

ESPECIAL

VEÍCULOS ELÉTRICOS



Cristina Bernardo

‘Carsharing’ e ‘carpool’ são parte do negócio futuro

Os carros 100% elétricos são uma solução de mobilidade potenciada pela flexibilidade e conectividade. A partilha será uma realidade futura mas que na visão da Nissan “poderá representar em si mesmo uma oportunidade, uma vez que uma maior utilização do automóvel representará também uma mais rápida necessidade de o substituir e mais necessidades de assistência”.

O negócio do veículo elétrico autónomo vem, por outro lado, potenciar soluções de mobilidade que poderão ser partilhadas ou não, e que se dirigem a públicos que neste momento não têm essa opção. Isto vai significar vendas e necessidades de assistência. Vão surgir novos serviços associados que significarão

novas oportunidades de negócio. O reverso da medalha é a adaptação que dezenas de milhar de trabalhadores do setor irão sofrer e que significará a substituição da atual força laboral por outra com características de especialização bem definidas. A Mercedes diz que a mobilidade significará “maior utilização das viaturas” e que estudos sublinham que estão em 90% do dia paradas. Essa maior rotatividade vai significar uma maior manutenção.

Partilha e posse são antónimos e por isso é bem possível que o carsharing seja uma realidade em determinados segmentos da população ou que o seu crescimento resulte de imposições regulatórias. A posse continua a ser o drive principal para usu-

fruir de um automóvel. A BMW dá o seu exemplo de mobilidade partilhada com DriveNow, e que já conta com mais de 1 milhão de clientes ativos, presentes em 13 cidades e com uma frota superior a cinco mil viaturas, sendo que mais de 20% são viaturas elétricas. A marca acredita que a mobilidade irá fazer a indústria alterar as suas perspetivas e que a resposta serão soluções e serviços competitivos que irão ao encontro da procura. Citamos um estudo do Observador Cetelem relativamente a 2018 onde os analistas afirmam que “a ideia de posse em relação a um veículo automóvel “é cada vez menos unânime, ainda que a maioria dos consumidores a continue a eleger”. No mesmo estudo é citado um

survey em a maioria dos europeus associa o futuro do automóvel a eletrificação e a partilha, para concluir que poderá antecipar-se um outro futuro em que “o automóvel passará ser também, um serviço”. A menor fidelização à marca é o resultado da partilha.

O tema do ambiente é favorável ao automóvel elétrico e eletrificado. Colocam-se sempre as questões sobre a geração da eletricidade, sobretudo em países onde a produção continua a ser térmica ou nuclear, mas Portugal caminha para uma cobertura de necessidade energéticas 100% limpas. O que fazer às baterias usadas é outra preocupação que a Renault responde com a sua própria fileira de reciclagem e justifica que a

reciclagem de materiais que compõem a bateria não coloca, por exemplo, problemas maiores que os associados à reciclagem dos fluídos presentes em todos os motores térmicos. A BMW afirma que tem disponíveis diversos programas de forma a proporcionar uma segunda vida para as baterias usadas. E a Nissan dá relevo ao programa xStorage em que as baterias usadas nos carros 100% elétricos são reaproveitadas para soluções de gestão de energia que vão desde o armazenamento estacionário em casa dos clientes, até soluções de armazenamento e gestão de energia para empresas em grandes edifícios. O melhor exemplo está a ocorrer no estádio de futebol Amsterdam Arena. ●

SEGUROS

Seguros estão à altura das especificidades dos elétricos

Atualmente, para quem adquire um veículo elétrico, e contrata um seguro específico e adaptado às especificidades da sua escolha, importa ter uma cobertura abrangente e que se estenda a problemas de utilização das baterias e cabos.

SÓNIA BEXIGA

sbexiga@jornaleconomico.pt

A Allianz Portugal, alinhada com o posicionamento do Grupo Allianz enquanto player ativo na construir uma sociedade estável e com baixos níveis de emissões de carbono, reforçou recentemente a sua aposta no segmento do Allianz Auto para Elétricos & Híbridos, com um ajuste de tarifa em todos os seus pacotes e disponibilização de coberturas específicas para este tipo de veículos. A redução de preço resulta de uma análise de mercado consistente com a Estratégia de Sustentabilidade em curso.

Sobre a aceitação desta solução, Paula Mendonça, diretora de Produto Property & Casualty da Allianz Portugal, assegura, ao *Jornal económico*, que têm assistido a uma resposta muito positiva a este seguro exclusivo, “dedicado a todos aqueles que estão na vanguarda da tecnologia e da preservação do nosso planeta”. Com a nova dinâmica neste segmento, através de uma oferta com produtos muito competitivos, a seguradora assume também como objetivo “apoiar e impulsionar a utilização de carros elétricos e híbridos no mercado nacional”. No que respeita a valores, a responsável adianta ainda que, a 31 de maio, tinham em vigor 2916 apólices para este tipo de veículos, das quais 219 tiveram início após 18 de abril. Ou seja, “incrementámos as vendas deste segmento em 47% desde que iniciámos a nossa campanha”, conclui.

Ao caracterizar a procura, Paula Mendonça destaca, desde logo, que as pessoas mostram estar “cada vez mais preocupadas e conscientes dos desafios que as mudanças climáticas podem trazer e é uma responsabilidade de todos - pessoas, organizações, instituições - procurar soluções que ajudem a construir uma sociedade mais estável, com baixos níveis de emissões de carbono e que tenham como propósito limitar o aquecimento global”. Assim sendo, as maiores motivações para a procura deste serviço aliam a preocupa-



Foto cedida

ção consciente pelo meio ambiente e um forte compromisso para ajudar a construir uma sociedade com baixos níveis de emissões de carbono, com a competitividade dos produtos oferecidos.

A Allianz, para além de promover um seguro que considera diferenciador, quer também premiar quem, como a empresa, “tem uma postura responsável e consciente ao nível da sustentabilidade e um compromisso sério para a redução da pegada ambiental”, remata.

No contexto do mercado, os portugueses que comprem um veículo elétrico contam também com as soluções da Zurich.

Com Portugal a registar um crescimento de motorizações elétricas, “não apenas fruto do investimento feito por parte dos construtores de automóveis e fornecedores de energia, mas essencialmente pela procura por parte dos consumidores”, assim defende Artur Lucas, diretor de Marketing e Comunicação da Zurich Portugal, importa sublinhar aspetos como a

crecente consciência ambiental e o facto de os próprios automóveis também terem sido melhorados, nomeadamente no que diz respeito à autonomia.

A Zurich, atenta ao setor e à ino-

vação que nele vai surgindo, desenvolveu o produto Zurich Veículos Elétricos para ir ao encontro das necessidades específicas dos condutores destes veículos. Uma procura que, segundo avança Ar-

tur Lucas, tem sido “muito positiva e tem acompanhado a evolução do setor, o que está de acordo com as projeções elaboradas”.

Apesar de toda a atmosfera próspera, e apesar da evolução, os veículos elétricos “continuam a deixar alguns condutores apreensivos, nomeadamente no que diz respeito aos carregamentos e descarregamentos da bateria”, o que faz com que a seguradora tenha apostado, através do Zurich Veículos Elétricos, incluir na apólice a responsabilidade civil proveniente do manuseamento de cabos de carga no interior e exterior do veículo, bem como as responsabilidades que sejam imputáveis ao segurado durante o processo de recarga das baterias, e a assistência quando se verifique a descarga total da bateria, rebocando a viatura para o posto de carga mais próximo. Existe ainda a possibilidade de contratar a cobertura de furto ou roubo dos cabos elétricos mesmo na situação de carregamento. ●



Artur Lucas
Diretor de Marketing e Comunicação da Zurich Portugal

“A apólice inclui a responsabilidade civil proveniente do manuseamento de cabos de carga, bem como as responsabilidades imputáveis durante o processo de recarga das baterias, e a assistência quando se verifique a descarga total”.



PAULA MENDONÇA
Diretora de Produto Property & Casualty da Allianz Portugal

“A 31 de maio, tinham em vigor 2916 apólices para este tipo de veículos, das quais 219 tiveram início após 18 de abril. Ou seja, “incrementámos as vendas deste segmento em 47% desde que iniciámos a nossa campanha”.



Pelo prazer
de conduzir



HÁ QUEM
ESPERE PELO
FUTURO.

 HÁ QUEM O CONDUZA.

Consumo de combustível combinado: 2,1 l/100 km. Emissões de CO₂ combinadas: 46 g/km.

FUTURO ESTÁ EM CARREGAR BATERIAS RAPIDAMENTE

A autonomia dos carros elétricos deixou de ser tema. A discussão passou a ser o tempo de retoma da autonomia. E dentro de três anos é possível esperar carregadores que repõem quase 100 km por minuto.

1 QUAIS OS MODELOS 100% ELÉTRICOS E ELETRIFICADOS DA MARCA?



JOAO TRINCHEIRAS
‘Corporate Communications’
Manager na BMW Portugal

1. Atualmente a BMW tem um modelo 100% elétrico, o BMW i3. Na gama de modelos eletrificados existe o BMW i8, o recém-lançado BMW i8 Roadster, BMW 740e, BMW 530e, BMW X5 40e, BMW 330e e o BMW 225xe. De realçar que a MINI (marca que pertence ao BMW Group) lançou no ano passado o MINI Countryman Cooper SE. Os veículos eletrificados BMW i e BMW iPerformance registaram em conjunto um aumento de vendas de 238% em Portugal no ano passado, com um total de 1.235 unidades vendidas. Esta tendência reflete a procura por automóveis mais ecológicos e eficientes. O BMW 330e iPerformance foi o modelo mais vendido nesta gama com 352 unidades vendidas. Na gama BMW i, o BMW i3 registou 281 vendas, o que corresponde a um crescimento de 29%.

2. A tendência será não só o aumento da capacidade das baterias dos veículos elétricos como também a velocidade de carregamento. Com o desenvolvimento dos tópicos referidos anteriormente a autonomia será naturalmente um fator cada vez menos relevante.

3. A BMW revelou recentemente o novo modelo BMW Concept iX3 com uma autonomia de mais de 400 km disponível a partir de 2020.

4. Sim, os veículos elétricos continuam competitivos. Para além da diferença de custo entre combustíveis fósseis e a eletricidade, Portugal tem atualmente um dos pacotes de incentivos fiscais para empresas mais competitivos a nível mundial, o que torna o TCO (total cost of ownership) extremamente interessante para viaturas com esta tipologia. Aliado a estas condições existe a vantagem da sustentabilidade deste tipo de viaturas com nulo ou reduzido nível de emissões.

5. Em Portugal, dado que não existem imposições regulatórias à semelhança de outros mercados europeus, o que mais motiva o consumidor é a preocupação ambiental e a poupança imediata e a longo prazo que advém da utilização deste tipo de veículos.

6. As baterias presentes nos veículos BMW são parte integrante do veículo, não têm sistema de aluguer e não existe atualmente estimativa de durabilidade das baterias. As baterias têm uma garantia de 8 anos ou 100.000 km até um mínimo de 70% de capacidade. De acordo com esta problemática a BMW Group tem disponíveis diversos programas de forma a proporcionar uma segunda vida para as baterias usadas.

7. No mundo em constante mudança e inovação em que vivemos, não podemos no contexto atual prever

qual será a quota de mercado dos novos veículos que estarão no mercado daqui a 10 anos. Podemos confirmar apenas que até 2025 o BMW Group prevê ter na sua oferta 25 modelos eletrificados.

8. A visão do BMW Group pretende que as viaturas do futuro sejam autónomas, conectadas, elétricas e partilhadas. De acordo com esta visão, o BMW Group é atualmente um dos construtores automóveis mais avançados no desenvolvimento da condução autónoma. Como exemplo, desde 2013 que as viaturas BMW estão conectadas através de tecnologias ConnectedDrive; Em 2013 foi lançada a submarca BMW i com viaturas elétricas; Em termos de mobilidade partilhada, o DriveNow conta já com mais de um milhão de clientes ativos, presentes em 13 cidades e com uma frota superior a 5000 viaturas (mais de 20% viaturas elétricas).



RICARDO THOMAZ
Diretor de Marketing Estratégico e Relações Externas da SIVA

1. As vendas das nossas marcas em 2017 foram no VW e-up! (100% elétrico): 20 unidades; no VW e-Golf (100% elétrico): 43 unidades; no Golf GTE (híbrido plug-in): 76 unidades; no Passat GTE (híbrido plug-in): 147 unidades; no Audi A3 e-tron (híbrido plug-in): 18 unidades; no Audi Q7 e-tron (híbrido plug-in): 16 unidades. O total foram 320 unidades. Em 2018, não haverá novos lançamentos, mas no início de 2019, a Audi lançará o SUV e-tron, o seu primeiro veículo 100% elétrico.

2. A barreira da autonomia está gradualmente a reduzir-se graças ao aumento da capacidade das baterias – o que está ligado à redução do custo de produção do kWh – e também à velocidade de carregamento, que passará dos atuais 50 kW para – por exemplo – 150 kW no novo Audi e-tron. A rede de postos de carregamento rápido (cerca de 60 hoje) está a aumentar em Portugal a bom ritmo e isso contribui para reduzir a “ansiedade da autonomia”.

3. O novo Audi e-tron carregará a 150 kW e terá autonomias superiores a 400 km já em 2019. Os 500 km de autonomia serão possíveis a muito breve prazo.

4. O custo de utilização ao quilómetro de um elétrico pode ser cerca de 10 vezes inferior ao de um motor de combustão interna, se tivermos em conta apenas o custo da eletricidade vs combustível. À medida que o preço de produção das baterias for baixando, o preço dos carros elétricos aproximar-se-á do preço dos veículos “tradicionais”. Restará resolver a questão dos valores residuais, o que acontecerá quando houver massa crítica de elétricos no mercado. O aluguer de baterias é uma opção de

alguns construtores, nos quais não se inclui o Grupo Volkswagen.

5. A maioria dos clientes são empresas, que compram por imperativos financeiros (TCO) mas também de imagem.

6. Já hoje se descortinam soluções de reutilização das baterias em fim de vida e os construtores trabalham nesse sentido.

7. O grupo Volkswagen prevê que, em 2025, cerca de 25% dos veículos vendidos seja 100% elétrico. Os híbridos plug-in terão uma fatia substancialmente menor.

8. O veículo do futuro será elétrico, partilhado (e autónomo mais tarde). A partilha substituirá uma parte da posse, mas o automóvel será sempre objeto de desejo.

9. Provavelmente, vender-se-á o mesmo número de carros mas a entidades diferentes: menos clientes particulares e mais clientes empresariais. Mais do que a partilha, a eletromobilidade trará ruturas profundas ao setor, nomeadamente através da oferta de novos serviços aos clientes.



ANDRÉ SILVEIRA
Public Relations Manager
na Mercedes-Benz Portugal

1. Atualmente a smart, marca pertencente ao grupo Daimler, tem todo o seu portefólio com versões 100% elétricas, nomeadamente o smart EQ fortwo e o smart EQ forfour, e é a única marca no mercado com um modelo cabrio totalmente elétrico – o smart fortwo cabrio. Para 2019 está planeado o lançamento do EQC, o primeiro modelo EQ da Mercedes-Benz de um total de 10 modelos planeados pela marca para os vários segmentos nos próximos 5 anos. De referir que a marca Mercedes-Benz já tinha lançado há 4 anos atrás o Classe B 100% elétrico, tendo sido um sucesso de vendas para a capacidade de produção instalada na altura. O futuro reserva-nos um modelo elétrico para cada modelo atualmente de combustão.

2. Acreditamos que grande parte da confiança dos clientes nos modelos elétricos irá aumentar gradualmente. Não só pela velocidade de carregamento das viaturas, mas também pela sua maior autonomia. Igualmente importante para a confiança dos clientes será a criação de uma rede de abastecimento ampla em Portugal.

3. Acreditamos que sim. O investimento e consequente progresso nesta área já é considerável, sendo seguro afirmar que dentro de pouco tempo o carregamento rápido e as autonomias que rondam os 500 km, reais, serão uma realidade.

5. Os motivos serão sempre variados.

É certo que a consciência ambiental será um fator importante na decisão, mas também os fatores como a economia na mobilidade serão igualmente importantes na deliberação final.

6. Tal como é resolvido hoje em dia com as baterias atuais produzidas por outras indústrias, ou seja, as empresas encarregar-se-ão de encontrar a tecnologia adequada para a reciclagem das baterias.

Possivelmente as baterias antigas serão recicladas dando origem a outros novos produtos. É de esperar uma grande evolução nesta área à medida que as se forem libertando as baterias a reciclar. Será seguramente um novo negócio para outras novas empresas a surgir.

7. Neste momento não podemos prever qual será efetivamente o comportamento do mercado. Nós, na Daimler, acreditamos que poderá perfazer um total de 25% das nossas vendas a nível global.

8. Acreditamos que haverá espaço para ambos. O conceito de propriedade irá certamente continuar embora com tendência a diminuir. Por outro lado, o carsharing será uma realidade crescente dentro dos grandes centros urbanos onde a necessidade de mobilidade permanece mas o espaço para estacionamento e as restrições de entrada em cidades irão certamente dar lugar a conceitos como o carsharing.

9. Para os construtores de automóveis haverá sempre a necessidade de produzir automóveis para a mobilidade. Seja esta feita por particulares ou através de novos conceitos, o automóvel deverá ser uma das realidades dentro dos grandes centros urbanos. Podemos estar a falar de uma maior utilização das viaturas, que hoje acabam por estar paradas em estacionamentos e que de futuro obrigue a uma maior rotatividade e consequente manutenção das mesmas.



ANTONIO PEREIRA JOAQUIM
Diretor de comunicação
da Nissan Ibéria

1. A Nissan comercializa em Portugal, desde 2010, o Nissan LEAF, o automóvel elétrico mais vendido no mundo, com mais de 320 mil unidades atualmente em circulação. Em Portugal o Nissan LEAF já tem mais de 1.500 Nissan LEAF em circulação. Em 2017 a Nissan introduziu a segunda geração do Nissan LEAF. A chegada da 2ª geração do LEAF esta a constituir-se num verdadeiro ponto de viragem, com o modelo a assumir um papel crucial nas vendas da Nissan em Portugal: em apenas 7 meses de presença no mercado o novo Nissan LEAF já vendeu tantas unidades – mais de 1.000 – como a primeira geração em 7 anos, e a Nissan Portugal prevê que o modelo representa mais

de 1.800 vendas em 2018 (ano fiscal), ou seja, cerca de 15% das vendas da marca em Portugal nesse período. A Nissan comercializa o furgão 100% elétrico e-NV200, e que se espera ganhar uma representatividade ainda mais acentuada em 2018, com a chegada da nova e-NV200 com bateria de 40kWh, representando uma autonomia acrescida em mais de 100 quilómetros face a versão atual.

2. A autonomia dos atuais automóveis elétricos é largamente superior às necessidades diárias de mais de 90% dos condutores nacionais. No entanto para viagens mais longas em autoestrada é necessário recorrer ao carregamento rápido. Em Portugal a atual rede de carregamento esta adequada às necessidades mínimas dessas deslocações, mas com o crescimento exponencial das vendas de automóveis elétricos entre nós é necessário que até ao final de 2018 essa rede duplique, para poder continuar a responder a essas necessidades dos utilizadores.

3. Quando a Nissan lançou o LEAF em 2010 a capacidade da bateria era de 24kWh, passando para 30kWh mais tarde e atualmente é de 40kWh, estando já anunciada a introdução da bateria de 60kWh no início de 2019, que irá permitir autonomias ainda mais alargadas. A questão primordial não é aumentar a capacidade da bateria e consequentemente a autonomia, mas sim o custo por kWh adicionado.

4. Os volumes de vendas dos automóveis elétricos são ainda

relativamente pequenos face aos de combustíveis tradicionais, mesmo para a Nissan que lidera nas vendas de automóveis elétricos a nível global. No entanto, à medida que crescem as vendas de automóveis elétricos as economias de escala e sinergias permite uma maior competitividade em preço, o que se tem vindo a notar na evolução dos preços de venda ao consumidor, que tem baixado substancialmente apesar do aumento da capacidade das baterias e da tecnologia a bordo dos automóveis.

6. Quando anteriormente referia a integração dos Nissan LEAF e e-NV200 no conceito de Ecossistema Elétrico da Nissan, uma das razões era exatamente esta. Para lá da sua utilização nos automóveis as baterias da Nissan cumprem um papel determinante naquilo a que chamamos a sua segunda vida, já que as baterias têm uma duração muito superior à do próprio veículo. Através do nosso programa xStorage temos a capacidade de utilizar as baterias usadas nos Nissan 100% elétricos para soluções de gestão da energia, que vão desde o armazenamento estacionário em casa dos nossos clientes - associado ou não à nossa linha Nissan Energy Solar que incorpora painéis solares - até soluções de armazenamento e gestão de energia para empresas e em grandes edifícios, como é, por exemplo, o caso do estádio de futebol Amsterdam ArenA do reconhecido clube de futebol holandês Ajax.



RICARDO OLIVEIRA
Diretor de comunicação
da Renault Portugal

1. A Renault possui na sua gama três modelos de automóveis 100% elétricos (Zoe, Kangoo Z.E. e Master Z.E.) e um quadriciclo, também 100% elétrico, o Twizy. Em 2018 não iremos lançar nenhum novo modelo. No próximo mês de julho será lançada uma nova versão do Renault Zoe com um novo motor mais potente (com 110 cv em vez de 90 cv) mas mantendo a autonomia. No ano de 2017 a Renault vendeu 860 unidades de automóveis elétricos (sem o Twizy) tendo obtido 46,3% de quota de mercado.

2. É perfeitamente possível pensar que o desenvolvimento tecnológico das baterias irá permitir no futuro uma maior capacidade de armazenagem de energia e, consequentemente autorizar

maiores autonomias. A par do desenvolvimento das baterias deveremos também assistir ao desenvolvimento dos sistemas de carregamento, com potências superiores, e que tornarão mais rápido o carregamento. Maiores autonomias com carregamentos mais rápidos são o fim do principal travão psicológico associado aos automóveis elétricos.

3. É expectável que a tecnologia se continue a desenvolver. Basta lembrar que em 2011 as autonomias oferecidas rondavam os 120 a 150 km reais e com apenas sete anos volvidos, já é possível obter o dobro.

4. Depende da quilometragem anual. Mas a quilometragem necessária para que o valor custo da eletricidade + aluguer de bateria seja inferior ao custo do combustível necessário (para percorrer os mesmos quilómetros) está perfeitamente ao alcance de um automóvel elétrico. Depois existem outros parâmetros em que o automóvel elétrico é particularmente competitivo como, por exemplo, o valor das ações de manutenção que é substancialmente inferior.

5. Hoje parece-nos claramente que as motivações têm sobretudo uma índole económica que resulta da percepção que os V.E. estão cada vez mais competitivos em preço de aquisição face aos modelos similares de motor térmico e, claro, com custos de utilização e de

manutenção que são extremamente competitivos.

6. A Renault possui a própria fileira de reciclagem das baterias. Mas a reciclagem dos materiais que compõem uma bateria não coloca, por exemplo, problemas maiores, que os associados à reciclagem dos fluídos presentes em todos os motores térmicos.

8. É possível imaginar que o conceito de mobilidade irá evoluir independentemente do tipo de propulsão predominante no futuro. Os automóveis elétricos farão parte da mobilidade individual ou coletiva no futuro, mas novas formas como, por exemplo, o car sharing não estão forçosamente apenas ligados à mobilidade elétrica.

9. Desde logo é difícil imaginar que as evoluções ligadas à mobilidade serão simultâneas em todas as latitudes. Mercados maduros, e com maior poder aquisitivo como a Europa, os EUA, ou o sudoeste Asiático irão certamente evoluir mais rapidamente que mercados e países emergentes como a Índia, América do Sul ou África.

A indústria automóvel tenta acompanhar, ou mesmo antecipar, as evoluções no mercado e muitos do projetos em curso sobre novas formas de mobilidade (entre as quais o car sharing) têm por detrás vários fabricantes de automóveis entre os quais se conta o grupo Renault.

Viagem movida a aventura e eletricidade com o Kia Soul EV: (E)Ver para crer!

Um casal de jornalistas, com experiência em expedições longas, propôs-se percorrer 16 países europeus ao volante do novo KIA Soul EV.

Os objetivos deste desafio inédito eram simples: mostrar as capacidades deste carro elétrico e sensibilizar para as questões ambientais.

Se um carro consegue de forma económica e limpa chegar à Noruega, será certamente capaz de satisfazer as necessidades pessoais do dia a dia, sem prejudicar o ambiente. Foi o que quiseram mostrar.

Manolo e Glória Oliveira passaram 25 dias ao volante deste carro. A Kia Soul EV European Electric Tour começou no Cabo da Roca, o ponto mais ocidental da Europa, tendo como destino final o Cabo Norte, o lugar mais a norte do continente europeu. Tudo foi planeado ao pormenor, principalmente a rede de postos de carregamento. Nalguns países, como é o caso da Polónia, a rede ainda é deficiente. Usaram aplicações móveis para descobrir a localização dos carregadores, o estado em que se encontram e a rapidez com que carregam.

O programa do casal passava por carregar o carro durante a noite, sair cedo e, se possível, fazer mais dois carregamentos pelo caminho para cumprir 500 quilómetros por dia.

Também fizeram contas. Mesmo com as oscilações do KW em cada país, este percurso num carro eléctrico fica cerca de 55% mais barato do que com

um automóvel de motorização convencional. Por exemplo, um carregamento em França suficiente para 270 quilómetros custou 5,40 Euros. A França é um dos países europeus que mais aposta na mobilidade elétrica.

Após 14.000 quilómetros (ida e volta) e 50 carregamentos completos, chegaram ao extremo norte onde o atlântico encontra o ártico.

Foi a primeira vez que um carro elétrico percorreu tal distância. Nesta aventura, Manolo e Glória, usaram um Kia Soul EV totalmente de série, sem qualquer alteração. Foi apenas instalado um rastreador de GPS para que a expedição fosse acompanhada em tempo real.

Surpreendeu-os a autonomia de 250 quilómetros

do carro, chegando sempre ao destino proposto com quilómetros em bolsa antes do carregamento seguinte.

E elogiam todas as outras características do Kia Soul EV, importantes numa viagem tão longa, mas também nas deslocações urbanas: equipamento, manabilidade, conforto, segurança e uma fantástica sensação de condução.

Acima de tudo, o casal está feliz de ter percorrido todos estes países sem deixar rasto de CO2. O ambiente agradece.

Se quiser saber quanto custa o carregamento da bateria do Kia Soul EV, Manolo deixa a dica: basta pegar na fatura da eletricidade doméstica, apurar o preço que paga por cada kWh e multiplicar por 30.



PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

Potência Máxima (Kw/rpm) - 81.4 (110 cv) / 2730 - 8000
Bateria 360 Volt; 30 Kw/h - LIPB (Lithium Ion Polymer Battery)
Aceleração dos 0 - 100 km/h - 11.2
Autonomia (Kms) - 250
Velocidade máxima km/h - 145
Consumo eléctrico (Wh/km) - 143
Emissões CO2 (g/km) - 0



Com o apoio de

ANÁLISE

Vão emergir novos conceitos de mobilidade e de negócio

Os elétricos e a condução autónoma vão fazer surgir novos negócios ou vão potenciar outros que estão a crescer. Vão entrar novos atores na indústria que rapidamente se transformará numa indústria de serviços de mobilidade.

VÍTOR NORINHA

vnorinha@jornaleconomico.pt

Já imaginou um tempo de retoma de energia num carro elétrico para 480 km em apenas 5 minutos? Para os menos atentos essa possibilidade parece remota mas a verdade é que há uma empresa israelita que está a trabalhar para um novo tipo de baterias com esse objetivo.

A tendência de mobilidade no futuro a nível de viaturas passa pelos elétricos e pelos carros eletrificados, ou seja, viaturas que têm dois motores sendo que um deles é elétrico. E a grande questão para o carro elétrico que sempre foi a autonomia e lembrem-nos como – e bem recorda Ricardo Oliveira, diretor na Renault Portugal - ainda há sete anos a mesma autonomia não ia além dos 120 a 150 km reais, temos agora todos os carros a propor – no mínimo - o dobro. A informação é do site Autoclub do ACP e refere que a Store Dot promete carregar cerca de 96 km por minuto, ou seja, praticamente o tempo que se demora a encher o depósito de um carro térmico. Refere-se no mesmo site que atualmente temos baterias com iões de lítio com grafite, algo que não permite o carregamento rápido, mas o sistema FlashBattery tem uma rapidez estonteante pois usa uma combinação de camadas de nanomateriais e compostos orgânicos. Para quando esta revolução? Talvez daqui a três anos.

Ainda existe o tema dos valores residuais e hoje facilmente um topo de gama diesel é bem mais barato do que um topo de gama elétrico, mas o tempo irá inverter essa situação

Mas o momento atual é a da velocidade de carga para gerar a suficiente autonomia e aqui falamos do desenvolvimento dos sistemas de carregamento, com potências superiores

Mas o momento atual é a da velocidade de carga para gerar a suficiente autonomia e aqui falamos do desenvolvimento dos sistemas de carregamento, com potências superiores. E, depois de se obter mais autonomia e com carregamentos mais rápidos acaba, nas palavras de Ricardo Oliveira, da Renault Portugal, o “principal travão psicológico associado aos automóveis elétricos”.

Mas há outro tema de grande relevo na evolução do setor automóvel. As principais marcas com quem falámos não antecipam que o mercado dos elétricos signifique mais do que 25% do mercado global nos próximos anos. E isto porque as marcas continuam a desenvolver motores com menores emissões, sendo que a grande maioria dos eletrificados está relacionado com os plug-in (híbridos de carregamento externo), ou seja, veículos que mantêm a utilização do motor elétrico durante as primeiras dezenas de km e que podem circular entre os 100 e os 130 km/h e depois passam a um motor de combustão que será a gasolina, mas que também poderá ser os novos diesel. E não podemos deixar de esquecer que mais de 70% das pessoas que trabalham nas grandes cidades e percorrem 40 a 50 km diários, o que significa que a rapidez de carregamento associado a novas autonomias visa ir buscar o consumidor de grandes distâncias e de fim-de-semana. “A rede terá necessariamente de duplicar até final deste ano, alerta António Pereira Joaquim, diretor na Nissan e isto





Amr Daish/Reuters

para responder “ao crescimento exponencial das vendas de automóveis elétricos”.

O mesmo gestor deixa o maior desafio do momento: “A capacidade das instituições e empresas para criar as condições legislativas e de mercado para que a rede de carregamento seja capaz de dar resposta às necessidades crescentes do parque circulante de automóveis elétricos”. Na Nissan a bateria de 40kWh irá permitir maiores aumentos de autonomia a partir do início de 2019.

E aqui entra outro tema e que é o custo de kWh adicionado. Diz Pereira Joaquim que para que a mobilidade elétrica seja acessível a todos os consumidores e não apenas a quem tem capacidade financeira, é necessário desenvolver produtos “com cada vez mais tecnologia, mas com custos acessíveis e que se inserem num ecossistema elétrico que vai muito além do próprio automóvel em si, permitindo que este se integre nas infraestruturas e se conecte ao mundo que o rodeia”. Diz Ricardo Thomaz, do grupo SIVA que representa a VW, Audi e Skoda, que o relevante é perceber que “o custo de utilização ao km de um elétrico pode ser cerca de 10 vezes inferior ao de um motor de combustão interna, se tivermos em conta apenas o custo de eletricidade versus o combustível”. Acrescenta Ricardo Thomaz que à medida que o preço da produção de baterias for baixando, o preço dos carros elétricos aproximar-se-á do preço dos veículos “tradicionais”. Claro que ainda existe o tema dos valores residuais e hoje facilmente um topo de gama diesel é bem mais barato do que um topo de gama elétrico, mas o tempo irá inverter essa situação e tal como diz o responsável da SIVA isso acontecerá “quando houver massa crítica de elétricos no mercado”. É corrente afirmar-se entre os profissionais do setor que tem sido relativamente fácil encontrar interessados no mercado de segunda mão para os veículos elétricos da primeira geração e que têm autonomia reduzida. Curiosamente o preço mantém-se elevado para este tipo de carros.

E quanto valerá este mercado? André Silveira, diretor na Daimler/MB Portugal, antecipa 25% das vendas da marca a nível global. João Trincêiras da BMW Portugal prefere não antecipar quotas mas reafirmar aquilo que a BMW Group já o disse: até 2025 o grupo terá dentro da sua oferta cerca de 25 modelos eletrificados.

Informação recente do grupo Toyota dá conta de que o crossover C-HR é o modelo Toyota híbrido em destaque de janeiro a maio de 2018, com um total de

954 unidades vendidas, com aumentos de 78,5% nos cinco primeiros meses do ano.

Futuro na condução autónoma

E qual o futuro que a mobilidade elétrica vai potenciar aos utentes e à sociedade em geral? Esta é a questão colocada em seminários e aos construtores e a toda a indústria que está a montante e a jusante.

Ricardo Thomaz, da SIVA está consciente de que o futuro será elétrico e partilhado e mais tarde chegaremos à autonomia mas, sublinha que “a partilha substituirá uma parte da posse mas o automóvel será sempre objeto de desejo”. André Silveira, da Mercedes, diz que “o conceito de propriedade irá certamente continuar embora com tendência a diminuir” e antecipa que o carsharing será uma realidade crescente dentro dos grandes centros urbanos onde há necessidade de mobilidade mas o espaço de estacionamento e as restrições de entrada em cidades são limitativas. A BMW, através de João Trincêiras, lembra que a marca através da plataforma DriveNow conta - em termos de mobilidade partilhada - com mais de 1 milhão de clientes ativos e com uma frota superior a cinco mil viaturas. A Nissan acredita “na coexistência de diferentes soluções de mobilidade, adaptadas às preferências dos utilizadores, e onde a partilha de veículos poderá ganhar alguma relevância”. Acrescenta o diretor da Nissan que a condução totalmente autónoma e que será uma realidade na marca em 2020 “vem possibilitar soluções de mobilidade, partilhada ou não, a públicos que neste momento não têm essa opção”. Acrescenta que a nova realidade irá contribuir para “um crescimento de vendas e das necessidades de assistência bem como para o surgimento de serviços associados que representarão novas oportunidades de negócio”.

Ricardo Oliveira, da Renault questiona se as evoluções ligadas à mobilidade serão simultâneas em todas as latitudes, diz que “mercados maduros e com maior poder aquisitivo como a Europa, os EUA e o sudoeste asiático irão certamente evoluir mais rapidamente que mercados e países emergentes como a Índia, América do Sul ou África”. A contrariar toda a imagem positiva dos elétricos citamos um texto do Observador e que vai buscar informação a um trabalho do Instituto Fraunhofer. Refere que haverá grandes modificações no aparelho produtivo com os veículos elétricos e isso vai significar a perda de 75 mil empregos na Alemanha no setor automóvel. ●

O primeiro seguro para veículos eléctricos



A OK! teleseguros, como resultado da sua política de responsabilidade social e da sua aposta na área da mobilidade sustentável aliada às novas tecnologias, lançou, em julho de 2017, o OK! Auto elétricos, o primeiro seguro automóvel destinado exclusivamente a veículos 100% elétricos (carros e motos), que a veio posicionar, uma vez mais, como pioneira no mercado segurador português.

Numa primeira fase, a seguradora criou condições para a atribuição de um desconto especial na subscrição de seguros para este segmento de veículos, dando assim o seu contributo para o incentivo para uma mobilidade mais sustentável e amiga do ambiente.

Numa segunda fase, reforçou os benefícios do seguro OK! Autos elétricos, através duma oferta completamente adaptada às necessidades dos clientes que possuem veículos 100% elétricos, passando a disponibilizar um seguro exclusivo, com parcerias e garantias adaptadas para este segmento de veículos. Entre as principais garantias, estão a disponibilização de reboque até ao posto de carregamento rápido mais perto do local onde a viatura se encontra; o pagamento de indemnizações referentes a danos, causados a terceiros, pela utilização de cabos de carregamento e da proteção dos próprios cabos de carregamento.

Adicionalmente, foram celebradas parcerias que permitiram oferecer benefícios em produtos e serviços relacionados com as áreas das energias renováveis e da mobilidade sustentável.

Entre essas parcerias, destaca-se a parceria celebrada com a Zeev, uma empresa especialista na oferta de soluções e serviços que incorporam energia renovável e mobilidade elétrica para empresas e particulares e uma referência no setor em que atua. Esta parceria contempla a atribuição de condições especiais para os clientes OK! teleseguros, que tenham o seguro OK! Auto elétricos, que poderão beneficiar de descontos em produtos como carregadores domésticos, kits fotovoltaicos e scooters elétricas.

Destacam-se ainda as parcerias com rent-a-cars selecionadas, permitindo aos clientes deste produto beneficiar de preços mais vantajosos no aluguer de viaturas convencionais a combustão, quando os clientes percorrem mais quilómetros para se deslocarem, por exemplo, para os seus destinos de férias.

A OK! teleseguros, ao lançar este produto, assumiu uma clara aposta neste segmento de veículos, tendo o objetivo de ser reconhecida como a seguradora dos veículos elétricos.

OK! teleseguros
www.okteleseguros.pt

kia.pt

RE:CARREGUE A SUA ALMA



SOUL EV 100% ELÉTRICO



The Power to Surprise

250km de autonomia

Chegou a altura de contribuir para a condução urbana eficiente, mas em grande estilo!



ECO electric

O KIA Soul EV só se encontra disponível para venda nos Concessionários Autorizados KIA ECO.
Consumo combinado de 0 a 0 l/100km. Emissões de CO₂ de 0 a 0 g/km.