

MERCADO

LANÇAMENTO

Koleos marca estreia da motorização full hybrid

Novo SUV da Renault conta com tecnologia híbrida autocarregável (HEV) com 245 cv de potência e 29 sistemas avançados de condução

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

Com uma proposta alinhada a um estilo de vida pautado pela sofisticação e tecnologia, o Renault Koleos full hybrid E-Tech convida a vivenciar um novo patamar de conforto a bordo, unindo inovação, bem-estar e modernidade em um único ambiente.

O lançamento reflete o DNA da nova geração de modelos da Renault. O modelo é um SUV de grandes dimensões, que marca a estreia da motorização no portfólio e o ingresso da marca no segmento D no Brasil.

Em versão única, a esprit Alpine full hybrid E-Tech, o carro combina o motor turbo de 1,5 litro, com injeção direta, com dois motores elétricos acoplados à transmissão automática DHT (Dual Hybrid Transmission) com uma bateria de íons de lítio de 1,64 kWh, para oferecer uma condução ágil, silenciosa e surpreendentemente eficiente. Esta estrutura permite que ele entregue 245 cv associando um motor de combustão de 144 cv (230 Nm) e dois motores elétricos que somam 136 cv (320 Nm), com uma resposta imediata e sensação de condução similar à de um veículo elétrico, principalmente em uso urbano.

“O Koleos é o terceiro veículo do International Game Plan no Brasil, o plano estratégico da marca Renault para os mercados internacionais. É um veículo de grande sucesso nos mercados onde já foi lançado, e é mais um importante marco no novo posicionamento da marca no país”, explica Ariel Montenegro, presidente e diretor-geral da Renault Geely do Brasil.

“Com o Koleos full hybrid E-Tech, a Renault dá continuidade ao novo posicionamento iniciado com Kardian e Boreal, ampliando sua gama de produtos e reforçando a sua presença no mercado brasileiro”, afirma Aldo Costa, diretor comercial da Renault do Brasil.

DESIGN

Com uma carroceria de 4,78 metros de comprimento e cabine com isolamento acústico, o Koleos tem dis-



Modelo é um SUV de grandes dimensões, com motorização full hybrid



Interior se destaca pelos bancos com design e materiais exclusivos



A cor predominante no interior é o preto, com toques da Alpine

tância entre eixos de 2,82 metros, iluminação ambiente personalizável e acabamento exclusivo esprit Alpine.

Na segunda fileira de bancos, o modelo conta com um vão de 320 mm para os joelhos, enquanto o porta-malas oferece capacidade de 431 litros, podendo ser aumentada para até 1.623

litros com os bancos rebatidos. O sistema de ar-condicionado de três zonas com sensor de qualidade do ar, sensor de bancos dianteiros ventilados, bancos dianteiros e traseiros aquecidos, teto panorâmico e quatro portas USB asseguram uma experiência confortável para todos os ocupantes.

AUTO FOCO

Divulgação



Gurgel: o brasileiro que criou o carro elétrico

GABRIEL YUKI



MUITO ANTES DE OS CARROS ELÉTRICOS VIRAREM TENDÊNCIA MUNDIAL, UM BRASILEIRO JÁ ACREDITAVA NO FUTURO MOVIDO À ELETRICIDADE. NOS ANOS 1970, O ENGENHEIRO JOÃO AUGUSTO CONRADO DO AMARAL GURGEL DECIDIU SEGUIR UM CAMINHO DIFERENTE E OUSADO.

Foi assim que nasceu o Gurgel Itaipu, considerado o primeiro carro elétrico desenvolvido no Brasil.

A história começa em um momento delicado da economia mundial. Em 1973, o planeta enfrentava a Crise do Petróleo de 1973, que fez o preço dos combustíveis disparar e colocou em debate a dependência global do petróleo. Enquanto muitos buscavam soluções imediatas, Gurgel pensava no futuro.

À frente da Gurgel Motores, empresa que já produzia veículos fora-de-estrada totalmente nacionais, ele decidiu apostar em uma tecnologia que parecia distante da realidade da época: um carro movido exclusivamente por eletricidade.

Em 1974, surgia o protótipo do Itaipu. O nome era uma homenagem à então grandiosa Usina Hidrelétrica de Itaipu, símbolo da força energética do Brasil e da ideia de independência energética que inspirava o projeto.

O primeiro modelo, conhecido como Itaipu E150, era um carro pequeno e simples, pensado para o uso urbano. Utilizava baterias de chumbo-ácido, tinha autonomia aproximada de 60 quilômetros e podia atingir cerca de 60 km/h, números modestos, mas surpreendentes para a tecnologia disponível naquela época.

A proposta era clara: criar um veículo prático para deslocamentos curtos, como circulação em centros urbanos, indústrias ou frotas corporativas.

Com o tempo, outras versões surgiram, como o Itaipu E400 e modelos utilitários voltados para transporte interno em empresas. Apesar da criatividade e da visão de futuro, o projeto esbarrava nas limitações tecnológicas do período. As baterias eram pesadas, caras e demoravam horas para recarregar, o que dificultava a produção em maior escala.

Mesmo assim, Itaipu deixou uma marca importante na história da indústria automotiva brasileira. Décadas antes de os grandes fabricantes mundiais investirem bilhões em mobilidade elétrica, um engenheiro brasileiro já tentava mostrar que aquele poderia ser o caminho.

Hoje, quando carros elétricos começam a ganhar espaço nas ruas do mundo, a história do Itaipu revela algo curioso: o Brasil já havia ensaiado esse futuro há mais de cinquenta anos.

E tudo começou com a visão de um inventor que acreditava que a inovação também podia nascer dentro de casa. Para mais histórias como essa siga @autofocorp