



Metro do Porto

Equipado com vidro Saint-Gobain



Tecnologia



Glassdrive



História



Roteiro

Ficha técnica :

Director : Licínio Nunes Chefe de redacção : Gil Nunes Coordenador : Vasco Azevedo

Redactores: Bruno Galiano, Carlos Coutinho, Lia Costa Fernandes, Ruben Aires, Sandra Sá, Vânia Guedes

Impressão e acabamentos : Spramo, S.A. Tiragem: 6.000 exemplares Periodicidade: Bimestral

Propriedade de : Saint-Gobain Autover Portugal, S.A. Rua 25 de Abril, 460 4410-014 Serzedo Vila Nova de Gaia

Proibida a reprodução no todo ou em parte. Isenta de registo na ERC Lei Imprensa de 2/99 de 13 Janeiro Artº 9º, Nº 2.

Boeing 787

A Saint-Gobain Flight Structures foi a empresa seleccionada pela Boeing para ser o fornecedor da cúpula do nariz em quartzo, para o seu novo avião, o 787 Dreamliner. Este avião é o primeiro avião comercial fabricado maioritariamente em materiais compósitos, e é um claro exemplo do caminho a seguir para os outros fabricantes de aeronaves. A cúpula do nariz tem um diâmetro de 2,1 metros, tem um aspecto transparente e abriga no seu interior, as antenas e o radar meteorológico desta aeronave, e para o seu fabrico é utilizada fibra Saint-Gobain Quartzel™ e tecnologias NortonArmor™. Mais um exemplo da vanguarda presente no grupo da Saint-Gobain.



Boeing 787

Vidro Saint-Gobain

Nesta rubrica dedicada à arquitectura do vidro, vamos apresentar um edifício de uma seguradora, em que a fachada foi completamente revestida com vidros produzidos pela Saint-Gobain. Este edifício encontra-se na cidade de Madrid, na Calle Príncipe de Vergara 156, e foi projectado pelo arquitecto J.A. Casana Cabrera. Neste edifício foram aplicados vidros da linha Confort, nomeadamente um vidro duplo de controlo solar de elevado rendimento (Climaplust® Solar Control) e um outro vidro com características de capa de controlo solar (Reflectasol®). O vidro é um produto de excelente performance, e não existem dúvidas de que nesta companhia de seguros, o conforto térmico e respectivo isolamento é excelente.



Companhia de Seguros AEGON

Metro do Porto

O Metro do Porto revolucionou por completo a mobilidade na zona urbana do Porto, mudando vincadamente os hábitos dos Portuenses nas suas deslocações. De facto, agora é possível chegar do centro da Póvoa de Varzim a Vila Nova de Gaia com passagem pelo Aeroporto Francisco Sá Carneiro num instante, sem passar pelas intermináveis filas de trânsito, e com todo o conforto que as carruagens do Metro proporcionam. Parte desse conforto, advém do facto destas carruagens serem equipadas com vidros fornecidos pela Saint-Gobain Sekurit, contribuindo assim para o conforto térmico e acústico dos passageiros. Mais uma prova de que existe mais no vidro do que se pensa e que os vidros da Saint-Gobain Sekurit estão presentes em muitos pontos do nosso quotidiano, contribuindo para o nosso bem estar.



Metro do Porto



GLASS DELETE

A pesar de tantas vezes publicitada e referenciada, ainda existem muitos mitos no que se refere à reparação do vidro automóvel. De facto, a tendência para reparar, como opção à substituição do pára-brisas, tem vindo a aumentar no mercado, visto que já existem técnicas estabelecidas e testadas, e em termos económicos, é sempre mais compensadora que a substituição. A questão é saber se existem regras e normas, que permitam manter a segurança e qualidade do vidro automóvel.

Em muitos países não existe legislação para a reparação de vidro automóvel, nomeadamente o caso de Portugal, e os operadores fazem o seu trabalho de uma forma empírica e sem metodologia. Qualquer pessoa pode adquirir um vídeo e um kit de reparação, e automaticamente é um perito em reparação de vidro automóvel. Esta situação pode levar a que sejam executadas reparações em áreas mais extensas do que as devidas, comprometendo desta forma a segurança do pára-brisas.

Para dar garantia ao seu trabalho, a rede Glassdrive segue as regras e normas estabelecidas no Reino Unido para a reparação do vidro automóvel. Em termos operacionais e simples, a reparação consiste na injeção de uma resina, que é sujeita a uma fonte de luz UV que promove o endurecimento da resina injectada.

No concreto, a reparação do vidro automóvel é uma operação de cosmética que melhora a aparência da área danificada e a sua qualidade óptica, e restaura a área fissurada, que de outro

modo, poderia danificar as escovas limpa pára-brisas.

De igual modo, a reparação também previne a deterioração mecânica do vidro causada pela penetração de humidade no pára-brisas. De facto, a reparação não restaura na totalidade as propriedades do pára-brisas, sejam elas mecânicas, ópticas ou funcionais, e a qualidade do restauro depende em muito da qualidade dos materiais utilizados, bem como da metodologia aplicada na operação de reparação. Para além da qualidade dos materiais aplicados há uma série de critérios que tem de ser seguidos para que a reparação tenha sucesso, que são os seguintes:

- **Tipo e dimensão do dano – dimensão máx. 2cm**
- **O efeito de factores ambientais que podem ter contaminado a área a ser reparada**
- **Vidro Atérmico não fica a 100% - coloração da folha PET exterior – por isso não deve ser reparado**
- **Área do Pára-Brisas em que pode ser feita a reparação**

Não pode ser executada numa área crítica correspondente à área de varrimento dos limpa pára-brisas, centrada no volante, com um comprimento de 290 mm (Ver Fig. 1)

Se forem seguidas todas estas normas e regras, a reparação é executada com sucesso e é sempre uma opção viável, que aconselhamos

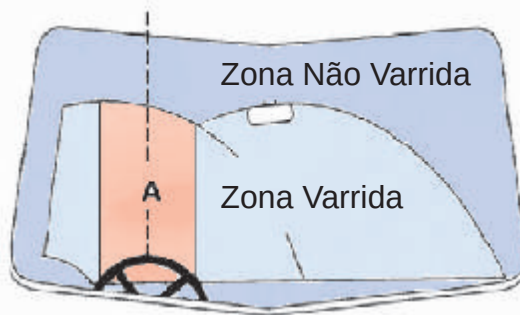


Fig. 1

➤ Novo Spot Glassdrive

A rede Glassdrive tem um novo spot que já está a ser difundido nas principais rádios nacionais. Este novo spot vem substituir o antigo, no qual era feito um trocadilho entre os “partidos” políticos e o vidro partido, com a utilização de um refrão forte. Tendo sido utilizado nas rádios de referência nacionais e em muitas rádios locais pelos membros da rede Glassdrive foi entendido que o seu tempo útil de vida estava perto do fim. Foi assim produzido um novo spot que mantém o tom de sobriedade e informação,

características inatas da rede Glassdrive. Este novo spot tem um tom mais clássico, em que começa com a leitura de um poema com alusões a situações que podem ocorrer num vidro automóvel, e aproveitando a alegoria, termina com um refrão com referência ao número azul da Glassdrive.



Nº Azul: **808 246 246**

Viagem aos Açores

Os Açores são uma maravilha salpicada no Atlântico. O viajante não pode ficar indiferente nem à sua beleza, tão pouco à gastronomia e muito menos às suas gentes. Conservadores por natureza os ilhéus são, depois de obterem a confiança do visitante, de uma ternura e simpatia ímpares, franqueando a sua casa e a sua mesa, sem qualquer tipo de restrições ou complexos. Para se conhecer os Açores, os roteiros recomendam regra geral três ilhas: S. Miguel, Terceira e Faial. Contudo, ninguém pode dizer que conhece os Açores se não visitar também, pelo menos Santa Maria, Pico, e Flores. São o complemento que falta. No entanto para se ter uma ideia e se



ficar completamente ébrio de beleza é necessário visita-las todas. Santa Maria, é a única das nove ilhas, que não é de origem vulcânica. Foi a primeira a ser descoberta. A capital, Vila do Porto, é um espelho do sossego e da fraternidade, que são um traço marcante dos ilhéus. A praia de S. Lourenço, de areia branca, é o refúgio natural dos Micaelenses, quando pretendem passar férias. Tal como nas restantes ilhas, mas é mais vincado nesta e nas do grupo Oriental, o tempo passa muito devagar e a pressa ou stress não existem. Tudo tem de ser pedido lá fora, (ao continente) como dizem os seus habitantes, e depois é preciso ...esperar!...

S. Miguel, sendo a ilha mais importante, onde se situa a capital, Ponta Delgada, é um centro de negócios, já com algumas importantes indústrias, principalmente ligadas aos recursos naturais -tabacos, queijos, produtos lácteos, o ananás, o peixe e o gado. Fazendo parte da paisagem natural e constante dos Açores, o gado principalmente bovino, vive desde que nasce nos pastos, sem que daí saia, a não ser que seja conduzido. É normal ao atravessar uma estrada, em todo o arquipélago, dar de caras com uma manada de vacas em plena via, sobretudo nas estradas

municipais e secundárias. Se isto acontecer, o viajante deve ficar imóvel ou prosseguir com prudência para não assustar a manada, que já se habituou aos intrusos.

As estufas de ananás na Fajã, são um testemunho de uma cultura centenária, que só era possível produzir nos Açores. O ciclo do ananás é de tal maneira complexo que só a extrema dedicação e paciência poderiam produzir. A ilha foi atravessada há já uns anos, por uma via rápida, que reduz drasticamente a sua distância, e agora é relativamente rápido atravessá-la. Longe vão os tempos em que para fazer o circuito da ilha, visitar a Lagoa do Fogo, de cor amarelada, a lagoa das Sete Cidades, conhecida pelas cores azul e verde, cujo efeito provem da vegetação submersa no leito e que faz destas uma maravilha única no mundo, era necessário quase um dia. A vista que se obtém sobre as Furnas, a partir do Salto do Cavalo, ou a beleza do Nordeste ou de Vila Franca são indescritíveis. As fumarolas, que são uma expressão de vida da mãe natureza, permitem muitas vezes que seja possível fazer um cozido, com a panela enterrada durante cerca de cinco horas, sem recurso a qualquer condimento ou azeite e que tem um sabor único, possível nas Furnas. Recomenda-se o uso de carnes caseiras, e o gosto é excepcionalmente inolvidável. Para almoçar em S. Miguel há muitas e boas opções, como o bife de atum, o peixe-espada, a espetada de carne fresquíssima e succulenta, ou mesmo a alcatra. Terceira, nome dado cronologicamente pela ordem da descoberta da ilha, é uma referência no panorama nacional e internacional. Que o digam os espanhóis, quando tentaram a invasão de Portugal e não conseguiram o seu objectivo, já que Angra, nunca se rendeu. A baía do Monte Brasil era impenetrável e os bravos Terceirenses, nunca o permitiram, daí que tenha sido baptizada de Angra do Heroísmo. As touradas á corda tão típicas em S. Carlos, são um culto que corre nas veias dos seus habitantes e mesmo dos turistas, provando que não é necessário maltratar os touros, para gerar a diversão sadia e comunitária. Não há nada que se sobreponha a uma largada, e é aberta a casa ou o jardim para que mesmo o forasteiro possa assistir em segurança á tourada. A cidade da Praia onde acostou D. Miguel nas lutas liberais, aquando da sua fuga para os Açores é também uma referência e um local obrigatório para visitar. A ilha do Faial cujo canal que a separa do Pico, foi imortalizado por Vitorino Nemésio, em "Mau tempo no Canal" é a mais visitada pelos veleiros que cruzam o Atlântico na busca da aventura. O bar do Peters, que foi durante muito tempo, o local onde se expedia e recebia a correspondência para aqueles aventureiros, que afluíam aí para saber notícias da família. A cratera do vulcão extinto dá-

nos uma ideia da pequenez da natureza humana e se quisermos ver um fenómeno recente de erupção vulcânica, bastará uma visita aos Capelinhos, que há poucos anos, aumentou a área daquela ilha, quando invadiu o mar e arrasou completamente as habitações e culturas existentes e provocou uma tragédia humanitária, ainda hoje recordada. A travessia para o Pico, deve ser feita de barco, no Cruzeiro do Canal, por exemplo, e já não na saudosa e velhinha barçaça “Espalamaca”, qual casca de noz, que fazia a travessia entre a Madalena do Pico e a cidade da Horta. O Pico é uma ilha absolutamente incrível, dominada pela montanha mais alta de Portugal, que por norma tem o seu cume coberto de nuvens. Quando é possível avistá-lo, parece que a montanha desafia o próprio Criador, tal é a sua imponente. Aqui poderemos além da boa comida, a linguiça, o queijo e mesmo o inhame, nome dado á batata doce, ou mesmo o cavaco, sucedâneo da lagosta, mas mais escuro e doce, desfrutar de toda uma paisagem, que permite avistar S.Jorge, também famosa pelos seus queijos e mesmo a Ilha Graciosa e desta a Ilha Terceira. Contudo a cultura mais admirável do Pico é o vinho, do qual recomendamos o Lajido, produzido em pequenas latadas cercadas por pedra vulcânica, cujo microclima dá ao precioso néctar uma graduação e travo inigualável. Os czares Russos

foram apreciadores do vinho do Pico. A pesca á baleia a ao cachalote, hoje proibida fizeram historia naquelas paragens, existindo mesmo um museu onde se pode ainda hoje, seguir passo a passo a faina da pesca, na qual apenas méis dúzia de pescadores, numa pequena barçaça, conseguiam capturar aqueles cetáceos, com algumas toneladas de peso e com uma força quase indomável. As Flores, já muito distantes constituem o território mais periférico de Portugal, sendo a ponta da Europa mais próxima do Continente Americano. Contudo a sua beleza natural, a bordadura de hortenses, uma constante aliás de todo o arquipélago, bem como as suas cascatas de agua, são uma raridade e duma beleza inesquecível. A ilha mais pequena de todo o arquipélago, o Corvo dá ao viajante a ideia que Deus, depois de ter salpicado o Atlântico com terra, voltou atrás e fez um resumo do que havia criado. Na Lagoa da Ilha do Corvo, podem ver-se todas as ilhas do arquipélago, com a forma que tem e com a sua distância específica aí espelhada. A nostalgia e beleza destas ilhas e as suas gentes, parecem constituir um paraíso, onde o Criador descansou, e onde deixou a sua marca !...

Licínio Nunes

Turning Torso

Um dos edifícios mais emblemáticos da arquitectura moderna está situado em Malmö na Suécia, no lado sueco do estreito de Öresund. Conhecido por Turning Torso, este arranha-céus foi desenhado pelo famoso arquitecto espanhol Santiago Calatrava, o mesmo arquitecto da nossa Gare do Oriente. Com nove cubos, rodando 90 graus desde o chão até ao topo, a inspiração para o desenho deste notável prédio, resultou de uma escultura feita por Santiago Calatrava em que este fixou a forma humana em movimento.

Na sua construção foram usados várias qualidades de vidro da Saint-Gobain, dos quais devemos salientar o uso do SGG COOL-LITE®, um vidro com capa de controle solar que limita a entrada dos raios solares, com a consequente redução no consumo energético do ar condicionado, contribuindo assim para um melhor ambiente.

Mais uma prova, que há mais no vidro do que pensa.

Localização	Malmö
Altura até ao ultimo andar	302 m
Altura total	302 m
Arquitecto	Santiago Calatrava
Início da Construção	2001
Inauguração	2005



Vasco Azevedo

Em destaque... Glassdrive Beja

É na cidade de Beja, sede do maior distrito português com uma área de 10.222 km² que se situa o centro que faz a gestão de toda esta extensão do território português para a rede Glassdrive. A história deste centro confunde-se com a do seu sócio-gerente e fundador, um empreendedor sul-africano que adoptou o nosso país e mais em concreto, a região do Alentejo como região do seu coração. Nesta altura, em que terminaram as obras de remodelação do centro, é o momento certo para entrevistar Victor Tavares o seu sócio-gerente e membro do conselho consultivo, da qual publicamos um excerto.

VA – Todas as empresas tem uma história. Pode-nos contar qual é a da Bejaglass?

VT – Cheguei a Portugal em 92, e logo de imediato tentei aperceber-me de uma área de negócio em que fosse interessante apostar. Pensei em várias hipóteses, inclusivamente cheguei a ter uma empresa no Algarve, mas após a aquisição deste terreno, e de ter conseguido a aprovação da Câmara de Beja, iniciei a construção deste pavilhão e a Bejaglass abre as suas portas em 1998.

VA – O que os fez aderir à rede Glassdrive?

JM – A qualidade do projecto apresentado que logo na altura me pareceu bastante consistente e sólido para ter o sucesso que hoje tem. Paralelamente a isso, também tenho de referir as ligações tanto a nível pessoal como profissional, que existiam na altura, e ainda existem com os pioneiros da rede Glassdrive.

VA – Já são 16 anos de história. De um modo simples, como é que resume estes anos?

VT – Muito trabalho, dedicação, e acima de tudo, o facto de sermos a referência no Baixo Alentejo para a substituição e reparação de vidro automóvel.

VA – Como é que ocorreu a vossa adesão à rede Glassdrive?

VT – Fomos abordados pela Saint-Gobain Autover logo no arranque da então rede Autover Partner, em 2003. O projecto desta rede foi-nos apresentado, e devido à solidez do mesmo, não hesitámos um momento em aderir, e hoje é uma realidade que muito nos orgulha. É com muito honra que dizemos que somos dos membros fundadores desta rede.

Glassdrive Beja

Rua do Progresso n.º5 Parque Industrial
7800-113 Beja

Tel. / Fax – 284 329 700

E-mail – beja.beja@glassdrive.pt

Horário Funcionamento - 09:00-13:00 / 14:00-18:00

Sábado por Marcação



VA – Para si, quais são as vantagens de pertencer à rede Glassdrive?

VT – Além das parcerias existentes, a qualidade do vidro que nos é fornecido pela Saint-Gobain Autover, é claramente um factor diferenciador no mercado, e que nos demarca completamente da nossa concorrência.

VA – No que se refere à reparação do vidro automóvel, os vossos clientes têm sido receptivos?

VT – De início mostram-se um pouco desconfiados, mas após as nossas explicações, acabam por preferir a reparação à substituição. De facto, temos vindo lentamente a aumentar a nossa taxa de reparação.

VA – Com uma área tão extensa, é natural que tenham uma grande solicitação para serviço móvel?

VT – É verdade. Essa talvez seja uma característica do nosso mercado. Tentamos sempre coordenar os serviços existentes com as necessidades dos clientes, e esta tem sido a política mais adequada para lidar com a questão do serviço móvel.

VA - Estando na rede Glassdrive desde o início, e tendo participado no desenvolvimento e crescimento da mesma, como é que perspectiva o futuro da Rede?

VT - Com o maior dos optimismos. Estamos a aumentar os nossos níveis de exigência e de organização, e com estes novos produtos que foram apresentados recentemente, não duvido que a nossa quota de mercado vai aumentar significativamente. Vamos continuar a nossa rota de crescimento, de modo a solidificar ainda mais o nosso nome como a referência no mercado, para a substituição e reparação do vidro automóvel

Vasco Azevedo

História do Autocarro em Portugal

Até cerca dos anos 30, a maioria dos autocarros que circulavam em Portugal eram na sua maioria importados, havendo já na altura algumas empresas de transportes públicos que construía as suas próprias unidades nas suas oficinas.

Os primeiros autocarros urbanos a circular em Portugal foram dois Dion-Bouton de 8 cavalos com 16 Lugares adquiridos em 1904 pela Companhia dos Ascensores de Lisboa.

Em 1944 nasce em Portugal a UTIC (União de Transportes para Importação e Comércio). Com sede em Lisboa a UTIC foi formada pelas principais empresas de transportes públicos da altura, com vista a obter peças e chassis a preços competitivos para os seus autocarros.

A partir de 1947 a UTIC passou a fazer importação directa de chassis sendo depois as carroçarias construídas pelos seus associados. Os primeiros chassis importados foram Macks de origem americana, seguindo-se 30 Gui Arab III 6lw na



versão com volante à direita, sendo este chassis utilizado em grande escala na Holanda e na Bélgica. Passados poucos anos e de modo a responder às carências das

empresas de transportes públicos, a UTIC monta uma fábrica de carroçarias em Lisboa (Cabo Ruivo), vindo passado pouco tempo a construir uma outra nos arredores do Porto mais propriamente em Laborim, surgindo então os primeiros modelos de autocarros de origem Portuguesa.

Passado uma década surgem em Vila Nova de Gaia várias empresas que fabricam carroçarias utilizando chassis e motores importados. Algumas dessas empresas como a Narciso & Castro e a Martins & Caetano passam então a desenhar e construir os seus próprios modelos, em pequenas oficinas, utilizando na altura chassis Volvo.

Entretanto a UTIC que apresentava já uma estrutura razoável com as suas duas fábricas em V.N.Gaia e Lisboa só utilizava chassis e motores AEC e durante duas décadas fabricou praticamente autocarros para todas as empresas de transportes públicos do país.

Após o 25 de Abril o capital da UTIC, devido às nacionalizações, passou a pertencer ao Estado, vindo em 1985 a dividir-se em 19 empresas como forma de superar as enormes dificuldades financeiras que atravessava, passando só duas delas a dedicar-se à construção de autocarros. A

Fábrica de Cabo Ruivo que passou a chamar-se GRAFEL e a de V.N.Gaia FABORIM, sendo o capital destas empresas detido pelo Estado em 47%, situação que durou pouco tempo.



AEC 1940 Modelo Regente

fabricantes Portugueses que se viram a braços com sérios problemas de viabilidade dos seus produtos. Foi então que em meados de 1995 a UTIC deixou definitivamente de fabricar autocarros.

Apenas duas empresas, a Salvador Caetano e os Irmãos Mota vingaram neste mercado de autocarros. Os outros fabricantes como Alfredo Caetano, Camo, GAF, e a J.D.Martins continuaram a sua produção mas numa escala muito reduzida. Existia ainda uma outra empresa a Euro Bus em Coimbra que foi absorvida por capitais brasileiros tornando-se na Marco Pólo. Foi então que na década de 90 surgiram em Portugal uma grande variedade de modelos de autocarros de origem Alemã, Suecos, Franceses e Holandeses, com mais de 15 anos de serviço que eram utilizados em serviços urbanos. Os autocarros importados fazem, regra geral, parte do nosso quotidiano, uma vez que estão cada vez em maior número entre nós, havendo frotas onde assumem a maior parte do parque. Devido à

acentuada crise financeira de algumas empresas rodoviárias espalhadas pelo país e tendo necessidade de rejuvenescer as suas frotas, de modo a manterem os custos



UTIC AEC

moderados e, dotarem as frotas, de autocarros mais modernos e adaptados ao serviço que prestam, a aquisição de veículos usados foi a solução encontrada. Desde a segunda metade da década de 90, Portugal viu o parque de autocarros usados aumentar exageradamente. Para esse facto contribuiu o estreitamento de relações entre os operadores portugueses e as multinacionais europeias. Os Mercedes urbanos são os modelos importados em maior escala, porque são autocarros com

Nos anos 80 dá-se o fenómeno da importação de autocarros usados, vindos principalmente da Alemanha e de países da Europa Central, o que condicionou a produção dos

consumos muito inferiores relativamente aos que vieram substituir, e hoje, com a escalada do preço do petróleo, este é um aspecto decisivo no equilíbrio das contas das empresas.



Caetano BUS Levante

No entanto, o mercado tem vindo a adquirir mais qualidade, vendo-se por vezes autocarros usados com padrões de qualidade tão ou mais actuais que alguns veículos novos. O mercado onde Portugal vê a solução para o rejuvenescimento da sua frota é em grande escala na Alemanha, país determinante devido à zona geográfica de implantação das grandes fábricas MAN e Mercedes-Benz (Mercedes Evobus e Setra). Outra das grandes causas para a importação massiva destes autocarros, deve-se à entrada em Portugal de grupos estrangeiros, tais como a Arriva, a Alsa e a Transdev. Exemplos bem patentes desta transferência é a Arriva que deslocou recentemente para Portugal vários Mercedes urbanos da sua congénere Holandesa enquanto a Transdev grupo Francês, já colocou ao serviço vários autocarros das suas filiais Francesas. Em Portugal compram em média cerca de 800 a 900 autocarros por ano tendo em conta todos os



Marco Polo Vialle

segmentos, desde os mini (a partir de 4 toneladas) passando pelos urbanos até aos inter-urbanos e turísticos. Quando não há concursos públicos para autocarros urbanos, este número é inferior. Os concursos públicos são a base do segmento do autocarro urbano em Portugal, sendo as empresas públicas de transportes de Lisboa e Porto, pela sua dimensão, responsáveis pela grande fatia das vendas dos construtores portugueses. A capacidade produtiva dos construtores Portugueses é de cerca de 1200 unidades por ano e não tendo em conta nenhum plano de expansão de qualquer das empresas existentes, este número é mais que suficiente para o mercado nacional. Portugal é um país com elevado nível técnico no sector. De uma



Irmãos Mota MK VIII

forma generalista é um país com elevado potencial, dadas as suas características económicas competitivas para o sucesso num sector específico de produção por encomenda e com elevado nível de customização, facilidade de adaptação a novas situações e criatividade dos seus operários. Os maiores fabricantes nacionais como Caetano Bus, Irmãos Mota, Camo e Marco Pólo além de Portugal, comercializam os seus autocarros em países como Inglaterra, Holanda, França, Espanha, Itália e Grécia, com elevados padrões de qualidade principalmente no que diz respeito à funcionalidade e fiabilidade.

C.C.

Rinspeed Squba

Uma das principais atracções do Salão de Genebra foi o Rinspeed Squba, o primeiro carro «submarino», que pode realmente circular debaixo de água. Inspirado no Lotus Esprit, o Squba tem capacidade para submergir até dez metros de profundidade, graças à sua estrutura muito leve em «Carbon Nano Tubes», às duas hélices e aos dois poderosos jactos accionados por motores eléctricos, que o impulsionam pela água. Para o fornecimento de oxigénio aos dois ocupantes, o Squba conta com um sistema de ar com 33 litros de capacidade. Para circular em terra, este veículo conta com a ajuda de um motor eléctrico de 37 kw e portanto um automóvel com «emissões zero». Segundo o construtor, o Squba atinge uma velocidade máxima de 3 km/h submerso, 6 km/h à tona da água e 120 km/h em estrada. Para o responsável máximo da Rinspeed, Frank M. Rinderknecht, "o "Squba" simboliza a concretização de um sonho criado pelos filmes de ficção - em que o mais evidente foi o filme de James Bond "The Spy Who Loved Me",

em que exactamente trinta anos mais tarde, essa invenção de Q, torna-se uma realidade.

Para desilusão de muitos, a Rinspeed não tenciona avançar com a produção do Squba, mas se o fizer, de certeza que será com vidros da Saint-Gobain Sekurit.



Salão Auto de Genebra 2008

A Saint-Gobain Sekurit é um dos líderes mundiais na produção de vidro automóvel, e como é óbvio, entre os seus clientes encontram-se as mais prestigiadas marcas de fabricantes de automóveis. E assim, como em outros



anos, no 78º Salão Automóvel Internacional de Genebra, muitos dos novos modelos apresentados neste prestigiado certame, estão equipados com vidros da Saint-Gobain Sekurit. Seja o BMW Mini Cabrio ou o VW Scirocco, ou então tejadilhos, pára-brisas, laterais ou óculos, o elevado número de carros premiados no Salão Automóvel com vidros da Saint-Gobain Sekurit, só

enfatiza a crescente importância das funcionalidades inovativas presentes no vidro automóvel. Um exemplo claro desta situação é do novo VOLVO XC60. O pára-brisas deste SUV é fabricado a partir de um vidro especial que reflecte os raios infra-vermelhos, protegendo assim os passageiros dessas radiações, e consequentemente dos seus efeitos nocivos. Mais segurança para os passageiros é providenciada pelos vidros laterais, tanto os da frente como os traseiros, bem como o óculo, todos eles fabricados em vidro laminado. Para mais, os vidros laterais traseiros e óculo do XC 60 são fornecidos com um vidro reflector de calor, com uma película intermédia com uma coloração

cinzenta intensa. Este filme assegura que menos energia solar entra no habitáculo do automóvel. A vantagem deste sistema é que a temperatura dentro do carro não aumenta tão depressa, e consequentemente, o ar condicionado requer menos energia, que tem como retorno imediato uma redução no consumo de combustível, com evidentes benefícios ecológicos. O vidro da Saint-Gobain Sekurit de referência Vénus Cinzento promove igualmente um bom ambiente para os passageiros e aumenta a privacidade dos mesmos. Os laterais da frente são revestidos com AQUACONTROL (camada hidrorrepelente) que aumenta o conforto visual, pois quando chove, as gotas de água são retiradas do vidro pela acção do vento promovida pelo movimento do carro. Ao circular pelo salão automóvel, não pode deixar de se reparar nos pictogramas da Saint-Gobain Sekurit presente em vários carros. Estes pictogramas indicam precisamente o tipo de vidro que está colocado no carro. Exemplos destes pictogramas podem ser encontrados nos pára-brisas, laterais e óculo do novo Renault Laguna Coupé, no VW Scirocco e no Seat Ibiza. O novo Skoda Superb é completamente equipado com vidros da Saint-Gobain Sekurit. Um exemplo invulgar é-nos proporcionado pelo Renault Koleos. O pára-brisas deste novo SUV é um vidro acústico, o que significa que tem melhores propriedades de absorção de som do que os vidros laminados convencionais. O nível de conforto acústico dentro deste veículo é exponenciado pelo uso desta funcionalidade no vidro. Vidros da Saint-Gobain Sekurit podem também ser encontrados no BMW Mini Cabrio ou no Ford Tuga, que foram de igual modo, estrelas neste certame.

História da Ferrari

Mais do que um automóvel, cujo nome representa um mito, um objecto de desejo que faz com que os carros fabricados em Maranello sejam disputados como obras de arte pelo mais comum dos mortais é impossível falar neste mito sem mencionar o seu criador, o *Comendatori Enzo Anselmo Ferrari*. O futuro símbolo da Ferrari, cruza-se com Enzo Ferrari em 17 de Junho de 1923 numa corrida que vence no circuito de Savio em Ravenna. É nessa ocasião que conhece a Condessa Paolina, mãe do lendário Conde Francesco Baracca, um ás da força aérea italiana da I Guerra Mundial. Pediu a Condessa a Enzo Ferrari que começasse a usar nos carros que pilotava, o símbolo do cavalo empinado que o filho usava na fuselagem dos seus aviões, convencida que isso traria sorte a Enzo Ferrari. Para bem da verdade, deve dizer-se que á altura da I Guerra Mundial os esquadrões de aviação estavam sobre a regência da Cavalaria, e por isso o símbolo do cavalo negro empinado para o esquadrão

"Battaglione Aviatori" comandado por Baracca. Apesar de ter insistido para usar este símbolo, só nas 24 horas de Spa em 1932, é que a Alfa autorizou Enzo Ferrari a utilizar o cavalo empinado no seu carro. Ferrari ganhou a corrida, e continuou a utilizar o cavalo negro, ao qual adicionou um fundo amarelo, porque era a cor símbolo de sua terra natal, Modena. É este símbolo, de um cavalo negro empinado num fundo amarelo, sempre com as letras S F de Scuderia Ferrari, que Enzo Ferrari adopta para a sua Scuderia Ferrari que tinha fundado em 1929, que é hoje em dia, uma referência no desporto automóvel, muito em especial na Fórmula 1.



História do Pneu

Você nem percebe, mas sobre o seu carro existem quase 200 anos de tecnologia na busca de um rodar macio e seguro. A história da invenção do pneu é muito antiga, tem quase dois séculos. A borracha que hoje conhecemos, não passava de uma goma pastosa para impermeabilizar tecidos. Quando fazia calor porém, corria-se o risco dela dissolver, e assim, levou os seus fabricantes à falência.

Em 1824, Charles Goodyear, com 30 anos e problemas de saúde, começou a interessar-se pela instabilidade da borracha, com a qual fazia várias experiências e misturas. Com magnésio

perdeu o aspecto pastoso. Foram tantas as misturas, que ele quase morreu asfixiado pelo gás que produziu ao juntar borracha ao nitrato de bismuto.

O sucesso ocorreu, como quase em todas as invenções, por acaso. Em 1839, Charles Goodyear recebeu uma encomenda de 150 malas do correio. Goodyear juntou vermelhão e chumbo para dar um aspecto de couro à borracha e enxofre. Prontas, depois de



alguns dias, a maioria delas estava imprestável, deformada ou derretida. Porém, uma das bolsas, deixada perto de um forno quente, queimou de uma forma que chamou a atenção de

Goodyear. Ele concluiu que a carbonização poderia parar naquele ponto e manter assim, a estabilidade do material.

Experiências posteriores confirmaram a convicção de que a borracha, cozida a altas temperaturas com enxofre, mantinha suas condições de elasticidade no frio ou no calor. Estava descoberto o processo de vulcanização da borracha.

Apesar de ser um gênio, Charles Goodyear vivia de caridade. Juntou 50 dólares, deixou metade com a família e foi para Nova Iorque mostrar sua descoberta. Com 46 mil dólares emprestados de William de Forest, fabricou as primeiras mantas regulares de borracha.

Em 1841 entrou com pedido de patente, conseguida apenas nos EUA em 1844.

Dez anos depois, no dia 1º de julho, aos 60 anos de idade, Charles Goodyear faleceu no Fifth Avenue Hotel, em Nova Iorque (EUA).

Em 1898, surge em Akron (Ohio), a Goodyear Tire & Rubber, fundada por Frank Seiberling que desenvolveu a carcaça e o processo a recobrir com borracha. Seu primeiro projeto de pneu, em 1916, colocou a empresa na liderança das vendas de pneus nos Estados Unidos e aos poucos transformou o nome Goodyear em sinónimos de borracha.

Apesar de a base da fabricação do pneu ser a mesma desde o começo, os compostos e técnicas de preparação evoluíram. Do composto ao desenho, cada detalhe é estudado para alcançar o melhor desempenho.

C.C.

Glassdrive Sobre Rodas

Após o sucesso que foi a sua participação no Campeonato Nacional Clássicos Velocidade, Classe 1300 CC de 2007, tanto em termos desportivos como de divulgação da Glassdrive, nada mais lógico do que a continuação da parceria com o piloto Javier Mendez, sócio-gerente do centro Glassdrive Vila do Conde, e assim, o nosso carro vai continuar a correr nos circuitos deste país.

O carro vai ser o mesmo de 2007, um Datsun 1200 de 1973, só que neste ano vai ser rejuvenescido com um novo motor, mais competitivo, que assim permitirá ao nosso piloto lutar por lugares no topo da classificação. Já com participação no circuito do Estoril deste ano, onde o nosso piloto se deparou com problemas no motor, ainda assim conseguiu pontuar em ambas as corridas desta etapa do Campeonato Nacional Clássicos de Velocidade, que se prevê equilibrado e muito disputado.

Aproveitamos a ocasião para desejar Boa Sorte a toda a equipa Glassdrive e em especial ao "nosso" Datsun 1200S



Vasco Azevedo

Glassdrive Valença

A organização da rede Glassdrive foi reestruturada no Alto Minho. Em função dessa mudança, o centro Glassdrive Valença passou a ter uma nova localização, na zona industrial da Gandra, tendo como referência de localização a central de distribuição do correio para toda a zona do Alto Minho. A gerência deste centro foi entregue à sociedade Masterfit, que actualmente já gere os centros de Viana do Castelo, Caminha e Ponte de Lima, o que só por si já garante qualidade do serviço.

Com um área de 230 m², e com um fachada toda em vidro, quase que se pode dizer que este é o centro “transparente” da rede Glassdrive. Tendo uma viatura para serviço móvel, este centro vai responder às solicitações dos clientes dos concelhos de Valença, Monção, Melgaço, Paredes de Coura, bem como da vizinha Galiza, onde já tem efectuado serviços.



Glassdrive Valença

Zona Industrial de Gandra, Pavilhão M
4930-311 Valença
Telm: 934 500 017 Fax: 258 727 125
email: valenca.gandra@glassdrive.pt

Glassdrive Almancil

O centro Glassdrive de Almancil (Almanciglass), como membro activo da sociedade local e sempre atento às necessidades da juventude da sua terra, está a patrocinar com toda o empenho e gosto as escolinhas da Sociedade Recreativa Almancilense através da oferta de equipamento, bem como um placard publicitário no estádio do Almancilense. A Sociedade Recreativa Almancilense tem uma história que se iniciou em 20 de Maio de 1935, é uma das mais antigas associações desportivas do Concelho de Loulé e recebeu o ano passado o estatuto de Utilidade Pública, como reconhecimento do seu papel em prol do desporto. É de louvar esta iniciativa do centro de Almancil, numa clara aposta na juventude, promovendo assim a educação e formação destes jovens. A Glassdrive de Almancil deseja estar no desporto juvenil principalmente, pois aí reside o futuro do nosso país.



Escolinhas do Almancilense

Directora Internacional Glassdrive

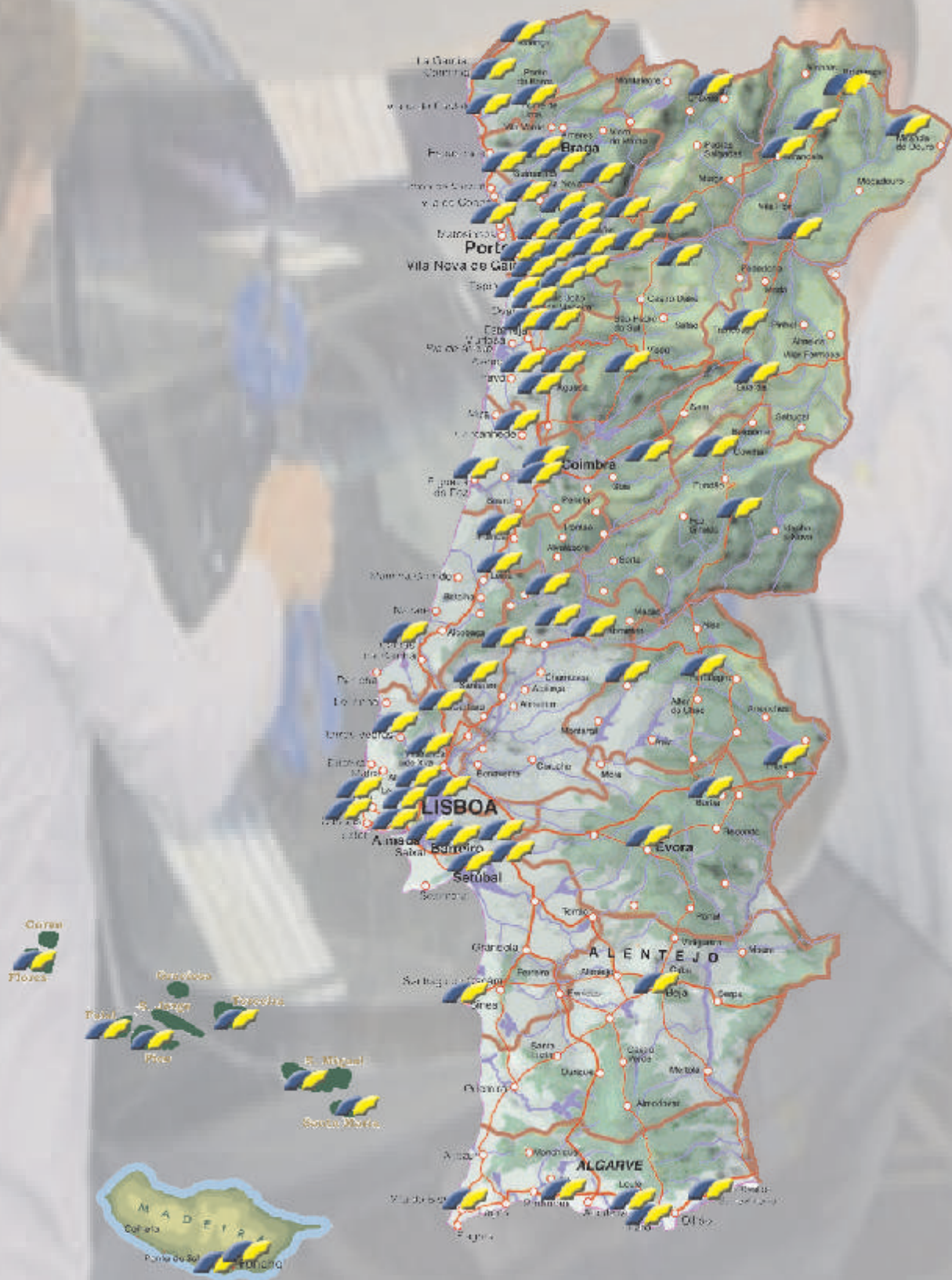
A italiana Sílvia Ponti, foi recentemente nomeada Directora Internacional da rede Glassdrive. Com experiência profissional no sector de Aftermarket na Renault e Nissan a nível internacional, este novo reforço da equipa Glassdrive, mostra bem o esforço que a Saint-Gobain Autover está a desenvolver no reforço e implementação da Glassdrive a nível mundial. A nova directora da Glassdrive, visitou recentemente Portugal, para perceber o sucesso da rede no nosso país, para assim transmitir toda a nossa experiência e saber à restante rede Glassdrive. Sendo poliglota, por formação, reside em Paris, viajou por todos os países da Europa no desempenho das suas funções e será por certo um impulso a internacionalização e atomização da Glassdrive, na Europa e mesmo na Ásia e Américas onde a Glassdrive conta já com alguns postos activos.



Sílvia Ponti

Onde estamos

ABRANTES
 ÁGUEDA
 ALCANTARILHA
 ALFRAGIDE
 ALMADA
 ALMANCEL
 AMARANTE
 ANGRA DO HEROISMO
 AVEIRO
 BARCELOS
 BARREIRO
 BEJA
 BRAGA S. VICENTE
 BRAGA S. VÍCTOR
 BRAGANÇA
 CALDAS DA RAINHA
 CAMINHA
 CANTANHEDE
 CARTAXO
 CASCAIS
 CASTELO BRANCO
 CHAVES
 COIMBRA NORTE
 COIMBRA SUL
 COVILHÃ
 ELVAS
 ESPINHO
 ESTARREJA
 ESTREMOZ
 ÉVORA
 FAIAL
 FAFE
 FAMALICÃO
 FARO
 FEIRA
 FELGUEIRAS
 FIGUEIRA DA FOZ
 FLORES
 GAIA STO OVÍDIO
 GONDOMAR
 GRIJÓ
 GUARDA
 GUIMARÃES
 LAGOS
 LAMEGO
 LEIRIA
 LISBOA CENTRO
 LISBOA LUMIAR
 LISBOA OLAIAS
 LISBOA ORIENTE
 LISBOA PRIOR VELHO
 MACEDO DE CAVALEIROS
 MADEIRA CANIÇO
 MADEIRA CANCELA
 MAIA
 MARCO DE CANAVESES
 MATOSINHOS
 MIRANDA DO DOURO
 MIRANDELA
 MONTIJO
 ODIVELAS
 OLIVEIRA DE AZEIS
 OLIVEIRA DO HOSPITAL
 OURÉM
 OVAR
 PAÇOS DE FERREIRA
 PENÁFIEL
 PICO
 PINHAL NOVO
 POMBAL
 PONTE DE LIMA
 PONTE DE SOR
 PORTALEGRE
 PORTO 24 DE AGOSTO
 PORTO BOAVISTA
 S. MIGUEL
 SACAVÉM
 SANTARÉM
 SANTO TIRSO
 SETÚBAL
 SEVER DO VOUGA
 SINES
 SINTRA
 SRA. HORA
 STA. MARIA
 TAVIRA
 TOMAR
 TORRE DE MONCORVO
 TORRES NOVAS
 TORRES VEDRAS
 TRANCOSO
 VALENÇA
 VIANA DO CASTELO
 VILA DO CONDE
 VILA FRANCA DE XIRA
 VILA REAL
 VISEU



GLASSDRIVE®

Especialistas em Vidro Automóvel

808 246 246

www.glassdrive.pt