologia no sector, na maioria dos melhoro-

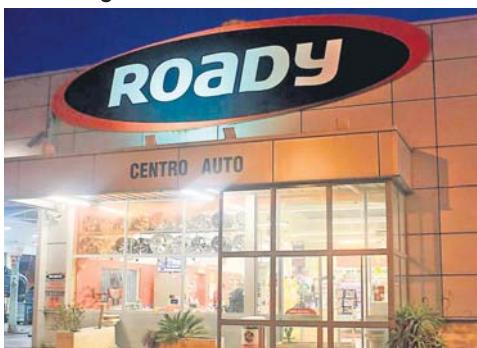
mentos até concorda. Só está menos de acordo com os dispositivos que ajudam o condutor a estacionar pois prefere que estes “não percam o jeito”.

A estudante pondera a hipótese de estagiar numa grande marca noutro país quando terminar a sua formação e conta que no final da licenciatura os alunos recebem propostas de emprego. “Há pouco tempo surgiu uma proposta da Infiniti para ir para o Japão desenvolver pneus para os formulars”, contou Valéria Caetano, acrescentando que é comum aparecerem também propostas de emprego ligadas a centros de inspecções ou oficinas.

Quando não está a pensar ou a trabalhar em carros, a jovem do Bombarral gosta de andar de bicicleta e de jogos de vídeo como o Need for Speed ou o Gran Turismo. A futura engenheira também gosta de jogos de acção e de terror. ■

Pub.

Roady



O Roady das Caldas da Rainha, é um Centro-Auto especializado na manutenção, no equipamento e na reparação automóvel. Reúne no mesmo espaço uma oficina de montagem e reparação e uma vasta área de venda de equipamento, peças e produtos para o automóvel aos preços mais competitivos e com a confiança que caracterizam o Grupo Os Mosqueteiros.

Surgimos em 2003 com a inauguração do Mercado dos Mosqueteiros das Caldas da Rainha e a nossa missão é proporcionar aos nossos clientes os melhores preços e 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.

A nossa porta está aberta todos os dias, para si, em horários alargados, incluindo fins de semana e feriados.

N.º 1 em Centros-Auto em Portugal; Aliamos a melhor qualidade ao mais baixo preço;

Em loja, mais de 4.000 peças e acessórios a preços competitivos

Mais de 12.000 produtos disponíveis em catálogo para encomenda; Oficina Auto com uma equipa técnica especializada para maior rapidez e qualidade na manutenção, equipamento e reparação automóvel.

Roady, o seu carro sempre em forma!“



Tel. 262 83 42 47
Fax 262 84 28 20
Rua Carreira do Gado, 163
Casal da Crocha
2500-287 Caldas da Rainha
leandrodospneus@sapo.pt
facebook/leandrodospneus

Pneus • Acessórios • Serviços Rápidos

Vale ou não a pena investir já num automóvel eléctrico?

No que toca a automóveis amigos do ambiente, hoje em dia os fabricantes de automóveis apostam sobretudo no mercado dos híbridos. As dificuldades que ainda existem em dotar os automóveis movidos apenas a electricidade de autonomia idêntica à dos movidos a combustíveis fósseis justificam essa aposta. Mas já pensou se poderia fazer actualmente o seu dia a dia com um automóvel puramente eléctrico? A *Gazeta das Caldas* pensou nisso e fez um teste que pode ajudá-lo a perceber se vale ou não a pena.

Texto e fotos: Joel Ribeiro
jribeiro@gazetadascaldas.com

Um carro perfeitamente normal

Pegámos no pequeno Zoe – gentilmente cedido pelo Lizauto das Caldas da Rainha – logo de manhã e ao longo do dia testámos o utilitário eléctrico do Renault. E começando pelo formato adoptado pela marca francesa para o principal rosto da família de automóveis eléctricos, faz todo o sentido que a escolha recaia sobre um utilitário e não sobre um familiar. É um automóvel que pode utilizar no seu dia a dia. Pode ir pôr os filhos à escola, ir para o emprego, almoçar a casa, buscar os filhos à escola e, antes ou depois, passar no supermercado. E pode fazê-lo facilmente e sem constrangimentos se no total não ultrapassar os 150km a 200 km no conjunto desses trajectos diáriamente. Pensar além da autonomia das baterias, embora não esteja fora de questão, tem que ser planeado, se não quiser ficar numa situação de embaraço. E isso implica, obviamente, ter um ponto de carga das baterias algures nessa trajecto e tempo para dispendêr enquanto as baterias carregam (ver texto à parte).

além dos dados de consumo e do rádio, funciona também como um centro multimédia onde pode guardar e ver fotografias, vídeos e músicas. Analisámos o carro por fora e por dentro, está na altura de iniciar-mos o nosso teste.

Será que fico a pé?

Será que vais ficar a pé? É provável que já tenha pensado isto quando está a conduzir com o depósito de combustível na reserva. Este é também o primeiro impacto que fizemos no teste. Algo que tem de se aprender a controlar e que acreditamos que se consegue com o tempo. Quando pulsámos o botão start notámos primeiro que não aconteceu nada (para além de um sinal sonoro e uma mensagem "Ready" no painel de instrumentos). Que estranho não haver um motor a "roncar" e a vibração que isso provoca! Depois notámos que o indicador da bateria mostrava que a autonomia é de 11km, apesar do indicador de carga estar cheio. 11km não é muito, será que chega?

O primeiro troço levava-nos para o emprego. Assim que colocámos em marcha estranhava-se novamente a ausência de ruído do motor e a ausência de passagens de caixa. A rotação do motor eléctrico não precisa de ser desmultiplicada. O motor está directamente ligado às rodas, o que garante que a potência gerada pelo motor é a mesma que põe o veículo em marcha. Voltando ao teste, chegámos ao centro da cidade e é aqui que



A Renault optou pelo formato de utilitário como a principal aposta para o segmento dos eléctricos e apostou numa estética idêntica à do Clio



O interior do Zoe é espaçoso para quatro passageiros. O painel de instrumentos é simples, fácil de ler e até 'ensina' a condução económica. A bagageira é surpreendentemente grande.

Chegámos ao emprego sem problemas, mas não era dia de ficar escritório, pois era dia de testar um automóvel. Com o carro cheio – quatro pessoas a bordo – as sensações mantiveram-se. Boa resposta do motor nos arranques, nas recuperações e nas subidas.

Mesmo com o ar condicionado ligado, notámos que a condução cuidada é premiada com um gradual ganho de quilómetros em autonomia. Esta é outra das grandes vantagens.

É do senso comum: um motor eléctrico em rotação se não está a consumir, está a gerar energia e esta carrega as baterias. E cada vez que entra a energia cinética que essa acção provoca também é transformada em

electricidade e canalizada para as baterias. Fizemos um teste muito simples: Se está familiarizado com a estrada que liga as Cruzes a Sair de Matos, há uma descida bastante acentuada, com cerca de 2,2 km de extensão. Numa condução cuidada mas perfeitamente normal, mantendo a distância com o carro da frente, a desaceleração e as travagens permitem ganhar 4km de autonomia nesses 2,2 km. É aconselhável conduzir no modo Eco, que no pequeno Zoe actua como um "limitador" da potência. O sistema entrega apenas a quantidade de energia necessária ao bom funcionamento, permitindo efectuar todas as manobras em segurança, incluindo as ultrapassagens. A eficiência da sua condução é avaliada de forma constante pelo computador de bordo do Zoe com uma nota de 0 a 100. Apesar dos abusos de acelerador aqui e ali – indispensáveis num teste – conseguimos uma bela nota de 86 pontos.

Ao final do dia – depois de ter passado no supermercado e de ter ido buscar a filha à escola – A grande vantagem são as baterias. São o elemento mais pesado do conjunto e colocadas sob o

chão pelo meio – apesar de no inicio a autonomia da bateria ser de 11km, o nosso teste permitiu uma extensão de 118. E a bateria ainda tinha 30% da carga disponível, suficiente para percorrer 40 km. Depois de uma noite ligado à corrente na garagem estaria pronto para o dia seguinte, sem sobressaltos.

Nos 118 km fizemos uma média de consumo de 15kWh por cada 100km. O preço de mercado actual, na tarifa bi-horária, significa um custo de 1,45 euros para fazer 100 km. Se atender a que um utilitário a gasolina no mesmo percurso poderá gastar facilmente 7 a 8 litros, o custo seria entre os 10 e os 11 euros.

o uso do automóvel e numa posição quase central, garantem um equilíbrio muito maior que nos automóveis convencionais do mesmo segmento.

Nestes o elemento mais pesado é o conjunto motor e caixa de velocidades, que, por estar na dianteira e numa posição mais elevada, originam oscilações de peso maiores (aquele sentimento que o carro está a ser atirado para fora da estrada numa curva mais apertada).

Esse equilíbrio proporcionado pelo centro de gravidade baixo, pela boa construção do chassis e da carroceria e por uma suspensão bem equilibrada, transmite boas sensações em curva. É a resposta do motor é, de facto, surpreendente, o que também é simples de explicar: Os motores de combustão têm um limite máximo de potência e de força de torção (responsável pela aceleração) que só estão disponíveis numa faixa reduzida de regime de rotações. Por exemplo, um turbo-diesel com regime máximo de 6.000 rotações por minuto, atinge o auge da torção entre as 2.000 e as 4.000, mas tem um rendimento

inferior quer abaiixo, quer acima disso. O motor eléctrico tem a força de torção máxima desde a primeira rotação até ao limite máximo, o que lhe dá uma capacidade superior às motorizações habituais nos automóveis mais comuns.

Claro que esta condução agressiva se reflecte no consumo de energia, tal como em qualquer outro tipo de motor. Mas sendo este um automóvel de reduzida autonomia andar depressa significa andar muito menos.

O mesmo princípio aplica-se em auto-estrada. No modo Eco o Zoe nem deixa que se atinja velocidades muito elevadas, para deitar de rébito de ritmo aos cerca de 115km/h e sentirem-se oscilações nos planos inclinados. Andar a velocidades superiores ou sem perda de rendimento implica uma redução de autonomia.

O lado negativo é que se alugar a bateria o contrato mínimo são três meses com um custo mínimo mensal de 79 euros para 12 mil quilómetros num ano. Pense que o que poupa em gasolina dá para pagar o aluguer da bateria...!!

O sistema Renault/ Nissan

A aliança Renault/ Nissan proporciona aos clientes comprar o carro e alugar a bateria, o que tem

Há quatro anos a conduzir um carro eléctrico



José Oliveira quando comprou o carro em 2011

A 20 de Maio de 2011, *Gazeta das Caldas* noticiava que a Auto Júlio, concessionária da Nissan, entregou o primeiro carro eléctrico, o Leaf, ao caldense José Oliveira. Volvidos praticamente quatro anos, é tempo de saber como se está a portar a viatura.

"Estou contente!", conta José Oliveira sobre o desempenho do automóvel. O caldense, actualmente reformado, diz que para a sua vida diária é o veículo ideal e que se sente "no século XXI" ao conduzir um carro amigo do ambiente.

Quando adquiriu o veículo, José Oliveira estava no corrente que a sua principal limitação seria a autonomia, mas como far percursos pequenos nunca teve problemas e garante que nunca ficou apedado. O seu circuito contempla passagens por Peniche, Torres Vedras e Rio Maior, locais onde se consegue deslocar sem necessidade de carregar as baterias. "Para a vida que levo é um luxo", disse à *Gazeta das Caldas*.

Normalmente carrega as baterias durante a noite e, uma vez que possui a tarifa tri-horária, fá-lo "a um preço muito económico". Também já existem vários locais onde é possível carregar os carros eléctricos, mas "nem todos são fáceis", alerta José Oliveira, dando o exemplo do posto de Óbidos.

Este professor reformado destaca também que estes carros eléctricos são "sensíveis" às variações de velocidade e que em situações de maior tráfego nota-se uma menor capacidade de autonomia. Também as baterias, compostas por 92 elementos, têm uma capacidade menor se forem sujeitas a grandes esforços.

Há quatro anos o Leaf custou a José Oliveira 37.500 euros.

"O carro é dotado de uma tecnologia que justifica o preço, mas ainda não está ao alcance da maioria das pessoas", afirmava na altura. **II.F.F.**

Rede Mobi.E permite planear viagens mais longas

Para além dos preços não serem por enquanto os mais convidativos para optar pelos automóveis eléctricos, um dos principais entraves à aposta neste tipo de veículo é a curta autonomia.

Os 150 a 200 km que os modelos actuais prometem não chegam sequer para uma viagem tranquila de ida e volta das Caldas a Lisboa, por exemplo. Mas isso não quer dizer que não se possam fazer viagens maiores, desde que devidamente planeadas.

Portugal foi dos primeiros países do mundo a criar uma rede de postos de carregamento para veículos eléctricos. As estações Mobi.E (de Mobilidade Eléctrica) estão já um pouco por todo o lado e o portal da empresa até permite planear uma rota de modo a saber com precisão onde pode recarregar baterias.

Nas grandes cidades é possível encontrar os postos tanto em centros comerciais como lugares de estacionamento próprios nos centros urbanos, como Lisboa, Porto, Coimbra, Leiria, Braga, Aveiro, entre muitas outras. Nas Caldas da Rainha não existe, por enquanto, nenhum posto de carga, uma situação que está prestes a mudar.

Hugo Oliveira, vice-presidente da Câmara das Caldas, adiantou à *Gazeta das Caldas* que na sequência do projeto Móove Oeste, que vai colocar a disposição dos turistas que visitam as Caldas um automóvel eléctrico, vão ser instalados quatro postos de carregamento na cidade: um na Avenida Francisco Almeida Calado, junto ao CCC, outro na Avenida 1º de Maio, e dois na Praça 25 de Abril, um no parque subterrâneo e outro à superfície, em frente ao tribunal. **J.R.**



O único posto de carregamento que existe por enquanto na nossa região é em Óbidos

Pub.

IMAGINE WORLDWIDE

TODOS OS MINUTOS CONTAM
O F E R T A S
EXCLUSIVAS e LIMITADAS
NA REDE PEUGEOT
16 A 19 DE ABRIL



VIATURAS NOVAS
VANTAGEM CLIENTE
ATE
6.000€

VIATURAS USADAS
P R E Ç O S
ÚNICOS

APÓS VENDA
MUDANÇA ÓLEO
E FILTRO
49€ + OFERTA
DE
CHECK-UP

Marque já a sua visita em **48horas.peugeot.pt** ou leia o QR Code



Exemplo para 3008 Style 1.6 BlueHDi 120. Visual não contratual. Condições após venda válidas para viaturas de todas as marcas. Ofertas válidas para Clientes Particulares. Consumo combinado: 4,1 l/km. Emissões de CO₂: 108 g/km.

MOTION & EMOTION

LPM Concessionário Peugeot / Grupo Lena Automóveis

CALDAS DA RAINHA: Rua Mártires de Timor, 25, 2500-127 Caldas da Rainha | Tel.: 262 839 810 | <http://rede.peugeot.pt/lpmcaldasdarainha>

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

POMBAL: Rua da Sobreira, Moncalva, 3105-291 Pombal | Tel.: 236 209 860 | <http://rede.peugeot.pt/lpm+pombal>

TOMAR: Estrada da Serra, 2300-415 Tomar | Tel.: 249 310 700 | <http://rede.peugeot.pt/lpm+tomar>

SANTARÉM: Rua Matadouro Regional, Lote 39, 2005-002 Santarém | Tel.: 243 350 550 | <http://rede.peugeot.pt/lpm+santarem>





O Grupo Lena Automóveis é a «sub-holding» do Grupo Lena para o sector automóvel, sendo constituída por 5 empresas – LPM (Peugeot, Volvo e Kia), Lizdrive (Ford), Socarros (Reparador multimarca e representante da marca ISUZU), Lenaparts (distribuidora oficial de peças e acessórios da marca Peugeot, assim como das marcas originais Ford, Isuzu, Kia e Volvo) e Rentlei – Gestão de frotas.

RENTLEI: Empresa especializada na gestão de frotas e aluguer operacional, opera em todo o mercado português.

Com a implementação do novo website (www.rentlei.pt) desde 1 de abril, é agora possível fazer reservas de Rent a Car e AOV a qualquer hora e em qualquer lugar.

LPM: A representar a PEUGEOT desde 1998, está presente com esta marca em 5 localidades: Leiria, Caldas da Rainha, Pombal, Tomar e Santarém. Nesta última, está também presente com o concessionário e reparador autorizado VOLVO desde 2010, e com a representação da Marca KIA na Zona das Caldas da Rainha com um Concessionário e Reparador autorizado desde 2008.

LENAPARTS: Sendo a empresa de peças e acessórios do Grupo Lena Automóveis, é a distribuidora oficial de peças e acessórios da marca Peugeot, representando também todas as marcas originais Ford, Isuzu, Kia e Volvo.

SOCARROS: Presente no Pedrome (Stº Catarina da Serra) presta serviços oficiais como Reparador Multimarca. Em Tomar encontra-se junto da LPM como representante da Isuzu desde 2005.

LIZDRIVE: Atua enquanto representante da marca Ford nas zonas de Leiria, Caldas da Rainha, Pombal e Tomar.

Para 2015, a Ford Ibérica atribuiu à Lizdrive a PRIMEIRA Ford Store do país, sendo que no seu todo serão apenas 7.

Este novo conceito surge com o intuito de reforçar o valor da Marca. Para tal, foram vários os requisitos impostos pela Ford Ibérica para que se pudesse subir ao nível da Ford Store. Entre eles, as excelentes instalações da Lizdrive em Leiria, bem como a reestruturação com resultados peracionados por estes, que foram uma mais-valia e que em muito contribuíram para este novo desafio, tendo este novo formato começado a tomar forma no passado mês de março.

Por este motivo as instalações de Leiria encontram-se em obras.



A condução defensiva é um conceito conhecido pelos condutores e, como tal, teoricamente o número de acidentes de viação podia ser insignificante. No entanto, e como as estatísticas da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária o comprova, a sinistralidade rodoviária mantém-se como um grave problema em Portugal. O último relatório anual conhecido referente a 2013, menciona um total de 30.339 acidentes com vítimas, mais 1.6% em relação ao ano anterior.

Destacada, mais do que condução defensiva deveremos falar de condução segura e, porque não, também de condução económica.

Então, e o que é que o condutor seguro deve ter em consideração?

Atitude responsável: estar perfeitamente consciente de que a responsabilidade da condução é do próprio e não dos outros utentes da via, das condições atmosféricas, da qualidade da via ou do veículo;

Manter a atenção durante a condução, evitando distrações provocadas por fatores exteriores à condução como o manuseamento de telefones móveis, do rádio ou de outros elementos que nada têm a ver com a condução;

Só conduzir em boas condições físicas e psicológicas, tendo em atenção que algumas situações como a fadiga, a sonolência, estados emocionais alterados ou a ingestão de bebidas alcoólicas, medicamentos e drogas alteram a capacidade para a



condução;

Adotar uma boa posição de condução: segurar a parte de cima do volante, mantendo os braços fletidos, sem ter que deslocar os ombros do encosto; pernas ligeiramente abertas, joelhos fletidos, pés afastados e um à frente do outro; perna esquerda utilizada como apoio;

Segurar o volante numa posição próxima de "15 minutos para as 3 horas" nos ponteiros do relógio;

Adaptar a velocidade de circulação às características do veículo e da via, bem como às condições atmosféricas e ambientais.

Manter uma distância de segurança adequada em relação aos outros veículos; um intervalo de segurança de 2 segundos é uma boa margem para parar em segurança.

Saber que uma condução segura é também uma condução económica.

Técnicas para uma condução económica:

Ao iniciar a marcha não acelerar demasiado, engrenando uma mudança

superior sem aumentar muito o número de rotações do motor;

Circular a uma velocidade que permita o motor funcionar com baixas rotações;

Tentar manter uma velocidade constante na circulação, evitando acelerações e travagens desnecessárias.

Aproveitar a inércia do veículo;

Perante qualquer obstáculo ou abrandamento da marcha, deve-se levantar o pé do pedal do acelerador e deixar o veículo seguir pela sua própria inércia, na mudança em que está engrenado. Nestas condições, o consumo de combustível é nulo;

Utilizar o mais possível o motor como auxiliar do travão e evitar o travão de serviço;

Em paragens prolongadas (mais de 1 minuto), é aconselhável desligar o motor;

Não colocar o veículo em "ponto morto" para aproveitar a inércia do veículo; além de ser perigoso o consumo de combustível não é igual a zero. ||



Comércio de Veículos, Unipessoal Lda.



Visite-nos
e
surpreenda-se!

262 842 083 - 919 851 160 - 966 167 026

www.primeirocarro.pt

Estrada Nacional 114 - 1 n.º 161 | Casal da Crocha (junto à rotunda do Imaginário)
2500-287 Caldas da Rainha

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

Pub.

SIVA

www.facebook.com/PTAudi



Spotlight on.

Novo Audi A1
0% de entrada, 0% de juros e oferta
do seguro de responsabilidade civil.

TAN 0%, TAEG 0,63%

Audi Bank

Financiamento Audi Bank uma marca registada Volkswagen Bank GmbH. Financiamento/PVP 25.014€. Leasing – 60 Rendas 356,78€, V.R. 3.752€. MTIC 25.459€. Válido até 31.05.2015. Inclui a oferta do seguro automóvel de responsabilidade civil – Pack 1 – 1^a anuidade. *Seguro comercializado pela AXA Portugal.

Consumo misto (l/100km): 3,4-7,3. Emissões de CO₂ (g/km): 91-166.

Lubrisport

Lubrigaz

Rua Outeiro do Pomar, Zona Industrial
 Casal do Cego, Marrazes
 2415-458 Leiria
 Tel.: 244 830 500 Fax: 244 830 505

Rua Dr. Artur Figueirôa Rego, nº 100
 Lavradio, Estrada da Tornada
 2500-187 Caldas da Rainha
 Tel.: 262 840 512 Fax: 262 840 518

Na vanguarda da técnica



Vereador das Caldas coleciona miniaturas automóveis desde criança

Muito antes de ser vereador da educação e do desporto da Câmara Municipal das Caldas da Rainha, ou mesmo professor de Matemática, Alberto Reis Pereira era já colecionador de carros em miniatura. Um hobby que começou aos 12 anos e que hoje junta 155 modelos das mais variadas marcas. Na sua garagem há ainda espaço para duas pistas automóveis, uma de velocidade e outra de rali, ambas desenhadas e construídas por si.

Maria Beatriz Raposo
mbraposo@gazetacaldas.com

Aos 12 anos o pai ofereceu-lhe a primeira pista automóvel - uma Airfix Motor Racing com os dois carrinhos que a caixa também trazia - que ocupa hoje a primeira fila da prateleira onde Alberto Pereira guarda a sua coleção.

Com 59 anos, já conta 155 miniaturas. As pequenas réplicas são chamadas de "slot cars", o que significa que conseguem andar em pistas automóveis, graças aos motores que têm na base, que são iguais aos motores das antigas máquinas de costura. Da coleção também fazem parte alguns carros estáticos, que não são concebidos para corridas, mas Alberto revelou à **Gazeta das Caldas** que prefere os "slot cars", porque sempre adorou a competição automóvel.

"Desde pequeno, sempre gostei de brincar com carrinhos", começou por dizer o actual vereador da Educação e do Desporto da Câmara das Caldas, ao explicar como costumava entreter-se com o pai, que lhe passou o gosto pelos carros. Já mais tarde, em 1966, quando abre o café Maratona, Alberto Pereira iniciou-se nas corridas de automóveis que o estabelecimento organizava no espaço onde hoje fica o restaurante. Naquela pista de madeira, o seu carro era o mais pequeno e o menos potente, o que impossibilitava a vitória, mas nem por isso Alberto desanimava. Afinal, **"o principal objectivo era o convívio e a diversão"**, afirma o caldense, que não esquece a tarefa que lhe cabia durante as corridas: **"como era pequenito, costumava ficar no meio da pista para colocar**



É na garagem que Alberto Pereira guarda a sua coleção de miniaturas e as pistas de automóveis que constrói, havendo também lugar para alguns quadros com fotografias dos seus carros favoritos

os carros nas calhas assim que se despiavam".

Na altura em que foi estudar Engenharia Civil, no Instituto Superior Técnico, Alberto Pereira deixou de lado os "slot cars", quando tinha 16 anos e apenas seis carros. Só em 2000, quando se mudou para a casa onde vive actualmente, começou a investir verdadeiramente na coleção.

Olhando para as 155 miniaturas, a maioria são carros de competição, mas **"nem por isso existe um tema comum a todas elas"**, explica o colecionador, que acaba por adquirir os modelos que mais gosta, sendo apenas esse o seu critério de compra. Numa prateleira fixada à parede, na fila mais abaixa, surgem os primeiros carros da coleção, depois, os que corriam na competição 24 Heurs Le Mans, uma das provas mais conhecidas de resistência automóvel, em terceiro, alguns carros de grande turismo (Ford, Chevrolet, BMW, Bugatti e Lamborghini, que

são algumas das marcas presentes nesta "secção") e, por último, réplicas de automóveis que foram campeões do mundo em rali e, ainda, alguns todo o terreno.

Contudo, as miniaturas mais raras ou, como lhes chama Alberto Pereira, **"as verdadeiras relíquias"**, estão guardadas numa pequena vitrina, onde é possível encontrar edições limitadas, algumas que demoram mais de um ano a adquirir. O Citroën ID20, carro português que venceu pela primeira vez o Rali TAP com o piloto Francisco Romãozinho, o carro lunar, ou o modelo Austin Martin do conhecido James Bond são alguns exemplos.

Na hora de eleger o seu carro favorito, Alberto Pereira não tem grandes dúvidas: o Renault Alpine a110, caracterizado pela sua cor **"azul francesa"**, é o grande vencedor, apesar de não ser o mais rápido em pista. Justificando a sua escolha, o colecionador explica que se trata de um carro da altura em que mais se inte-

ressou por ralis **"e este modelo era campeão do mundo"**.

"FAZEDOR DE PISTAS"

Na garagem deste antigo professor de Matemática não são os carros em miniatura o que mais chama a atenção. As duas pistas - uma de velocidade e outra de rali - saltam imediatamente à vista. A primeira demorou um ano a terminar e a segunda ainda não está concluída, mas ambas são obra de Alberto Pereira, que além de colecionador é também **"fazedor de pistas"**, como se auto-nomeia. **"Começam por ser desenhadas num programa de computador e depois compro o material para lhes dar vida"**, conta. Por vezes chega a reutilizar restos de árvores de Natal para fazer a vegetação da pista. Já os autocarretes de marcas automóveis foram pedidos a oficinas e muito do restante material de decoração é comprado em lojas chinesas. Quanto às miniaturas, são principalmente adquiridas

através da internet ou em feiras, sendo que o carro mais caro teve o custo de 125 euros, mas o preço comum varia entre os 35 e os 45 euros.

Quando estava prestes a terminar a pista de velocidade, o colecionador caldense afirma que praticamente não saiu da garagem nesse fim-de-semana. Faltava apenas acabar a montagem do circuito eléctrico e, mesmo sem grande conhecimento sobre electricidade, não desistiu de **"tentar acertar com os fios"**. Com o entusiasmo, nem se apercebeu de como estava a magoar as costas, devido à posição incorrecta em que se encontrava sentado: **"Tinha que montar tudo na base da pista e, por isso, não conseguia ficar com a cabeça direita"**, contou. O resultado acabou por ser uma ida ao massagista para endireitar a coluna. Os carros mais rápidos percorrem os 17 metros da pista de velocidade em cerca de cinco segundos, mas o recorde de Alberto são 4,5 segundos numa só volta. Durante uma corrida,

que está programada para o máximo de três minutos, a informação sobre a duração de cada volta e o tempo da melhor volta é transmitida desde a meta a uma placa do computador através de infravermelhos. Apesar do aparente modernismo do aparelho, o colecionador explica que se trata da placa do primeiro computador caseiro que existiu, o ZX Spectrum.

Embora nos últimos dois anos, desde que passou a dedicar-se à vida autárquica, Alberto Pereira não tenha investido muito tempo e dinheiro na sua coleção - aliás, os carros que juntou neste período foram oferecidos pelo filho que vive em Inglaterra.

O vereador sublinha como **"colecionar é uma forma de distração e alívio do stress"** e mais do que isso **"é também um passatempo entre pai e filhos"**, pois Alberto conseguiu que eles ganhassem prémios pelos carros, da mesma forma que o seu pai fez consigo. ■



Algumas das 155 miniaturas da coleção. Os chamados "slot cars" são movidos por um pequeno motor eléctrico e permitem fazer corridas

Pub.

Lubrigaz o Concessionário Volkswagen e Audi nas Caldas da Rainha

A zona das Caldas da Rainha pode contar agora com uma equipa altamente motivada e conhecedora, dedicada aos clientes Volkswagen e Audi.

O investimento num novo concessionário para a marca VW nas Caldas da Rainha, juntamente à incorporação da marca Audi na Lubrigaz sob a designação de Lubrisport, ascendeu a 1,5 milhões de euro.

O espaço conjuga as tradicionais áreas comerciais com os serviços de assistência após venda, assim como a venda de peças e acessórios que lhe estão associados.

A Lubrigaz Caldas da Rainha con-

ta, com uma equipa superior a 20 elementos, disponibilizando serviços de comercialização de Viaturas Novas Volkswagen, Audi, Veículos Usados e Seminovos, Seguros, Financiamento, entre outros. No apoio à venda desenvolve atividade de manutenção e reparação, serviço de colisão, comércio de peças e acessórios, pneus e Serviços Rápidos.

Profissionalismo, experiência e foco no Cliente, são os mote de uma empresa com 75 anos como a Lubrigaz, Concessionário da Marca Volkswagen há mais de 60 anos, em Leiria.

As novas instalações funciona-

rão em horário adequado ao interesse dos Clientes e atendendo aos parâmetros de excelência da Marca, tendo sido dotadas de elevados meios tecnológicos e com o profissionalismo que caracteriza a organização, capazes de assegurar um serviço de elevada qualidade.

Concessionário de duas das mais prestigiadas marcas no mercado, a Lubrigaz congratula-se com o fato de poder oferecer aos seus clientes as melhores opções no mercado: o Novo Passat nomeado recentemente como **"O Carro do Ano 2015"** destacando-se ainda na categoria de Executivo, e na

categoria **"Carrinha do ano"** com o Passat Variant, para além do **"Ecológico do Ano"**, com o modelo e-UP, considerado o campeão mundial da eficiência.

Ainda na marca AUDI, a Lubrigaz

comercialização do apetecível AUDI TT Coupé eleito o Desportivo do Ano, evidenciando a sua tecnologia inovadora como o Audi Virtual Cockpit e as linhas modernas e apelativas do TT Coupé.

A Lubrigaz nas Caldas da Rainha

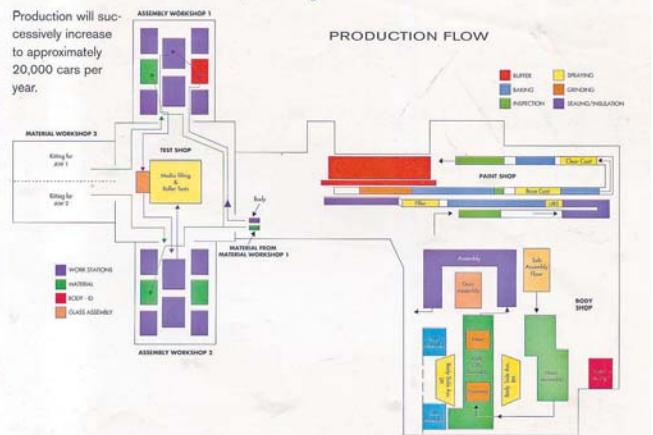


torna-se assim o mais recente Concessionário da organização Volkswagen em Portugal localizada na Rua Dr. Artur Figueirôa Rego, 100. Tel.: 262 840 510. Horário das 8h30-19h - com fecho das 13h-14h.

O modelo de produção de Uddevalla



20.000 cars per year



Trabalhar numa empresa, e ainda para mais numa fábrica, em que dê bastante prazer esse trabalho, não é coisa fácil nem simples. No final dos anos 90 do século passado, tive oportunidade de estar numa fábrica dessas na Suécia, que conheci através de uma investigação sobre os modelos de produção automóvel. Certo, estar numa fábrica em que não se repetem as funções permanentemente, em que se trabalha em equipa em multi-tarefas, podendo ter paragens e em que no final do dia se dispõe de uma sauna para descansar, conhecendo-se desenvavelmente todas as tarefas para a montagem de um automóvel, parece uma ideia utópica.

Contudo, era a realidade que se vivia na fábrica da Volvo em Uddevalla, que eu pude visitar 1997, simultaneamente com a visita ao autor daquele modelo, T. Engstrom, professor na Universidade de Tecnologia de Gotemburgo, que me explicou as bases do sistema produtivo que ele tinha concebido.

Pude até agora visitar muitas empresas industriais, com particular insistência na indústria automóvel porque, desde o final do Séc. XIX - a partir de Henri Ford - , foi neste sector que se ensaiaram os grandes sistemas de produção, depois aplicados experimentalmente nos outros sectores. Todos se lembram do intitulado "fordismo", resultan-

te da criação de Henri Ford no início do Séc. XX, como paradigma da produção em massa em linha de montagem.

Depois do esgotamento do modelo fordista emergiu nas fábricas japonesas a produção magra (toyotismo), baseada no zero desperdício, que cortava com os processos intensivos do velho Ford, para motivar os trabalhadores e optimizar a rentabilidade das empresas.

Contudo, mesmo este sistema foi posto em causa no final do século passado, por um novo sistema de produção, que eu pensava com muito potencial e com aplicação a outros sectores, que era o "uddevallismo" ou da produção reflexiva, que dera os primeiros passos na Volvo em Kalmar, e depois tinha sido implantado na fábrica de Uddevalla.

A fábrica tinha sido reaberta em 1995 na sequência dum controverso encerramento, ocorrido no início dos anos 90, quando fechou também a unidade de Kalmar, por razões não muito descorináveis, mas em que os responsáveis da marca, responsabilizaram a crise no mercado internacional. Infelizmente a crise económica internacional, reflectida também na indústria automóvel, levou a que esta fábrica voltasse a ser encerrada em 2013, agora por decisão do novo proprietário da marca Sueca, que é um grupo chinês.

A reabertura em 97 deveu-se à constituição da joint-venture AutoNova, entre a Volvo e a TWR (Tom Walkinshaw Racing), dedicado à produção de automóveis de luxo, utilizando a plataforma da marca para produzir os modelos cabriolet e coupé na versão 850.

O processo de Uddevalla, como já vimos, baseava-se nas "novas formas de organização do trabalho e design das profissões", na sequência do modelo de diálogo social muito avançado entre as entidades patronais e confederações sindicais existente no país, para resolver em conjunto os problemas da produtividade, do absentismo e da motivação.

A FÓRMULA DO BOM TRABALHO

Para "regenerar a vida de trabalho", os suecos estudaram duas questões determinantes, o "tempo de trabalho e o desenvolvimento e design do conteúdo do trabalho", com vista a encontrar uma fórmula do "good work" ("bom trabalho").

A primeira tentativa fora lançada pela Volvo em 1985, em Uddevalla, zona deprimida socialmente com o encerramento de vários estaleiros navais. O lema deste projecto, que associou aquela empresa sueca ao Swedish Work Environment Fund (que financiou a investigação), aos sindicatos e a investi-

gadores nas áreas da tecnologia, educação e economia, foi a "qualidade, flexibilidade e investimento nas pessoas", tendo constituído um "importante passo em direcção à cooperação" empresas/sindicatos, criando um modelo de produção que viria a ser baptizado apropriadamente por "uddevallismo". Um dos objectivos era de modificar as atitudes da população e, especialmente dos jovens, em relação ao trabalho industrial. O projecto tinha como objectivo a produção em plataformas fixas (substituindo a linha de produção), em pequenas equipas e flexíveis de dez trabalhadores, funcionando ao seu ritmo de trabalho, na condição de que produzissem os índices pré-estabelecidos, com a vantagem de funcionarem num ambiente profissional muito mais humano. Cada equipa distribuía as diferentes tarefas a desempenhar, num ciclo de trabalho alargado (duas horas contra os tradicionais ciclos de 1 ou 2 minutos das linhas de montagem), o que permitiria a cada trabalhador ter uma variedade de grande de tarefas a desenvolver nesse período.

O último objectivo estava associado à visão "Complete cars - Complete Products", em que os responsáveis pela montagem pudessem determinar o ritmo da tra-

balho e acompanhar visualmente a produção do "seu" automóvel.

UM NOVO LAYOUT

Esta ideia-chave levou em Janeiro de 1988, aos autores do projecto a propor um layout de fábrica que permitisse, a cada equipa de trabalho, produzir um veículo na sua totalidade, exigindo que cada trabalhador tivesse competência para executar, no mínimo, um quarto desse processo de montagem. A responsabilidade de cada equipa abrangia a montagem dum parte substancial do veículo, podendo chegar a metade das tarefas, estando cada trabalhador apto a tomar decisões sobre as suas tarefas, uma vez que também em toda a unidade fabril os níveis de decisão estavam reduzidos quase a zero. Dentro de cada equipa era escorlhido, rotativamente, um seu representante, que era responsável pela gestão diária do trabalho. Cada equipa era responsável também pela preparação e manuseamento dos materiais para a montagem, com o objectivo de minimizar a responsabilidade do pessoal do armazém e substituir, nessa responsabilidade, os "colarinhos brancos" pelos "colarinhos azuis", cuja distinção viria a ser suprimida.

Uma particular atenção era dada à constituição de cada equipa de trabalho, formada em média por dez trabalhadores, que também era responsável pela fase de pré-montagem, com a preocupação de haver uma combinação de trabalhadores de diferentes idades e dos dois sexos, de forma a aliar capacidades, competências e disponibilidades.

Cada equipa podia receber, periodicamente, dois novos trabalhadores que fariam a sua formação "on-job", saindo, quando a formação terminasse, para formar nova equipa com outros que viessem de outras equipas, num processo denominado "cell splitting". O processo de aprendizagem em Uddevalla, era inspirado nos modelos "artesanais, das guildas ou corporações medievais" em que o melhor formador só poderia ser aquele que era

mais competente a executar na realidade concreta.

TODOS PODEM FAZER TUDO

As tarefas na fábrica podiam ser desempenhadas por qualquer trabalhador, uma vez que todos os processos de montagem estavam ergonomicamente estudados, pelo que o trabalho era feito indiscriminadamente por homens e mulheres de qualquer idade (na montagem 60% eram homens e 40% são mulheres, com uma média etária de 32 anos). Vários autores comparavam este modelo aos da produção de aviões, encontrando muitas semelhanças com os processos utilizados na Boeing e Airbus, onde naturalmente a montagem também ocorre em plataforma fixa, num trabalho verdadeiramente artesanal.

Na altura escrevi que este modelo me parecia demasiado utópico, para países como Portugal, onde estavam arraigados hábitos e tradições autárquicas e de comando autoritário, com fraco nível cultural dos protagonistas e actores. Mas o que veio a acontecer foi que as dificuldades económicas da maioria dos fabricantes e com a transferência do comando de muitas destas empresas para países terceiros, como aconteceu na Volvo para a China, este processo de produção não subsistiu. Foi o que aconteceu em Uddevalla no ano passado, em que a parceria nos últimos anos com a Pininfarina, falhou e a fábrica encerrou. A queda da procura de carro de topo de gama foi a razão, mas também o método de produção, mesmo na Suécia (que também viu desaparecer a SAAB em 2014), nunca encontrou uma férrea vontade para o manter. A Volvo actualmente mantém outras fábricas na Suécia, Bélgica, EUA e China, segundo o modelo de produção do "lean production", mas com alguns contributos de Uddevalla, como as plataformas de produção em equipa dentro da linha de produção. ||JAS

Pub.

Dicas para manutenção preventiva do seu automóvel

Muito de nós utilizamos o automóvel e a única coisa que fazemos para que eles continuem a funcionar é meter-lhes combustível no depósito. **Gazeta das Caldas** dá-lhe algumas dicas para seguir entre visitas ao mecânico, que o podem ajudar a poupar algum dinheiro tanto na manutenção como nos custos de utilização.

VERIFIQUE A PRESSÃO DOS PNEUS UMA VEZ POR MÊS

Os pneus do seu automóvel são mais importantes do que parecem.



Deve verificar pelo menos uma vez por mês a pressão dos pneus. Por insignificante que pareça, uma pressão correcta tem implicações directas na aderência à estrada, no consumo de combustível e no desgaste dos pneus e de componentes da direcção. Um pneu abaixo da pressão correcta faz com que a superfície de maior contacto com o piso, sejam as laterais e os ombros, provoque maior desgaste nessa partes. Isto também provoca maior resistência à deslocação, aumentando o consumo de combustível. Quando tem um pneu vazio o eixo correctamente, notará que a direcção fica mais leve. O pneu com pouco ar também é mais instável e ineficaz no escoamento da água quando conduz em piso molhado. O pneu cheio demais assenta todo o peso do carro numa superfície menor, causando também maior desgaste. O pneu fica mais vulnerável a cortes e Pub.

transmite mais vibração.

Consulte o manual do seu automóvel ou o seu mecânico para saber a pressão dos pneus indicada para o seu automóvel.

CRUZE OS PNEUS DA FRENTE COM OS DE TRÁS A CADA 10.000 KM

Quando muda de pneus o ideal é trocar o conjunto dos quatro para garantir níveis de aderência semelhantes nos eixos dianteiro e traseiro. Para prolongar a durabilidade dos pneus, deve cruzá-los a cada 10.000km. O pneu dianteiro da frente troca com o traseiro esquerdo e do outro lado a mesma coisa. Isto garante um desgaste regular ao longo da vida dos pneus, porque o eixo dianteiro provoca maior desgaste que o de trás.

Quando troca apenas dois pneus, deve colocar os novos atrás e os usados à frente. Aqui o que está em jogo é a segurança. Os pneus usados têm maior risco de perda de aderência e de controlo da viatura, mas, na maior parte dos automóveis, é mais fácil reagir a uma subviragem (quando se perde o controlo da dianteira do carro) do que a uma sobreviragem (quando se perde a traseira).

VERIFIQUE O ÓLEO

Antes de colocar o carro em funcionamento pela primeira vez no dia, com o carro nivelado, verifique o nível do óleo do motor com a vareta que encontra no compartimento do motor. É importante verificar



o nível do óleo para se certificar que não tem fugas ou consumo excessivo do lubrificante. Se necessário pode fazer reforços mas atenção para não exceder o nível máximo. E não se esqueça que tem que utilizar o mesmo tipo de óleo que está no depósito.

Deve fazer mudanças de óleo e filtro consoante as indicações do fabricante. Existem tipos de óleo adequados à quilometragem que faz por ano. Aconselhe-se na oficina.

Aproveite e verifique o nível dos restantes líquidos: travões e líquido de arrefecimento do radiador.

VERIFIQUE REGULARMENTE AS LUZES

Circular com luzes fundidas pode causar acidentes, para além de ser punido com multa. Vigie regularmente se os faróis dianteiros - mínimos, médios e máximos - funcionam correctamente, mas não se esqueça também dos piscas e de todas as luzes de trás.



Não se esqueça de fazer visitas regulares à oficina para a manutenção periódica. Investir na prevenção evita avarias mais graves, que também custam mais a reparar. ■ J.R.

NOVO CITROËN C4 CACTUS



Sacel é o concessionário Citroen para todo o distrito de Leiria

A Sacel é o concessionário Citroen para todo o distrito de Leiria desde o ano de 1961 e para os concelhos de Torres Vedras, Cadaval, Sobral de Monte Agraço e Lourinhã desde o ano de 2009, sendo um dos mais antigos e maiores concessionários Citroen a nível nacional. Com instalações integradas (Stand e oficina) em Leiria, Caldas da Rainha e Torres Vedras.

A nossa história, a satisfação dos nossos clientes, os resultados apresentados ao longo destes anos e o procurarmos mantermo-nos sempre actualizados, dão-nos confiança para encarar o futuro com grande otimismo.

Desde o lançamento do Citroën C4 Cactus que se fala da sua importância no mercado, sendo que segundo a revista Top Gear, a Citroën teve a confiança e inspiração de criar algo totalmente diferente. É um carro muito difícil de definir, compacto de dois volumes, com um estilo curvilíneo e divertido consegue ser só-

lido sem agressividade, robusto, os Airbumps nas laterais cumprim um propósito, e o carro é tão fantásticamente racional que é impossível não ficar espantado, é corajoso, tanto em look como atitude, o capot é composto por uma liga leve. O interior oferece um ambiente descomplicado em que pode concentrar-se na condução, e é por isso tudo que recebe o prémio Top Gear Compacto do Ano.

Novo mundo, novas ideias, um veículo audacioso e moderno ao serviço do bem-estar. O C4 Cactus destaca-se pelo seu estilo único e distinto.

A Sacel tem o prazer de o convidar a conhecer em primeira mão o Citroën C4 Cactus. Simples de gozar, simples de viver, simples de utilizar e manter. Venha descobrir simplesmente porquê.

“Confie na nossa História, conheça o nosso Presente e acompanhe-nos no Futuro.”

LEVEZA
É A NOVA
POTÊNCIA

Novo Citroën C4 Cactus é o automóvel que responde às questões de hoje, com soluções avançadas e inteligentes. Com um peso cerca de 200 kg inferior a berlinas equivalentes e motores de última geração 1.2 PureTech 82 (gasolina) e BlueHDi 100 (diesel), oferece baixos consumos e reduzidas emissões de CO2, continuando a privilegiar o prazer de condução.

ECRÃ TÁCTIL • CLIMATIZAÇÃO • RÁDIO BLUETOOTH

A partir de 16.000€

CITROËN ASSISTENCE
8 ANOS DE ASSISTÊNCIA GRATUITA
800 200 644

www.citroen.pt

O Novo Citroën C4 Cactus é o automóvel que responde às questões de hoje, com soluções avançadas e inteligentes. Com um peso cerca de 200 kg inferior a berlinas equivalentes e motores de última geração 1.2 PureTech 82 (gasolina) e BlueHDi 100 (diesel), oferece baixos consumos e reduzidas emissões de CO2, continuando a privilegiar o prazer de condução.

ECRÃ TÁCTIL • CLIMATIZAÇÃO • RÁDIO BLUETOOTH

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN prefere TOTAL. Consumo misto de 3,2 a 4,7 l/100 km e emissões de CO2 de 82 a 107 g/km. Preço para Citroën C4 Cactus 1.2 PureTech 82 FEEL, com inclusão de oferta promocional Citroën, válido até 30 de Abril 2015, para os veículos em stock nos pontos de venda aderentes, e não incluindo despesas de legalização, transportes e taxas eco. Imagem não contratual.

SACEL
Desde 1961

CONCESSIONÁRIO | Estrada do Lavradio | CALDAS DA RAINHA | Tel.: 262 831 155 | www.sacel.pt

ROADY
CENTRO AUTO

Há 12 anos nas Caldas da Rainha

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

262 84 09 50 ou 96 127 46 17

Quinta dos Pinheiros, lote 3
recepcao_caldasstation@sapo.pt



grosso! — Representam alguma casa se usa lá fóra.
de automóveis? Como se vê a gente nova
trabalha.

Caledonian

COMPANHIA INGLEZA DE SEGUROS
Fundada em 1805

Reservas excedem SETE milhões de libras

SEGUROS DE INCÊNDIOS E AUTOMÓVEIS

CONTRA TODOS OS RISCOS

Agentes gerais para Portugal e Colônias
CORREIA LEITE, SANTOS & C.º — BANQUEIROS

53, Rua Augusta, 59—101, Rua da Conceição, 107—LISBOA

Agente nas Caldas da Rainha — António Valério Junior



João Baptista da Conceição & C.º

PENICHE

Agente da Companhia Nacional de Navegação

CARREIRA DO

Vapor IBO

PARA PASSAGEIROS

Para Lisboa

Nos dias 8 e 22 de cada mês

Para Porto

Nos dias 1 e 16 de cada mês

Recebe carga

subloca
o conse
senhorii

Pl

na ultim
nho para
carteira
2 chaves,
um atest
pessoas q
tregar es
nos o re
denso, d
do Andra

Hen
H
Quint

permitt
io da sua

Machado
inha

ho cumpr
iente da or
Caldas da

a justi
por ainda
faz e a ilustr
tado talvez
i-se tratado
ração só se
pouca que

na escolha
igoso que
nco tempo
dem e de
plares,

ntarem co
ssa ser mil

proprieda
cerícios e
nsivos os

CALD

Agi
de

CALD

de

CALD