



CHECK-UP media

AFTERMARKET AUTOMÓVEL

Atualidade



PRIO

Multienergética revela estratégia rumo à neutralidade carbónica



Entrevista



Henrique Sánchez

Fundador e presidente honorário da UVE explica desafios das oficinas



Ameaça elétrica

Como está o *aftermarket* a preparar-se para o crescimento dos veículos elétricos?

O NOVO CLE CABRIO

Design elegante e desportivo para tornar uma experiência
inigualável. No interior, o luxo, conforto e tecnologia
exclusiva para todos os momentos.

Soc. Com. C. Santos



Mercedes-Benz



Mercedes-Benz CLE | WLTP: consumo de combustível combinado (l/100 km): 9,7-0,5;
emissões de CO₂ combinadas(g/km): 220-123- Inclui Mercedes-AMG



SUMÁRIO

Raio X do veículo elétrico

A face mais pomposa do processo de transição energética para chegar à neutralidade carbónica 4

Entrevista

Henrique Sánchez, fundador e presidente honorário da UVE (Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos) 6

Atualidade

Com cerca de 220 pontos de carregamento em Portugal, a PRIO lançou-se na área da mobilidade elétrica em 2010 12

Empresas

LIQUI MOLY 18

OSRAM 20

MANN-FILTER 22

MGM 24

Soc. Com. C. Santos 26

Romafe 27

LEAO 28

MF Pinto 30

FICHA TÉCNICA

Redação

Jorge Flores (Editor)

jorgeflores@checkupmedia.com

Bruno Castanheira (Editor)

brunocastanheira@checkupmedia.com

Fotografia

Estelle Valente

Design e paginação

Boris Creative Collective

www.checkupmedia.com

geral@checkupmedia.com

Siga-nos nas redes sociais



Imagem de capa: **@Freepik**

**Futuro eletrizante**

Tudo parece conjugar-se para que tenhamos um futuro eletrizante. Ou, dito de outra forma, eletrificado. Em que proporção e a que prazo, é ainda uma incógnita. Os veículos elétricos são a face mais pomposa do processo de transição energética, mas será muito difícil (para não dizer impossível) atingirmos a neutralidade carbónica (e, posteriormente, o *net zero*) sem um *mix* energético completo, que contempla, já hoje, outras soluções avançadas (como os biocombustíveis, onde se incluem os combustíveis sintéticos e o bio-diesel), que aproveitam as infraestruturas existentes e não implicam grandes alterações no estilo de vida dos consumidores. Será, porventura, utópico pensar-se que o parque automóvel possa ter apenas veículos 100% elétricos. Temos assistido, inclusivamente, a avanços e recuos por parte de alguns construtores nesta matéria.

O ano de 2023 bateu todos os recordes de vendas de viaturas elétricas em Portugal. Segundo a ACAP (Associação Automóvel de Portugal), do total de veículos ligeiros de passageiros novos matriculados no ano passado (199.623), 18,2% foram elétricos (36.390), 13,6% híbridos *plug-in* (27.146) e 14,5% híbridos (28.859). Já entre janeiro e abril deste ano, dos 76.373 novos veículos ligeiros de passageiros vendidos, 12.247 foram elétricos (16%), 9.301 híbridos *plug-in* (12,2%) e 12.290 híbridos (16,1%). Segundo a UVE (Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos), o parque circulante de VE em Portugal situa-se nas 130.250 unidades (2010 a 2023). No caso dos PHEV, o número desce para 97.890 no mesmo período. Agora, façamos um exercício: peguemos nos 5,5 milhões de veículos que compõem o atual parque circulante no nosso país e dividamos por 236.053 (total de veículos vendidos em 2023, contemplando todos os segmentos e tipologias, considerando, para este efeito, que eram 100% elétricos). Seriam necessários 23,3 anos para termos um parque circulante só de VE. Ainda demorará algum tempo até que o *aftermarket* independente sinta o real impacto dos veículos elétricos na sua atividade e possa ver ameaçado o seu modelo de negócio como o conhecemos hoje. Liguemo-nos à corrente, sim, mas com as devidas precauções para não apanharmos um choque.

Bruno Castanheira

brunocastanheira@checkupmedia.com



Raio X do veículo elétrico

Não é por acaso que os veículos elétricos (VE) “assustam” tanto as oficinas e as empresas do pós-venda automóvel independente. Ninguém negará que estes modelos dispensam muitas das peças que integram os carros equipados com motor de combustão interna (ICE), que alimentam e dão “vida” a este setor. Mas se observarmos o Raio X de um VE, constatamos que são muitos os componentes que estes continuam a necessitar para circularem



Suspensão e direção: conforto e controlo

A suspensão e o sistema de direção são essenciais para garantir uma condução suave e controlada. Os VE utilizam sistemas de suspensão sofisticados para lidar com o peso adicional das baterias e proporcionar uma circulação confortável. Além disso, a direção assistida eletricamente (EPS) é frequentemente utilizada para oferecer uma resposta mais precisa e reduzir o consumo de energia



Sistemas eletrónicos: conectividade total

Os VE estão equipados com uma gama de sistemas eletrónicos avançados que controlam tudo, desde a gestão da bateria até à navegação e ao entretenimento. Esses sistemas são vitais para monitorizar a “saúde” do veículo, otimizar o desempenho e garantir a segurança dos ocupantes. A integração de *software* de última geração permite atualizações *over-the-air* (OTA), mantendo o veículo atualizado com as últimas melhorias sem necessidade de visitar o concessionário



Lubrificantes: menos manutenção, mais tempo

Mesmo em VE, os lubrificantes desempenham um papel crucial. São utilizados, principalmente, em componentes como a caixa de velocidades e os rolamentos do motor, reduzindo o atrito e o desgaste. Embora os VE exijam menos manutenção do que os automóveis equipados com motor de combustão interna, a correta lubrificação desses componentes, bem como da refrigeração das baterias, é essencial para garantir uma operação suave e prolongar a vida do veículo



Bateria: coração do VE

A bateria é, sem dúvida, o componente mais importante. Diferentes dos veículos de combustão interna, que dependem unicamente de motores a gasolina ou Diesel, os VE utilizam baterias de íões de lítio para armazenar e fornecer energia elétrica ao motor. São compostas por diversas células que trabalham juntas para fornecer a potência necessária para movimentar o veículo. A sua capacidade determina a autonomia, ou seja, a distância que o carro pode percorrer antes de precisar de ser recarregado. As baterias modernas são projetadas para serem recarregáveis centenas de vezes, o que é vital para a viabilidade a longo prazo dos VE



Motores elétricos: eficiência e potência

Os motores elétricos são responsáveis por converter a energia elétrica armazenada na bateria em energia cinética que permite impulsionar o VE. Esses motores são mais eficientes do que os motores de combustão interna, oferecendo maior binário instantâneo e uma "operação" silenciosa. A simplicidade dos motores elétricos, com menos componentes móveis, também resulta numa menor necessidade de manutenção e maior fiabilidade ao longo do tempo



Travagem: recuperação de energia

Os sistemas de travagem não são muito diferentes dos utilizados nos veículos equipados com motor de combustão. No entanto, uma característica especial dos VE é a sua vertente regenerativa. Este sistema capta a energia que seria perdida durante a travagem e consegue convertê-la em eletricidade, sendo esta armazenada na bateria. O que não apenas aumenta a eficiência energética do veículo, como contribui, também, para uma maior autonomia



Filtros: limpeza e eficiência

Os VE ainda utilizam filtros, embora em menor quantidade comparativamente aos modelos equipados com motor de combustão interna. Os filtros de habitáculo garantem a qualidade do ar no interior do veículo, removendo pólenes, poeiras e outros poluentes. Já os filtros de partículas, podem ser usados em sistemas de refrigeração do motor elétrico e da bateria, assegurando que estes componentes permaneçam livres de contaminantes e operem eficazmente. E ainda existem filtros que retêm o pó resultante da travagem e do desgaste dos pneus



Faróis: visibilidade e segurança

Os faróis dos VE desempenham um papel crucial na visibilidade e segurança. Utilizando tecnologia LED avançada, oferecem iluminação mais eficiente e duradoura em comparação com lâmpadas tradicionais. Além de melhorar a visibilidade noturna e em condições adversas, os faróis de LED consomem menos energia, contribuindo para a eficiência geral do VE



Pneus: ponto de contacto com o solo

Mais pesados do que os automóveis equipados com motor de combustão interna, os VE têm à sua disposição pneus que são, especificamente, concebidos para satisfazer as suas exigências, de modo a que se retire o maior partido da utilização do carro. Embora qualquer pneu ligeiro possa ser instalado num VE, apenas os pneus projetados a pensar, exclusivamente, nesta nova forma de mobilidade dão prioridade à autonomia, ao silêncio e à longevidade, mantendo, ao mesmo tempo, elevados níveis de segurança e prazer de condução, sem perder eficiência energética



Henrique Sánchez

“A segurança dos veículos elétricos é o primeiro e principal desafio das oficinas”

Responsável da UVE defende que os veículos elétricos devem ser encarados pelas oficinas como uma oportunidade de mudança. As maiores críticas que ouve prendem-se com o custo da mão de obra

Por: **Jorge Flores** Fotos: **Estelle Valente**

Sempre que se fala de veículos elétricos, em Portugal, um nome surge à frente de todos: Henrique Sánchez. Fundador e presidente (hoje, honorário) da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE) tem sido o rosto e a alma da transformação elétrica do parque automóvel nacional. Preocupado, desde a década de 90, com temas ambientais, em 2011 (ano em que comprou o seu primeiro elétrico, um Nissan LEAF) começou a procurar explicar à sociedade as vantagens destes veículos para um mundo mais sustentável. O discurso é eloquente e conhecedor, mostrando sempre uma energia contagiável, como se estivesse, ele próprio, ligado a uma tomada.

A entrevista ao Check-up é prova desse mesmo conhecimento. Atravessa os temas com a naturalidade de quem sabe do que fala. De quem estudou o assunto. E não foge a nenhuma pergunta. Nem quando questionado sobre se a descoberta de um poço de petróleo na Namíbia, por parte de uma empresa portuguesa, representa tudo que o que os defensores de veículos elétricos “não precisavam de ouvir”. A tudo responde de forma esclarecida.

Na sessão fotográfica, sob a lente de Estelle Valente, pausa (simbolicamente) junto aos antigos elétricos no Terreiro do Paço, em Lisboa. Outros tempos e outros elétricos. E apesar de ser, atualmente, presidente honorário, continua a vestir a camisola da UVE. Ou melhor: camisa, camisola e casaco, todos eles, com o logótipo da associação ao peito.

O veículo elétrico é o “inimigo público número 1” das oficinas e casas de peças?

Não, de todo. Os veículos elétricos assinalam grandes mudanças que todo o setor enfrenta nos nossos dias, assim como a sociedade em geral, com os avanços na descarbonização das economias, na necessidade de acelerar a transição energética, no combate às alterações climáticas, na redução acelerada do consumo dos combustíveis fósseis, nos avanços da digitalização, nos automatismos e na inteligência artificial. Os veículos elétricos devem ser encarados como uma oportunidade de mudança, como um alerta, qual passarinho numa mina.

Na sua opinião, como está o pós-venda automóvel a adaptar-se às necessidades de manutenção e reparação dos veículos elétricos?

Tem evoluído muito lentamente. No entanto, é de referir alguns bons exemplos. Como qualquer máquina, os veículos elétricos sofrerão de desgaste nalguns componentes, da necessidade de reparações ou substituição de algumas peças. No entanto, em muito menor grau, pois desaparece um enorme conjunto de componentes que os motores de combustão interna necessitam. Dois dos bons exemplos são a Evolution e a EVA Network, que se dedicam à assistência técnica de veículos elétricos: reparação de baterias, *upgrade* de baterias, substituição de baterias, conversão de veículos com motores de combustão em veículos elétricos.

Acha que devam ser criados programas de capacitação – e intensificar os de certificação – para os profissionais das oficinas lidarem, especificamente, com esta (ainda) nova realidade?

Claro, é até algo que já começa a existir com cursos de formação certificada e com vários cursos em Institutos Politécnicos, um pouco por todo o país, com cursos vocacionados para os motores elétricos e para as baterias. No caso das baterias, temos tido grandes avanços tecnológicos com novas químicas e componentes das mesmas que requerem formação adequada. Também existem cursos em diferentes universidades dedicados aos motores elétricos e às baterias. Temos avanços, mas precisamos de avançar ainda mais rapidamente. O futuro assim o exige.

Quais são os principais desafios das oficinas na prestação de serviços aos veículos elétricos?

A segurança é o primeiro e principal desafio. Os clientes têm de ter total confiança na intervenção que é executada no seu veículo elétrico, assim como têm de estar garantidas questões de segurança para todos os seus trabalhadores. Estamos a falar de alta tensão que nos apresenta dificuldades que a assistência elétrica aos veículos com motores de combustão interna não apresentava. Portanto, segurança total em primeiro lugar.

Muitos distribuidores de peças estão já a incorporar gamas de produtos que possam





O concessionário ou a oficina que preste a melhor assistência ao melhor preço será eleita pelos proprietários de veículos elétricos

servir os veículos elétricos. Qual o conselho que daria a estas empresas?

Cada empresa se posicionará como achar mais conveniente. No entanto, já hoje vemos uma variedade de acessórios que estão disponíveis para veículos elétricos. Alguns são comuns a todo o tipo de veículos, outros são exclusivos para veículos elétricos, como carregadores portáteis, carregadores de parede (*wallboxes*), extensões elétricas, caixas apropriadas para aproveitamento do espaço livre nalguns modelos devido à não existência dos motores de combustão interna.

Algo que já podemos constatar, hoje, nas oficinas dedicadas aos veículos elétricos, é a total ausência de poluição atmosférica, a não existência de cheiros e manchas características das antigas oficinas. Agora, temos um ambiente mais limpo, mais amigo de todos. A começar pelos próprios trabalhadores, nalguns casos que pude verificar a existência de um ambiente mais próximo de uma instalação hospitalar do que de uma oficina automóvel.

Existe alguma iniciativa para aumentar a disponibilidade de peças de reposição específicas para veículos elétricos?

Esse tem sido um problema que urge resolver: a da disponibilidade de peças, que tem diferentes origens. Em primeiro lugar, as baterias, cuja produção ainda não cobre a procura cada vez mais crescente, não só para veículos elétricos como para baterias estáticas para armazenagem de eletricidade. Depois, temos um conjunto de componentes onde se destacam os microprocessadores cuja produção tem sido desviada, infelizmente, para as indústrias militares.

Atendendo à sua experiência na matéria, quais diria serem os serviços de pós-venda mais procurados pelos proprietários de veículos elétricos?

Os veículos elétricos não necessitam de planos de manutenção tão assíduos como os veículos com motores de combustão in-

terna por não terem um conjunto de peças de desgaste, como velas, injetores, carburadores, filtros de óleo, sistemas de arrefecimento do motor, correias de transmissão e painéis de escape, entre outros.

Algumas marcas até já prescindem de um plano de manutenção e o veículo elétrico quando apresenta alguma necessidade avisa-nos para a marcação dessa assistência. Além dos pneus, das escovas limpa-para-brisas, dos filtros de ar e alinhamento de direção, entre outros, o que, de facto, leva os proprietários de veículos elétricos a uma oficina dedicada são problemas com origem na própria bateria. Por exemplo, a diminuição da autonomia/alcance da mesma devido a um problema de uma célula da bateria e, neste caso, a intervenção tem sempre de ser efetuada por técnicos certificados.

Quais são as principais críticas que ouve em relação aos serviços prestados pelas oficinas aos veículos elétricos?

A principal crítica é a disparidade de preços no custo da mão de obra na assistência entre um veículo com motor a combustão interna e um veículo elétrico. Embora haja necessidade de técnicos com preparação adequada, nada justifica diferenças de preços, por vezes significativas, dentro da mesma marca, dependendo do concessionário. Este problema será resolvido pelo mercado com o “passa-palavra” entre os proprietários dos veículos elétricos e a denúncia das situações claramente abusivas. O concessionário ou a oficina que preste a melhor assistência ao melhor preço será eleita pelos proprietários de veículos elétricos.

Quais os procedimentos recomendados para uma manutenção regular e eficaz de um veículo elétrico?

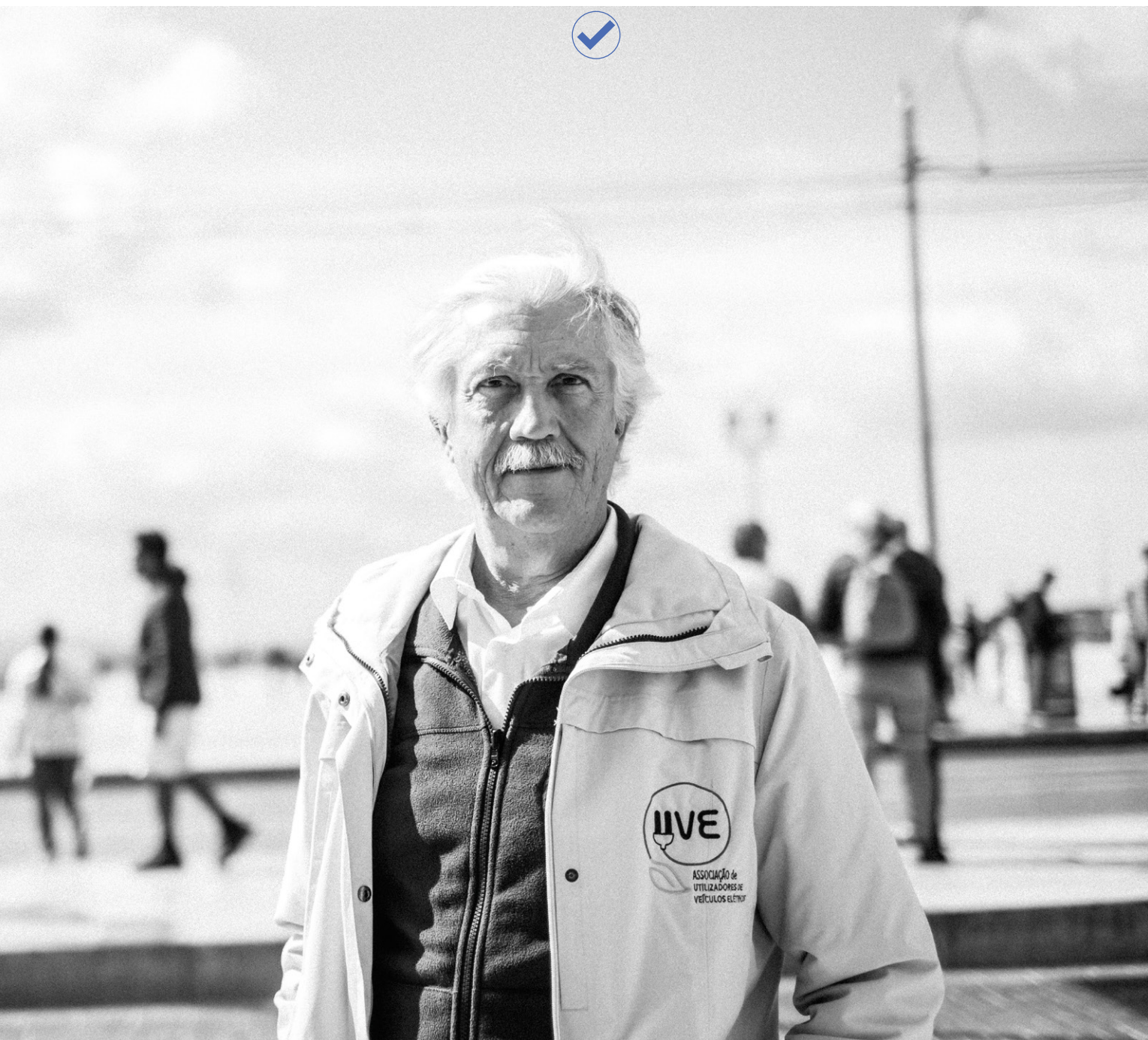
Os sistemas de monitorização do próprio veículo elétrico identificam, com antecedência, a necessidade de recorrer a manutenção apropriada. Hoje, é comum só nos apercebermos de qualquer falha ou deficiência quando é o veículo elétrico a avi-



nos. Existem já veículos elétricos com mais de 1.000.000 de quilómetros percorridos, existindo mesmo um veículo elétrico com 2.000.000 de quilómetros percorridos. Os motores elétricos não necessitam de manutenção programada como os motores de combustão interna.

Acha que devia existir algum tipo de apoio ou incentivo para os proprietários de veículos elétricos em termos de serviços de pós-venda, como existe na aquisição de veículos elétricos novos?

Tudo o que sejam incentivos para tornar mais económica a utilização dos veículos elétricos será sempre bem-vinda. Esses tipos de incentivos em serviços pós-venda deverão ser oferecidos pelas marcas, pelos concessionários oficiais ou pelas oficinas



multimarca especializadas em veículos elétricos. Os incentivos estatais devem ser direcionados para a aquisição de veículos elétricos ou para a conversão de veículos com motores de combustão interna em veículos elétricos.

Considera que os veículos elétricos são a melhor solução para a transição energética,

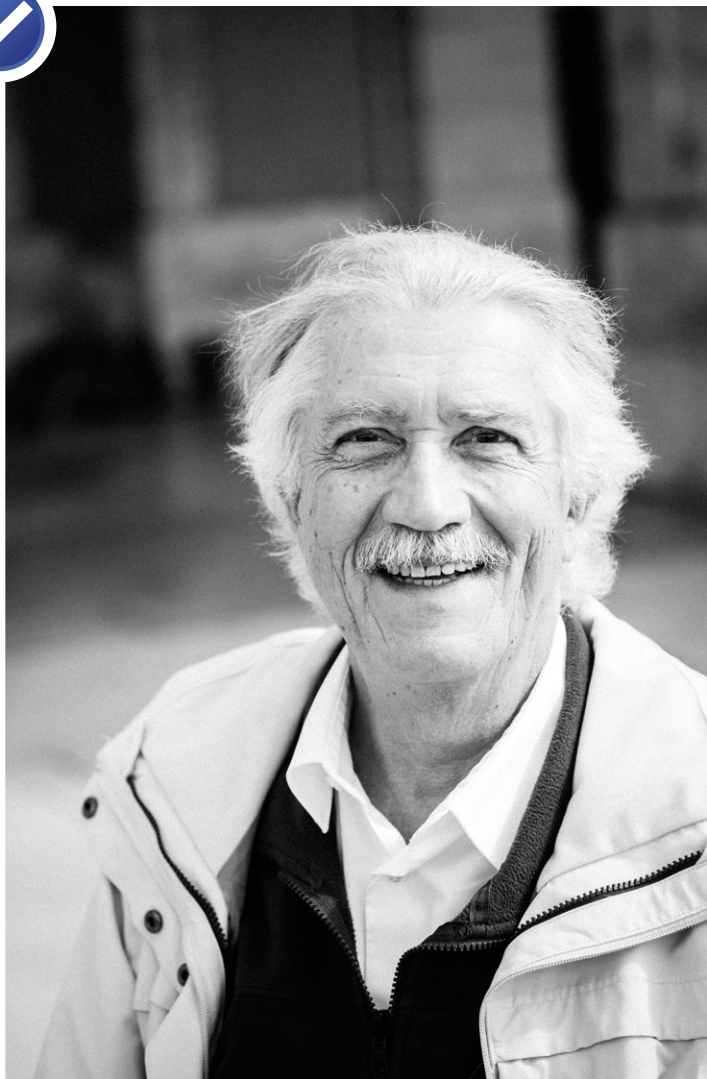
sendo certo que esta poderá ser feita através de um *mix* energético que inclui outras soluções atualmente existentes?

A transição energética é fundamental e crucial para mitigarmos os efeitos catastróficos, que já hoje podemos constatar, diariamente, um pouco por todo o mundo: as alterações climáticas. No setor dos transportes rodoviários é, seguramente, ao

dia de hoje, a melhor tecnologia para a eletrificação de um setor com responsabilidades, cerca de 21%, nas emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE). Inclusivamente para o transporte pesado de mercadorias ou de passageiros já começam a existir soluções válidas.

É comum nas grandes cidades já vemos frotas de autocarros 100% elétricos a

Os veículos elétricos não são inimigos das oficinas. Devem ser encarados como oportunidades de mudança, um alerta, qual passarinho numa mina



circulem. Também para os transportes marítimos e aéreos começam a aparecer as primeiras soluções exclusivamente elétricas, sendo que, nestas áreas, não é de descartar formas híbridas que conjuguem baterias, sistemas eólicos (na navegação), o hidrogénio e o solar fotovoltaico.

A descoberta de um poço de petróleo da Namíbia por parte de uma empresa portuguesa era tudo que o que os defensores de veículos elétricos “não precisavam de ouvir”?

O problema não está nas reservas de petróleo que se vão descobrindo. As grandes petrolíferas sabem, melhor do que ninguém, que reservas existem, mas, também, sabem que a utilização dos combustíveis fósseis tem de diminuir rápida e drasticamente. É um contrassenso continuar a explorar os combustíveis fósseis para virem a ser utilizados em cidades onde, seguramente, o uso de veículos com motores de combustão interna será restringido e, muito provavelmente, proibida a sua circulação nas áreas centrais das mesmas, o que, aliás, já acontece nalgumas capitais europeias.

Quem não se lembra das imagens de algumas cidades, nomeadamente na Índia,

onde os seus habitantes já têm de usar máscaras para se deslocarem durante períodos cada vez mais prolongados? Já vimos o enorme *iceberg* à nossa frente, mas recusamos dar as ordens de inversão de marcha para a “casa das máquinas”, qual Titanic...

Acredita que, um dia, seja possível Portugal ter um parque circulante composto, maioritariamente, por veículos 100% elétricos?

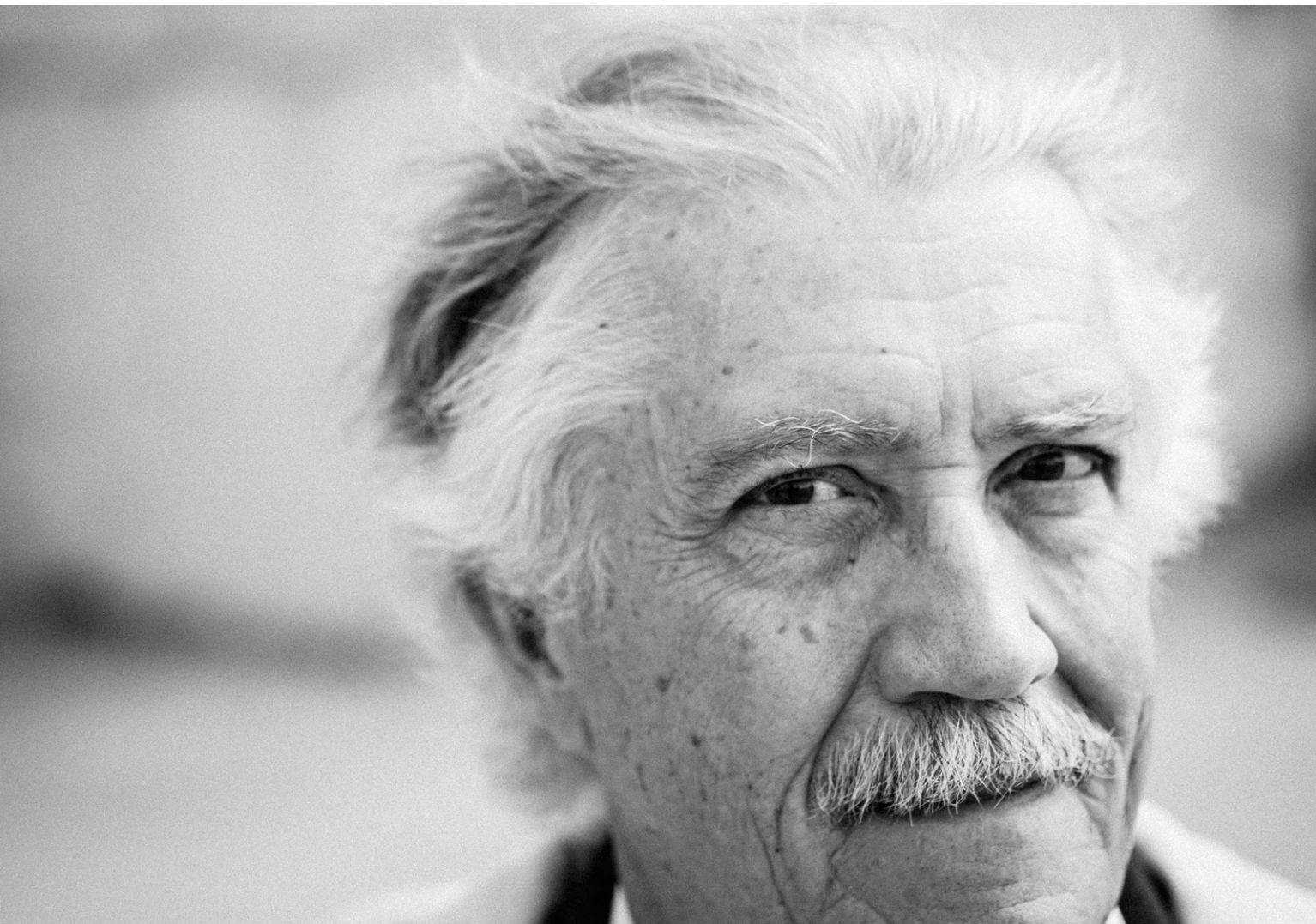
Não só acredito, como tal será uma realidade mais cedo do que se possa imaginar. A Noruega, que, muitas vezes, é referida como um bom exemplo, já atingiu um parque circulante de veículos ligeiros 100% elétricos de 18%, dados do EAFO (European Alternative Fuels Observatory) de 2022. Em Portugal, esse número atinge os 2,5%, dados de 2023 (ACAP e IMT). Na Noruega, as novas matrículas de veículos 100% elétricos situam-se nos 72%, portanto o parque de veículos elétricos continuará a crescer a um ritmo acelerado. Em Portugal, as novas matrículas de veículos 100% elétricos atingem os 17%, o que também irá contribuir para um crescimento do parque circulante de veículos 100% elétricos. Será sempre um

processo longo, mas os avanços são significativos.

Quais considera serem ainda os principais entraves à compra de veículos elétricos por parte dos consumidores?

Em primeiro lugar, a falta de informação e a desinformação existente que propaga mitos há muito esclarecidos e a divulgação de informação falsa sobre o grau de crescimento da mobilidade elétrica em Portugal e no mundo. A oferta atualmente existente no mercado de veículos elétricos ligeiros e pesados, de passageiros e de mercadorias existente em Portugal, o aumento significativo da Rede Pública de Carregamento para Veículos Elétricos.

Algo que é frequentemente dito é que: “não posso carregar em casa, portanto não posso ter um veículo elétrico”. Já nos interrogámos que quem tem um carro com motor de combustão interna (gasolina ou gasóleo) também não o pode fazer em casa? O que é curioso é que, no caso dos veículos elétricos, posso fazê-lo em casa ou no trabalho. Ou quando vou a um centro comercial, simplesmente posso carregá-lo em carregadores na via pública ou em



No caso das baterias, temos tido grandes avanços tecnológicos com novas químicas e componentes das mesmas que requerem formação adequada

casa (claro naqueles casos em que tal é possível), algo que está totalmente vedado aos motores de combustão interna.

No entanto, são necessários mais incentivos à aquisição de veículos elétricos – que, este ano, ainda não foram anunciados –, mais discriminação positiva no estacionamento público, nas portagens das autoestradas, nos *ferry-boats*, no acesso aos parques nacionais e reservas naturais. Sendo algo que se baseia numa tecnologia inovadora e disruptiva, tendo os veículos elétricos um preço associado ainda superior ao de um veículo equivalente com motor de combustão interna, todos os incentivos deverão fazer parte deste esforço de eletrificação dos transportes rodoviários.

É preciso mais informação, informação credível, desmistificar os mitos que per-

sistem na comunicação social e nas redes sociais. Muito importante ainda é fazer um *test drive*, constatar por si mesmo as grandes vantagens dos veículos elétricos. A próxima edição do Encontro Nacional de Veículos Elétricos – ENVE, organizado pela UVE, vai realizar-se em setembro, nos dias 21 e 22, no Passeio Marítimo de Algés, em Oeiras, onde estarão disponíveis dezenas de veículos elétricos para *test drive*. Fica desde já o convite para a visita e a realização de *test drives*.

Considera que o setor automóvel é o “alvo mais fácil” sempre que se fala em descarbonização quando o setor marítimo, por exemplo, é dos mais poluentes do planeta?

É “mais fácil” pela simples razão de que é menos exigente produzir tecnologia para

um veículo rodoviário, seja ele ligeiro ou pesado, do que para um navio. De facto, o setor marítimo tem um impacto muito negativo na poluição atmosférica. No entanto, a tecnologia para eliminar as emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) de um navio é bem mais complexa do que num veículo rodoviário. A esta questão, acresce que, no caso do transporte rodoviário, não só é possível motivar empresas a eletrificar as suas frotas, como os próprios cidadãos, individualmente, podem contribuir para a redução significativa das emissões ao utilizarem veículos elétricos. De salientar que os grandes poluidores são os cargueiros e petroleiros. Portanto, com menos consumo de combustíveis fósseis menos petroleiros seriam necessários para o transporte do crude.





— PRIO —

Ligada à corrente

Liderar o processo de transição energética em Portugal. É este o objetivo da PRIO. Mas para atingir a neutralidade carbónica, não existe um caminho. Existem vários, sendo o da mobilidade elétrica um deles, como explica ao Check-up Carlos Ferraz, diretor da área ligada à corrente

Por: **Bruno Castanheira**

A PRIO lançou-se na área da mobilidade elétrica em 2010, ano em que instalou o seu primeiro ponto de carregamento em Portugal, inclusivamente antes mesmo de se ter credenciado como Operador do Ponto de Carregamento (OPC), o que veio a acontecer em 2011. “Demos esse passo porque estávamos, como estamos, muito focados na transição energética. Recordo que a nossa empresa iniciou atividade em 2006, com uma fábrica de biodiesel em Aveiro. A sustentabilidade está no nosso ADN”, começa por enquadrar Carlos Ferraz, diretor de Mobilidade Elétrica da PRIO. O modelo de mobilidade elétrica em Portugal assenta no princípio da interoperabilidade, ou seja, os Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE) podem aceder a qualquer ponto de carregamento independentemente do operador. “É precisamente isso que comunicamos aos clientes e utilizadores. Para que eles tenham a perceção de que, com um único cartão, neste caso o PRIO Electric, ace-

dem a uma extensa rede de pontos de carregamento em Portugal continental e ilhas, que é gerida pela Mobi.E”, explica.

Enquanto Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), a PRIO disponibiliza um cartão que permite aceder a toda a rede Mobi.E. “Ao dia de hoje, estamos a falar de cerca de oito mil pontos de carregamento. Na qualidade de OPC, a PRIO tem investido muito nesta área, dispondo, atualmente, de uma rede que ronda os 220 pontos de norte a sul de Portugal”, revela o responsável. “São pontos de carregamento que têm a nossa imagem, que são operados por nós e que se situam nas nossas estações de serviço. Mas este número aumenta a um ritmo diário”, diz.

Adaptar oferta ao mercado

Mesmo não existindo praticamente mercado de mobilidade elétrica até 2018, a PRIO foi investindo na rede de carregamento desde 2011. “Hoje, a nossa estratégia passa por chegar aos clientes e ir



Cartão PRIO Electric Energia sempre à mão

Sem custos, fidelizações ou anuidades (a adesão *online* demora menos de três minutos), o cartão PRIO Electric, disponível para particulares e empresas, dá acesso à maior rede de postos de carregamento de veículos elétricos de Portugal continental e ilhas. São cerca de oito mil os pontos de carregamento à disposição do consumidor nacional, dos quais perto de 220 pertencem à PRIO, todos certificados e integrados na rede de carregamento nacional Mobi.E e com a garantia de que a energia provém de fontes 100% renováveis. No caso das empresas, o cartão PRIO Electric permite autonomizar os consumos, separar as contas dos diversos condutores do veículo, gerir os custos e pagar tudo numa única fatura digital no final de cada mês.

A rede de carregamento em Portu-

gal funciona de forma interoperável, ou seja, os utilizadores de veículos elétricos podem aceder a qualquer ponto de carregamento em Portugal, independentemente de quem é o operador, através de um único meio de acesso: o cartão. Esta rede é gerida por uma entidade Independente, a Mobi.E, que assegura a gestão dos fluxos energéticos e financeiros resultantes das operações. Para poderem usufruir da rede Mobi.E, os utilizadores de veículos elétricos terão de estabelecer contrato com um Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), como é o caso da PRIO. Os clientes da empresa multienergética têm ainda acesso a um portal *online* (My PRIO) onde podem consultar todos os detalhes dos seus consumos, solicitar novos cartões e beneficiar de outros serviços.



adaptando a nossa oferta às necessidades dos utilizadores. Tentamos avançar com postos de carregamento de acordo com a evolução do mercado, que tem crescido muito”, dá conta Carlos Ferraz. “Tentamos acompanhar, mas, por vezes, encontramos algumas limitações técnicas e burocráticas (nada relacionado com investimentos), nomeadamente entraves na ligação à rede, que nos têm impedido de expandir mais o número de pontos. A nossa intenção é, basicamente, chegar onde os clientes necessitam”, assegura.

A criação de pontos de carregamento é a face mais visível do investimento na área da mobilidade elétrica. Mas a PRIO vai mais além. “Enquanto CEME, investimos muito naquilo que são ferramentas para os clientes. Temos o portal My PRIO, que, dentro em breve, também ajudará os UVE a otimizar tempos e custos de carregamento, e trabalhamos, por exemplo, em ofertas de energia renovável para que se enquadrem naquilo que é a transição energética”, enfatiza o nosso interlocutor.

Se a mobilidade elétrica em Portugal se encontra, hoje, no ponto em que está, muito se deve, também, à PRIO. Em 2017, a empresa começou por disponibilizar o único ponto de carregamento público grátis que existia na cidade do Porto, cuja taxa de ocupação andava perto das 24 horas. “Tínhamos custos elevados com

energia, para mais sendo o posto de carga rápida, mas foi uma forma de manter a mobilidade elétrica viva”, revela.

Mix energético

Hoje, tão importante como criar pontos de carregamento, é fazer chegar informação credível e direta aos consumidores.

“O contacto que temos com os clientes permite-nos afirmar que existe muita desinformação sobre mobilidade elétrica, até por via das redes sociais. A PRIO tem feito um esforço muito grande para fazer chegar às pessoas informação correta e verdadeira. A série digital ‘Ligados à Corrente’, que lançámos há pouco tempo, os



© Bernardo Lúcio



podcasts que fazemos, as ações de sensibilização que realizamos com parceiros, as sessões de formação que promovemos em concessionários de automóveis e os protocolos que temos com cinco institutos politécnicos do país são alguns exemplos”, afirma Carlos Ferraz.

Será a mobilidade elétrica o maior de-

safio para uma empresa multienergética, como a PRIO? “Costumo dizer que este é um mercado ainda novo, com muitas incertezas e com adaptações constantes em relação aquilo que são as necessidades tecnológicas, regulatórias e dos próprios clientes. Depois, temos a própria questão da evolução dos pontos de carregamento

da rede”, explica. “Existem desafios muito grandes em termos de ligação, burocracia, certificação e interação com entidades governamentais, ainda que Portugal esteja muito à frente da nossa vizinha Espanha nesta matéria. Para já não falar das indefinições que existem em relação aquilo que é o modelo de negócio tendo em conta as regras que estão definidas pelo regulamento, os meios de pagamento aplicados nos próprios postos e até mesmo as potências de carregamento”, completa.

Prestar o melhor serviço aos clientes com os preços mais competitivos. É este o foco da PRIO na área da mobilidade elétrica, como, de resto, acontece em todos os outros setores do grupo. Liderar o processo de transição energética em Portugal é o objetivo da empresa. E qual o caminho mais adequado para atingir a neutralidade carbónica? “Não existe uma única solução, muito menos a melhor solução, para atingir a neutralidade carbónica. Digo isto não apenas como diretor de Mobilidade Elétrica da PRIO, mas como cidadão e conhecedor do tema”, diz Carlos Ferraz. E conclui: “Existem vários caminhos para lá chegar. É necessário trabalhar o *mix* energético de forma complementar. É isso que fazemos na PRIO. Estamos com projetos em várias áreas. Só será possível atingirmos a neutralidade carbónica através de um *mix* energético e não com um único produto”.

Campeonato de Portugal de Novas Energias – PRIO Descarbonizar o desporto automóvel

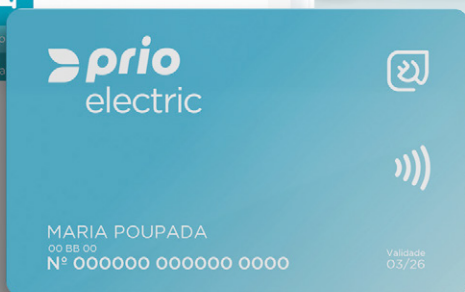
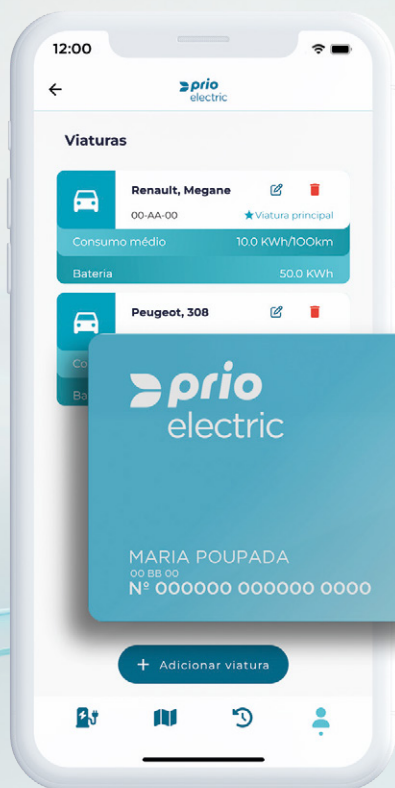
O Campeonato de Portugal de Novas Energias – PRIO, que volta a incluir, este ano, um total de sete provas (duas delas já realizadas – Eco Rally Portugal e Azores Eco Rally), vem solidificar a sua missão de continuar o processo de descarbonização do desporto automóvel em solo nacional. “A nossa associação, como *main sponsor*, a este campeonato (que, quando começou, em 2018, ainda não era um campeonato, mas apenas uma prova, realizada em Oeiras e inserida no calendário da FIA), tem como objetivo levar a mobilidade elétrica junto dos utilizadores”, começa por explicar Carlos Ferraz, diretor de Mobilidade Elétrica da PRIO. “Em coordenação quer com a FPAK quer com a Mytime, promotor do CPNE, demonstramos que a mobilidade elétrica é muito mais do que falar de veículos citadinos com

autonomias reduzidas”, acrescenta. Segundo diz, “este campeonato serve, também, de montra aos fabricantes de automóveis, contribuindo para o crescimento do mercado de veículos elétricos, e vem provar que é possível descarbonizar o desporto automóvel”. E conclui: “Este ano, do total de sete provas (uma terá lugar na Madeira, a 5 e 6 de outubro; outra já se realizou nos Açores, entre os dias 26 e 28 de abril), duas estão inseridas no calendário da FIA. Somos o único país a fazê-lo”.

Em 2023, o CPNE teve 26 marcas representadas, tendo sido percorridos 43.100 km. Pelo facto de ser disputado com BEV (Battery Electric Vehicle), estima-se uma poupança de 1.900 litros de combustível fóssil. Mais: evitou-se a emissão de 5,2 toneladas de CO₂ e foram consumidos 4,4 MWh.

Cartão e APP PRIO Electric?

Está tudo ligado.



De cartões que permitem a gestão de consumos na plataforma MyPRIO a uma app que, para além disso, permite localizar e desbloquear todos os carregadores da rede nacional, está tudo ligado com a PRIO Electric.



Gestão de consumos
no portal MyPRIO



Sem custos
ou anuidades



Energia de fontes
100% renováveis



Sem período
de fidelização

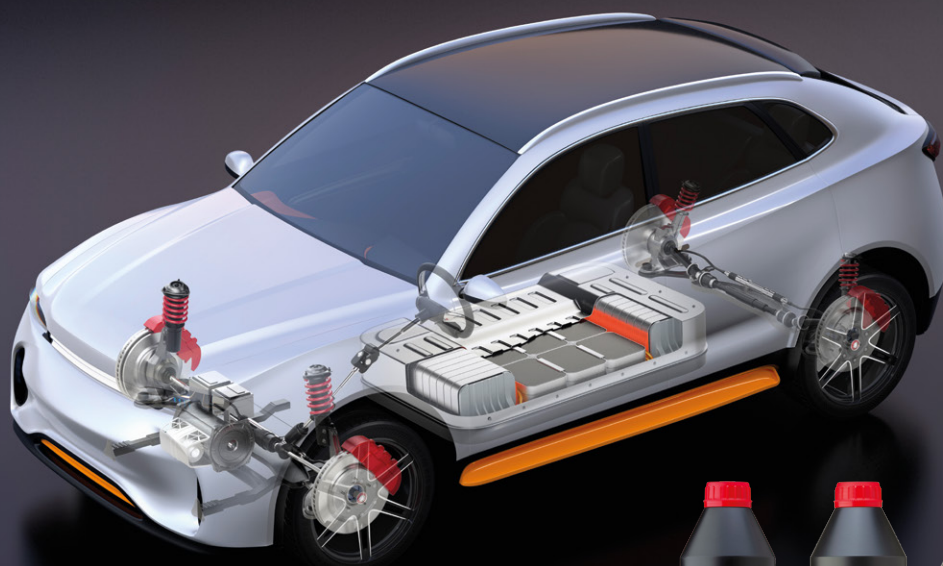


**Maria
Poupada**
Cliente PRIO

**João
Exigente**
Cliente PRIO

**prio**

Energia para mudar



LIQUI MOLY



Soluções para a mobilidade do futuro

Sabia que os veículos híbridos e 100% elétricos também necessitam dos produtos da LIQUI MOLY? Desde óleo para caixas de velocidade até proteção contra a corrosão, a marca alemã fornece inúmeras soluções para a mobilidade do futuro

Por: **Bruno Castanheira**

No decurso das mudanças na mobilidade, não só aumentam, constantemente, os diferentes tipos de veículos híbridos (*full-hybrids*, *plug-in hybrids*, *mild-hybrids*) como, também, cresce o lançamento de modelos 100% elétricos. “E como propulsões especiais pedem soluções especiais, acrescentámos ao nosso catálogo produtos destinados aos veículos 100% elétricos, com o objetivo de dar resposta aos seus requisitos específicos, garantindo grande segurança de condução. O que não mudou: tudo o que se move, funciona melhor com a LIQUI MOLY. Até os veículos elétricos”, começa por afirmar a marca alemã. “Um automóvel 100% elétrico não precisa de óleo de motor. No entanto, os requisitos para outros lubrificantes, como o óleo para a caixa de velocidades ou massas lubrificantes para as suspensões, mantêm-se”, explica.

Oferta alargada

O Top Tec Gear EV 510 é o primeiro produto da LIQUI MOLY destinado aos veículos 100% elétricos, “para caixas de veloci-

dade de veículos elétricos com aplicação em diferentes modelos da marca Tesla”. Isto garante uma alternativa muito interessante de um produto da mais elevada qualidade para um parque crescente da marca norte-americana. Ainda no que diz respeito aos óleos de caixa, o Top Tec Gear EV 520 tem aplicação nos modelos elétricos das marcas Ford, Mazda e Cadillac.

Quanto ao líquido de travões, a LIQUI MOLY lançou o DOT 5.1 EV para dar resposta às novas exigências e garantir uma travagem fiável aos veículos elétricos. “O perfil de exigências dos veículos elétricos é totalmente diferente e há características como a corrosão, a temperatura ou a condutividade que obrigam a um produto específico”, explica a marca. No caso do líquido refrigerante FCF20, “destina-se a sistemas de células de combustível, como é o caso do sistema usado, por exemplo, no Toyota Mirai.

Uma das mais recentes novidades na gama E-mobility é o líquido refrigerante EV 200 para veículos elétricos das marcas Hyundai e Kia, que cumpre uma função importante de gestor térmico, funda-

mental porque a tecnologia de veículos elétricos e híbridos só funciona de forma ideal dentro de determinados intervalos de temperatura. “A gestão térmica é de grande importância, pois tem influência na autonomia”, afirma a LIQUI MOLY. E a temperatura afeta a vida útil da bateria e do motor. No sistema de gestão térmica, distingue-se entre refrigeração direta e indireta da bateria. Para este arrefecimento indireto do segmento da bateria, como acontece nos modelos da Hyundai e da Kia, é necessário um líquido especial, que a LIQUI MOLY já disponibiliza. Este líquido garante que a bateria nunca aqueça acima de 60°C no verão e que a temperatura esteja constantemente na faixa ideal de 15°C a 40°C, mesmo no inverno.

As soluções da LIQUI MOLY para a mobilidade do futuro incluem, também, aditivos, produtos para limpeza do sistema de ar condicionado, tratamento da pintura, colas e vedantes, conservação do interior, proteção contra a corrosão, produtos de serviço e massas lubrificantes, que continuam a ser usados em todo o tipo de veículos.

Os produtos certos para todos os tipos de propulsão.

**LIQUI
MOLY**

O futuro será uma mistura de diferentes conceitos de propulsão. Quer se tratem de veículos híbridos, híbridos plug-in ou veículos 100% elétricos, os lubrificantes, óleos, aditivos, produtos de conservação, manutenção, colagem e vedação serão sempre necessários para manter o valor técnico e visual dos veículos. A nossa gama completa de produtos está constantemente a ser ampliada e adaptada para dar resposta às crescentes exigências de mobilidade. O resultado: A LIQUI MOLY fornece mais de 4000 artigos com a solução adaptada a cada tipo de propulsão!

www.liqui-moly.com





OSRAM

Prepare-se para cada viagem

Desengane-se quem pensa que a OSRAM, especialista em iluminação automóvel, inclui apenas lâmpadas na sua oferta. Desde luzes LED de inspeção até cabos de carregamento para veículos elétricos e híbridos *plug-in*, a escolha da empresa é múltipla

Por: **Bruno Castanheira**

Há mais de 110 anos que as luzes da OSRAM, líderes do setor, ajudam motociclistas, automobilistas e condutores de pesados a “circular” pelo inesperado. Mas a empresa especialista em iluminação automóvel decidiu ir mais longe e dispor de uma gama de produtos projetados para manter os veículos em movimento, independentemente do que lhes surja pela frente. Desde luzes LED de inspeção (LEDinspect) até inversores (POWERinvert PRO), passando por produtos de cuidado da bateria, como cabos de carregamento para viaturas elétricas e híbridas *plug-in*, carregadores de bateria, arrancadores e cabos de arranque de bateria (BATTERYcharge; BATTERYstart), para além do cuidado dos pneus com compressores e selantes (TYREinflate; TYREseal), o portefólio de cuidado e equipamento automóvel apoia os utilizadores de veículos para que estes estejam bem preparados para cada viagem.

Quatro novas categorias

As quatro novas categorias de produto, que, segundo a OSRAM, deixam os utilizadores de veículos prontos para a estrada, começam nos produtos para cuidado dos pneus: TYREinflate (compressores portáteis para corrigir e manter a pressão de insufla-

ção em carros, motos, bicicletas, bolas e outros insufláveis) e TYREseal (gel selante que permite tapar furos). Seguem-se as luzes LED de inspeção, designadas LEDinspect. “Esteja a trocar um pneu, a colocar óleo e água ou, simplesmente, a realizar uma inspeção de rotina, a nossa nova gama de luzes LED de inspeção está à disposição para ajudá-lo no escuro. Os LED de elevado desempenho e longa duração produzem até 6.000 Kelvin de luz branca fria potente, proporcionando brilho intenso nos cantos mais escuros”, assegura a OSRAM. As LEDinspect estão disponíveis numa variedade de tamanhos e estilos, com ganchos e ímanes integrados para trabalho mãos livres e fácil fixação ou transporte, contando com uma superfície antiderrapante e repelente de sujidade, tornando-as ideais para atividades



domésticas e reparações de automóveis. Todas com qualidade *premium*.

No que toca aos produtos de cuidado da bateria, os arrancadores (potentes e portáteis) e os cabos de arranque (BATTERYstart) fazem “acordar” o veículo, colocando-o, rapidamente, de volta à estrada. Já os carregadores de bateria (BATTERYcharge), carregam, protegem e restauram a bateria do veículo, destinando-se a viaturas equipadas com motor de combustão. No caso dos cabos de carregamento para veículos elétricos e híbridos *plug-in*, feitos com precisão, de acordo com os mais elevados padrões de segurança, permitem uma utilização fácil em qualquer ponto de carregamento: em viagem, no trabalho, ao fazer compras e em casa com o carregador de parede (*wallbox*) adequado ou até mesmo numa tomada convencional.

E os inversores (POWERinvert PRO)? Fornecem energia fora da rede a partir de uma fonte de corrente contínua. Quer acampar e continuar a utilizar aparelhos com ligação à corrente, como um computador portátil, um micro-ondas, um frigorífico ou um secador de cabelo? Os inversores de onda sinusoidal modificada permitem-lhe descobrir novas possibilidades, sendo, por exemplo, ideais para umas férias tranquilas.



Esteja pronto para a estrada

A confiança vem agora numa nova gama de produtos



A OSRAM tem vindo a transformar a noite em dia há mais de 110 anos. Agora estamos a ir além da luz com uma nova gama de produtos concebidos para o manter em movimento, não importa o que surja pela frente – desde luzes de inspeção, a inversores, ao cuidado dos pneus e da bateria. Onde quer que esteja, para onde quer que vá, esteja pronto para a estrada.

Descubra o nosso portefólio de Cuidado e Equipamento Automóvel em osram.pt/am

OSRAM





— MANN-FILTER —

Ambiente saudável

Mesmo não tendo motor de combustão, os veículos elétricos também poluem, uma vez que libertam pó proveniente da travagem e do desgaste dos pneus. Mas é aqui que a MANN-FILTER entra...

Por: **Bruno Castanheira**

“O princípio da filtração é separar o útil do prejudicial, com um objetivo claro: proteger componentes e ocupantes do veículo”, começa por dar conta a MANN-FILTER. “A norma Euro 7 irá integrar duas novas fontes de emissões: as dos travões e dos pneus. O que irá dar origem a duas novas soluções de filtração: o filtro de pó para retenção das micropartículas geradas durante a travagem e o filtro integrado na frente do veículo para reter o pó proveniente do desgaste dos pneus dos outros utilizadores da estrada”, explica.

Os veículos elétricos emitem bastante menos emissões comparativamente às viaturas com cadeias cinemáticas “tradicionais”. No entanto, importa frisar que os veículos elétricos também libertam partículas, como é o caso do pó dos travões e dos pneus. “Esta é uma das poucas desvantagens dos carros elétricos. Mas é aqui que nós entramos, enquanto marca especialista em filtração há mais de 70 anos. O nosso foco é proporcionar uma mobilidade mais limpa”, assegura a MANN-FILTER.

Mobilidade limpa

A empresa já inclui no seu portefólio filtros de partículas e filtros para reter pó de travagem, bem como novas soluções para células de combustível, sistemas de bateria, eixos elétricos e transmissões híbridas. “A nossa gama de produtos nunca para de crescer”, sublinha. “Dispomos das primeiras aplicações para o mercado de reposição sob a nossa marca de filtros *premium* MANN-FILTER. No futuro, os veículos elétricos serão utilizados para a maioria dos propósitos de transporte. No entanto, resta saber qual tipo de veículo que será mais adequado”, acrescenta.

“Seja elétrico, híbrido ou hidrogénio, entendemos os desafios impostos pelos requisitos de filtração atuais e futuros. E aplicamos as mais de oito décadas de experiência da MANN+HUMMEL no desenvolvimento de elementos de filtração inovadores. O nosso objetivo é sempre o mesmo: oferecer aos clientes peças perfeitas e serviço perfeito”, enfatiza.

Destaque merece, também, o facto de a unidade de Saragoça ter sido eleita para o fabrico, exclusivo na Europa, de sistemas de

ventilação para baterias de veículos elétricos: Venting Units. “O grupo escolheu a fábrica de Saragoça com base na adequação da sua linha de produção, que dispõe de grandes instalações equipadas com a mais recente tecnologia, mas, também, devido à sua localização estratégica em termos logísticos, além do conhecimento e experiência do pessoal” explica Elena Latorre, diretora-geral da MANN+HUMMEL Ibérica. “A previsão de inauguração desta nova linha de produção aponta para um reforço dos resultados da nossa empresa, além de permitir que nos posicionemos como parceiros dos clientes na área dos veículos eletrificados”, reforça a responsável.

A função das unidades de ventilação é proteger as potentes baterias de alta tensão que constituem o núcleo da mobilidade elétrica, evitando a entrada de água e pó, compensando as diferenças de pressão causadas por alterações na temperatura ambiente ou diferenças de altitude. Grandes flutuações de pressão podem afetar, seriamente, a estanquidade da caixa da bateria e, portanto, ter um efeito negativo no funcionamento da mesma..

**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



MGM



Equipamentos (também) para veículos elétricos

Especializada na assistência técnica a equipamentos de oficinas do ramo automóvel, a MGM comercializa, também, soluções para veículos elétricos, casos do elevador OMCN N199/RX e da seleção de ferramentas isoladas da marca WIHA

Por: **Bruno Castanheira**

Fundada, há 24 anos, por Manuel Guedes Martins, que “empresta” o seu nome à sigla pela qual a empresa é conhecida, a MGM destaca-se pela assistência técnica que presta a equipamentos de oficinas do ramo automóvel. Além disso, comercializa elevadores das marcas Ravaglioli, OMCN e Velyen (estas duas últimas em regime de exclusividade), bem como uma grande seleção de ferramentas, das quais se destacam as isoladas da marca WIHA para trabalhar com total segurança em veículos elétricos, testadas de acordo com a norma IEC 60900. Dispondo do maior stock da Península Ibérica em acessórios para elevadores de viaturas multimarca, a MGM conta ainda com stock de peças para todas as marcas de máquinas de lavar de alta pressão e compressores de parafuso.

Características específicas

Um elevador de viaturas projetado, especificamente, para carros elétricos deve ter diversas características para garantir segurança, eficiência e compatibilidade com as especificidades desses veículos. “Desde logo, a capacidade de peso ade-

quada: os carros elétricos são, geralmente, mais pesados devido às baterias. Portanto, o elevador deve suportar um peso adicional, muitas vezes excedendo 2.500 kg”, começa por explicar a MGM. Depois, a compatibilidade com veículos de baixa altura “Muitos carros elétricos têm uma altura ao solo reduzida. O elevador deve ter um perfil baixo para facilitar o acesso e evitar danos ao veículo”, alerta. Já o sistema de segurança, deverá estar aprimorado. “Inclui travas de segurança automáticas, alarmes de sobrecarga e sensores que detetam a presença do veículo e a sua correta posição”, frisa. E deve ter uma estação de carregamento integrada. “Para maior conveniência, alguns elevadores podem incluir pontos de carregamento, permitindo que o veículo seja carregado enquanto está a ser levantado”, revela.

Mas há mais características que um elevador para carros elétricos deve reunir. Como estabilidade e equilíbrio. “Sistemas de nivelamento automáticos e tecnologia anti-oscilação para garantir que o carro fique estável durante a elevação e descida”, afirma a MGM. Quanto à facilidade de uso e controlos intuitivos, “deve incluir painéis

de controlo simples e intuitivos, preferencialmente com interfaces digitais, facilitando a operação pelo utilizador”, enfatiza. E no caso da durabilidade e manutenção? “Deve ter uma construção robusta, utilizando materiais resistentes à corrosão e ao desgaste. Deve ter fácil acesso para manutenção e reparação”, refere. A seguir, vem a compatibilidade com diferentes modelos de veículos. “Design flexível que acomoda vários tamanhos e formas de carros elétricos, incluindo modelos *sedan*, SUV e outros”, sublinha. Além disso, deve incluir recursos de diagnóstico. “Sistemas de monitorização e diagnóstico integrados que podem identificar e alertar sobre potenciais problemas mecânicos ou elétricos”, esclarece a MGM. Depois, a eficiência energética. “Motores elétricos eficientes e sistemas que reduzam o consumo de energia, contribuindo para um menor impacto ambiental, devem fazer parte das suas características”, dá conta. Tal como a conformidade com normas e regulamentações. “Deve estar em conformidade com as regulamentações de segurança e normas técnicas específicas para elevadores de viaturas”, conclui.

A sua escolha para

ASSISTÊNCIA TECNICA

da sua empresa

Equipamentos Oficiais



velyen Powered by ISTOBAL

 Ravaglioli



Tussbaum

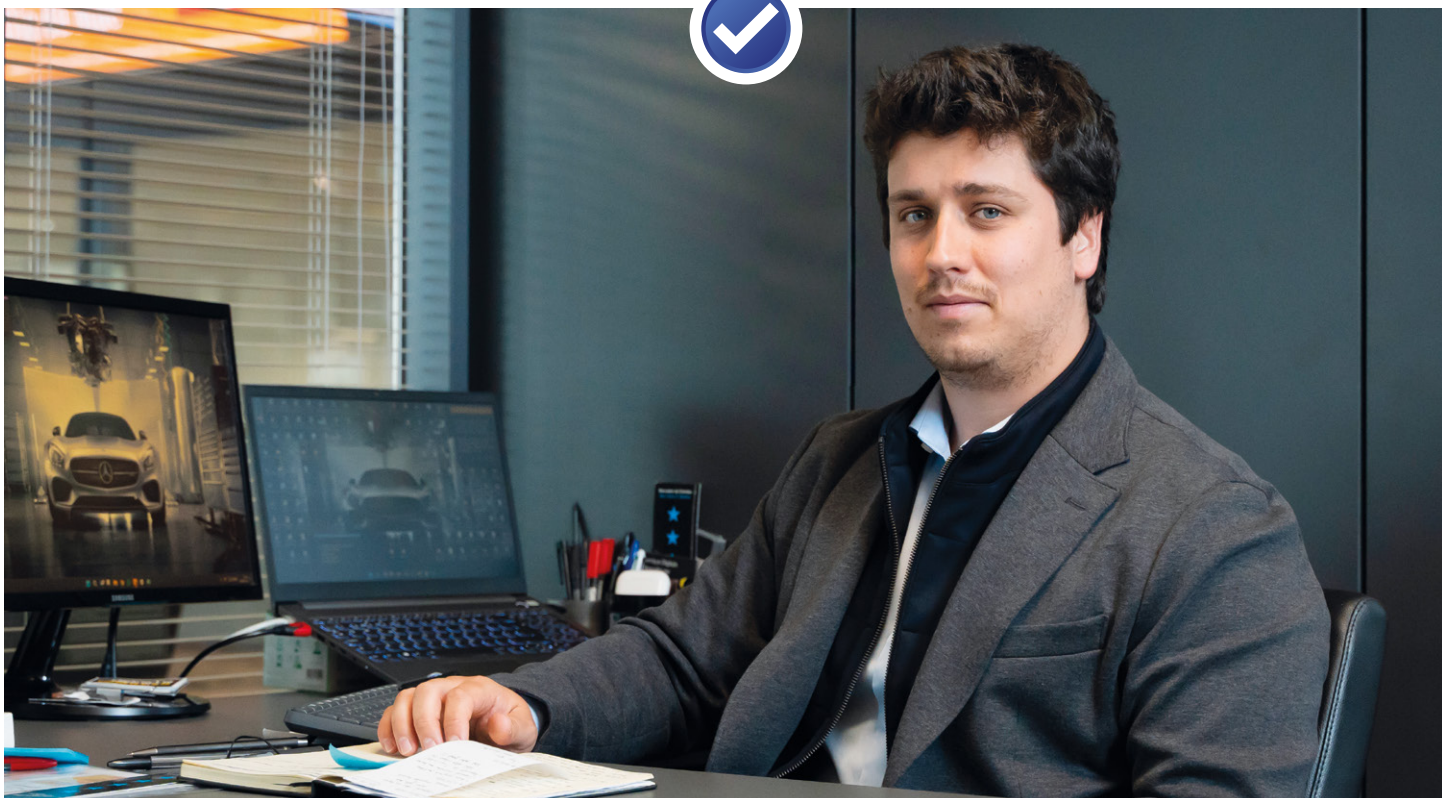
OMCN
S.p.A.

CASCOS
Since 1945



www.mgm.com.pt

(+351) 227642722 | geral@mgm.com.pt



Soc. Com. C. Santos

Mudança de paradigma

Com os veículos 100% elétricos a ganharem terreno face aos modelos de combustão, Vasco Pinto, responsável de *customer services* do departamento de ligeiros de passageiros, revela de que forma está a Soc. Com. C. Santos a mudar de paradigma

Por: Bruno Castanheira

“A mobilidade elétrica está, sem dúvida, a impactar a forma como vivemos e nos deslocamos. Em Portugal, só em 2023, a venda de carros elétricos cresceu mais de 60%, não só pelos fatores tecnológicos e económicos, mas, também, pela crescente consciência ambiental”, começa por enquadrar Vasco Pinto. “Na verdade”, reforça, “o primeiro trimestre de 2024 foi o melhor dos últimos cinco anos em vendas de veículos 100% elétricos. Naturalmente que este fenómeno se verifica, também, naquele que é um dos principais concessionários em Portugal: a Soc. Com. C. Santos”. De acordo com o responsável de *customer services* do departamento de ligeiros de passageiros, “este cenário exige adaptações e melhorias nas operações de pós-venda, desde a formação especializada em veículos elétricos até ao investimento em novos equipamentos de diagnóstico e manutenção. São novos desafios e oportunidades que exigem não só novas habilidades e ferramentas, como, também, uma nova estratégia e abordagem no serviço de pós-venda”.

Vasco Pinto dá conta que “neste momento, na Mercedes-Benz e em Portugal, a quota de viaturas vendidas puramente de combustão interna está a cair. Os veículos 100% elétricos e híbridos *plug-in* já representam 56%, levando, consequentemente, a outro peso deste tipo de viaturas nas entradas diárias das oficinas”.

Mundo de oportunidades

Nunca, como hoje, o serviço de pós-venda teve tanto impacto direto na escolha dos clientes. “Os dados mostram-nos que as dúvidas sobre a manutenção dos carros elétricos são, frequentemente, apontadas como um dos principais motivos de hesitação na compra”, revela. “Os veículos elétricos requerem cuidados especiais, particularmente em termos de manutenção das baterias, sistemas eletrónicos e *software*, entre outros. Atualmente, as viaturas que conduzimos são como ‘grandes computadores com rodas’, alimentadas por linhas de código cada vez mais complexas. Ao mesmo tempo, grande parte das peças mecânicas estão a ser substituídas por componentes elétricos e ele-

trónicos. É, precisamente, aqui que reside a transformação que vivemos no serviço pós-venda e na manutenção automóvel, só possível graças a equipas de profissionais especializados e polivalentes”, afirma.

Ao longo dos seus 78 anos de existência, a Soc. Com. C. Santos enfrentou diferentes desafios e mudanças. “A gestão estratégica e o foco na excelência sempre estiveram na linha da frente da nossa empresa. É, por isso, que somos uma das melhores oficinas autorizadas da Mercedes-Benz a nível europeu”, assegura Vasco Pinto. E conclui: “A mobilidade elétrica trouxe, também, novos e complexos desafios, cujas respostas andam a par dos novos desenvolvimentos. Um serviço de pós-venda para veículos elétricos inclui, geralmente, mais verificações e especialização. E é nessa mudança de paradigma que nos estamos a diferenciar. A mobilidade elétrica vai, sem dúvida, trazer novos modelos de negócio e novos serviços dentro das oficinas autorizadas, no pré e pós-venda. A oportunidade está na forma como nos reinventamos face ao mercado”.

Romafe tem 3.100 referências de produtos da SKF para veículos elétricos

Empresa conta no seu portfólio com 3.100 referências da SKF de artigos de reposição para veículos elétricos. E as linhas de produtos atravessam vários segmentos

Por: **Jorge Flores**

Os veículos elétricos fazem já parte do dia a dia das grandes empresas do *aftermarket*. Pelo menos, das casas que não deixam de olhar, já hoje, para o futuro. A Romafe é exemplo disso e tem produtos específicos para estes modelos de zero emissões. Basta referir que a empresa conta com um portfólio da marca SKF composto por 3.100 referências de artigos de reposição para veículos elétricos. Mas a empresa vai mais longe. Estas numerosas referências da marca “âncora” atravessam segmentos: rolamentos de roda, travagem (discos, pastilhas e tambores), suspensão e sensores de pressão dos pneus.

Mas nem só de motores elétricos é composto o mercado. Uma vez que existem outros artigos que continuam a ser utilizados em motores de combustão e que são elétricos, a Romafe anuncia, agora, uma parceria com a Lucas Elektrik na área dos componentes elétricos (e adaptáveis a todos os veículos), além de baterias de marca própria GoShop, permitindo aos membros deste “clube” acesso a estes produtos em condições ímpares.

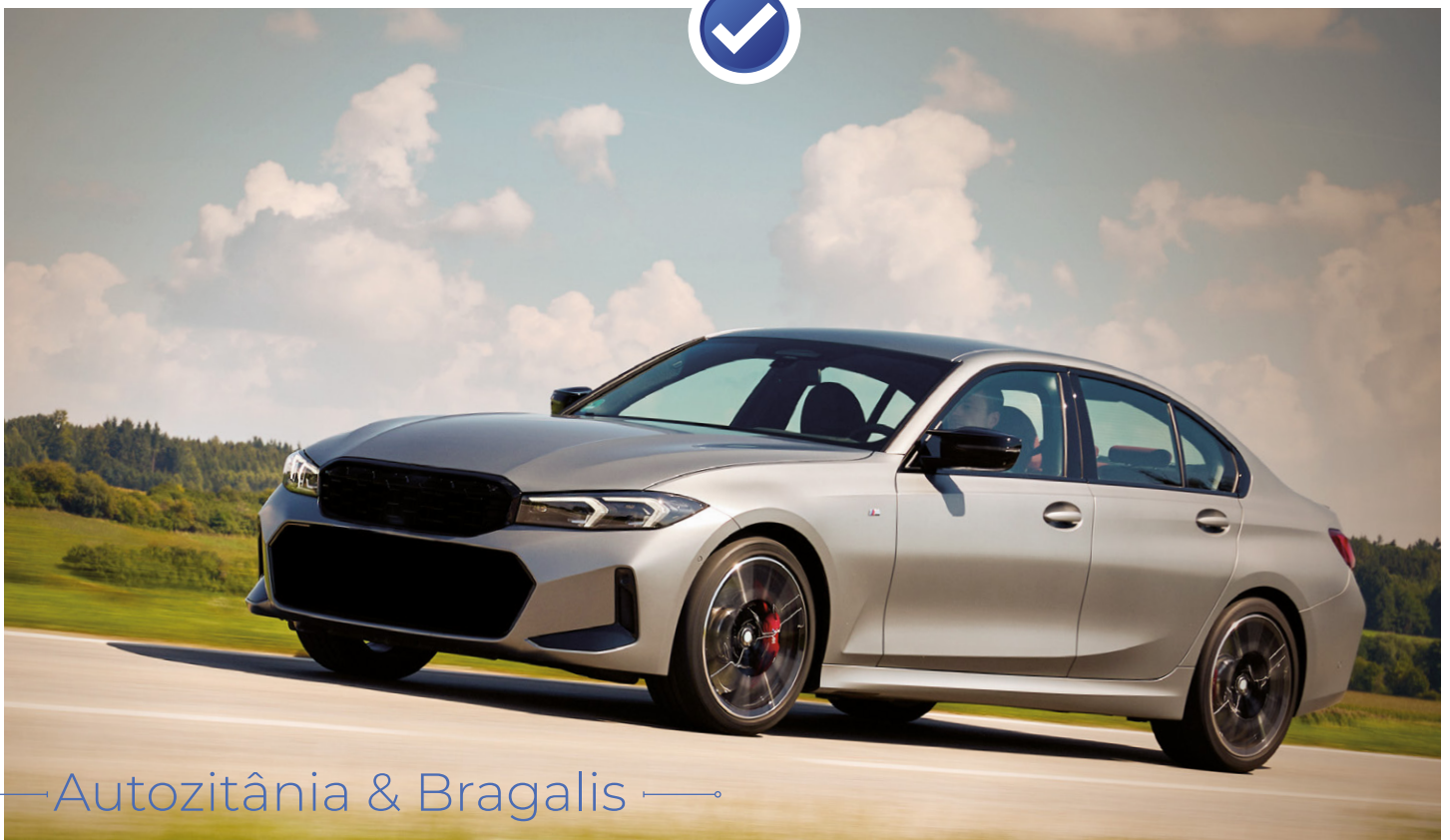
Componentes para todos

Os componentes agora disponíveis no GoShop, um “clube” inovador dedicado a produtos para automóveis, oferecem

aos consumidores uma forma robusta de aceder a esses componentes. Com a crescente procura por veículos elétricos, a Romafe pretende, desta forma, responder às necessidades dos proprietários desses veículos, garantindo soluções fiáveis e otimizadas.

A Romafe dispõe ainda de uma vasta gama de componentes que, não sendo específicos para veículos elétricos, também os equipa: iluminação com lâmpadas Philips; baterias Varta, todo o tipo de sensores NTK, Hella, Valeo – sendo que, esta última, tem vindo a desenvolver várias soluções para o mercado dos veículos elétricos.





Autozitânia & Bragalis

LEAO promete *performance* digna de rei na estrada

Nova gama Force Acro da LEAO, distribuída, em exclusiva, em Portugal, pela Autozitânia & Bragalis, apresenta um perfil de *performance* “ultra elevado”. Dignos de um autêntico “rei”, tanto em piso seco como molhado

Por: Jorge Flores

A LEAO continua a fazer-se “ouvir” bem alto dentro da Autozitânia & Bragalis, empresas que a representam, em exclusivo, a nível nacional. A aposta nesta marca de topo - e que tem uma capacidade total de produção na ordem dos 77 milhões de pneus por ano - é para continuar. Prova disso, é a nova gama Force Acro que acaba de ser acrescentada ao portefólio disponível nas lojas Autozitânia Odivelas, Amadora, Vialonga, Montijo, Almada e Cacém, esta última inaugurada em março.

Composta à base de borracha rica em sílica, a nova gama Force Acro promete uma “excelente” aderência em superfícies molhadas e secas. Conta ainda com ranhuras exteriores na banda de rodagem de modo a melhorar a drenagem da água e reduzir o efeito de *aquaplaning*. Além disso, para garantir maior manobrabilidade e mudanças de direção precisas, a gama LEAO Force Acro dispõe de blocos laterais de grandes dimensões. Os números provam o sucesso da “receita”: “90% de aderência

em piso seco; 90% nos testes de travagem em estrada molhada; 80% na poupança de combustível; 70% em longevidade”.

Qualidade superior

De acordo com a Autozitânia & Bragalis, os pneus LEAO são garantia de qualidade superior e 100% de fiabilidade, a um preço extremamente competitivo. Mas vamos por partes. “Cada pneu LEAO é produzido obedecendo aos mais elevados padrões de qualidade, utilizando materiais de excelência para garantir durabilidade e segurança inigualáveis”, afirma Flávio Menino, diretor de *marketing* e comunicação do Grupo Autozitânia. “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”, reforça o responsável.

São múltiplas as propostas da marca: turismo (Nova Force Acro; Nova Force; Nova Force HP; Nova Force HP100; Nova Force GP), SUV e 4x4 (Nova Force 4x4 HP; Nova Force C/S; Lion Sport AT100), utilitários (Nova Force Van; Nova Force Van HP), All Season (i-Green 4 Saisons; i-Green Van 4S) e 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



MF Pinto

Aposta a fundo na “travagem” Bendix

Empresa distribui, oficialmente, a Bendix em Portugal. Marca especializada em produtos de travagem de elevada qualidade abrange 98% do parque automóvel

Por: Jorge Flores

A MF Pinto, empresa conceituada no setor dos turbocompressores – e que celebra, este ano, duas décadas de existência – tem vindo a ampliar o seu portefólio de produtos de forma a ser uma solução para todos os veículos, não apenas com motor de combustão interna, mas, também, elétricos. Mantendo o foco na sua área de especialização, a empresa de Sintra tem dado passos consistentes para salvaguardar a atividade no futuro.

“Com 98% de veículos abrangidos, a Bendix oferece uma das mais amplas gamas de produtos de travagem de elevada qualidade do mercado, desenvolvidos com precisão e rigorosamente testados para o máximo desempenho”, garante a empresa de Sintra. “Como distribuidores oficiais da Bendix, dispomos de grande stock em Lisboa e no Porto. Além disso, estamos preparados para fazer várias entregas ao dia. No mercado desde 1924, a Bendix goza de uma reputação de confiança e desempe-

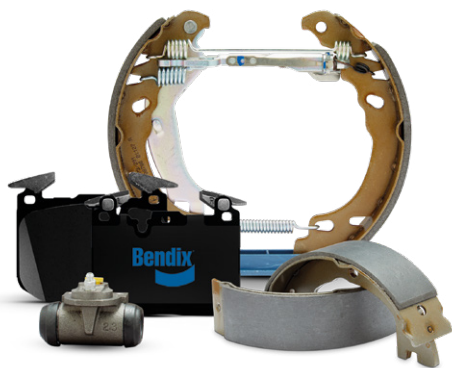
nho de travagem de qualidade superior”, enfatiza.

Enfrentar o futuro

Com essa expansão, a MF Pinto demonstra, também, o seu compromisso com a inovação e a sustentabilidade, posicionando-se como um *player* relevante e “sem receios” da mobilidade elétrica, dado

que estes veículos continuam a necessitar de componentes disponibilizados pela empresa. Ainda com vista a reforçar a sua posição no futuro, a MF Pinto aderiu, em novembro de 2023, ao Grupo TEMOT. Trata-se de um grupo internacional de compras que apoiará a empresa a enfrentar os desafios que se perfilam no horizonte. Ou não sejam as sinergias um trunfo.

Recorde-se que a TEMOT tem contratos com fornecedores de primeiro equipamento, como a e a BorgWarner. Tal permitirá à MF Pinto chegar, também, a outras marcas que, em condições normais, teria, porventura, maiores dificuldades. O objetivo da MF Pinto será “pensar sempre mais à frente”, até porque, como reconhece, é importante continuar a diversificar a oferta com produtos que equipem os veículos híbridos e elétricos. Entre as linhas de investimento, a de travagem parece um valor seguro, uma vez que “todos os carros precisarão sempre de travar”, conclui.

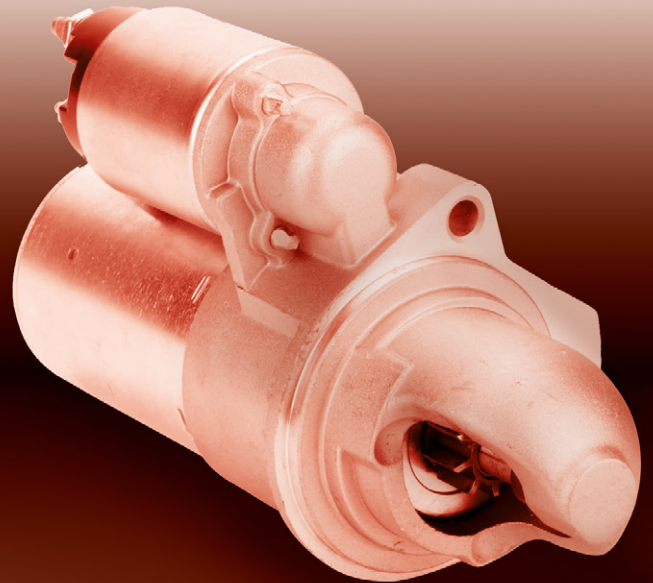
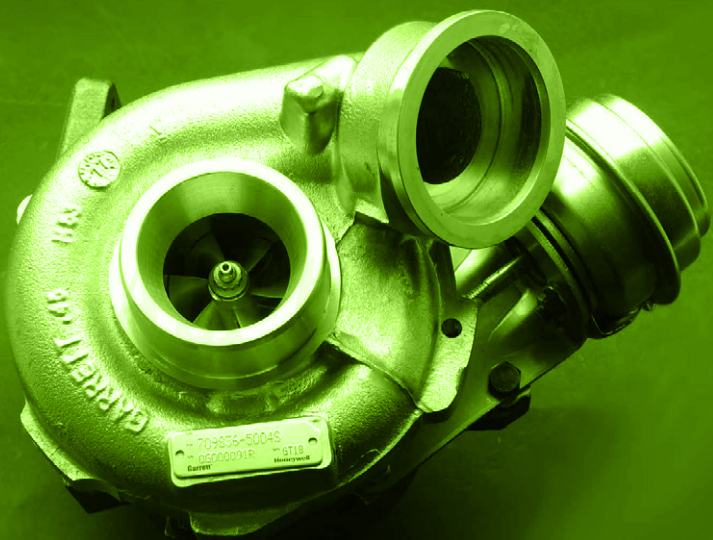




 **MFPINTO**

IMPORT. EXPORT. DE PEÇAS, S.A.

20 ANOS
desde 2004





**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.

