



CHECK-UP media

AFTERMARKET AUTOMÓVEL

Atualidade

PRIO

Visita guiada à maior produtora de biocombustíveis em Portugal

Entrevista

Ana Calhã

Secretária-geral da Associação de Bioenergia Avançada explica benefícios dos combustíveis de baixo teor de carbono



Estrada para a
sustentabilidade

Aftermarket adapta-se às necessidades da nova mobilidade



BELEAF



A NOSSA CONVICÇÃO, A NOSSA RESPONSABILIDADE.

No centro do nosso negócio está uma convicção firme de que a sustentabilidade não é apenas um objetivo, é uma responsabilidade. Com a Axalta como seu parceiro, fornecemos produtos ecológicos de alto desempenho, ferramentas inovadoras e recursos ótimos para ajudar a minimizar a sua pegada ambiental, contribuindo ao mesmo tempo para o sucesso do seu negócio.

Acredite (BELEAF) num amanhã melhor. Crie a mudança hoje.
refinish.axalta.eu/beleaf





SUMÁRIO

Combustíveis sintéticos	4
Essenciais na economia circular, permitem a utilização eficiente de recursos e resíduos	
Entrevista	6
Ana Calhã, secretária-geral da ABA (Associação de Bioenergia Avançada)	
Atualidade	12
Visita guiada à PRIO, a maior produtora de biocombustíveis em Portugal	
Empresas	
LIQUI MOLY	18
PRIO	20
LEAO	22
GoShop by Romafe	24
OSRAM	26
bilstein group	28
Sparkes	30
MANN-FILTER	33
Axalta	34
Cepsa	35
Filourém	37
TUDOR	38

FICHA TÉCNICA

Redação

Jorge Flores (Editor)

jorgeflores@checkupmedia.com

Bruno Castanheira (Editor)

brunocastanheira@checkupmedia.com

Fotografia

Estelle Valente

Design e paginação

Boris Creative Collectivewww.checkupmedia.comgeral@checkupmedia.com

Siga-nos nas redes sociais



Sustentabilidade comanda a vida

Em 2023, vivemos praticamente cinco meses a crédito do ponto de vista ambiental. Tudo porque, a 2 de agosto, Dia da Sobrecarga da Terra, a humanidade já havia esgotado todos os recursos naturais que, normalmente, estariam disponíveis em 12 meses. Por outras palavras, atingimos o ponto em que a necessidade que a humanidade teve de consumir recursos e serviços ambientais ultrapassou a capacidade do planeta para regenerar esses recursos. Todos os anos, aumenta a nossa dívida ambiental para com o planeta, o que, com os valores atuais, significa que precisaríamos de ter mais uma Terra para satisfazer a forma como consumimos recursos naturais. Estamos num ponto sem retorno. Só existe, por isso, um caminho a seguir: o da sustentabilidade.

A indústria automóvel, em geral, e o setor do *aftermarket*, em particular, têm feito o seu papel. A eletrificação dos veículos parece ser a face mais visível no trajeto para a descarbonização, mas existe mais vida para além disso. Desde logo, os biocombustíveis avançados, que, ao estarem prontos para serem incorporados nos combustíveis fósseis, são uma forma eficaz de assegurar uma mobilidade sustentável, dando, também, um contributo decisivo para o *mix* energético completo, que permitirá alcançar o *Net Zero*. Depois, a reutilização de resíduos, que promove a economia circular (sendo a remanufatura de componentes um dos exemplos), a utilização de energias a partir de fontes renováveis, igualmente fundamentais para a transição energética, e a adoção de eficientes processos de produção, logística e reparação, que permitem conservar recursos.

A humanidade tem de acelerar o passo para reduzir o impacto que as suas atividades e necessidades têm sobre o planeta. Todos, cada um à sua medida, temos responsabilidade. Só assim será possível assumir o compromisso de um futuro melhor. Porque a sustentabilidade comanda a vida.

Bruno Castanheira

brunocastanheira@checkupmedia.com



Combustíveis sintéticos

A produção de biocombustíveis sintéticos é considerada essencial na estratégia de economia circular, uma vez que contribui para a utilização eficiente de recursos e resíduos. Os combustíveis sintéticos oferecem uma série de benefícios que vão para além da redução da pegada de carbono. Desde logo, a eficiência: apresentam propriedades físico-químicas semelhantes às dos combustíveis convencionais, tornando-os compatíveis com os veículos atuais e permitindo a utilização de infraestruturas existentes. Depois, a sustentabilidade: são utilizadas matérias-primas alternativas e renováveis para produzi-los. Consideram-se, também, estratégicos: contribuem para a descarbonização progressiva dos transportes e da aviação, entre outros. E ainda há o fator inovação: o avanço de tecnologias e a produção de combustíveis ecológicos colocarão a indústria de refinação na vanguarda das soluções de baixas emissões, fundamentais para a captura, utilização e armazenamento de CO₂, bem como para o desenvolvimento de processos com vista à produção de hidrogénio renovável

Eletricidade renovável alimenta todo o processo

Utilizando apenas o hidrogénio e o CO₂ capturado, são produzidos combustíveis sintéticos

Através da eletrólise o oxigénio é separado do hidrogénio dando origem a água

Hidrogénio verde

UNIDADE DE PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEIS SINTÉTICOS

Os combustíveis sintéticos neutros em carbono podem ser utilizados nos atuais motores de automóveis, camiões e aviões

Combustíveis sintéticos

Emissões Net Zero



O CO₂ é capturado na refinaria

CO₂



Ana Calhã

“Os biocombustíveis avançados são a forma mais eficaz para uma mobilidade sustentável”

Responsável da Associação de Bioenergia Avançada (ABA) defende que os combustíveis de baixo carbono são uma alternativa sustentável, reduzindo até 97% as emissões em comparação com os produtos fósseis

Por: Jorge Flores Fotos: Estelle Valente

Não existe uma solução para promover a descarbonização e erradicar os gases poluentes da atmosfera. Existem várias. E podem conviver entre si, assim haja uma verdadeira discussão pública e vontade dos governantes. Em entrevista ao Check-up, Ana Calhã, secretária-geral da Associação de Bioenergia Avançada (ABA), explica que os biocombustíveis sustentáveis conseguem reduzir mais de 83% de emissões de carbono, dado que, dependendo da matéria-prima residual, podem diminuir até 97% de emissões de carbono, quando comparados com os combustíveis fósseis. Por que motivo continuam a ser “esquecidos”, numa era em que só se fala de veículos elétricos? Porque ainda há caminho a percorrer e barreiras preconcebidas a derubar. Mas a mensagem, como garante a nossa interlocutora, já começa a passar.

Os combustíveis de baixo carbono são a melhor solução para vencer a batalha pela descarbonização dos transportes?

Os combustíveis de baixo carbono são uma das melhores soluções para a descarbonização. No entanto, é importante sublinhar que só conseguimos alcançar o *net zero* através de um *mix* energético completo. Existem vários benefícios associados à adoção de biocombustíveis sustentáveis ou de baixo carbono. Desde logo, a redução de emissões de carbono, quando comparados com os combustíveis fósseis.

Os biocombustíveis avançados estão prontos para serem incorporados nos combustíveis fósseis, sendo a forma mais eficaz para uma mobilidade sustentável, sendo que o mercado automóvel já se encontra desenvolvido o suficiente para absorver misturas mais ricas e, por isso,

são uma fonte de descarbonização possível de utilizar no parque automóvel existente hoje.

Paralelamente, ao reutilizarmos os resíduos, estamos a promover a economia circular e a garantir que, em vez de serem desperdiçados em aterros sanitários ou descartados incorretamente (poluindo, por exemplo, sistemas aquíferos), os resíduos são transformados em energia, contribuindo, assim, para a redução da dependência energética de Portugal.

Os biocombustíveis conseguem reduzir em 83% as emissões de carbono, face aos fósseis. Por que motivo a mensagem não passa?

Ainda testemunhamos como a falta de informação do público sobre esta solução coloca alguns entraves à expansão destas opções, sendo que, frequentemente, exis-







É importante sublinhar que só conseguimos alcançar o *net zero* através de um *mix* energético completo. Existem vários benefícios associados à adoção de biocombustíveis sustentáveis ou de baixo carbono

te alguma confusão entre o que são os biocombustíveis avançados, produzidos a partir de resíduos, e os biocombustíveis tradicionais, produzidos a partir de óleos virgens, cujo impacto ambiental é bastante diferente.

A isto, alia-se, também, o facto de o mundo estar numa posição em que o foco está nas energias renováveis, igualmente relevantes e fundamentais para a transição energética. E, agora, temos de conquistar espaço na discussão pública também em torno do papel significativo dos biocombustíveis sustentáveis, que conseguem reduzir mais de 83% de emissões de carbono, uma vez que, dependendo da matéria-prima residual, podem reduzir até 97% de emissões de carbono, quando comparados com os combustíveis fósseis.

Na ABA, estamos conscientes do poder da informação e, por isso, atuamos em proximidade com os nossos parceiros e associados, assim como com a sociedade, de modo a promover a bioenergia avançada e os combustíveis de baixo teor de carbono como uma opção viável, eficiente e sustentável, com potencial para desbloquear o futuro *net zero* que Portugal quer alcançar.

Acredita que se endeusa os veículos elétricos na mesma proporção com que se diaboliza os combustíveis de baixo carbono?

Os veículos elétricos têm tido uma expressão bastante significativa no mercado português, sendo, frequentemente, vistos como uma das potenciais chaves para a descarbonização e sendo umas das soluções com mais apoios a nível fiscal para promover a utilização destes veículos.

Acredito que é necessário adotar e promover todas as soluções sustentáveis, tais como os biocombustíveis avançados, em conjunto com as demais opções para que seja possível atingir a neutralidade carbónica. Assim como educar a sociedade sobre os combustíveis verdes e desmistificar alguns dados incorretos, para reforçar a confiança dos consumidores nestas alternativas. É, aqui, que a ABA entra: pretendemos alavancar a valorização da bioenergia





Se observarmos o parque automóvel existente, vamos perceber que ainda precisaremos, no presente e no futuro, de soluções sustentáveis para veículos com motor de combustão

avançada, mais especificamente dos biocombustíveis avançados ou sustentáveis, produzidos através de resíduos.

Os combustíveis de baixo teor de carbono têm a grande vantagem de as infraestruturas de abastecimento já existirem...

Os combustíveis de baixo teor de carbono não exigem a aquisição de novas infraestruturas porque são distribuídos através dos oleodutos, tanques e mangueiras já existentes e disponíveis nos postos de abastecimento. O facto de serem compatíveis com os veículos atualmente em circulação, incorporados em maior ou menor percentagem nos combustíveis fósseis tradicionais que ainda se utilizam, faz com que os biocombustíveis sejam uma alternativa mais eficaz e acessível a qualquer condutor, sendo esta uma vantagem económica bastante viável.

Se observarmos o parque automóvel existente e para a idade média de vida de cada veículo (ligeiro ou pesado), vamos perceber que ainda precisaremos no presente e no futuro de soluções sustentáveis para veículos com motor de combustão e é este um dos outros pontos que torna os biocombustíveis avançados e outros combustíveis verdes numa solução essencial para a descarbonização dos transportes.

Quais as principais vantagens dos biocombustíveis em termos de produção, eficiência e impacto ambiental?

Os biocombustíveis avançados promovem uma economia circular por utilizarem resíduos como matéria-prima, que, de outra forma, seriam desperdiçados ou mesmo poluentes para o meio ambiente, por serem descartados de forma errada. Graças à reutilização de resíduos com potencial energético, tais como o óleo alimentar, gorduras animais e borras de café, Portugal pode desenvolver esta indústria e, conseqüentemente, reduzir a sua dependência energética. Complementarmente,

tarmente, a produção e comercialização de combustíveis de resíduos permitem o desenvolvimento de diferentes fases associadas à cadeia de produção desta solução energética, o que tem, também, um impacto positivo na criação de emprego.

Quais são os desafios mais significativos na produção em larga escala de biocombustíveis, atualmente?

Os biocombustíveis já estão a ser utilizados no transporte rodoviário, sendo que há, inclusive, projetos bem-sucedidos em Portugal que recorrem a B100 (100% de biocombustível) nos veículos pesados. É possível aumentarmos esta incorporação e utilização de alternativas na frota hoje em circulação. No entanto, os desafios que se estendem perante nós estão associados tanto à transformação das tecnologias que utilizamos, como ao quadro legal e aos apoios aos operadores na cadeia de valor destes biocombustíveis, que precisam de ser mais robustos.

Por um lado, as tecnologias disponíveis operam numa escala reduzida, enquanto testes-piloto, e será necessário compreender como as expandir para que sejam economicamente viáveis. Por outro, é preciso reforçar a legislação e os incentivos a produtores, fabricantes e distribuidores, de modo a conseguirmos agilizar a aprovação de novos biocombustíveis e de novas especificações.

No mesmo sentido, será fundamental agilizar unidades de produção, armazenamento e distribuição destas opções no mercado de consumo, contribuindo para o desenvolvimento destas alternativas, que são imprescindíveis para a mobilidade sustentável. O poder local tem um papel de destaque na promoção deste consumo, enquanto bom exemplo a seguir e privilegiando a aposta nestas energias com uma pegada de carbono baixa.

Complementarmente, ainda não existe, em Portugal, matéria-prima suficiente



para alimentar a produção de biocombustíveis avançados, o que implica uma necessidade de importar alguma matéria-prima. Neste panorama, a ABA promove a recolha de resíduos, desde óleos alimentares até borras de café, para que seja possível reduzir, gradualmente, a importação destas matérias-primas.

Falta regulamentação para que estes combustíveis de baixo carbono possam chegar ao mercado a preços mais acessíveis?

O preço dos combustíveis é composto por vários fatores, como a cotação do mesmo, os impostos (IVA, ISP – taxa de carbono, contribuição de serviço rodoviário e imposto sobre produtos petrolí-



Acredito que é necessário adotar e promover todas as soluções sustentáveis, tais como os biocombustíveis avançados, em conjunto com as demais opções, para que seja possível atingir a neutralidade carbónica

feros), a ADC (armazenagem, descarga e reserva) e a incorporação de biocombustíveis, que, atualmente, representam apenas cerca de 3% do valor final cobrado ao consumidor, sendo este um valor bastante residual.

Acreditamos que, ao alargar esta opção a mais utilizadores e dando escala ao mercado, será, também, possível atingir

um preço igualmente competitivo, sendo, para já, necessário um investimento na expansão destas opções para qualquer consumidor - das frotas comerciais aos consumidores privados.

No panorama regulamentar, Portugal tem revelado estar no caminho certo. As medidas implementadas até agora demonstram que existe bastante potencial

para apostar nas soluções alternativas verdes. No entanto, na visão da ABA, há ainda mais espaço para incentivos não só a nível fiscal, mas, também, a nível de mensagem do Governo, contribuindo para que os biocombustíveis avançados e outras soluções verdes cheguem aos consumidores e contribuam para descarbonizar a mobilidade e o país.



— PRIO —

Berço da transição energética

A PRIO é a maior produtora de biocombustíveis em Portugal e uma das maiores produtoras europeias de biodiesel a partir de matérias-primas residuais. O Check-up visitou o berço da transição energética, onde se respira um ambiente saudável

Por: **Bruno Castanheira**

Fotos: **Estelle Valente**



“**B**em-vindos ao espaço da PRIO onde se respira economia circular e sustentabilidade”. As palavras de Sónia Henriques, diretora de produção dos biocombustíveis PRIO, enquanto segurava no recipiente azul de plástico que a empresa oferece, desde 2021, aos consumidores para que estes reciclem o óleo alimentar usado, não podiam ser mais elucidativas no início da nossa visita ao centro de produção do biodiesel. A fábrica, de tecnologia alemã, que pertencia ao Grupo Martifer, foi concebida para laborar com óleos virgens (extraídos de plantas para fabricar biocombustíveis), tendo passado, a partir de 2006, a ser operada pela PRIO. “A PRIO é conhecida pela maioria das pessoas como uma empresa que comercializa produtos fósseis, mas nasceu precisamente nesta fábrica de biodiesel, em Aveiro”, adianta Sónia Henriques.

Em 2013, a Europa desafiou os Estados-Membros a produzirem energia a par-

sempre esse valor de produção anual”, conta Sónia Henriques.

Reciclar é essencial

À medida que percorríamos a fábrica em direção à zona dos primeiros tanques (a PRIO dispõe de dois destinados a matérias-primas, cada um com 4.000 m³ de capacidade, e outros dois de 2.000 m³ cada), a diretora de produção dos biocombustíveis PRIO abordava o tema da reciclagem. “A maioria dos resíduos que processamos são importados. Em Portugal, vendem-se, por ano, 102 milhões de litros de óleo. E os portugueses só reciclam 20 a 30%. É pouco. Se deitarmos o óleo alimentar usado e o das latas de conservas no lava-loiças, este resíduo vai parar à ETAR do nosso município, juntamente com os detergentes. A ETAR consegue retirar as gorduras, uma vez que estas ficam ao de cima na água, mas não consegue extrair os componentes dos detergentes, que ficam agarrados ao óleo. Reciclar é

mas que nos chegam, conseguimos saber os hábitos alimentares das pessoas. O óleo proveniente da Ásia tem uma acidez muito elevada porque foi utilizado várias vezes e inclui propriedades dos alimentos que fritou (obriga-nos a fazer um pré-tratamento). Já o óleo que chega da Europa, é de qualidade superior, com uma acidez muito baixa, uma vez que foi utilizado menos vezes, fruto do maior poder de compra das pessoas”, detalha Sónia Henriques.

Eficiência energética

Uma das grandes preocupações da PRIO diz respeito à eficiência energética. Sendo a fábrica grande consumidora de eletricidade e gás natural, a redução do consumo torna-se prioritária. A área de estacionamento exterior e os edifícios dispõem de painéis fotovoltaicos convencionais, ao passo que os tanques estão equipados com painéis fotovoltaicos de material flexível, que, apesar de armazenarem menos

Uma das grandes preocupações da PRIO diz respeito à eficiência energética. Sendo a fábrica grande consumidora de eletricidade e gás natural, a redução do consumo é prioritária

tir de resíduos. A PRIO aceitou o repto e adaptou todo o seu processo para fabricar biodiesel, transformando, assim, resíduos em energia. E que resíduos são esses? “Óleos alimentares usados e desperdícios da indústria alimentar – produtos fora de validade ou que tiveram problemas durante o processo –, grupo a que se dá o nome de resíduos avançados. Hoje, 30% da nossa produção é feita a partir desses resíduos. Fizemos muito investimento tecnológico e introduzimos muitas alterações ao processo para conseguirmos produzir com esses resíduos avançados, que são muito difíceis de trabalhar”, revela. E, isto, melhorando sempre a qualidade do produto. “2022 foi o nosso melhor ano de sempre. Ultrapassámos o recorde de produção anual de biodiesel, ao atingirmos 91.160 toneladas. Em 2023, voltámos a superar a barreira das 90.000 toneladas produzidas. Pelo que passámos a assumir

essencial”, alerta Sónia Henriques.

Como Portugal recicla pouco, torna-se, por isso, necessário importar resíduos. A matéria-prima que chega à PRIO por via terrestre provém da Península Ibérica, França e Alemanha. Mas a maior parte vem de navio, sendo o processo de armazenamento nos tanques efetuado através de uma *pipeline* que chega diretamente à embarcação, que bombeia a matéria-prima. Além disso, a PRIO dispõe de tanques em Amesterdão, nos Países Baixos, que são abastecidos por vários fornecedores, sendo, depois, carregados para os navios com destino a Aveiro. “Em termos de matérias-primas (resíduos), temos imensas: óleo alimentar usado, *food waste*, óleo retirado dos filtros de terras filtrantes (utilizados para aclarar o óleo que utilizamos para cozinhar)”, diz. “Importamos resíduos de várias partes do mundo: Ásia, Malásia, China, Europa central, EUA, Argentina... Pelas matérias-primas

energia do que os primeiros, não necessitam de qualquer estrutura e ocupam menos espaço. Atualmente, a PRIO produz apenas 9% da eletricidade que consome, mas com a duplicação do número de painéis fotovoltaicos chegará aos 16%. “Somos certificados pelo IECC. Em termos de GEE (Gases com Efeito de Estufa), por exemplo, mapeamos tudo. Começando no consumo de combustível do navio e nas emissões que produziu até nos trazer a matéria-prima a Aveiro. Depois, as nossas emissões durante o processo, ou seja, a eletricidade que usamos e a parte que não é renovável, o consumo de gás natural e o consumo de químicos (como foram eles produzidos e o que libertaram de emissões). Só vendemos produto que é considerado sustentável”, sublinha Sónia Henriques.

Todo o equipamento que a fábrica adquire tem o consumo de eletricidade



mais baixo possível. Outra das medidas implementadas, no âmbito do programa "Safe to Compete", foi a instalação de lâmpadas de LED em todas as áreas. O aproveitamento de correntes para não utilizar vapor através do gás natural foi outra das soluções adotadas para reduzir o consumo energético da fábrica. Para substituir o gás natural, a PRIO tem em curso um projeto de biometano que dará para descarbonizar toda a Gafanha da Nazaré. Todos estes dados eram-nos fornecidos enquanto olhávamos para os tanques com produto intermédio, que volta, depois, a ser introduzido na fábrica. Uma espécie de "meio termo" que fica próximo de um tanque preparado para abastecer biodiesel, ainda que a maior parte do fornecimento das misturas (gasóleo com biodiesel e aplicação de aditivos), assim como o ECO Diesel e as gasolinas, seja feita do outro lado da

vedação através de cisternas, depois de o produto loteado ter sido armazenado.

13 toneladas/hora

Chegados à zona de armazenamento de produtos químicos necessários ao processo principal, era possível ver dois tanques pequenos, com capacidade para 150 m³, a que a PRIO chama de tanques diários, que possibilita que se retirem amostras representativas do que lá está dentro sempre que a capacidade de ambos atinge os 70%. "Isto porque o biodiesel tem uma norma (EN 14214), completa e complexa, que dispõe de 30 parâmetros de análise, que seguimos à risca. O biodiesel é muito mais controlado do que o gasóleo", enfatiza a diretora de produção dos biocombustíveis PRIO. "Ao analisarmos a maioria desses parâmetros no nosso laboratório, temos total controlo sobre a qualidade do produto e permite-

-nos efetuar melhorias. Além disso, se houver um problema de processo, que pode acontecer, temos a possibilidade de enviar tudo para trás para que seja novamente processado", acrescenta. "Trabalhar com resíduos nada tem a ver com lidar com matérias-primas que são sempre as mesmas. Os resíduos são muito diferentes, a começar pela sua proveniência. Os parâmetros que não analisamos na fábrica são enviados para laboratórios externos", refere. "Apesar disso, em nome da transparência, convém referir que nós não certificamos o nosso produto. Tal é feito em laboratórios fora de Portugal, normalmente em Antuérpia, na Bélgica. Em média, recebemos um navio por mês, que nos traz cerca de 6.000 toneladas de resíduos, o que nos obriga a fazer uma 'receita' nova durante uma semana para os adaptarmos ao processo e para produzirmos aquilo que queremos", conta.

Com uma produção de 13 toneladas/hora, a fábrica, que emprega 50 pessoas, encontra-se dividida em três áreas: zona principal (onde ocorre a produção de biodiesel), zona de tanques; zona de utilidades para o processo (como, por exemplo, fornecimento de vapor e tratamento de águas residuais). São cerca de 30.000 m² onde se respira economia circular e sustentabilidade. "A fábrica opera 24 horas por dia e faz apenas duas paragens por ano: três semanas no verão (altura que é aproveitada para se proceder à manutenção e limpeza); uma semana em dezembro ou janeiro. O produto que fabricamos é escoado para o mercado nacional e, também, vendido para outros países. Temos um coordenador que controla tudo o que são valores e dois operadores que são, no fundo os olhos do coordenador no terreno, uma vez que se encarregam dos aspetos visuais e de verificar indicadores locais onde não existem transmissores", revela Sónia Henriques, perante o olhar atento de Gilda Rodrigues, *brand manager* da PRIO.

Futuro em produção

A fábrica dispõe de departamentos de produção, de engenharia de processo, de novos desenvolvimentos, de manutenção, de logística, de *procurement* (estudos de mercado e aquisição de novas matérias-primas) e de QSA. "Existem pessoas, aqui, que estudam o futuro dos biocombustíveis e que acabaram por estar envolvidas no desenvolvimento do ECO Diesel. Queremos, cada vez mais, estar nos Eco Bunkers para o setor marítimo (já existem navios cruzeiro a carregar B30, ou seja, combus-



PRIO: a inovar desde 2006

A PRIO é a maior produtora de biocombustíveis em Portugal e uma das maiores produtoras europeias de biodiesel a partir de matérias-primas residuais. Para assegurar o escoamento desses biocombustíveis, a empresa opera e abastece uma rede de mais de 250 estações de serviço, de norte a sul de Portugal, nas quais oferece, para além dos combustíveis líquidos convencionais, carregamento para veículos elétricos e abastecimento de veículos a gás (GPL Auto). Para assegurar a sua competitividade nos combustíveis líquidos e no GPL, a PRIO opera um terminal de armazenagem e logística primária independente em Aveiro, através da qual se pode abastecer no mercado internacional.

Para assegurar o abastecimento da sua fábrica de biodiesel em Portugal, a PRIO coordena a recolha de óleos alimentares usados e de outras matérias-primas residuais em mais de 600 pontos de recolha no nosso país. Além disso, a empresa tem uma posição de destaque na mobilidade elétrica, pelos seus mais de 10 anos de experiência e mais de 150 pontos de carregamento. Mais: no gás de garrafa, a PRIO tem, hoje, uma rede de mais de 2.000 pontos de venda. Está ainda a iniciar a sua expansão para Espanha, onde opera já duas estações de serviço. Tem base de operação e produção 100% portuguesa e ostenta tripla certificação QSA (Qualidade, Segurança e Ambiente) para a fábrica de biodiesel e para o parque de tanques.



tível com 30% de energia renovável) e estamos na parte da investigação do biometano”, recorda a nossa interlocutora. Paredes-meias com a fábrica de biodiesel fica a área onde está a gasolina, o gasóleo, o gasóleo de aquecimento, dois tanques de biodiesel e o parque de cisternas (próprias e de outras marcas), onde são colocados os produtos que chegam, depois, aos mais de 250 postos que a PRIO tem no nosso país. As misturas, quer de biodiesel quer outras incorporações mais ricas, também são feitas neste local. Igualmente relevante é a unidade, inaugurada em 2019, fruto de um investimento de três milhões de euros, que permite à PRIO trabalhar com resíduos de pior qualidade para ser mais competitiva. A intenção é obter produtos melhores que sejam mais acessíveis para o cliente.

O processo de produção do biodiesel dá-se, se assim se pode dizer, em quatro tanques. Dois dispõem do álcool usado para a reação, um é o catalisador e outro destinado ao subproduto. Uma dessalinizadora (a água salgada é extraída da Ria de Aveiro de acordo com limites de captação legalmente estabelecidos) utiliza um sistema de membranas para retirar o sal da água e deixá-la pronta para ser utilizada. Contudo, esta água não vai logo para o processo, uma vez que passa por outra estação que tem mais uma unidade de osmose para permitir que toda a salinidade seja reduzida ao mínimo. Também existe um furo de água doce e uma estação de tratamento de águas residuais, uma que vez o proces-

so gera efluentes que têm de ser tratados antes de serem enviados para o coletor.

Receita de biodiesel

“Cozinhar é muito parecido com química. Quando fazemos um bolo, colocamos num recipiente vários ingredientes, misturamos vigorosamente e levamos ao forno. Aqui, o processo é semelhante”, explica Sónia Henriques. “Temos reatores que fazem a reação com o que queremos que seja o produto final, através de agitadores. Toda a matéria-prima tem uma acidez muito elevada. Não podemos agarrar na matéria-prima e produzir biodiesel direto, uma vez que essa acidez iria fazer com que o catalisador de reação (químicos que aceleram a reação e que permitem que ela se dê mais facilmente) se conjugasse com ela. Neste caso, o catalisador, em vez de fazer a reação principal, seria ‘consumido’ em reações secundárias, originando muitos problemas de reação”, pormenoriza. Por isso, o primeiro pré-tratamento a fazer na fábrica é o das matérias-primas, baixando a acidez através de reações químicas. Daqui, resulta a formação dos sabões (resíduo que, depois, é vendido para outras indústrias, que conseguem extrair o óleo e fazer outros produtos), o que permite à PRIO ter resíduos (óleo, margarina ou manteiga, por exemplo) com uma acidez muito mais baixa, que podem ser enviados para uma reação principal. Mas, antes, é preciso ainda lavar o óleo com água e secá-lo através de vapor (produzido numa caldeira a 7 bar) e vácuo. A partir daí, a ma-

téria-prima está pronta para ir para uma segunda refinação de modo a garantir que outros contaminantes saiam para obter uma reação eficaz.

“Na reação, entram as matérias-primas já refinadas, o álcool e o catalisador. Os agitadores fazem com que o produto esteja produzido. No reator, formam-se dois produtos, que se separam entre si por densidades (como no caso da água e do óleo): biodiesel para a mobilidade; glicerina para a construção e para ser usada como plastificante. Depois, o biodiesel é lavado em contracorrente antes de se encaminhar para o sistema de filtração, uma das nossas grandes inovações”, conta a diretora de produção dos biocombustíveis PRIO. “A norma de biodiesel refere que o limite máximo da contaminação são 24 ppm, ou seja, num milhão de amostras só podem existir 24 partículas. Como o limite é muito apertado, utilizamos uns filtros em tecido que garantem que o biodiesel passe de um lado e fique impregnado com tudo o que seja contaminação. Temos feito bastante investimento neste sistema de filtração. Por ano, gastamos um milhão de euros para garantir a qualidade máxima do biodiesel que produzimos”, revela. A cor do produto final depende do tipo de resíduos que foram utilizados no processo. Não é a tonalidade que permite avaliar o nível de qualidade do biodiesel.

ECO Diesel, B100, HVO

“Quando lançámos o ECO Diesel, sabíamos que todos os holofotes estariam apon-



2022 foi o melhor ano de sempre para a PRIO, que ultrapassou o recorde de produção anual de biodiesel, ao chegar às 91.160 toneladas. 2023 voltou a estar acima das 90.000

tados para nós, devido ao arrojo deste produto e aos seus benefícios reais em termos de poupança de combustível/emissões e proteção do motor. Por isso, era preciso, para estas misturas mais ricas, mesmo as que são aplicadas nos navios, conseguir uma contaminação muito abaixo da norma”, diz Sónia Henriques. “A regra europeia que protege os veículos estabelece que o limite máximo da água no biodiesel é de 500 ppm. A PRIO sempre garantiu ao cliente 300 ppm. E para quê? Se o produto estiver durante algum tempo armazenado, irá absorver a humidade do ar. Deste modo, garante-se uma margem. E conseguimos obter contaminações ainda mais baixas. Foi quando saiu a legislação que determinou o fim da obrigatoriedade de ter gasóleo simples nos postos, desde que houvesse uma alternativa mais sustentável para o seu lugar, que lançámos o ECO Diesel, combustível que integra 15% de energia renovável na sua composição (atenção que não se trata de um biocombustível)”, acrescenta. Gilda Rodrigues, *brand manager* da PRIO, dá uma “achega”, afirmando que, “à data de hoje, a PRIO dispõe de

ZERO Diesel (100% de energia renovável) em sete postos nacionais. Contudo, ainda não é possível vendê-lo ao consumidor final por questões de legislação, apenas a frotas. O ZERO Diesel tem dois caminhos: ZERO Diesel B100 e ZERO Diesel HVO (sigla de Hydrotreated Vegetable Oil), que, em posto, exhibe a designação XTL”.

A componente mais técnica fica a cargo de Sónia Henriques: “O HVO é um produto muito mais caro do que o B100, mas tem uma grande facilidade. Uma empresa produtora de biodiesel, como é o caso da PRIO, tem de cumprir 30 parâmetros para o biodiesel, uma vez que, quimicamente, o FAME (éster) consiste numa molécula diferente do gasóleo, ainda que sejam compatíveis. No HVO, a molécula é igual à do gasóleo, ou seja, não obedece a nenhuma norma específica. Só tem de cumprir a norma do Diesel”, explica. “Por isso, é que existem muitas marcas de veículos que indicam que os seus modelos podem utilizar 100% de HVO. No caso do B100, existem marcas que ainda têm algumas reservas quanto à utilização deste biocombustível nos seus modelos. No entanto, já existem

várias empresas em Portugal que estão a descarbonizar as suas frotas com o nosso ZERO Diesel B100 e já são vários os casos de aplicações de biodiesel no setor marítimo, que estão a ter bons resultados”, sublinha. “Esta é uma área onde vamos crescer. Vemos que as empresas estão, cada vez mais, a seguir a via da transição energética. A PRIO defende que não existe apenas uma solução para a transição energética. Existem várias, que podem coexistir. Mas para o presente e para o futuro, o biodiesel é das melhores opções”, assegura.

Tudo sob controlo

Em Aveiro, para além de biodiesel e glicerina (subproduto que concentra apenas 10% da produção total da fábrica e que vai para exportação), a PRIO comercializa gasóleo simples (que, por lei tem de integrar 7% de energia renovável na sua composição), gasóleo aditivado (TOP DIESEL), ECO Diesel (gasóleo com 15% de energia renovável), gasolina simples 95, gasolina 95 aditivada (TOP 95) e gasolina simples 98. A parte final da nossa *tour* permitiu-nos conhecer o laboratório, uma autêntica “casa dos segre-

dos” que opera em dois turnos e onde são analisados mais de seis mil parâmetros por mês. Lúdia Pascoal, responsável do Departamento de Qualidade de todos os produtos que a PRIO comercializa, dá conta que “o laboratório foi criado para a produção de biodiesel, para a norma do biodiesel e para as matérias-primas do biodiesel. À medida que a empresa foi crescendo, o laboratório também foi evoluindo e avançámos para a análise dos combustíveis fósseis (gasóleo, gasolina e bioetanol, sendo este importado de Espanha para ser incorporado na gasolina numa quantidade de 5%)”. Segundo diz, “neste momento, fazemos o controlo de qualidade de todas as matérias-primas. A cada quatro horas, são retiradas amostras que nos permitem analisar vários parâmetros de produção. Para além disso, fazemos o controlo de todos os produtos fósseis, do bioetanol e de todos os aditivos que chegam à PRIO Supply. Também analisamos as amostras que são retiradas dos nossos



PRIO ECO Diesel: “Produto do Ano 2024”

Produzido e comercializado pela PRIO, o ECO Diesel foi lançado em 2023 e está disponível na rede PRIO, de norte a sul do país, tendo sido eleito “Produto do Ano 2024”. Foi desenvolvido com a tecnologia E2Tech de última geração e em conformidade com os mais rigorosos padrões ambientais, oferecendo uma combinação única de eficiência ecológica e desempenho superior. O ECO Diesel, que conta com uma incorporação diferenciada de energia renovável (15%), destaca-se como uma alternativa mais sustentável aos combustíveis tradicionais, reduzindo até 18% as emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) durante o ciclo de vida do produto. O ECO Diesel oferece até 5% de redução no consumo e é mais limpo, o que quer dizer que contribui para a longevidade do veículo, reforçando a poupança e médio e longo prazos. Até ao momento, e quando comparado com a versão Diesel anteriormente comercializada, o ECO Diesel já evitou a emissão de mais de 6.800 toneladas de CO₂ (dados de fevereiro de 2024).

“Desde a sua fundação, que a PRIO tem procurado entregar aos seus clientes produtos de qualidade, a preços competitivos e cada vez mais ecológicos – sempre com o intuito de nos destacarmos enquanto líderes da transição energética acessível”, começa por explicar André Lopes, COO da Rede PRIO. Segundo diz, “a aposta na inovação é componente essencial do sucesso da PRIO. Somos líderes nos biocombustíveis em Portugal e o ECO Diesel surge como corolário desta nossa aposta num futuro energético mais verde”. Mais: “O ECO Diesel chegou ao grande público em 2023, mas, antes, passou por anos de testes, em laboratórios internos e externos, e por aquele que consideramos o mais relevante de todos os ensaios: a utilização em estrada”, enfatiza.

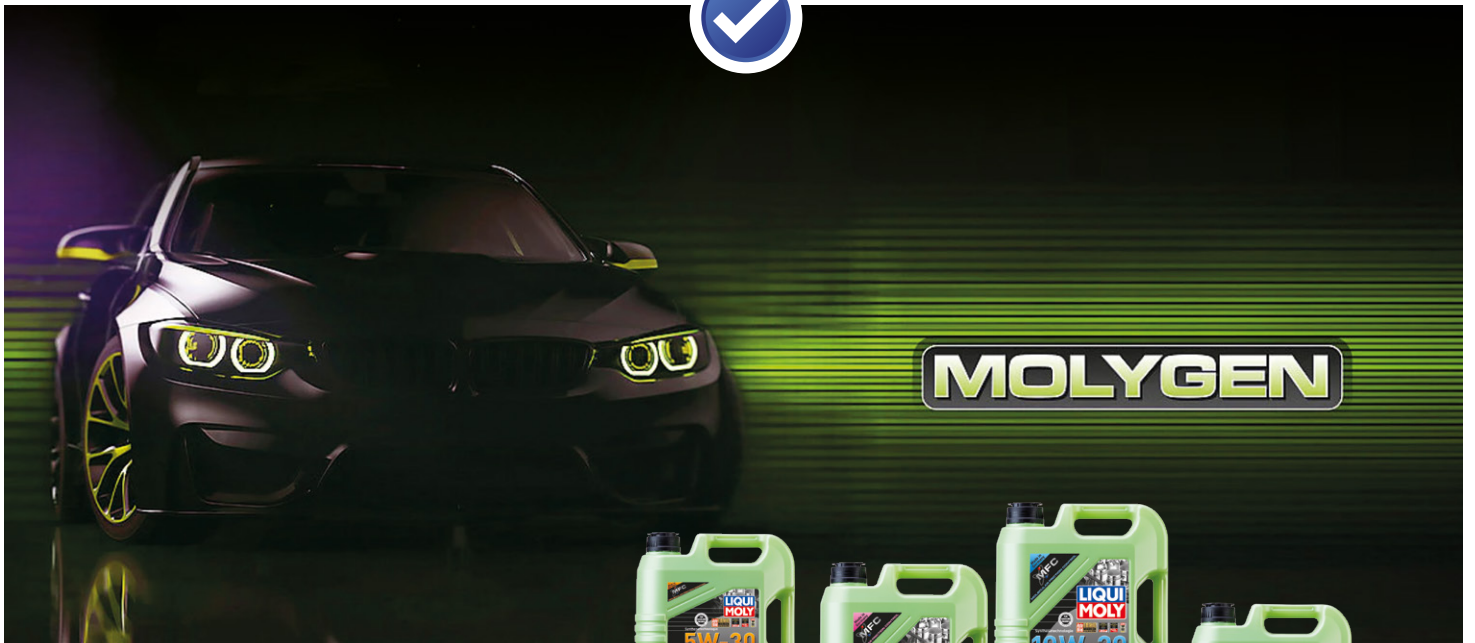
Menor consumo, maior longevidade

Desde 2019 que o ECO Diesel está a ser cada vez mais utilizado diariamente por frotas de várias empresas. “Quando o disponibilizámos em grande escala na nossa rede, para todos os veículos Diesel, já tinham sido percorridos mais de 50 milhões de quilómetros em estrada. Este uso diário, prolongado no tempo, é o melhor ‘cartão de visita do produto’, uma vez que permitiu aos nossos clientes confirmarem, na primeira pessoa, todos os atributos do combustível e as vantagens associadas à sua utilização”, refere André Lopes. “A PRIO conta com um portefólio de produtos diferenciado, com incorporações de biocombustíveis várias, mas o ECO Diesel tem este fator diferenciador, de estar acessível a todos os clientes e de contar com uma incorporação de 15% acima da concorrência”, diz. “Esta combinação de fatores é algo que torna o ECO Diesel único, uma vez que este ‘ECO’ não é apenas por ser mais ecológico. É, também, de eficiência, sendo mais económico”, dá conta o COO da Rede PRIO. “Para nós, o ECO Diesel é um produto que simboliza, também, a aposta que defendemos no chamado mix energético”, afirma. E conclui: “Mesmo tendo sido pioneiros na mobilidade elétrica, na PRIO sabemos que a descarbonização é um desafio demorado, que tem de decorrer em várias frentes. Por isso, há que encontrar soluções que se adequem ao parque automóvel existente no país e que permitam que mais pessoas possam dar, no imediato, o seu contributo na descarbonização”.

postos para assegurar que todos os produtos se mantêm em conformidade e controlamos a nossa ETAR industrial”.

A sala de controlo foi a última etapa da nossa visita ao “berço” da transição energética. Uma coordenadora analisa gráficos e olha para 10 monitores (em 2007, eram apenas três) que “disparam” informações relacionadas com pressões, temperaturas, densidades, níveis e caudais. Tudo é monitorizado ao segundo. “Temos ainda uma plataforma com milhares de dados que nos permite obter resultados específicos de determinado parâmetro de um processo passado. Pegamos nesses registos e, em conjunto com o laboratório, chegamos às *check lists* que os operadores fazem com um *tablet* diariamente”, afirma Sónia Henriques. “Com os gráficos, fazemos os nossos

estudos de processo e cruzamos várias variáveis para verificar tendências, comportamentos e o que mudou, com o intuito de fazer otimização de processos e alteração de variáveis que nos levem à receita que queremos”, acrescenta. “Também apostamos muito na política do KAIZEN (melhoria contínua), com todos os departamentos da empresa a reunirem-se uma vez por ano, no desenvolvimento de modelos matemáticos para prever comportamentos e na otimização de processos com base em tratamento estatístico”, conclui, enquanto aponta para o painel repleto de interruptores que controla a segurança na fábrica e que permite ativar, remotamente, o sistema de arrefecimento em caso de sobreaquecimento de um tanque ou aciona o sistema de incêndio no pior dos cenários.



LIQUI MOLY

Molygen, a gama de óleos de motor de outra “galáxia”

De cor verde fluorescente, a inovadora gama de óleos da LIQUI MOLY reduz o consumo de combustível, o coeficiente de fricção e o desgaste, prolongando a vida do motor e permitindo detetar fugas com recurso a luz ultravioleta

Por: **Bruno Castanheira**

Fixe bem este nome: Molygen. É dos mais revolucionários óleos de motor que a indústria de lubrificantes já viu. Parece, de facto, vindo de outra “galáxia”, tal é a originalidade da sua característica mais visível: a cor verde fluorescente. A gama de óleos de motor Molygen, com controlo de fricção a nível molecular, disponibiliza, também, uma opção 5W-30 (Molygen New Generation 5W-30 DPF, de cor verde), que oferece protecção extra aos veículos equipados com filtro de partículas Diesel. Segundo a LIQUI MOLY, estamos perante “inovação e tecnologia de topo sem precedentes”.

Anunciado como particularmente eficaz contra o desgaste, “a gama Molygen garante uma diminuição do consumo de combustível e reduz até 15% o coeficiente de fricção (segundo teste SRV – valor da resistência à derrapagem)”, afirma a marca alemã. Protecção extra que é considerável: “Os testes SRV, feitos na Alemanha, revelaram que o desgaste com o Molygen New Generation 5W-30 DPF é um terço mais baixo quando comparado com os óleos 5W-30 normais que podem ser

encontrados no mercado”, acrescenta. E vai mais longe: “A forte protecção contra o desgaste nota-se logo no abastecimento. Ao contrário dos óleos convencionais, os óleos Molygen não são castanhos-dourados, mas sim de um verde brilhante”.

Protecção verde para o motor

Os filtros de partículas Diesel extraem a fuligem dos gases de escape. “Para que o filtro não fique prematuramente saturado (entupido), não se deve usar qualquer óleo de motor, mas sim um óleo Low-SAPS (baixo teor de cinzas sulfatadas). São estes os componentes do óleo que causam problemas no filtro e entopem-no prematuramente”, alerta a LIQUI MOLY. “Nos óleos Low-SAPS, a percentagem destes componentes é muito reduzida. Por isso, o Molygen New Generation 5W-30 DPF garante uma longa vida útil do filtro. Este óleo é recomendado, por exemplo, para as normas ACEA C2, ACEA C3, API SN, BMW Longlife-04, GM dexos2, Hyundai, Kia, MB 229.31, MB 229.51 e MB 229.52”, revela.

Com a gama Molygen, “o melhor rendimento está assegurado por via da elevada

estabilidade a temperaturas e pressões altas, garantindo ainda maior vida útil do motor, graças a uma redução do desgaste de até 30%”, enfatiza. Mas a característica mais original do Molygen é, sem dúvida, a sua cor verde fluorescente com controlo molecular da fricção. Particularidade que permite detetar, facilmente, fugas de óleo no motor com recurso a luz ultravioleta. “Ao combinar óleo base de elevada qualidade e tecnologia de aditivos de vanguarda, em conjunto com o aditivo especial Molygen, garante-se um eficaz efeito antifricção. Esta nova geração de lubrificantes reduz as perdas por fricção do motor, protegendo-o, ao mesmo tempo, contra o desgaste”, assegura.

A gama Molygen é muito abrangente, contando com viscosidades 5W-20, 5W-30, 5W-40, 5W-50, 10W-30, 10W-40 e 15W-50. Além disso, está, também, disponível o Molygen Motor Protect, aditivo antifricção com efeito durante 50.000 km que tem como componente diferenciador o modificador de fricção sintético, além da cor verde fluorescente comum a toda a gama Molygen.

Ilumine o seu motor

Com controlo molecular
da fricção

**LIQUI
MOLY**

**MOTOR OILS
& ADDITIVES**



A cor verde fluorescente
permite identificar fugas no Sistema
com uma luz ultra-violeta



Diminuição do consumo de combustível
até 15% de redução do coeficiente
de fricção*



Sempre a melhor performance
Elevada estabilidade a altas
temperaturas e pressão



Cor verde fluorescente
Com controlo molecular da fricção
e aditivo incluído



Motores com maior vida útil
Até 30% menos desgaste*

MOLYGEN



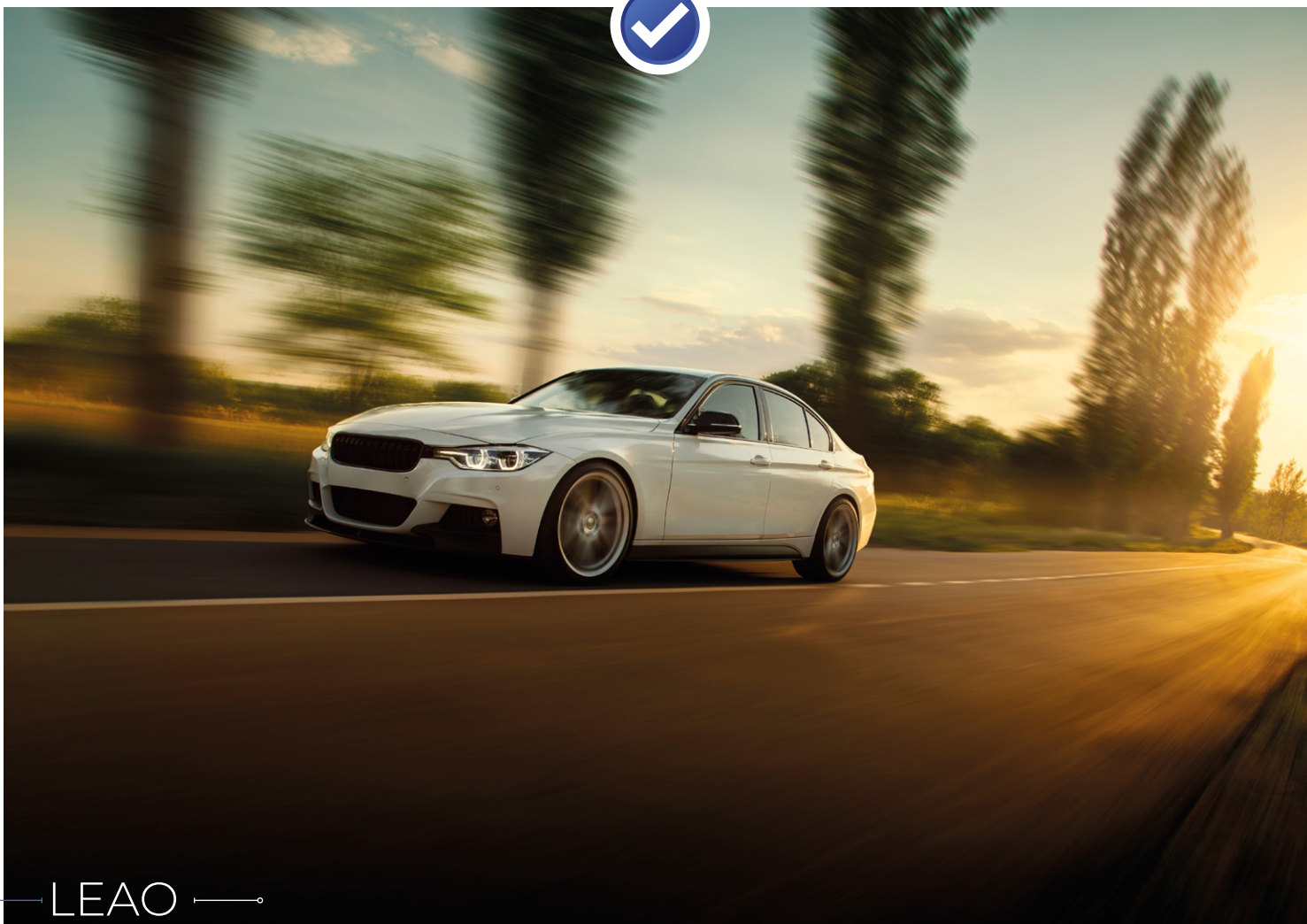
Um é bom, três é melhor

O ECO Diesel da PRIO ganhou três prêmios.
Contas feitas, ganhamos todos.

Obrigado

 **prio**

Energia para mudar



LEAO

Exclusivo Autozitânia & Bragalis

Com uma relação qualidade-preço imbatível, os pneus LEAO chegam a Portugal, em exclusivo, através da Autozitânia & Bragalis, estando disponíveis nas lojas de Odivelas, Amadora, Vialonga, Montijo, Almada e Cacém

Por: **Bruno Castanheira**

A LEAO é um dos maiores fabricantes mundiais de pneus. Dispõe de quatro unidades de produção a nível global e fabrica, anualmente, mais de 77 milhões de pneus. Com um centro de pesquisa e desenvolvimento sediado nos EUA e um departamento de estudos e desenvolvimento de produtos para o mercado europeu, a LEAO cumpre os mais elevados padrões de qualidade da Europa no fabrico de pneus para automóveis.

Com cerca de 50 anos de experiência no mercado, a LEAO conta com diversos prémios atribuídos por distintas organizações e meios de comunicação social do setor automóvel. Porquê pneus na oferta da Autozitânia & Bragalis? “A inclusão de pneus no nosso portefólio assenta numa lógica de diversificação de produtos, dando seguimento à nossa estratégia de nos tornarmos um parceiro com uma oferta

global para os nossos clientes”, começa por explicar ao Check-up Flávio Menino, diretor de *marketing* e comunicação do Grupo Autozitânia. “A escolha da LEAO deveu-se ao facto de podermos oferecer uma marca exclusiva de pneus em Portugal, dispondo de produtos de qualidade superior, *performance* imbatível e preço competitivo”, diz.

Oferta abrangente

Disponíveis nas Lojas Autozitânia Odivelas, Amadora, Vialonga, Montijo, Almada e Cacém (esta última inaugurada no início de março), os pneus LEAO são garantia de qualidade superior e 100% de fiabilidade, a um preço extremamente competitivo. Mas vamos por partes. Começando pela qualidade superior. “Cada pneu LEAO é produzido com os mais elevados padrões de qualidade, utilizando materiais de excelência para garantir durabilidade e segurança

inigualáveis”, afirma Flávio Menino. Depois, a *performance* imbatível. “Desenhados para proporcionar uma condução suave e precisa, os pneus LEAO são ideais para enfrentar todo o tipo de condições meteorológicas”, diz. E ainda oferecem um preço competitivo. “A relação qualidade-preço imbatível não compromete a qualidade”, complementa o diretor de *marketing* e comunicação do Grupo Autozitânia.

A oferta da LEAO é abrangente. Contempla gama de turismo (Nova Force Acro; Nova Force; Nova Force HP; Nova Force HP100; Nova Force GP), gama SUV e 4x4 (Nova Force 4x4 HP; Nova Force C/S; Lion Sport AT100), gama de utilitários (Nova Force Van; Nova Force Van HP), gama All Season (i-Green 4 Seasons; i-Green Van 4S) e gama de inverno (Winter Defender HP; Winter Defender UHP; Winter Defender Van; Winter Defender Grip).



EXCLUSIVO 



QUALIDADE DE REI
PERFORMANCE DE LEAO



AUTOZITÂNIA



BRAGALIS

UM MUNDO DE PEÇAS AO SEU DISPOR



GoShop

Desempenho máximo é a promessa do anticongelante GoShop

Anticongelante GoShop, da Romafe, não tem medo de temperaturas extremas como o calor e o frio. E promete um desempenho máximo do motor

Por: Jorge Flores

Nem frio, nem calor, metem medo. O anticongelante GoShop foi “desenvolvido especialmente para garantir o desempenho máximo dos veículos, protegendo-os contra temperaturas extremas”, garante ao Check-up fonte do GoShop, conceito que pertence ao universo da Romafe. “Seja no calor abrasador ou no frio de rachar, o anticongelante GoShop está pronto para manter o motor a funcionar suavemente”, sublinha a mesma fonte.

Por que razão escolher o anticongelante

GoShop? São vários os argumentos: “Fórmula de alta performance; proteção contra congelamento e sobreaquecimento; longa durabilidade; compatível com diversos tipos de motores”, afirma a mesma fonte do “clube” GoShop, da Romafe.

O novo anticongelante pode ser adquirido através dos membros e parceiros GoShop. “Comprem de quem confiam e usufruam da comodidade. “Não deixem o vosso veículo desprevenido para enfrentar as condições climáticas. Acedam ao

nosso *website* e encontrem o parceiro GoShop mais próximo”, aconselha.

Proteção essencial

O anticongelante não é um produto dispensável para quem se preocupa com a saúde do motor. Desempenha mesmo um papel crucial no seu correto funcionamento. Por várias razões. Em primeiro lugar, o anticongelante ajuda a regular a temperatura do motor, prevenindo o sobreaquecimento ou o congelamento do líquido de arrefecimento (dependendo do calor ou do frio extremo), o que poderia resultar em danos graves ao motor. Além disso, o anticongelante contém ainda vários aditivos que ajudam a proteger as partes metálicas do motor contra a corrosão, prolongando, desta forma, a sua vida útil.

Também ajuda a manter a eficiência do sistema de refrigeração, garantindo que o líquido de arrefecimento circule livremente e remova o calor do motor de forma eficaz. Em resumo, o anticongelante é essencial para manter o motor a funcionar corretamente, protegendo-o contra danos causados pelo calor excessivo ou pela corrosão, garantindo a sua durabilidade a longo prazo.



GO SHOP
PECAS ROMAFE



**UM CONJUNTO DE PARCEIROS
DISTRIBUÍDOS ESTRATEGICAMENTE
PELO PAÍS, COESOS EM GARANTIR O QUE
HÁ DE MELHOR NO SETOR AUTOMÓVEL.**

**Na busca incessante pela excelência, o Club
GoShop concentra-se na implementação de
projetos, produtos e serviços.**

Os Parceiros GO! desfrutam de uma experiência única no setor automóvel, com o acesso a uma vasta gama de peças e serviços de alta qualidade, além de um atendimento personalizado e eficiente. Destacam-se pelo compromisso em garantir a satisfação dos seus clientes em cada produto e serviço. Um trabalho dedicado e em conjunto, tornará assim o Club GoShop uma referência no setor Automotivo.

QUALIDADE, EFICIÊNCIA E UNIÃO



Inovação

A inovação está no centro da abordagem do Club GoShop, permitindo que os parceiros ofereçam aos seus clientes as soluções mais avançadas do setor.



Eficiência

Comprometidos em fornecer produtos e serviços de alta qualidade, mantendo ao mesmo tempo um alto nível de eficiência em todas as operações.



Abrangência

Com uma ampla gama de produtos e serviços, O Club GoShop atende às necessidades de todos os seus clientes em todo o país, desde grandes empresas a proprietários de carros individuais (através dos nossos parceiros).



Compromisso

O Club GoShop valoriza fortemente a parceria com os seus clientes e comprometendo-se a trabalhar juntos para atender às necessidades do mercado automotivo em constante evolução.





OSRAM NIGHT BREAKER

Brilhante mais brilhante, não há

LED, halogéneo e xénon. As NIGHT BREAKER são as lâmpadas mais brilhantes de sempre da OSRAM, empresa especialista em iluminação automóvel

Por: **Bruno Castanheira**

A OSRAM está empenhada em ajudar todos os condutores a manterem-se seguros ao volante. É, por isso, que continua a melhorar todo o seu portefólio de produtos. Com a família NIGHT BREAKER, milhões de condutores que dependem de automóveis equipados com halogéneo de origem podem desfrutar de uma visão melhorada e de maior tranquilidade.

“A qualidade da luz desempenha um papel importante na segurança rodoviária. Um campo de visão claro e uma visibilidade elevada podem melhorar, significativamente, a capacidade de conduzir à noite,” começa por lembrar a OSRAM, “nomeadamente permitindo aos condutores reagir mais rapidamente a sinais e obstáculos”, reforça. “Recorde-se que as luzes estão sujeitas a tensões e que a qualidade da luz diminui com o tempo. Por isso, quando uma lâmpada falha, a outra não durará muito mais e uma luz de farol desequilibrada ou imprevisível pode causar sérios riscos”, alerta. Nesse sentido, a OSRAM recomenda a substituição de lâmpadas de farol em pares, para uma iluminação mais uniforme na estrada, melhor visibilidade e, por conseguinte, maior segurança na condução.

Portefólio completo

A família de lâmpadas de desempenho luminoso NIGHT BREAKER da empresa especialista em iluminação automóvel é muito ampla e está disponível nas três tecnologias de iluminação. Em LED, a NIGHT BREAKER LED é a primeira lâmpada de LED de substituição legal para estrada. Vem permitir uma melhoria na iluminação ao ter sido aprovada como lâmpada de substituição legal para instalação em faróis de halogéneo. “Refira-se que a aprovação se aplica apenas aos modelos de veículos e funções de luz atualmente enumerados na lista de compatibilidade disponível no nosso *website*”, diz.

Em halogéneo, existem três opções. Mas vamos por partes. A NIGHT BREAKER 200 apresenta mais 200% de brilho em comparação com os requisitos mínimos da norma ECE R112/R37 e é a mais brilhante luz de farol de halogéneo. Destaca-se pelo seu novo topo cromado espelhado. “Também é uma solução de melhoria alternativa para condutores que não viram ainda o seu veículo aprovado na lista de compatibilidade (e,

por conseguinte, não podem usar de forma legal as lâmpadas NIGHT BREAKER LED)”, frisa. Já a NIGHT BREAKER LASER, com até 150% mais brilho, “marca a diferença com a inovadora tecnologia de ablação por laser e o filamento altamente projetado”, frisa. Finalmente, a NIGHT BREAKER SILVER, com até 100% mais brilho, é “a escolha perfeita para condutores que valorizam a relação desempenho e vida útil”, afirma.

Na tecnologia xénon, as XENARC NIGHT BREAKER LASER “posicionam-se como as mais potentes lâmpadas de xénon da OSRAM, com até 200% mais brilho em comparação com o requisito legal mínimo. Escolha qualidade *premium*, escolha OSRAM”, conclui.





A gama premium NIGHT BREAKER®

Para todos os tipos de veículos e todos os tipos de noites

Veja mais e conduza com maior segurança com lâmpadas de substituição de alto desempenho em halogéneo, xénon e LED

Luz é OSRAM

OSRAM



XENARC®
NIGHT BREAKER®
LASER

NIGHT
BREAKER®
200

NIGHT
BREAKER®
LED

NIGHT
BREAKER®
LASER

NIGHT
BREAKER®
SILVER



bilstein group

Responsabilidade ambiental

A sustentabilidade é parte integrante da estratégia do bilstein group e vai para além da pegada de carbono da empresa. Neste artigo, abordamos a importância que esta área reúne para o detentor das marcas febi, SWAG e Blue Print

Por: **Bruno Castanheira**

O bilstein group mantém-se firme na “luta” pela proteção do ambiente. “Investimos nas nossas infraestruturas, de acordo com normas de eficiência KfW, telhados verdes e medidas de modernização; adotámos processos eficientes de produção e logística que conservam recursos”, começa por afirmar o detentor das marcas febi, SWAG e Blue Print. Além disso, “investimos em energias renováveis, como painéis fotovoltaicos, unidades combinadas de calor e potência e recuperação de energia; adquirimos eletricidade exclusivamente de fontes renováveis em todas as instalações na Alemanha; compensámos as emissões inevitáveis, apoiando projetos amigos do ambiente”, acrescenta.

Através destas medidas, o bilstein group alcançou a neutralidade climática nas instalações da Alemanha em 2022 para as emissões de CO₂ sobre as quais a empresa tem controlo direto. Mais: “A 27 de junho de 2023, recebemos o Prémio Ambiental PARTSLIFE, como reconhecimento pelas nossas atividades exemplares e ativas em prol do ambiente”, revela. “Estamos orgu-

lhosos destas conquistas, mas também sabemos que ainda temos muito trabalho pela frente, tanto na Alemanha como nas nossas localizações internacionais. Assim, vamos continuar a trabalhar juntos no caminho para negócios mais sustentáveis e assumir o compromisso de um futuro melhor”, assegura.

Medidas implementadas

O conceito de sustentabilidade do bilstein group assenta em três pontos: O primeiro, é a Economia: qualidade elevada e satisfação do cliente, ética do negócio, sustentabilidade na cadeia de distribuição, que envolve o fabrico de produtos de elevada qualidade e duração que têm em consideração a proteção ambiental e a mobilidade acessível. O segundo, diz respeito à Ecologia: proteção climática, economia de recursos através da circularidade, foco em processos e estruturas que conservam recursos tanto quanto possível. O terceiro, incide sobre Aspetos Sociais: colaboradores, saúde e segurança no trabalho, apoio à comunidade. Concentram-se em salários

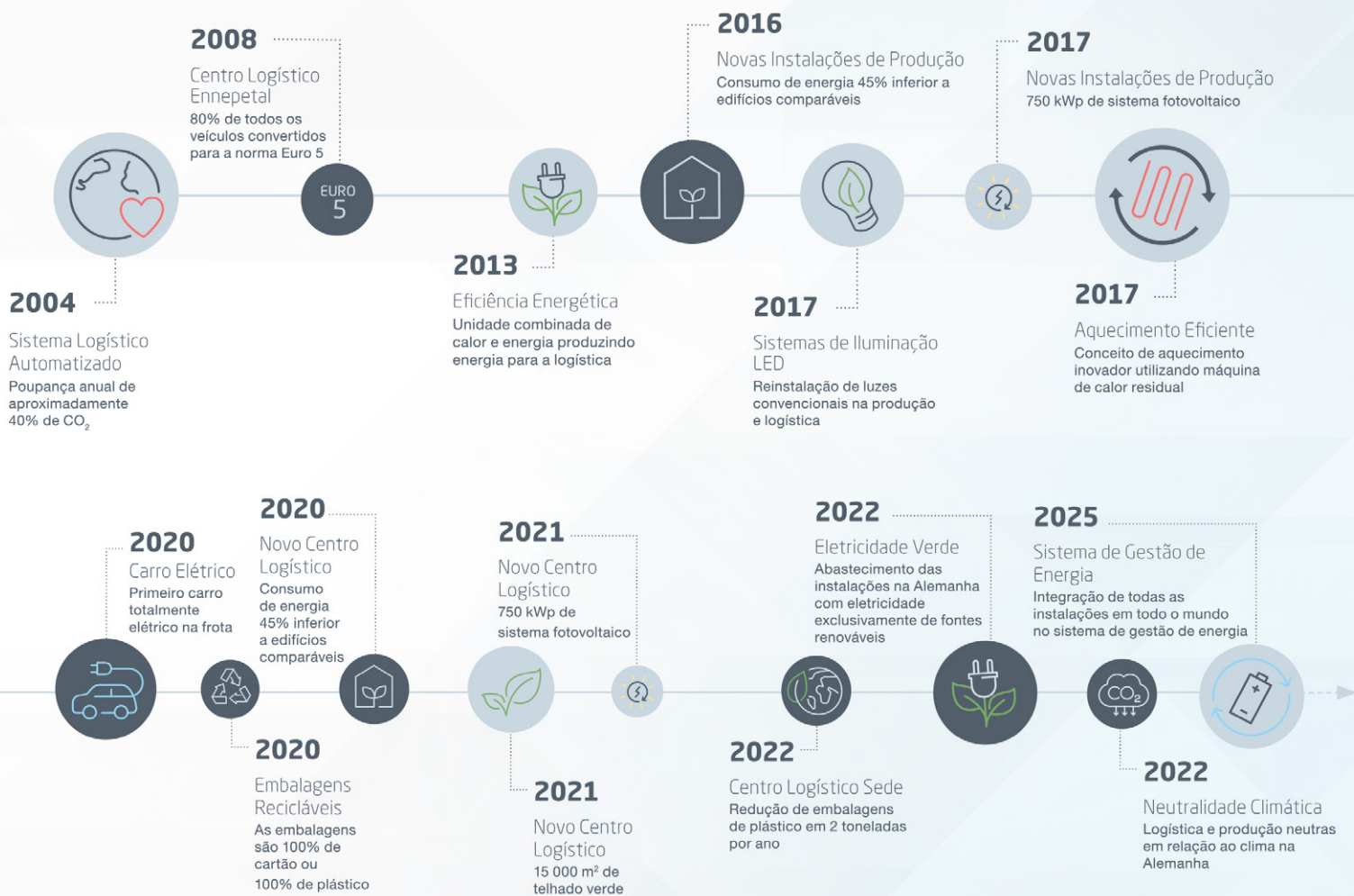
e condições de trabalho adequados ao longo de toda a cadeia de distribuição.

Já foram tantas as medidas implementadas pelo bilstein group, que é impossível enumerá-las todas neste espaço. Por isso, aqui ficam algumas: “Mais de 6.000 artigos com aplicação em veículos híbridos e elétricos; óleos de motor neutros para o clima; 345,104 t de emissões de CO₂-eq em todo o mundo (Âmbito 1, 2, 3); 0,37 kg de CO₂-eq por volume de negócios (em euros); 77% de eletricidade proveniente de fontes renováveis, 1.201 MWh (9,3%) produzidos no local; Operações e produção neutras para o clima na Alemanha – prevenção e compensação de todas as emissões de CO₂; taxa de reciclagem de 97% para resíduos gerados nas nossas operações na Alemanha e no Reino Unido. Em 2019, realizámos uma análise sobre o uso do plástico em bolha e usámos os resultados para reduzir as quantidades em 24,5 t (de 2019 a 2020). Em 2022, demos um passo à frente e mudámos para plástico bolha, que consiste em 50% de plástico reciclado”, elenca o bilstein group.

O Caminho para a Sustentabilidade

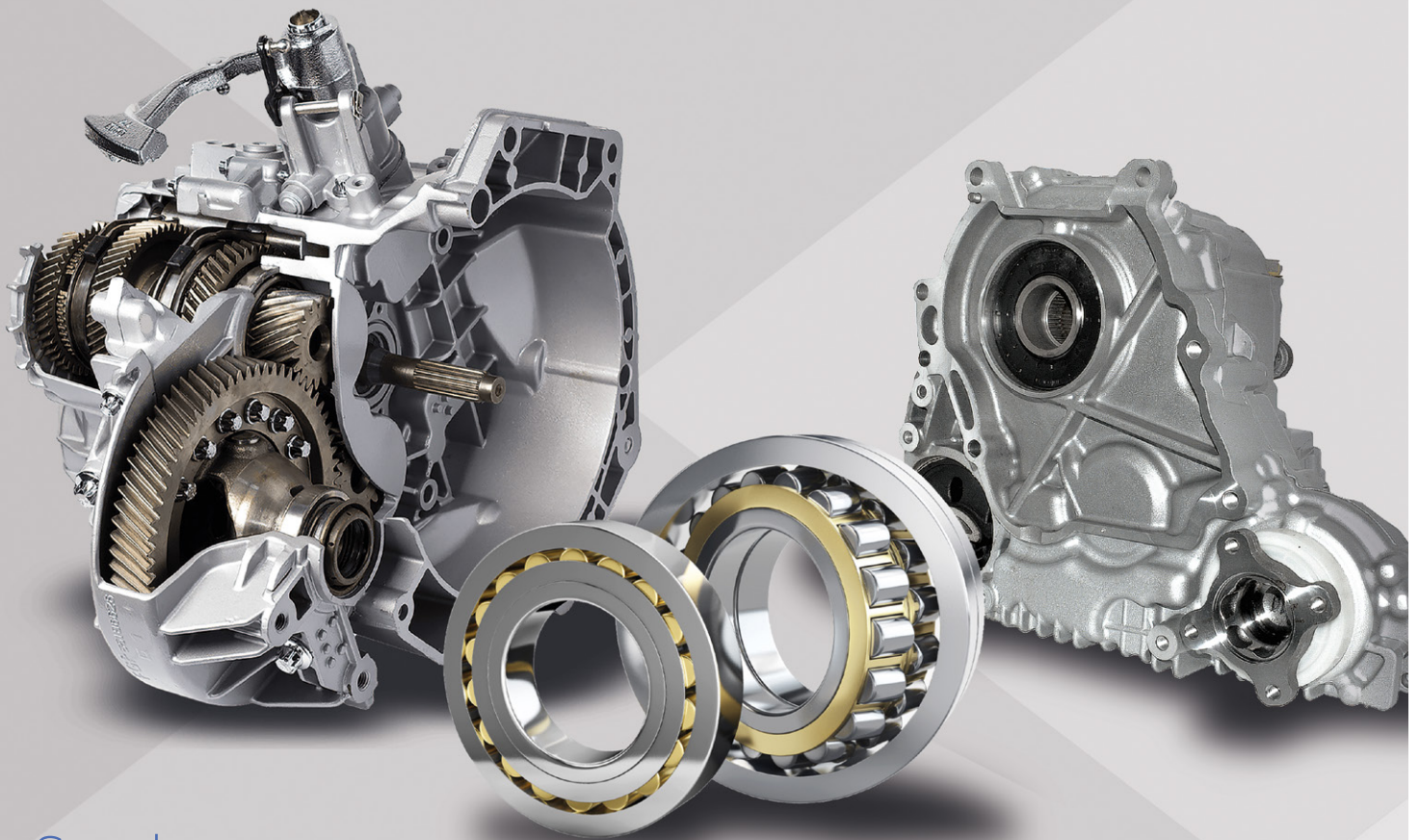
Como grupo de empresas familiares de dimensão média, o bilstein group levou sempre a sério a sua responsabilidade social e ecológica. Para nós, no entanto, a sustentabilidade é mais do que uma obrigação rígida: queremos alinhar todas as nossas ações com isto ao longo dos próximos anos.

A sustentabilidade desempenhará um papel em todas as decisões operacionais relevantes porque, como empresa familiar, sabemos que apenas processos de negócios sustentáveis têm futuro.



Descubra mais sobre o nosso caminho para a sustentabilidade através do QR Code ou em: bilsteingroup.com/pt/sustentabilidade





Sparkes

A reconstruir desde 1990

Especializada na reconstrução de caixas de velocidade manuais para veículos ligeiros (passageiros e comerciais), a Sparkes dispõe de um vasto *stock* de peças e mais de 1.000 transmissões

Por: Bruno Castanheira

A origem da Sparkes & Sparkes (ou, simplesmente, Sparkes) remonta a 1973, quando, no sudoeste de Inglaterra, Ruth Sparkes e o marido, Peter Ralph Sparkes, fundaram a Gear Change, especializada na reconstrução de caixas de velocidade manuais para veículos ligeiros (passageiros e comerciais). Em 1990, o casal Sparkes criou, em Portugal, a organização que nasceu da união dos apelidos de ambos, fruto do seu *know-how* em produtos reconicionados. Bastante conhecida no nosso país e cada vez mais em Espanha, a Sparkes tem como clientes inúmeras empresas de grande prestígio, onde se incluem redes de oficinas e gestoras de frotas, desde os mais conhecidos *stands* de automóveis até mecânicos que trabalham sozinhos.

O vasto *stock* de peças e caixas é um dos trunfos da empresa. Tal como a garantia de

três anos, sem limite de quilómetros, para caixas de velocidade reconstruídas (um ano sem limite de quilómetros no caso dos clientes empresariais), a comercialização de caixas de transferência para veículos 4x4 e a rápida capacidade de resposta. Em mais de 90% dos casos, uma caixa que chegue para reconstruir é entregue (com o óleo adequado) no dia seguinte.

Parceria com a FUCHS

Um dos principais problemas que a Sparkes enfrentou no início da sua atividade estava relacionado com o óleo. “Muitos clientes apenas queriam o mais barato (ainda hoje é um pouco assim). E o óleo que era colocado na caixa de velocidades era o mais barato, não sendo respeitadas as normas dos fabricantes”, começa por revelar Diamantino Costa, diretor-geral. “Tal levava a que houvesse problemas nas

caixas de velocidade. Quando não se utiliza o óleo adequado, as caixas avariavam. Por isso, a partir de determinado momento, a Sparkes optou por fornecer as suas caixas de velocidade sempre com o fluido adequado”, explica. E vai mais longe: “Mas não fornecemos um óleo qualquer. Trabalhamos com a FUCHS, com quem temos uma parceria que muito nos orgulha e que é muito proveitosa. Além de que nos permite, se necessário, analisar o próprio óleo, em certas situações, para perceber melhor o que se passou sempre que algo não está bem”.

Em 2021, a Sparkes foi alvo de um *re-branding* e lançou um novo *website*, que, para além de um visual mais moderno, inclui uma loja *online* e permite solicitar orçamentos, bastando, para tal, preencher o formulário com todas as informações necessárias.



Sparkes.pt

Caixas de Velocidades

A ESCOLHA Nº1
NA RECONSTRUÇÃO DE CAIXAS
DE VELOCIDADES MANUAIS



**MANN
FILTER**

A marca de sempre. Um design novo.

Nova embalagem MANN-FILTER.

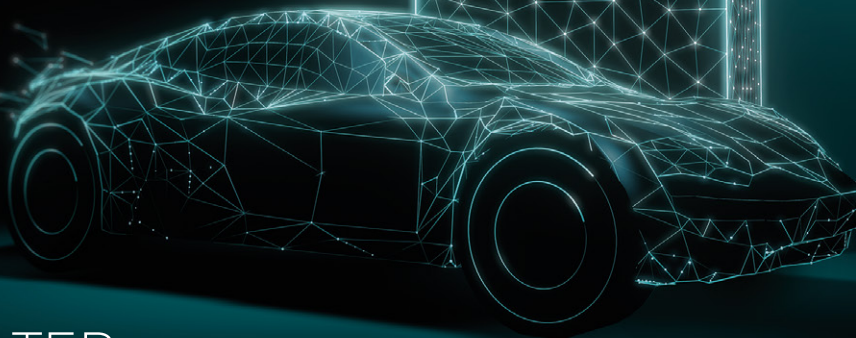


**Descubra
aqui**



A **nova embalagem MANN-FILTER** foi concebida tendo em conta todos os pormenores, com o objetivo de melhorar a experiência de todos os nossos clientes. Neste novo design, privilegiamos a praticidade ao tornar a **leitura informativa mais fácil à primeira vista**. Para além disso, incluímos um **acesso direto** às nossas plataformas digitais para poder verificar a **segurança e a autenticidade da MANN-FILTER**. Porque estamos a mudar o exterior, mas a conservar o de sempre, o compromisso e a qualidade do no nosso interior. Conheça a nova embalagem!

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com



MANN-FILTER

Filtração com futuro

Especialista mundial em filtração responde a uma pergunta simples: continuarão os filtros a ser necessários num mundo automóvel cada vez mais eletrificado?

Por: **Jorge Flores**

Num mundo automóvel cada vez mais eletrificado, os filtros continuam a ter um papel fundamental. “A base da filtração é separar o que é útil do que é prejudicial, com um objetivo claro: proteger os componentes e os ocupantes do veículo”, adianta a MANN-FILTER. “Este argumento foi (e é) válido para a propulsão convencional e híbrida. E continuará a ser para as novas necessidades de proteção que a bateria, a célula de hidrogénio ou mesmo os motores elétricos de combustão de hidrogénio irão gerar”, afirma.

Habitáculo saudável

É a gama que, primeiro, foi incorporada nos veículos elétricos e aquela que, pelas suas particularidades, terá maiores possibilidades de evoluir no futuro. “Quais são essas particularidades? “A primeira, é a necessidade de aumentar a autonomia do veículo, o que colide, diretamente, com o elevado consumo energético dos sistemas de ar condicionado. A solução que está a ser trabalhada passa por garantir que o veículo aproveite ao máximo a opção de recirculação do ar, ou seja, reintroduzir o ar previamente arrefecido no habitáculo”, explica. “A necessidade de filtração que surge do abuso da recirculação é que aumenta a concentração de

humidade e CO₂ proveniente dos ocupantes. Por este motivo, foram desenvolvidos sistemas CMS (Cyclo Multi Sorber), que, através de dois filtros colocados no interior, são responsáveis pela regeneração do ar de recirculação”, sublinha.

O Smart Cabin Air Filter, da MANN-FILTER, procura uma gestão inteligente do ar, elegendo, através de sensores que medem a qualidade do ar dentro e fora do veículo, o tipo de filtração. Se de elevada eficiência mediante filtros HEPA para ambientes altamente poluídos, como filas de trânsito e túneis, se standard para percursos de autoestrada. Já o inovador filtro PreciousPlus conta com um revestimento biofuncional que retém substâncias nocivas, alérgenos e esporos de mofo, melhorando a qualidade do ar no habitáculo. “Mas para manter o desempenho do filtro, este precisa de ser substituído a cada 15.000 km ou uma vez por ano. Com mais de 96% de cobertura de mercado na Europa, a MANN-FILTER tem filtros de habitáculo com qualidade de equipamento original para quase todos os veículos elétricos”, afirma.

Filtração de ar e de óleo

A norma Euro 7 incorporará duas novas fontes de emissões: os travões e os pneus,

o que gerará duas novas soluções de filtração: “O filtro de partículas dos travões para retenção das micropartículas geradas durante a travagem e o filtro integrado na frente do veículo que aspirará a degradação dos pneus dos outros veículos”, refere. Já os veículos elétricos, contam com caixa lubrificada a óleo, o que torna necessária a instalação de um filtro de óleo de transmissão para manter os componentes em perfeito estado. “Para isso, também oferecemos soluções de filtração personalizadas, como o filtro de óleo de transmissão MANN-FILTER W 7071 para os Mercedes-Benz eActros 300 e eActros 400”, acrescenta. Na filtração do óleo de refrigeração, o líquido refrigerante das baterias - muitas vezes uma mistura de água e glicol - pode conter partículas nocivas que se originam, por exemplo, nas superfícies dos componentes do circuito de refrigeração ou no processo de montagem, podendo bloquear a refrigeração e provocando perda de pressão e aquecimento da bateria. A MANN-FILTER dispõe de um filtro de partículas para o líquido de refrigeração. “Com a nossa vasta gama de filtros para acionamentos alternativos, demonstramos que, no futuro, haverá necessidades de filtração, o que representa um potencial de manutenção para as oficinas”, conclui.



Axalta

Sustentabilidade amiga do negócio da repintura

A sustentabilidade requer “empenho, tempo e dedicação”. Todos eles pontos inscritos no programa BELEAF, da Axalta. O negócio agradece

Por: **Jorge Flores**

Sustentabilidade e rentabilidade. No negócio da repintura automóvel, para a Axalta Refinish, as duas palavras andam sempre juntas. A empresa tem um vasto portefólio de produtos ecológicos e sustentáveis, ferramentas e recursos inscritos no BELEAF, um programa que visa capacitar os negócios dos seus clientes para um futuro melhor. “Estamos firmemente empenhados nas nossas atitudes para reduzir o nosso próprio impacto no ambiente, incluindo um compromisso para nos tornarmos ‘carbonicamente neutros’ até 2040. Ser inteligente sobre quem somos e o que criamos está enraizado em tudo o que fazemos”, afirma Fabien Boschetti, *sales vice president* da Axalta Refinish na Europa, Médio Oriente e África.

“Assim, 80% das novas tecnologias e inovações terá um benefício de sustentabilidade até 2030, tal como a nossa tecnologia patenteada Fast Cure Low Energy, que utiliza a temperatura e a humidade ambiente para acelerar o processo de secagem. O que é importante é que isto faz com que os clientes acreditem que uma parceria com a Axalta Refinish é uma escolha correta e sustentável”, diz.

Desafios complexos

De um modo geral, as oficinas na região da Europa, Médio Oriente e África (EMEA) enfrentam vários desafios cada vez mais

complexos, tais como melhorar o respetivo custo-eficiência, reduzir o impacto ambiental e otimizar a utilização dos seus recursos. Mas há soluções a ter em conta. “A Axalta Refinish acredita que a sustentabilidade não é apenas um objetivo, mas uma responsabilidade. A nossa responsabilidade com os nossos clientes é oferecer soluções para estes desafios complexos através do vasto portefólio de opções sustentáveis ao abrigo do programa BELEAF”, sublinha Fabien Boschetti.

Tecnologia patenteada

A empresa desenvolveu produtos de elevado desempenho, com foco na sustentabilidade. “O Sistema Fast Cure Low Energy, da Axalta, fornecido pelas três marcas *premium Cromax, Spies Hecker e Standox*, reduz as emissões e o consumo de energia – a eletricidade até 49% e o gás até 57% – e a utilização de material até 25%”, explica. “A sua tecnologia patenteada utiliza a temperatura e a humidade ambiente para acelerar o processo de secagem. Reduz para metade os tempos de processamento sem comprometer a qualidade”, reforça fonte da Axalta.

Ferramentas avançadas

A Axalta investiu em ferramentas avançadas e práticas sustentáveis, ao mesmo tempo que procura formas de melhorar

o seu próprio desempenho ambiental. Fabien Boschetti esclarece que, “desde a otimização das ferramentas até à conceção de produtos, a inovação é o nosso parceiro na procura de sustentabilidade. Axalta Irus é um exemplo excepcional. É o processo de gestão de cores digital baseado na ‘nuvem’ completo e o melhor na sua classe, que lançámos em 2023. É tão fácil como digitalizar, corresponder e misturar”, salienta.

Recursos otimizados

“A excelência para o cliente está na base do negócio da Axalta Refinish”, garante. “Com ofertas de consultoria e formação líderes na indústria, tais como a Axalta Academy lançada recentemente e a Axalta Drivus de sucesso, oferecemos aos clientes recursos para otimizarem os processos e aumentarem a eficiência todos os dias”, acrescenta ainda Fabien Boschetti.

Tempo e dedicação

“A sustentabilidade já não é apenas um mero exercício de preenchimento de caixas. Requer empenho, tempo e dedicação, tal como a Axalta fez com o seu portefólio BELEAF. Muitas vezes, os aspetos negativos podem distrair-nos facilmente, mas existem resultados positivos das iniciativas globais que foram implementadas nos últimos anos”, conclui o responsável.

Inovação em estado líquido

A Cepsa é um dos principais produtores de lubrificantes da Península Ibérica e dispõe de um portefólio de produtos muito abrangente e diversificado, onde se inclui a evoluída gama *premium* Xtar Max para veículos híbridos e elétricos

Por: **Bruno Castanheira**

ACepsa disponibiliza soluções de portefólio com produtos de elevada qualidade e de acordo com as especificações requeridas pelo mercado. O seu posicionamento/localização estratégica na Península Ibérica (Algeciras) confere-lhe robustez logística e disponibilidade de produto permanente (>20,000 tm), assim como uma capacidade de abastecimento superior à maioria dos outros operadores. “A Cepsa tem uma gama de lubrificantes atualizada e alinhada com as especificidades de cada motor graças à análise permanente e detalhada realizada ao mercado, às especificações e aplicação às necessidades do consumidor, em conformidade com a legislação em vigor, antes da formulação de cada novo lubrificante”, começa por explicar João Madeira, diretor comercial de Lubrificantes Cepsa. “Os fatores económicos são, também, analisados. A nossa equipa de I&D formula o lubrificante e otimiza a fórmula, custos e a operacionalidade do fabrico”, acrescenta.

No mercado ligeiro, a gama *premium* Xtar apresenta soluções nas diferentes viscosidades e homologações, com produtos de elevado rendimento e desempenho. “Lançámos, mais recentemente, produtos para o mercado híbrido e elétrico, em concreto a gama Xtar Max, lubrificantes e fluidos formulados de acordo com os últimos requisitos do mercado automóvel”, sublinha João Madeira. E vai mais longe: “Estamos, também, muito comprometidos com a sustentabilidade: durabilidade e redução da produção de resíduos, diminuição das emissões de gases e economia de combustível, sempre aliada à qualidade, são os nossos objetivos ‘Positive Motion’. Disponibilizamos, na nossa *web* e *app*, um guia de lubrificação por matrícula que permite, de forma rápida e eficaz, identificar o lubrificante ideal para cada veículo”.

Múltiplos serviços

A comercialização dos lubrificantes Cepsa assenta em diversos serviços extra que a empresa disponibiliza, nomeadamente

técnicos e comerciais via presencial ou digital aos clientes. Este acompanhamento é realizado pelo contacto direto com a Cepsa ou através da sua rede de distribuição. “Em conjunto, disponibilizamos os nossos serviços de acompanhamento e apoio técnico. Das informações técnicas, destacamos as recomendações dos lubrificantes a utilizar nos diferentes componentes dos veículos e frotas, os planos de

lubrificação, que se encontra disponível *online* ou na *app* da Cepsa”, afirma João Madeira.

As ações de formação sobre lubrificação, tendências e produtos que a Cepsa também disponibiliza aos clientes é igualmente de extrema importância. O nosso interlocutor explica porquê: “Para as oficinas, faz todo o sentido que optem pela marca Cepsa graças à sua oferta ampla e que vai



lubrificação e as informações sobre mercado, novos produtos e especificações”, revela o diretor comercial de Lubrificantes Cepsa. Segundo refere, “no segmento de frotas e indústria, disponibilizamos aos clientes o nosso Programa de Análises de lubrificantes em serviço (Oil Monitor), que permite a manutenção preditiva dos veículos e equipamentos, bem como a otimização dos lubrificantes em serviço, evitando desgastes prematuros ou avarias”. Existem também as ferramentas digitais. “O nosso *website* – cepsa.pt – e o guia de

ao encontro das especificações requeridas pelos fabricantes de equipamentos e responde às necessidades do cliente”. Fatores diferenciadores da Cepsa? “Gama de produtos, logística integrada, acompanhamento pós-venda (comercial e de assistência técnica), formação contínua dos clientes e sistema de análise ao lubrificante em serviço”, enfatiza João Madeira. E conclui: “Adicionalmente, através da área reservada, disponibilizamos documentação técnica, manuais formativos e argumentários de produto, *marketing* e vendas”.

www.birth.it componentes na sua melhor forma!

ORIGINAL BIRTH ITALY
car components

Disciplina
Compromisso
Paixão

BREMSI

CHOOSE ONLY THE BEST

JapKo

ZETA ERRE





Filourém

Filtros + Ourém = Filourém

Constituída em fevereiro de 2002, a Filourém tem nas marcas exclusivas Japko, Original Birth, Bremsi e Zeta Erre alguns dos seus ex-líbris, aos quais se juntou, recentemente, a Delphi, apenas na linha de gestão de motor

Por: **Bruno Castanheira**

A dupla Alzira Reis e Carlos Gonçalves gere, há 22 anos, os destinos da empresa que iniciou a sua atividade com a comercialização de filtros e que se situa, como o próprio nome indica, em Ourém, cidade renomeada a partir de Vila Nova de Ourém e que pertence ao distrito de Santarém. Com uma equipa composta por 23 colaboradores, onde se incluem três comerciais, o distribuidor de peças da região centro chega a todo o território nacional (incluindo Madeira e Açores, onde têm forte expressão), além de Cabo Verde. Os três armazéns de que dispõe, o último dos quais inaugurado em abril de 2023 e que concentra apenas zona administrativa e diversos serviços (tudo para libertar espaço nos outros dois), perfazem, juntos, cerca de 4.000 m² de área.

Do vasto portefólio da Filourém, destacam-se as marcas exclusivas Japko, Original Birth, Bremsi e Zeta Erre. “Em 2023, inserimos a marca Zeta Erre, linha específica de transmissões, pontas homocinéticas e cruzetas. Em fevereiro de 2024, introduzimos a marca Delphi, mas apenas a linha de gestão de motor”, revela Carlos Jorge Gonçalves, diretor-geral da empresa e filho

do sócio-gerente de quem herda os primeiro e último nomes.

Princípios bem definidos

Crescer de forma progressiva, sistemática e sustentada no *aftermarket* faz parte da visão da Filourém. O principal objetivo é ajudar os seus parceiros a criar valor, através de produtos e serviços de qualidade, da melhoria dos processos e com um relacionamento de respeito, empatia, rigor e proximidade. Mais: proporcionar um clima

de aprendizagem e partilha de conhecimento entre os diferentes agentes. A missão da empresa liderada pela dupla Alzira Reis e Carlos Gonçalves assenta em três pilares: consolidar-se como fornecedor de referência no mercado de pós-venda; ser parte ativa na construção de uma sociedade mais solidária e sustentável; contribuir para o bem-estar e evolução dos seus colaboradores.

A participação na expoMECÂNICA, a principal feira do *aftermarket* realizada em solo nacional, mais concretamente nas edições de 2016, 2019, 2021 e 2023 (de 8 a 10 de novembro de 2024 a empresa tem já o seu lugar reservado), é mais uma demonstração de força da Filourém. E se existe área que este distribuidor de peças também não descarta, é a da formação. Tanto mais, que, em 2023, levou a cabo diversas ações da Bendix e, mais recentemente (fevereiro de 2024), da Delphi. Para abril de 2024, está já agendada uma nova formação, desta vez dedicada à Original Birth, marca que a Filourém visitou, nos arredores da Nápoles, há poucas semanas, numa viagem que permitiu ainda conhecer as instalações da Zeta Erre.





TUDOR

Incomparável desempenho Start-Stop

O Grupo EXIDE é dos poucos fabricantes de baterias que aperfeiçoou a tecnologia AGM para responder, de forma eficaz, às complexas especificações OE atuais. A gama TUDOR oferece um incomparável desempenho Start-Stop

Por: **Bruno Castanheira**

As normas antipoluição cada vez mais rigorosas têm exigido a criação de soluções que permitam poupar combustível e reduzir as emissões poluentes. A tecnologia Start-Stop, presente, hoje, em todos os automóveis novos equipados com motor de combustão, é um dos exemplos, ao desligar, de forma automática, o motor do veículo quando o seu funcionamento não está a ser necessário, como, por exemplo, num semáforo vermelho ou numa longa fila de trânsito. Contudo, o funcionamento da tecnologia Start-Stop requer a utilização de uma bateria evoluída e que tenha muitos recursos. É aqui que entra o Grupo EXIDE, um dos poucos fabricantes de baterias que aperfeiçoou a tecnologia AGM (Absorbed Glass Mat) para responder, de forma eficaz, às complexas especificações OE atuais.

“O segredo interior do sucesso da nova geração de baterias AGM encontra-se no novo *design* radial da grelha positiva. Após extensos testes e melhorias, a nova grelha de precisão tornou ótimo o que já era bom, mantendo uma excelente qualidade de tensão”, explica o Grupo EXIDE. Os benefícios reais desta inovação são vários. Desde logo, melhor arranque do

motor quando a bateria funciona a temperaturas mais baixas, com um SoC (State-of-charge ou, em português, estado de carga) mais baixo ou durante uma vida útil mais longa. Depois, existe uma menor queda de tensão durante múltiplas reinicializações do motor ao operar a função Start-Stop em condições de tráfego urbano. Já a vida útil mais longa, é suportada por medições mais precisas dos mais recentes sistemas BMS e dos mais avançados dispositivos de teste de bateria.

Garantia de qualidade

“Os condutores de veículos de maiores dimensões com Start-Stop, níveis de equipamento superiores e que, também, exigem uma condução ecológica urbana fiável, deverão mudar para as novas opções AGM de maior desempenho da TUDOR”, afirma. E deixa um alerta para quem pensa optar por uma bateria não original AGM: “Marcas mais baratas e menos conhecidas geralmente baseiam-se em projetos desatualizados, processos de fabrico menos precisos e componentes de qualidade inferior. Uma bateria AGM tem de suportar a exigência muito elevada da função Start-Stop, caso contrário degradar-se-á rapidamente dentro de poucas semanas e não

conseguirá proporcionar a poupança de combustível esperada”.

O Grupo EXIDE é dos poucos fabricantes de baterias que aperfeiçoou a tecnologia AGM para responder, de forma eficaz, às complexas especificações OE atuais. A inovadora gama de baterias AGM, da TUDOR, estabelece novos padrões para um desempenho Start-Stop incomparável (disponível desde o primeiro arranque), oferece um acionamento fiável a baixas temperaturas (mesmo em grandes profundidades de descarga) e atinge um impressionante ciclo de vida (desempenho Start-Stop estável e duradouro para vida útil mais longa da bateria e maior compatibilidade ambiental).

E se falta de argumentos houvesse para a nova gama AGM, aqui ficam mais seis: ideal para automóveis de maiores dimensões, SUV, comerciais, veículos com Start-Stop e modelos de veículos mais recentes (incluindo FHEV/PHEV) com equipamentos elétricos que consomem muita energia; recursos de segurança de elevado nível e nenhum ácido livre; VRLA recombinante (regulado por válvula); última geração, homologada pelos fabricantes de automóveis; excelente cobertura do parque automóvel circulante com um número limitado de SKUs; longa vida útil.

Cada bateria afirma ser a melhor do mercado.

TUDOR[®]
BATTERIES

As nossas baterias provam isso quando necessário.



Criando o futuro - o caminho da Exide:



Inovação



Confiabilidade



Sustentabilidade



Alta Performance



**ENERGIZING
A NEW
WORLD**

exidegroup.com

EXIDE[®]
TECHNOLOGIES



Lubrificantes XTAR da Cepsa

Criados para maximizar
o rendimento do motor



Encontre aqui
o lubrificante ideal
para o seu veículo



Conheça-os em [Cepsa.pt/lubrificantes](https://www.cepasa.pt/lubrificantes) ou descarregue a nossa app **Cepsa Directo**.