

## Sem mistério: carro elétrico é fácil de dirigir

Categories : [Urbanoide](#)

Entre 14 e 27 de janeiro, acontece o salão de automóveis NAIAS (do inglês “North American International Auto Show”). A cidade que hospeda o evento é nada menos que Detroit, berço do automóvel. Esse ano, conhecida como uma das [três grandes](#) de Motor Town (cidade do motor, apelido de Detroit), a Ford convidou cerca de 100 repórteres de publicações online de vários países para cobrir seus lançamentos e visitar o salão. Logo no primeiro dia da estada, levou o grupo para testar sua linha de veículos, que vai desde enormes e beberrões utilitários e pick-ups até o compacto Ford Focus modelo hatch, totalmente elétrico.

À moda americana, a organização do teste foi prática. Lado a lado, duas filas de carros, com cerca de 10 veículos cada, esperavam os jornalistas na pista de testes da empresa, que fica há cerca de 20 km do centro da cidade. “Quem correr demais será retirado da pista”, disse o responsável pela organização do evento. “Temos um rádio em cada carro e você vai levar uma bronca e perder a vez se não seguir as instruções”. Depois dessas advertências, como cowboys, saímos do calor de uma sala aquecida para o frio abaixo de zero da pista, e cada um tentou alcançar o carro que queria dirigir.

Tive sorte e dei de cara com o único carro totalmente elétrico do elenco 2013 da Ford. Lá estava ele, um simpático Focus hatch azul claro, puxando para o turquesa, pequeno perto dos modelos utilitários nas redondezas. Só um discreto “Electric” na porta revelava sua independência de combustíveis fósseis e, logo, ausência de emissões e de quase qualquer barulho.

Não sou virgem de carro elétrico. Dirigi um protótipo da Michelin, em 2010, no Rio de Janeiro, [durante o Bibendum](#). Mesmo assim, carros elétricos continuam a me evocar carrinhos de autorama ou cenários de ficção científica. Mas ao contrário do pequeno Opel adaptado da Michelin, espartano como um carro de corrida (ou de autorama), o Focus elétrico pode ser comprado hoje. Então, a novidade foi entrar na cabine e encontrar um carro automático com uma cara absolutamente normal. Perguntei ao engenheiro da Ford, sentado no outro banco da frente se havia algo especial a fazer. “É só colocar em “D” de drive e apertar o acelerador”, respondeu blasé.

Nessa minha segunda experiência com elétricos, confirmei duas impressões anteriores: eles aceleram rápido e têm um freio motor natural que os torna fáceis e agradáveis de dirigir. Não têm marchas, mas um sistema de progressão continua que faz acelerações e freadas parecerem naturais e fluidas. De fato, são mais fáceis e intuitivos de dirigir do que carros movidos por motores a explosão.

O Focus elétrico pode ser comprado hoje por 40 mil dólares, dos quais 7,5 mil dólares podem ser abatidos, um subsídio dado pelo governo americano para incentivar a compra de elétricos. Preço final: 32,5 mil dólares, cerca de 65 mil reais. Nos EUA, claro, pois ainda não está à venda no Brasil. O governo brasileiro nunca primou por facilitar a vida do brasileiro que quer usar as últimas tecnologias. Nossas altas tarifas de importação permitem que indústrias nacionais e estrangeiras nos vendam caro tecnologia velha. A desculpa é a mesma dos últimos 60 ou 70 anos: precisamos nos industrializar...

Segundo uma resenha especializada, “encher o tanque” do Focus elétrico [custa de 2 a 3 dólares](#) (entre 4 e 6 reais) e demora 4 horas em carregadores que usam voltagem 240. Com a bateria totalmente carregada, ele percorre 76 milhas, o equivalente a 120 quilômetros. Os preços são da energia elétrica americana. No Brasil, onde a [energia residencial custa o dobro](#), o custo de recarga da bateria chegaria a uns 12 reais. Mesmo assim, mais barato do que um carro a gasolina. Com a faixa de preço atual da gasolina no Brasil ([entre R\\$2,70-3,00](#)), um Focus a gasolina motor 1.6 consumiria, na estrada, entre 18 e 20 reais para percorrer a mesma distância.

Os números mostram que esse elétrico é um carro para quem quer andar na cidade. Além da pouca autonomia e longo tempo de recarga, a mala é pequena porque as baterias ocupam muito espaço. Aliás, o grande gargalo dos elétricos é o preço e a tecnologia das baterias, que avança lentamente.

Pelo menos em grandes cidades, apoiado pelos engarrafamentos intermináveis, acredito que o tempo dos carros individuais chegou ao fim. Isso não impede que táxis, carros de aluguel e [carros compartilhados](#) se tornem elétricos. Mesmo pensando assim, lamentei deixar a direção do Focus elétrico, depois de apenas uma volta na pista de testes cheia de curvas e lombadas, em que ele mostrou ser leve, estável e ágil.

Na chegada, o painel dava a mensagem óbvia: “Faz frio, plugue o seu carro quando ele não estiver em uso”. Fui obrigado a abandoná-lo e ir para o final da fila de carros de teste, onde me esperava um enorme (e indesejado) utilitário. Pena, nós estávamos apenas começando a nos conhecer.

*\* Eduardo Pegurier viajou à Detroit a convite da Ford.*

**Leia também**

[A tragédia dos comuns](#)

[Que tal compartilhar um carro?](#)

[Bibendum: o futuro visita o Rio por três dias](#)

[São Francisco: parquímetros inteligentes ajustam preço à demanda](#)

**Saiba mais**

[Resenha detalhada da CNET \(em inglês\) sobre o Ford Focus elétrico](#)

[NAIAS \(North American International Auto Show\)](#)