

ESCORT 87

UM NOVO CARRO

Mudou o visual e a mecânica da linha Escort. Novos pára-choques, novo painel, suspensão recalibrada e a última geração dos motores E-Max compõem o novo carro, mais bonito e mais forte.

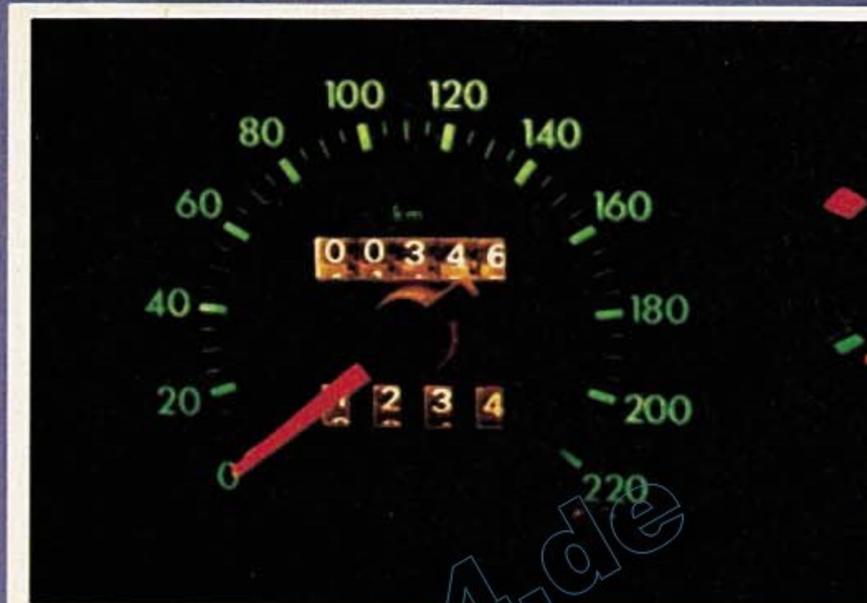
REPORTAGEM DE LUIZ BARTOLOMAIS JÚNIOR



ESCORT GL



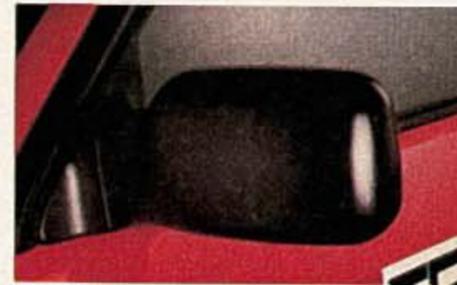
ESCORT XR3



No novo painel, a iluminação é por trás. Resultado: sinais mais nítidos.



Pára-choques mais envolventes e retrovisores mais lisos: aperfeiçoamentos aerodinâmicos.



A um custo de 28 milhões de dólares, aplicados ao longo dos últimos três anos, ganha as ruas em setembro a nova linha Escort, com mudanças de estilo — internas e externas — e de mecânica. Esteticamente, os Escort agora estão com as mesmas feições de seu irmão europeu: os pára-choques traseiros passam a ser envolventes, e o dianteiro tem a grade do radiador incorporada. A tampa do motor também foi modificada, com sua extremidade em cunha. Na traseira, as lanternas ganharam novo desenho.

Desta vez, as mudanças não se restringiram apenas à perfumaria, como é comum ocorrer na indústria automobilística brasileira: o motor também ganhou mais potência, a partir do redimensionamento de várias peças internas. Assim, os pistões são 20% mais leves, as saias dos pistões ficaram mais curtas e as paredes, mais fi-

O XR3 foi o que mais saiu ganhando: no desempenho, conforto e até no consumo.

nas. O atrito foi reduzido com o uso de anéis mais finos, e o virabrequim, os pistões e o volante do motor também tiveram seu peso diminuído. Tudo isso resultou numa redução total de peso de 11 quilos nas peças móveis do motor. Esses aperfeiçoamentos, ao lado da recalibragem do carburador, deverão proporcionar, segundo os técnicos da fábrica, uma economia de 6% no consumo — no XR3, essa economia deverá alcançar 16%, ainda segundo os fabricantes.

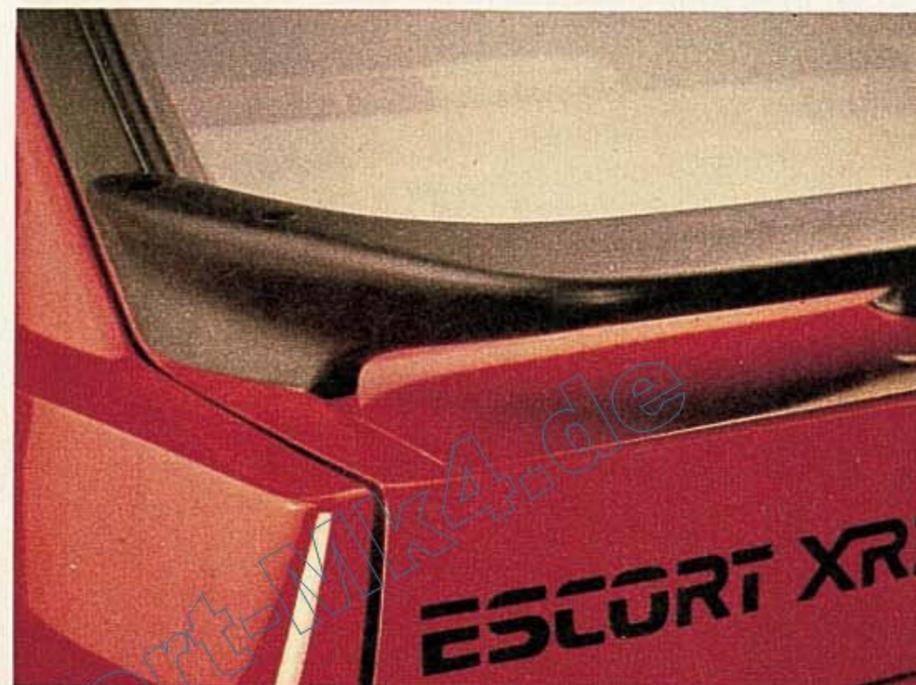
Em meio a todas essas mudanças,

quem mais ganha é o XR3. Com efeito, a Ford atacou de rijo o Escort esportivo, tentando calar de vez algumas críticas — procedentes — que têm acompanhado o modelo desde seu lançamento: o motor fraco, a suspensão dura demais para enfrentar a buroqueira das cidades e o volante de direção muito pequeno, exigindo um grande esforço para as manobras de estacionamento.

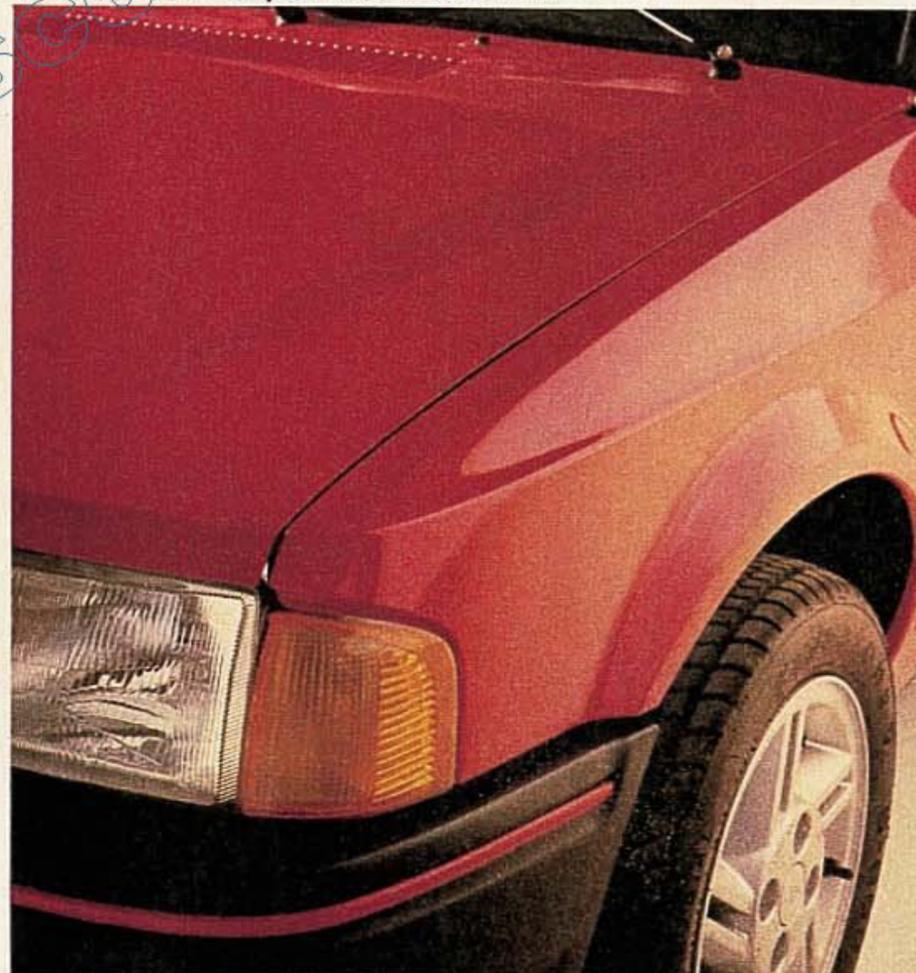
Na parte do motor, os engenheiros da Ford garantem ter arrancado mais 5 cv de potência no E-Max que equipa o XR3, elevando-a de 81,7 para 86,1 cv na mesma rotação de antes, 5 600 rpm. Ou seja, a elevação da potência não implicará um aumento do desgaste. Os demais modelos da linha também tiveram um acréscimo das rotações, embora menor: foram pouco mais de 2 cv., passando de 72,83 cv a 4 800 rpm para 75,1 cv a 5 000 rpm.



Interior mais alegre e funcional, com o mesmo padrão de acabamento.



Aerofólio mais leve e adequado às dimensões do carro.



Acentuou-se o perfil em cunha do capô. Faróis alterados no desenho.



Conta-giros em curva e marcadores de temperatura e combustível redondos.



Teclas dos vidros elétricos e travas das portas mais fáceis de se manusear.



As modificações do motor provocaram também melhorias comuns a todos os modelos. A aceleração dos Escort, segundo a engenharia da Ford, cresceu 3%. Outras vantagens são de ordem econômica: como há menos atrito interno, o tempo de amaciamento do motor cai pela metade e o consumo de óleo baixa cerca de 40%.

O segundo ponto importante atacado com êxito foi a suspensão. A partir de agora, não só o XR3 como todos os demais Escort passam a sair da fábrica equipados com amortecedores pressurizados, iniciativa pioneira na indústria automobilística brasileira. Essa providência tornou o Escort um carro bem mais estável e consideravelmente mais confortável, com o fim da irritante transmissão para a cabine dos ruídos provocados pelos maus pisos. No caso específico

Com as mudanças, um Escort mais competitivo: aqui e também no exterior.

do XR3, que ainda ganhou uma barra estabilizadora traseira, a melhoria foi notável. Recalibrada, a suspensão do esportivo da Ford tornou-se bem mais macia, num meio-termo entre a antiga e a do Escort normal.

Quem reclamava, com razão, da dificuldade de manobra do XR3 também foi atendido: o aumento de mais de 1 cm no diâmetro do volante conjugado com a desmultiplicação da relação da caixa de direção, embora aumentando o percurso das voltas de batente a batente da direção, tornaram as manobras bem mais suaves.

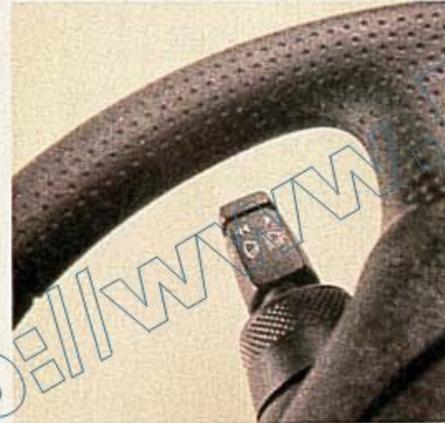
Outro ganho de conforto no XR3 é a adoção de um escapamento especial, com o diâmetro da tubulação ampliado de 45 para 50 mm, que produz uma sensível redução do nível de ruído interno, ao mesmo tempo em que melhora o desempenho do carro.

Esteticamente, as mudanças externas não ficaram só no redesenho da dianteira e da traseira, mas estenderam-se a modificações nos pára-lamas e nos espelhos retrovisores de toda a linha, com o objetivo de melhorar a aerodinâmica. No XR3, essa preocupação levou ainda à reestilização do spoiler traseiro. As rodas dos modelos GL ganham calotas, como já ocorria com o Ghia — em ambos os casos, mais bonitas que as antigas. No XR3, adotaram-se novas rodas de liga leve, com um desenho chamado de turbina, semelhantes ao similar europeu.

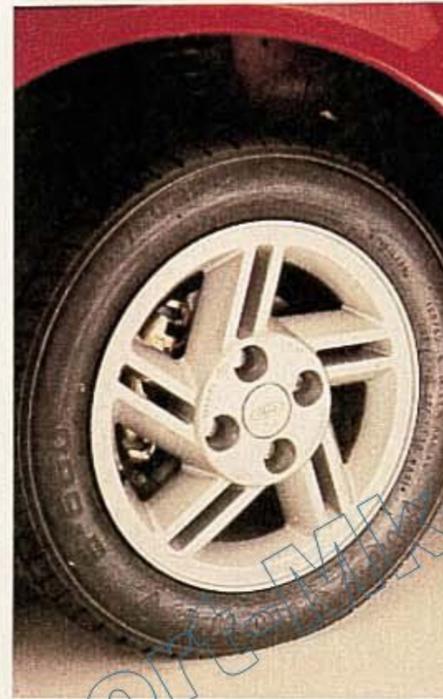
Internamente, a maior novidade da



No painel do GL, relógio comum em vez de conta-giros.



Agora, na coluna de direção, uma só alavanca controla as luzes e o limpador. A buzina passa para o miolo do volante.



Ao lado, as novas rodas de liga leve do XR3: um espetáculo à parte. No modelo GL, acima, apenas novas calotas de plástico, de estilo sóbrio.

nova linha Escort está no painel. Além da nova disposição dos instrumentos, chama atenção a iluminação do conjunto, feita desde o interior. O painel é todo fabricado em acrílico, incluindo os ponteiros dos relógios, iluminados por reflexão, o que facilita enormemente a leitura — sem dúvida, a mais adequada entre os carros nacionais. Mudaram ainda os comandos de seta, farol, limpador de pára-brisas e temporizador, com um desenho mais agradável e funcional, e os botões, que fazem funcionar os vidros elétricos, agora de formatos côncavo e convexo. De forma geral, foram todas modificações felizes, que podem ajudar a Ford em seus esforços de exportação. É que, agora, os Escort brasileiros voltam a ser praticamente iguais aos europeus — à exceção do motor, que, com todas as inovações, continua perdendo em desempenho.



Das lanternas ao pára-choque envolvente, um design limpo caracteriza a traseira do XR3.