

'Nova gasolina' já é vendida nos postos; saiba se ela vai afetar seu carro

POR REDAÇÃO

Além da questão ambiental, o Ministério de Minas e Energia (MME) aposta em uma redução no preço do litro da gasolina. A estimativa era de até R\$ 0,11 de queda por litro.

Mas, por enquanto, essa economia ainda não chegou para todos. Em São Paulo, por exemplo, o preço médio da gasolina subiu de R\$ 6,07 para R\$ 6,12 entre o fim de julho e meados de agosto. Já em Vitória (ES), caiu de R\$ 5,98 para R\$ 5,84, segundo a ANP.

Porém, especialistas alertam: o desconto pode ser anulado pelo aumento do consumo.

Testes aprovam, mas há controvérsias

A nova mistura foi testada e aprovada pelo Instituto Mauá de Tecnologia (IMT), a pedido do governo, com apoio da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Segundo o engenheiro Renato Romio, chefe da divisão de motores do IMT, os testes não apontaram nenhuma diferença relevante entre a gasolina E27 e a nova E30.

"Os carros testados tiveram desempenho semelhante com ambas as misturas, tanto em consumo quanto em emissões. A partida a frio também foi estável, mesmo em condições de temperatura controlada de até -5°C", afirma Romio.

Foram testados 16 automóveis e 13 motocicletas, todos a gasolina (não Flex), com diferentes tecnologias de injeção (direta, indireta, carburada) e representando diversas fases do programa de controle de emissões (Proconve e Promot). Os veículos foram selecionados com base em volume de vendas e representatividade na frota nacional, segundo o Ministério.

Os testes seguiram normas da ABNT e foram realizados em câmaras frias, com o motor sendo condicionado a 0°C, simulando a partida em clima frio. Segundo Romio, não houve falhas relevantes.

"O que observamos foi uma variação normal: às vezes a E27 demorava mais para pegar do que a E30, às vezes o contrário. Mas nada perceptível para o motorista."

Quem vê os resultados positivos pode até respirar aliviado. Mas o engenheiro Gerson Borini, especialista em testes veiculares com 30 anos de experiência na GM, analisou o estudo do IMT e fez duras críticas à metodologia dos testes.

"Não estou dizendo que a E30 vai causar grandes problemas. Mas os testes feitos têm falhas graves que comprometem a confiança nos resultados", afirmou.

Falhas apontadas pelo especialista

Critério de seleção dos veículos

"Não ficou claro se os carros representam a diversidade da frota nacional. Parece que foram escolhidos de forma aleatória, sem critério técnico claro."

O Ministério de Minas e Energia, no entanto, afirma que a seleção foi baseada em dados da ANFAVEA, ABRACICLO e SENATRAN, levando em conta as fases do Proconve e Promot e os sistemas de alimentação mais comuns.

Ausência de linha de base (comparativo E27 vs E30)

"Você não pode comparar o resultado de um carro com E30 com dados antigos de homologação. É preciso testar o mesmo carro com E27 e depois com E30, nas mesmas condições."

O IMT diz ter feito testes com ambos os combustíveis nos mesmos veículos, sempre seguindo protocolo triplicado, com rodagem para "aprendizado de combustível" e uso de scanner OBD para detectar falhas.

Testes de partida a frio realizados no verão

"As câmaras frias foram usadas em São Caetano do Sul, em dezembro. Assim que o carro sai do container, já pega ar quente externo. Isso não simula a realidade de uma manhã fria em Campos do Jordão, por exemplo."

Romio rebate: o objetivo foi condicionar o óleo do motor a 0°C. Mesmo que a temperatura ambiente fosse mais alta, o teste foi padronizado.

Desconsideração de falhas nos testes

"Alguns carros apresentaram instabilidade na partida e isso foi ignorado porque os veículos eram 'muito usados'. Mas e se o problema for justamente esse - a E30 em carros mais rodados?"

O MME informa que os carros passaram por avaliação prévia, para garantir que estivessem em boas condições de rodagem.

E na prática? Vai estragar o motor?

Depende. Segundo Gerson Borini, veículos Flex não têm qualquer problema com a gasolina E30, já que são projetados para operar com qualquer proporção de etanol, inclusive 100%. A preocupação maior está nos carros exclusivamente a gasolina, especialmente os mais antigos ou os equipados com carburador. Modelos fabricados antes de 2005, que não contam com sistemas modernos de correção eletrônica da mistura, são os mais vulneráveis.

O grande risco está no aquecimento excessivo do motor. Como o etanol tem menor poder calorífico do que a gasolina, ele fornece menos energia por volume queimado. Isso faz com que o motor trabalhe com uma mistura mais "pobre", resultando em temperaturas internas mais altas, o que pode acelerar o desgaste de componentes como pistões, válvulas e sedes.

Em veículos modernos, com injeção eletrônica e sensor de oxigênio (a chamada sonda lambda), o sistema até tenta compensar essa diferença, enriquecendo a mistura. No entanto, como destaca Borini, nem sempre a compensação é suficiente, pois muitos desses carros não foram calibrados pensando em uma gasolina com 30% de etanol.

O resultado prático pode aparecer de forma discreta: aumento de consumo de até 1,5%, acendimento da luz de injeção no painel, partidas a frio mais difíceis em regiões frias e, principalmente, um desgaste precoce de componentes internos do motor, o que reduz a vida útil do veículo.

Borini chama a atenção especialmente para os carros carburados, que ainda circulam em número considerável no país, geralmente entre as camadas da população com menor acesso a manutenção especializada. Nesses casos, pode ser necessário fazer ajustes manuais, como a troca de giclês, para que o motor funcione adequadamente com a nova mistura.

"Não é que o carro vai parar do nada. Mas o desgaste aumenta, principalmente em usos severos, como quem pega estrada ou dirige em alta rotação", alerta Borini.

<https://www.uol.com.br/carros/colunas/paula-gama/2025/08/21/gasolina-com-30-de-etanol-pode-trazer-problema-ao-seu-carro.htm>

Veículo: Online -> Portal -> Portal UOL Notícias

Seção: Reportagem