

- MOTOS
Notícias
Fotos
CARROS
Fotos
Notícias
Vídeos
Blogs e Colunas
Testes e Avaliações
Compare Carros
Escolha de usados
Fichas de carros
Chevrolet
Citroën
Fiat
Ford
Honda
Hyundai
Manutenção
Cuidados com o carro
Antes de viajar
Oficinas certificadas
Recall
TABELA DE PREÇOS
Pipe
Datafolha

- CARTEIRA E LEGISLAÇÃO
Carteira internacional
CNH em SP
Código de trânsito
Consulta Renavam/CNH
Criança a bordo
Denatran
Detrans
Inspeção veicular (SP)
IPVA
Licenciamento
Multas
Pontos na CNH (SP)
Mapas e trânsito
Fale com UOL Carros

TRÂNSITO
São Paulo 18h18
MEDIO 53,25Km de congestionamento
Rio de Janeiro 18h11
MEDIO 28,82Km de congestionamento

- SIGA UOL CARROS
Twitter
Celular
Clipping
Widgets
RSS
SITES
AutoEstrada
Best Cars
Car and Driver
Car Magazine
Carsale
iCarros
Interpress Motor
MotorDream
Riders

- ARQUIVO
DETROIT
FRANKFURT
GENEERA
PARIS
SÃO PAULO
DUAS RODAS

Anuncie 07 dias grátis, na WebMotors.

COMPARE PREÇOS
Compara e acha o menor preço!
Câmeras Digitais
Notebook
TV LCD
GPS
Auto MP3

O UOL tem um plano pra você.

Notícias Vídeos Web BUSCAR

Tamanho da letra Compartilhe Imprimir Comunicar erro

26/01/2011 - 19h24 / Atualizada 27/01/2011 - 18h13

Volt gasta uma carga de bateria e 1,75 litro de gasolina para rodar 78 km

CLAUDIO DE SOUZA
Editor de UOL Carros
66 pessoas recomendaram isso. Seja o primeiro entre seus amigos.



Chevrolet Volt empacota três motores em bela embalagem e põe a GM no século 21

O VOLT NAS RUAS, FINALMENTE GM QUER BAIXAR O PREÇO

Depois da apresentação de mercado do Chevrolet Volt, recém-lançado nos Estados Unidos (e sem data para chegar ao Brasil), a General Motors local ofereceu um test-drive para a imprensa verde-amarela, num geladíssimo domingo de Detroit. Sob um frio de -4°C, rodamos cerca de 78 km com o hatch pelas ruas e highways desertas da Motor City e arredores.

A tarefa de UOL Carros era, em primeiro lugar, entender como o Volt funciona, já que desde antes de seu lançamento instalou-se uma polêmica quanto a ele merecer, ou não, a designação de "elétrico" -- basicamente porque o carro tem dois motores, um elétrico e outro a combustão, como é praxe nos carros híbridos.

A GM queria que todo mundo acreditasse que o modelo é elétrico, tanto que o batizou de Volt e o seu equivalente europeu de Ampera, e pôs um charmoso raiozinho no emblema do carro. Todas as explicações dos técnicos da montadora procuram garantir que o motor a combustão jamais atua diretamente na tração; seu papel seria apenas o de acionar o gerador elétrico que substitui a bateria de íon-lítio quando esta se esgota. Quem não acredita nisso afirma que, devido ao (engenhoso) uso de uma engrenagem planetária e de três embreagens automáticas na "conversa" entre os motores, a unidade a gasolina fornece torque ao sistema, mesmo que eventualmente.



Foto 1 de 19: Chevrolet Volt é resposta da GM a críticas de sua falta de interesse em desenvolver produtos inovadores e em mostrar que (ainda) é uma empresa relevante

Bem, o fato de a GM agora dizer que o Volt inaugura uma nova categoria de veículo elétrico, por ela batizada de EREV (sigla para Extended Range Electric Vehicle, ou "veículo elétrico de autonomia ampliada"), é muito eloquente. Ficarão a critério da História -- porque não há dúvidas de que esse é um modelo histórico -- julgar se o Volt é "meramente" uma variação de híbrido plug-in, e se a GM está mesmo é enrolando a opinião pública.

Outro ponto relevante é detectar se o Volt, seja ele o que for, é capaz de provocar algum estranhamento no motorista. Resposta: sim e não.

As duas características "inusitadas" mais conspícuas do Volt são: 1) a quase total ausência de ruídos quando o carro está no modo elétrico, o que é normal com esse tipo de propulsão; e 2) a inexistência de marchas na transmissão -- a rigor, o Volt tem uma marcha "infinita" à frente (D) e uma à ré. A GM criou uma posição chamada L (low), na qual um adicional de torque é despejado nas rodas e o freio-motor regenerativo (que transforma energia cinética em elétrica) torna-se mais presente. Não é a mesma coisa, mas para exemplificar é possível fazer uma correlação com um câmbio CVT.

Fora isso, a sensação média ao guiar o Volt, depois de se habituar a tais peculiaridades, é a de estar ao volante de um carro de excelente acerto -- o exemplo que vem à cabeça é o Ford Focus (infezivelmente, faltam nomes no portfólio da GM do Brasil).

Agora, o essencial: o Volt entrega o que propõe, vale dizer, o uso racional e limpo de fontes de energia traduzido na prática em baixo consumo de combustível fóssil e baixas emissões de gases perigosos? A resposta fica para mais adiante. Mas quem prestou atenção ao título deste texto já pode deduzi-la.

POR FORA E POR DENTRO

A GM afirma que o desenho do Volt está, em larga medida, subordinado à função de maximizar a eficiência do modelo. É o carro mais aerodinâmico da história da Chevrolet. Contribuem para isso elementos bem específicos, como a grade frontal fechada e o pronunciado defletor de ar traseiro, além dos pneus de baixa resistência ao rolamento -- que não são uma novidade técnica, a não ser por medirem 225/55 e calçarem belas rodas de aro 17".

No geral, o Volt é um carro bonito, com estilo moderno e fluido sublinhado pelos conjuntos ópticos dianteiro e traseiro afilados (as lanternas têm grafismo interno em LED contínuo) e também pela carroceria baixa, de 1,43 metro de altura -- num hatchback de 4,5 metros de comprimento (definição da fábrica; há quem o chame de notchback ou de sedã mesmo), essa medida contribui para aumentar a impressão de esportividade. Juntamente com o Cruze, com qual chegou a dividir plataforma numa fase inicial de sua produção, o Volt é o que a Chevrolet tem hoje de melhor a expor aos nossos olhos (não dizemos GM porque a Cadillac faz parte do grupo).

Por dentro, a unidade do Volt que experimentamos possuía acabamento em branco (com textura piano) no belo console central e em preto e cinza nas demais peças -- tudo de plástico, mas de boa qualidade e muito agradável ao tato. Atrás do volante multifuncional fica o módulo de instrumentos, inteiramente digital e exibido numa tela de LCD -- ao centro do painel frontal há uma segunda tela, que mostra informações do uso dos motores, de consumo, de navegação etc. O bancos são revestidos em couro e atrás há apenas dois lugares, já que a bateria, de grande porte e em forma de "T", foi acomodada no sentido do túnel central. O assento traseiro foi dividido com um apoio de braço; tanto ali quanto nos dois bancos dianteiros, adultos vão se sentir muito confortáveis.

Apesar da abundância de comandos e das duas telas de LCD, não dá para dizer que o interior do Volt é "futurista". A impressão de estar a bordo de uma nave espacial passa longe dele. O que, na verdade, é bom.

COM O VOLT LIGADO

A GM dos EUA, que não é boba nem nada, programou um test-drive com uma distância que poderia ser percorrida apenas com o motor elétrico, sem usar a unidade a gasolina para acionar o gerador e recarregar a bateria. Dependendo das condições climáticas, a autonomia da bateria vai de 40 km a 80 km. Em temperaturas muito baixas, como os quatro graus negativos que nos castigaram ao longo de quase todo o percurso, a bateria descarrega mais rapidamente e a autonomia tende a ficar mais perto de 40 km; além disso, em certos momentos a unidade a gasolina entra em ação para "esquentar" o sistema.

Foi assim no começo do teste, mas em menos de cinco minutos o Volt passou ao modo 100% elétrico. Nele, o torque total (de 37 kgf/m) está disponível imediatamente e o tempo todo, o que faz do Volt um carro gostoso de acelerar, além de especialmente vigoroso nas retomadas. É curioso sentir tudo isso sem ouvir um "ai" do motor. E vale lembrar que o peso extra do trio de motores e da bateria faz com que o Volt chegue a 1.715 kg, um valor exagerado para um carro de seu porte.

Como dissemos, o Volt tem uma dinâmica parecida com a de um bom hatch médio. É gradado no chão e gosta de fazer curvas, mas a mesma suspensão que garante estabilidade com um quê de esportividade (McPherson à frente e eixo de torção atrás, com calibragens adaptadas ao perfil do carro) gerou uma rodagem macia e confortável -- ressaltando, claro, que guiamos em pistas de qualidade exemplar. O carro é dotado de freios a disco nas quatro rodas com ABS (antitravamento) e possui controle de tração e de estabilidade. A velocidade máxima é de esportivos 160 km/h, aparentemente programada pela fábrica.

VOLT RODOU MUITO COM POUCO

Nosso test-drive teve duas partes, com uma pequena pausa entre elas. Na primeira, cumprimos um trajeto de exatamente 40 km. Graças à abundância de instrumentos do Volt, é possível dizer exatamente em quantos deies a propulsão foi integralmente elétrica, e em quantos o motor a combustão foi ativado (segundo a GM, apenas para acionar o gerador). A conta ficou assim: 28,2 km com propulsão exclusivamente elétrica e 11,8 km com o motor comum funcionando. Nesses 40 km, o Volt bebeu 1,2 litro de gasolina premium.

Na segunda parte do test-drive rodamos mais 38,4 km. Assim, quando estacionamos o Volt no mesmo lugar onde o encontramos, horas antes, havíamos percorrido 78,4 km com ele. A divisão de trabalho final ficou em 60 km só com o motor elétrico e 18,4 km com a unidade a gasolina em ação. Ao mero 1,2 litro bebido na primeira perna do teste, o Volt acrescentou 0,55 litro na segunda. A carga da bateria esgotou um pouco antes de paramos.

O resumo: para percorrer 78,4 km, o Volt gastou uma carga completa de bateria (de dez horas em 120 V ou quatro em 240 V) e 1,75 litro de gasolina. Ou seja, obteve um consumo de 45 km/litro. Segundo a GM, se o test-drive continuasse até esvaziar o tanque de 35 litros, o consumo do Volt subiria a cerca de 16 km/l, gerando uma autonomia extra de 532 km (descontamos o 1,75 litro já bebido). O número divulgado pela GM no ciclo combinado (esgotar a bateria + esgotar o tanque) é de 25,5 km/l.

AS CONCLUSÕES POSSÍVEIS

Afinal, o Volt é uma solução ou um engodo? Bem, levando-se em consideração os números que obtivemos no test-drive, é óbvio que a GM oferece, com o modelo, uma contribuição importante para um mundo menos poluído e menos superaquecido. Dá, também, uma contribuição decisiva para si mesma, já que cresce em relevância como empresa ao apresentar um produto humildemente adaptado às novas necessidades do planeta, e não arrogantemente portador de uma agenda própria e desconectada da realidade. Ou seja, engodo o Volt não é. Ponto.

Agora, quanto a ser solução, o consumidor é que vai dizer. Antes de mais nada, ele precisa baixar -- como publicamos com exclusividade mundial, a GM quer um corte de US\$ 10 mil no valor de US\$ 41 mil -- o atual subsídio estatal de US\$ 7.500 só vale para 200 mil unidades. A bateria de íon-lítio tem garantia de oito anos ou 160 mil km, mas o custo de uma eventual substituição não foi informado.

Depois, cada possível comprador tem de decidir se vale a pena programar seu dia-a-dia para reservar as horas necessárias para a recarga do Volt, já que o pico de seu custo/benefício, tanto financeiro quanto ecológico, só é atingido se a cada ignição ele estiver com a bateria cheia -- essa é uma questão conceitual e independe de quanto o sujeito vai rodar, se menos ou mais do que os 80 km máximos e com uma carga.

Por outro lado, fica claro que a GM resolveu -- ao menos parcialmente -- o grave problema da baixa autonomia dos carros 100% elétricos, permitindo que o Volt rode "com gerador" quando "faltar luz". Com ele, ninguém precisa ter medo de ficar no meio da estrada e longe de uma tomada elétrica. E, convenhamos, um consumo de 25,5 km no ciclo combinado é digno de uma motocicleta.

Pode ser, e é até provável, que -- num prazo ainda difícil de determinar -- eventuais novas tecnologias de propulsão tomem o Volt o exemplo, um verdadeiro "nico" na geração de quem o comprar. Mas pode ser que ele mesmo melhore. Enfim, é um primeiro passo. Assombroso que tenha sido dado por uma empresa tão conservadora quanto a GM.

Tamanho da letra Compartilhe Imprimir Comunicar erro

Links Patrocinados

Lançamento na Saúde
02 ou 03 dormitórios. Lançamento neste final de semana
www.lancamentossemsp.com.br
Imóveis em Miami, Flórida
Compra, venda e administração de imóveis em toda a cidade de Miami
www.AlgebraRealty.com

Construtora Tecnisa
Compre o seu imóvel direto com a Tecnisa, mais construtora por m²!
www.Tecnisa.com.br

Produtos

OhMyDollz: Jogue grátis
Acesse aqui para deixar sua Doll bem fashion.
Acesse e jogue agora!
www.OhMyDollz.UOL.com.br
Hospedagem só R\$12,90/mês*
Hospede seu site no UOL e tenha seu domínio grátis. Transferência ilimitada!
www.UOLHOST.com.br

Jogue Grátis: MeuPlaneta
Acesse aqui para ter um planeta com a sua cara.
Jogue agora.
www.orkut.com.br/MeuPlaneta
Quer mais Conteúdo?
UOL Banda Larga a partir de R\$ 9,90. Aproveite a Oferta e Assine Já!
www.uol.com.br/assine

Anuncie aqui

DESTAQUES

Tá ligada Energética do Reino Unido recebe o primeiro Peugeot iOn
Volta às aulas Criança, maior vítima do trânsito no país, tem de estar segura
Briga boa KTM planeja rival para BMW GS 1200 R
Das arábias No Saão do Catar, Volks apresenta versões exclusivas do SUV Touareg

ÚLTIMAS NOTÍCIAS

27/01/2011
18h01
Genebra: Mercedes antecipa o C63 AMG
17h45
Kia ajuda vítimas da Região Serrana do RJ
17h03
Peugeot entrega primeiro iOn
17h02
Brasil deve receber os Fiat 500 feitos no México ainda este ano
16h54
Euro NCAP apresenta os mais seguros de 2011
Acompanhe o UOL Carros: