**Renault estuda carros híbridos movidos a etanol**  
  
A Renault estuda o desenvolvimento de carros híbridos movidos a etanol, segundo Ricardo Gondo, presidente da montadora no Brasil. Esta seria uma forma de inserir a operação industrial do Paraná no processo de eletrificação dos veículos. Já a produção local de veículos 100% elétricos, uma especialidade da marca francesa, não está nos planos dessa e de nenhuma outra montadora, por enquanto. Assim como as demais, a Renault continua a importar os veículos que dependem do carregamento das baterias em tomadas e que hoje representam 0,4% das vendas de carros no país.  
  
A Renault anunciou ontem a venda, no Brasil, de mais três modelos 100% elétricos. O mais aguardado é o Mégane, que voltará ao país como utilitário esportivo na versão elétrica. Além desse, a montadora francesa anunciou também o lançamento das novas versões elétricas do utilitário Kangoo e da van Master. Os três começarão a ser vendidos no segundo trimestre de 2023.  
  
Esses três modelos se juntam ao compacto Zoe e à versão elétrica do Kwid, um “Suv” compacto lançado recentemente e que está entre os elétricos mais baratos do país. Custa R$ 146.990. No primeiro dia de um grande evento da Renault voltado à eletrificação e mobilidade, em São Paulo, na segunda-feira (5), foram também entregues as três primeiras unidades do Kwid elétrico, que chega importado da China.  
  
Durante a entrevista de apresentação do seminário, os executivos da montadora tentaram desmistificar a ideia de que a falta de infraestrutura é um impedimento para o elétrico rodar no Brasil. Ao mesmo tempo, destacaram que, com o uso, o preço mais elevado desse tipo de veículo pode ser compensado pelo custo mais baixo de abastecimento.  
  
Segundo o vice-presidente comercial da Renault, Bruno Hohmann, para quem roda 20 mil quilômetros por ano, “a conta fecha” no terceiro ano. Ou seja, após três anos de uso, o preço mais elevado do modelo 100% elétrico (que custa quase o dobro do que um veículo convencional) é compensado pelo custo mais baixo da energia.  
  
Para mostrar que o carregamento é mais simples do que alguns imaginam, Hohmann apresentou, num telão, a foto da própria casa. Da janela da cozinha saía o cabo para a recarga do veículo estacionado em frente à casa. “Simplesmente desliguei a cafeteira para colocar o cabo do carro. É possível carregar as baterias do carro em qualquer tomada”, disse. A autonomia do Kwid elétrico chega a 298 quilômetros no meio urbano.  
  
A direção da marca francesa também aposta na expansão da oferta de energia elétrica no Brasil, com a ampliação das redes de captação eólica e solar. Uma pesquisa da empresa com clientes que adquiriram o primeiro lote do Kwid elétrico revelou que 60% das pessoas que compraram o modelo possuem geração de energia solar em casa.  
  
A participação dos modelos elétricos ainda é baixa no mercado brasileiro. Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), os carros carregados em tomadas representaram 0,4% das vendas acumuladas neste ano. A fatia dos híbridos foi de 1,9%. A participação de veículos leves a diesel, que ainda aparece como fonte de energia em picapes, ficou com 12,6%. A ampla maioria (82,3%) das vendas foi dos chamados “flex”, com motores a combustão que funcionam a gasolina ou etanol. Carros movidos a gasolina representaram 2,8% do total. Apesar de ainda baixos, os volumes crescem mais do que o mercado geral. Há um ano, a participação dos 100% elétricos no Brasil estava em 0,1%.  
  
A Renault tem planos de ser reconhecida mundialmente pela eletrificação de sua linha. Junto com as parceiras da aliança Renault- Nissan - Mitsubishi, anunciou plano de investimentos global, reunindo as três marcas, que somará € 33 bilhões para tentar chegar em 2026 com a maior gama de elétricos do mundo.  
  
06/09/2022  
Fonte: Valor Econômico