

Motores flex precisam de mais eficiência

Depois de ter mais de 25,5 milhões de unidades vendidas no Brasil chegou a hora de o carro flex passar por renovação. O objetivo é que os motores bicompostíveis fiquem mais eficientes para que possam romper as barreiras do mercado nacional e atender a demanda de outros países. Esta é a conclusão dos especialistas que participaram do painel Etanol e Mobilidade: Veículos do Futuro, durante o Ethanol Summit, que aconteceu em São Paulo entre 6 e 7 de julho.

Henry Joseph, vice-presidente da Anfavea, associação dos fabricantes de veículos, destacou que o interesse do consumidor nos carros movidos a etanol e a gasolina existe. Segundo ele, entre 88% e 90% das vendas de novos no Brasil são de modelos com a tecnologia. “Esse patamar tem se mantido estável, o que indica que a penetração do flex no País vai muito bem”, analisa.

O executivo acredita que o momento é decisivo para a evolução do propulsor bicompostível, já que há debate crescente sobre a necessidade de aumentar a eficiência energética dos veículos vendidos localmente. O primeiro impulso para isso vem do programa de etiquetagem veicular do Inmetro, que distingue, por categoria, os modelos com menor consumo de combustível. Joseph lembra que a iniciativa concede ao consumidor mais ferramentas para que ele escolha seu carro novo, sinalizando qual é a opção mais econômica.

O segundo mecanismo de incentivo à melhoria dos motores está nas metas de eficiência energética impostas pelo Inovar-Auto, que podem render desconto no IPI dos carros às montadoras que alcançarem os objetivos ou multas pesadas para aquelas que não atingirem. “As melhorias exigidas são significativas”, destaca.

Nesse cenário, as possibilidades para aprimorar o motor flex para atender ao programa ganham destaque. Ricardo Abreu, diretor da Mahle, defende que o combustível é a aposta mais adequada no Brasil. “De um lado suprimos a crise de oferta de combustíveis fósseis que podemos enfrentar nos próximos anos. De outro temos uma opção mais ecológica, com nível menor de emissões quando considerado todo o ciclo”, declara.

Abreu afirma que as emissões de CO₂ geradas pelo uso de etanol como combustível são 81% menores do que as de um carro abastecido com gasolina. Esse índice, segundo ele, chega a ser inferior ao de modelos híbridos e pode até ser mais baixo do que o de carros elétricos dependendo de qual for a fonte de energia para o abastecimento do veículo. “O potencial do etanol como combustível é grande. Precisamos entrar na era global e chegar a algo que seja aproveitável não só no Brasil, mas no resto do mundo também. Esse é o grande desafio”, defende.

O executivo da Mahle afirma que garantir um percentual de etanol anidro ao combustível é a chave para torná-lo altamente eficiente. “Com 30% a 40% de etanol anidro na mistura chegaríamos a um nível ideal para levar benefícios de redução das emissões a diversos países.”

Abreu afirma que, ao garantir espaço para os motores que usam a tecnologia brasileira no mercado internacional, a engenharia local ganharia força e as exportações receberiam impulso.

Fonte: Automotive Business