



Empresa de Coimbra lidera mercado mundial

A TurboClinic é uma jovem e inovadora empresa de Coimbra que, em apenas dois anos, atingiu a liderança no mercado dos equipamentos de diagnóstico e reparação de turbocompressores. Fomos saber porquê.

(TEXTO PAULO HOMEM)

Com apenas dois anos de existência no mercado, a TurboClinic tornou-se por direito próprio uma referência no mercado dos equipamentos de diagnóstico e reparação de turbocompressores, como também lidera a nível mundial as vendas de equipamentos de afinação de geometrias, no que a turbocompressores diz respeito. Para Daniel Marques, proprietário e CEO da empresa, este estatuto é resultado do "árido trabalho constante, do sólido conhecimento da área do recondição de turbos, da inovação tecnológica e do dinamismo da nossa equipa". Esta mesma equipa que trabalha na TurboClinic é, acima de tudo, composta por profissionais jovens e "altamente qualificados que garantem o desenvolvimento de soluções integradas, que abrangem diferentes domínios científicos e tecnológicos", revela o mesmo responsável.

PRODUTOS

Desde a sua fundação a TurboClinic lançou no mercado diversos produtos, sendo que três deles foram já durante este ano. Para Daniel Marques estes produtos "distinguem-se da concorrência pelo seu avanço tecnológico, pela sua qualidade e por serem únicos no mercado". Como exemplos, o proprietário da TurboClinic destaca a VNT v2 (Variable Nozzle Analyzer), dizendo que este é "o equipamento mais avançado e agora o mais completo do mercado para a afinação de geometrias, graças aos seus add-ons - Oil Leak Tester e Actuator Programmer - e ao facto de integrar as funções da EAT v2". O Oil Leak Tester é o primeiro equipamento no mundo para testar fugas de óleos em cores, "algo que até ao seu aparecimento só era possível através da observação", afirma o CEO. Este equipamento utiliza o fluxo de ar para

determinar com "elevada precisão, rapidez e segurança a existência de fugas". Por sua vez o Actuator Programmer permite à VNT não só ler e programar atuadores elétricos, mas também alterar manualmente os ângulos de funcionamento de um atuador, como ainda copiar e transferir o firmware de um atuador para outro (desde que sejam compatíveis). Mas nem só em equipamentos de afinação de geometrias a TurboClinic é pioneira. Também na área do equilíbrio de turbocompressores, a empresa lançou, este ano, o primeiro equipamento de bancada, no mundo, precisamente para o equilíbrio de turbocompressores, designado por TCA Compact. Este equipamento vem juntar-se à TCA Pro v2, utilizando os mesmos princípios de equilíbrio, o mesmo sistema de aquisição de dados e o mesmo software. Daniel Marques afirma que este é um "equipamento preciso e confiável, com um

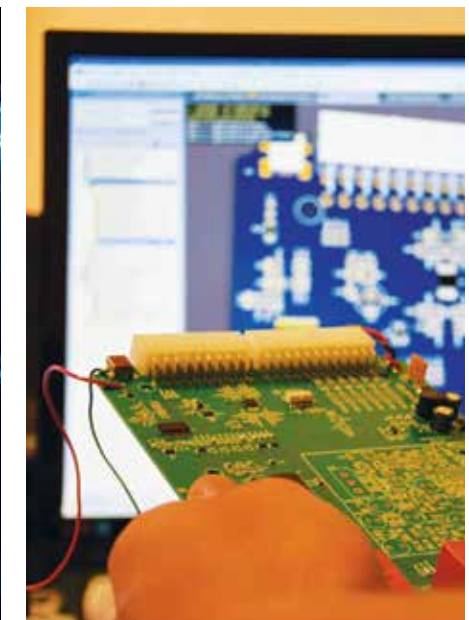
design inovador, que satisfaz as necessidades dos seus utilizadores num formato pequeno e compacto".

DIFERENCIAÇÃO

Quando questionado sobre o que torna a TurboClinic diferente, Daniel Marques afirma que são vários os aspetos que tornam a sua empresa "única". A TurboClinic não se limita à comercialização e distribuição dos seus equipamentos, "é responsável por todo o processo de desenvolvimento, desde o PCB e design, passando pelo software e produção, ou seja conhecemos cada milímetro dos nossos equipamentos, porque somos nós que os fazemos".

O responsável desta empresa de Coimbra menciona ainda como características diferenciadoras "a nossa rápida capacidade de resposta ao nível da entrega de equipamentos, em que num curto espaço de tempo conseguimos disponibilizar os mesmos aos nossos clientes, e a inovação tecnológica", sendo estes fatores que permitem a esta jovem empresa "estar sempre um passo à frente".

Daniel Marques explica ainda que "nunca olhamos para os nossos equipamentos como algo estanque, estamos sempre a trabalhar para os tornar melhores a cada dia" e aponta



como exemplos "as constantes atualizações que implementamos todos os meses, como a inserção de novas referências de turbos nas bases de dados dos equipamentos, ou os add-ons já referidos". Para o proprietário da TurboClinic estas características "contribuem para que cada vez mais clientes acreditem e confiem nos nossos produtos".

CONTACTOS

TURBOCLINIC
CEO: Daniel Marques
239 155 737
info@turboclinic.com
www.turboclinic.com

SUPORTE TÉCNICO

Daniel Marques realça que o suporte técnico da empresa "contribui sobremaneira para que sejamos considerados uma referência". Desde logo "porque prestamos assistência aos nossos clientes em tempo real e remotamente e porque os nossos técnicos, que conceberam os equipamentos e os conhecem profundamente, estão sempre à disposição", realça o mesmo responsável.

Refira-se que através da conexão à internet dos equipamentos também é possível prestar assistência de forma imediata e eficaz, dizendo Daniel Marques ainda que "a qualidade dos nossos produtos, a satisfação dos nossos clientes e a sua confiança são a nossa prioridade".

Atualmente com mais de 500 equipamentos vendidos em todo o mundo, com mais de 90 000 turbos testados na sua VNT e vários distribuidores internacionais, a TurboClinic é uma jovem empresa portuguesa, com reconhecimento internacional e em constante crescimento e desenvolvimento, que poderá conhecer em detalhe na Batalha, durante a realização da Mecânica 2015, na qual a empresa marcará presença destacada.

Para terminar, Daniel Marques promete "novidades da TurboClinic ainda para este ano". O





Oleoblitz chega a Portugal

A Sonicel levou um grupo de retalhistas de peças à fábrica da Petronas a Itália para dar a conhecer a nova marca de lubrificantes com que irá trabalhar no mercado português, a Oleoblitz.

{ TEXTO PAULO HOMEM }

Depois de vários anos a trabalhar a marca Sunoco no mercado português, a Sonicel, fruto de uma decisão interna da Petronas (que deixou de investir na Sunoco, já que não era uma marca sua), levou o grossista português a encontrar outra solução. Depois de uma fase de estudo, a Sonicel optou pela marca Oleoblitz, que pertence ao universo da Petronas, já que este gigante mundial "deu-nos as garantias de desenvolvimento de uma estratégia europeia para esta marca de lubrificantes e, portanto, um projeto de futuro para Portugal", revela Filipe Ferreira, administrador da Sonicel.

OLEOBLITZ

A Oleoblitz não é propriamente uma nova marca. De origem italiana, existe desde 1882 (tem 133 anos). Em meados da década passada teve uma forte ligação ao desporto motorizado, mas atualmente integra o portfólio de



marcas da Petronas, sendo que o enchimento é feito nas unidades industriais desta petrolífera onde, aliás, a marca da Malásia faz o enchimento de muitas outras marcas de

lubrificante que produz, quer para o aftermarket, quer para o primeiro enchimento. Nesta fase de lançamento da marca em Portugal (diversos retalhistas já revenderam esta marca no passado), existe ainda a coincidência de os lubrificantes estarem a ser comercializados com uma nova embalagem patenteada (molde Petronas, estando as embalagens identificadas como tal), nos formatos de 1, 4 e 5 litros. Mais robustas e de menor peso, as novas embalagens Oleoblitz encaixam no novo sistema Petronas Wave, isto é, permite que estas embalagens sejam utilizadas nas mesmas fábricas da Petronas onde se faz o enchimento de outras marcas, com grandes economias de escala ao nível do próprio enchimento, da rotulagem e do embalamento.

Com a nova embalagem nasceu também uma nova identidade, através de novos rótulos que permitem uma melhor identificação do produto, das suas especificações, aplicações e tecnologia aplicada.



Uma fábrica, um mundo

Nesta viagem a Itália houve a oportunidade de visitar a fábrica da Petronas em Villastellone (Turim), que é apenas uma das quatro que a empresa da Malásia tem na Europa - as outras são em Itália (Nápoles), Bélgica (Hemiksem) e Espanha (Barcelona).

Com 100.000 m² de área, esta fábrica tem uma capacidade de produção de 80.000 toneladas / ano (200.000 na totalidade das quatro fábricas), sendo feito o enchimento para diversas marcas de automóveis, máquinas e tratores, como para diversas marcas de lubrificantes.

Nesta impressionante fábrica, para além da produção de lubrificantes e de combustível (aqui é feito o lubrificante usado na Fórmula 1 pela Mercedes), existe ainda um gigantesco armazém multimarca, bem como um laboratório com capacidades de teste de nove motores.

Refira-se ainda que a Petronas irá fazer um investimento de 50 milhões de dólares num centro tecnológico (combustível e lubrificantes) muito avançado de I&D, que ocupará um espaço contíguo às instalações desta fábrica de Turim. ◯

CONTACTOS

SONICEL

Responsável: Manuel da Fonseca
21 424 5300
manuel.fonseca@sonicel.pt
www.pecas-sonicel.com/
/www.oleoblitz.com



O lubrificante Oleoblitz é uma marca da Petronas, sendo o enchimento feito nas fábricas desta petrolífera

GAMA ABRANGENTE

A gama de produtos Oleoblitz foi também reestruturada e é muito abrangente. Existem os lubrificantes para ligeiros, com as designações Pulsar F (100% sintético), Pulsar S (semi-sintético) e Pulsar M (mineral), os lubrificantes para veículos pesados Hercules (100% Sintético / Semi-Sintético e Mineral) e ERA (monograduados), e ainda os lubrificantes para motos, máquinas agrícolas, transmissões e diferenciais, sem esquecer ainda os anticongelantes e os fluidos de travões. "Nos lubrificantes para veículos ligeiros, com a Oleoblitz conseguimos cumprir cerca de 98% das necessidades do nosso parque automóvel", revela Manuel da Fonseca, gestor da Sonicel, explicando que "na linha principal de produto, a Pulsar F, conseguimos disponibilizar os C1, C2, C3 e C4, que abrangem toda a tecnologia Low Saps. Refira-se que as bases dos óleos da Oleoblitz são do grupo III e IV, isto é, estamos a falar de bases que elevam a qualidade do nosso produto". Diga-se também que a gama do novo Oleoblitz reduziu drasticamente a complexidade da antiga gama Sunoco e Oleoblitz, "permitindo uma grande economia de custos e

melhores ofertas para os nossos clientes", explica Manuel da Fonseca, dizendo ainda que "a nova Oleoblitz, em comparação com a antiga, abrange mais requisitos técnicos com menos produtos e com uma oferta mais fácil e inteligente".

O início de comercialização do Oleoblitz decorre durante este mês de novembro, com uma gama de produto muito vasta, com a promessa da Petronas que "a abertura de novos códigos de produto é feita de um modo muito rápido, pelo que poderemos ter sempre um lubrificante que corresponda às necessidades do mercado a qualquer momento", refere Manuel da Fonseca.

Para suporte da atividade dos retalhistas existe um catálogo de produtos muito completo, todo em português, como também está disponível um website (www.oleoblitz.com) igualmente em português, com conselhos de uso, características, dados técnicos e links para descarregar folha de dados, folha técnica e folha de segurança (sempre em português). Neste website poderá ainda ser feita a pesquisa por veículo, tendo os clientes da Sonicel "acesso a toda a informação para melhor aconselhar o cliente", conclui Manuel da Fonseca. ◯

PUBLICIDADE

Sistemas integrados com o TecDoc e TecRmi.

Integração total com o ERP da PHC. Consulta de Contas Correntes, Faturas não vencidas, histórico de encomendas, orçamentos e relatórios à medida. Soluções baseadas em B2C e B2B.

Web Design, design responsive e em HTML5, de acordo com as necessidades do cliente.

SEO (otimização para motores de busca), posicionamento do website na web, ranking no google, yahoo, bing e outros.



Novos discos de travão Xtra só para aftermarket

Os novos discos de travão perfurados foram desenvolvidos especificamente para o aftermarket e são um upgrade à gama standard. Já estão disponíveis em Portugal para os modelos de maior volume.

{ TEXTO CLÁUDIO DELICADO em Stezzano, Itália }

Foi no Kilometro Rosso, a cerca de uma hora de Milão, em Itália, que a Brembo deu a conhecer aos jornalistas a nova gama de discos de travão perfurados Xtra. Desenvolvidos ali mesmo, no centro técnico da marca italiana, vêm ocupar um espaço em aberto na oferta de discos de travão, entre os discos standard, com qualidade de primeiro equipamento e os discos de performance e tuning. A nova gama Xtra arranca com 50 referências, mas até final deste ano serão já 150, continuando a crescer ao longo do próximo ano.

Os novos discos de travão perfurados destinam-se a clientes comuns mas que querem um pouco mais de performance e rendimento

dos discos de travão. Para esta nova gama "a Brembo estudou e realizou uma perfuração específica, que combina o elegante desenho estético, algo que a Brembo nunca renuncia, com um comportamento brilhante e eficaz em quaisquer condições de travagem para dar resposta aos verdadeiros apaixonados pela condução", explica Marco Moretti, diretor de marketing da unidade aftermarket da empresa italiana.

Uma das vantagens da Brembo, sublinha Marco Moretti, é "fazer tudo em casa e ter um controlo da cadeia de valor". Depois, a unidade de aftermarket (uma das cinco que existem na Brembo) é trabalhada "exatamente com os mesmos standards do equipamento



original, não existindo fábricas específicas de aftermarket. As peças de reposição são produzidas nas mesmas unidades que produzem para o primeiro equipamento, seja de carros, motos ou pesados. Não temos segundas linhas". Isso permite, sublinha o responsável, que exista uma grande concentração de know-how que circula do primeiro equipamento para o aftermarket. "Mesmo quando não somos a marca de primeiro equipamento de um determinado modelo temos o know-how e a capacidade de produzir essa peça para o aftermarket", garantindo a máxima cobertura do parque.

"Esta é uma oportunidade para duplicarmos a nossa oferta e foi o mercado que nos empurrou para esta nova gama. Temos tido centenas de pedidos através das redes sociais para disponibilizarmos uma gama de maior performance mas que não entre nas especificações mais elevadas de alta performance. No fundo, uma gama para consumidores normais, mas que são mais exigentes", explica o responsável, que sublinha: "Esta gama é para carros normais e não para carros de corrida, tuning ou altas cilindradas".

Exemplo disso são os modelos para os quais existem referências, nomeadamente para os veículos de maior volume nos segmentos B, C, D e G, com referências, para já, as marcas Alfa Romeo, BMW, Fiat, Land Rover, Nissan, Renault, Volkswagen, Mercedes, Citroën, Ford, Mazda, Opel, Seat, Volvo, Audi, Honda, Mini, Peugeot ou Subaru. A gama vai cobrir cerca de 80% do parque circulante na Europa. Falamos de modelos muito vendidos em Portugal, como os BMW Série 1 e 3, os Renault Clio e Mégane, Volkswagen Polo e Golf, Mercedes Classe A e Citroën C3 e C4, Ford Fiesta e Focus, Opel Corsa e Astra, Seat Ibiza, Audi A1 e A3, Honda Civic ou Peugeot 208 e 308.

A gama Xtra conta apenas com discos de travão, para já. Todos os testes foram feitos com as pastilhas de travão que já existem na gama da Brembo. Ainda assim, Marco Moretti não coloca de lado a hipótese de, dentro de um ano, surgir uma nova gama de pastilhas desenvolvida especificamente para esta linha de discos.

Em termos de distribuição não há alterações, já que ao ser um produto para carros de volume, não implica uma rede de distribuição especializada. A Brembo está já preparada para dar resposta às encomendas dos distribuidores portugueses para esta nova gama Xtra. Os preços são ligeiramente superiores à gama Brembo Max, uma vez que é um produto com melhor performance. No total, a Brembo tem atualmente cerca de 2000 referências nos discos de travão. ○

Testado e aprovado

O centro técnico de pesquisa e desenvolvimento da Brembo está na sede da empresa, em Stezzano, no famoso Kilometro Rosso. É daqui que saem todas as diretrizes estratégicas da empresa conhecida mundialmente pela sua ligação à competição (há 40 anos), pela paixão e pelo estilo italiano. Tudo ao serviço dos sistemas de travagem. A Revista PÓS-VENDA visitou este espaço, onde se testam todos os produtos em bancos estáticos, se fazem ciclos de testes em bancos dinâmicos e testes de estrada. Estas três etapas são fundamentais para que a Brembo coloque um produto no mercado. Nos vários bancos estáticos os testes verificam a conformidade das peças com as exigências do projeto e são feitos protótipos para testar ciclos de travagem e força de travagem, com níveis superiores ao que é exigido em condições reais num automóvel, com várias condições meteorológicas simuladas (temperatura, humidade e ambientes corrosivos). Depois destes testes, seguem-se os ensaios dinâmicos, simulando a combinação de massa e velocidade. Também

no bancos dinâmicos é testado o conforto, medido com base em três características definidas pela sigla NVH (noise, vibrations e harshness - ruído, vibração e aspereza). A Brembo conta ainda com um banco de rolos para automóveis, motos e camiões, em que veículo pode chegar aos 250 km/h em temperaturas entre os -30° e os +40°. Nos testes de estrada é medido ruído, vibração e conforto e a performance é testada apenas em pistas. Aqui é testada a fadiga, a performance mas também simuladas travagens em pisos molhados e com neve. Durante a nossa visita foi possível ver carros comuns em teste até superdesportivos da Ferrari, com quem a Brembo tem uma relação histórica. Até um carro totalmente camuflado estava a ser testado, ficando bem vincada a relação que a Brembo tem com o primeiro equipamento. Já no centro de inovação ficamos à porta e só um grupo muito restrito de engenheiros pode lá entrar. É aqui que se inventa, prepara e estuda o futuro da travagem, cada vez mais com a ajuda da eletrónica. ○

Gama Xtra ao pormenor

Melhor resposta

A presença dos orifícios no disco de travão permite uma melhor resposta, agarrando melhor à estrada e uma resposta mais imediata e eficaz do sistema de travagem. Desta forma, a superfície dos orifícios garante, sobretudo nas fases iniciais de travagem, um melhor rendimento graças ao maior coeficiente de fricção.

Limpeza e renovação da pastilha

Os orifícios criam um efeito "raspado", que limpa a superfície da pastilha eliminando os perigosos depósitos de material, evitando também que os pequenos resíduos de material ferroso, causados pelo desgaste do disco de travão, possam sedimentar-se no material de fricção da pastilha.

Melhores prestações em superfícies molhadas

A perfuração permite também interromper a camada de água que pode depositar-se na superfície de travagem. Por isso, mesmo em superfícies molhadas, o sistema responde de forma eficaz logo na primeira travagem,

o que se traduz num comportamento mais uniforme em qualquer condição atmosférica.

Máxima fricção mesmo com máxima solicitação

A altas temperaturas de funcionamento a combustão das resinas que compõem a pastilha gera gases que podem dar lugar ao fenómeno de fading, reduzindo o coeficiente de atrito entre a pastilha e o disco. A presença dos orifícios permite expulsar rapidamente estes gases, restabelecendo em breve as condições ótimas de travagem.

Refrigeração do sistema de travagem

Com os orifícios melhora a capacidade de dissipação do calor do disco e da pastilha já que circula mais ar, melhorando as prestações de todo o sistema de travagem. A nova gama Brembo Xtra cumpre também os mais restritos requisitos de resistência e duração. Na fase de desenho, os técnicos da Brembo estudaram, para cada disco específico, o número, o tamanho, a forma e a posição de cada orifício. ○