

ESCORT 87

UM NOVO CARRO

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

ESPECIFICAÇÕES E PREÇOS EM R\$ 100.000,00



Os instrumentos e botões do painel. Disponível apenas nos modelos.



Novos para-choques, novos faróis e novo capô. O novo Escort 87 é mais bonito e mais forte.



ESCORT 1.6



ESCORT 1.6

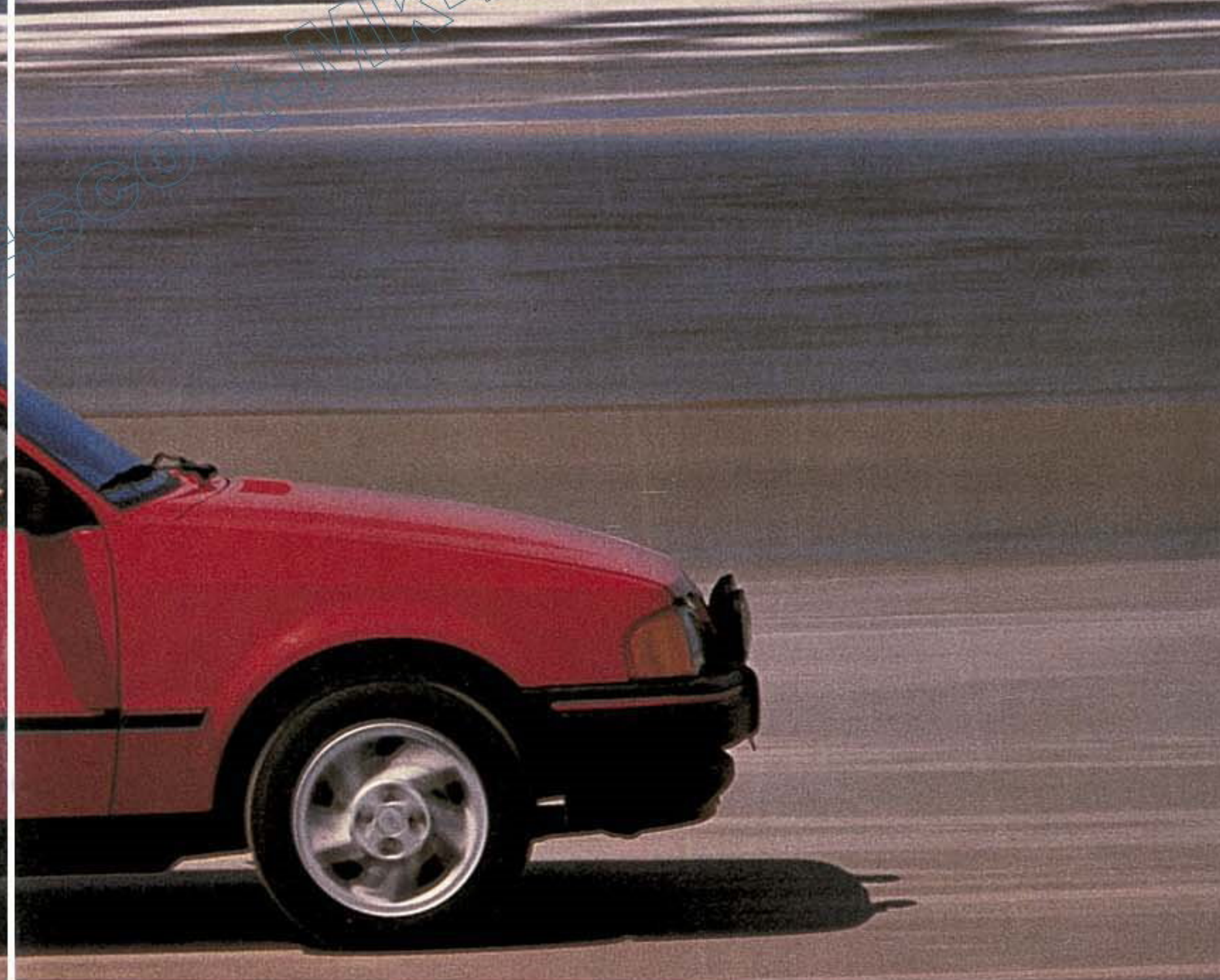


Volante, painel, bancos: conforto e luxo.

O ESCORT DOS TRÓPICOS

*Um carro de série, mas de produção limitada e
com o mesmo acabamento esmerado do conversível alemão.
Um carro de passeio: curta a paisagem com ele.*

REPORTAGEM DA EQUIPE/FOTOS DE CLAUDIO LARANGEIRA



Um Escort XR3 Conversível tem tudo a ver com um "país tropical, abençoado por Deus e bonito por natureza". Os engenheiros e estilistas da Ford alemã, quando projetaram esse carro, em Colônia, certamente estavam pensando em nossas praias, no sol e na paisagem ao sul do equador. Nesse Escort, capota abaixada, curte-se a paisagem devagar — e que os outros ultrapassem. Conversível é curtidão.

Não é preciso ser expert em mecânica de automóveis para retirar a capota. Em menos de um minuto ela estará abaixada e o protetor no lugar. Se de repente o sol se esconde sob a ameaça de chuva, em menos tempo ainda você retira a cobertura e fecha a capota. Com um pouco mais de prática, isso pode ser feito tão rapidamente quanto os mecânicos de Fórmula 1 trocam os pneus nos boxes.

Se mesmo com chuva o calor continuar, não tem problema: é só ligar o bom ar-condicionado e continuar curtindo uma

*Por que correr?
Ele foi feito para o
sol, a brisa, a
paisagem.
Seja sensível.*



Motor: mais 4,4 cv de potência.

"boa temperatura". Se fizer frio, não se preocupe. Além da capota ser toda revestida com material que não deixa passar o calor ou o frio — ela é muito bem-feita e com um sistema de vedação contra a água muito eficiente — esse Escort tem ar quente. Assim, ele pode enfrentar até o frio do Rio Grande do Sul numa boa. Afinal, ele foi projetado na Alemanha, e o frio de lá você sabe como é...

Mas será que você vai poder usar um carro desses no dia-a-dia? E por que não? No mais, ele é igual a um Escort comum. Leva quatro pessoas numa boa (atrás, por causa da capota que abaixa, leva só duas), seu porta-malas é mais do que suficiente para viajar (afinal, para que levar muita roupa?) e seu conforto, muito bom.

Quando está de capota levantada, em nada difere de um carro comum, podendo ser usado diariamente sem a menor dificuldade. É só se acostumar à menor visibilidade para trás, por causa das grandes "colunas" da capota, usar mais os

espelhos retrovisores laterais (o direito principalmente) e pronto.

Seu desempenho também é coerente com sua proposta. Ele tem motor, câmbio e acabamento do XR3, a versão esportiva do Escort, mas não é tão veloz. Seu maior peso (por causa dos reforços na carroceria) e sua aerodinâmica prejudicada são os responsáveis por essa perda. Mas precisaria de maior desempenho? Eu acho que não. Afinal, num carro desses a gente tem de curtir a paisagem e não correr dela.

De qualquer maneira seu motor permite que se mantenham médias acima dos 120 km/h tranquilamente. Só quando se anda com o ar-condicionado ligado é que se sente falta de uns 10 cv a mais no motor, principalmente se estiverem mais de duas pessoas a bordo.

Apesar de ter a aparência do XR3, sua suspensão é mais macia, ou seja, não é tão esportiva. E nem precisaria, pois o compromisso entre conforto e estabilidade

de no conversível ficou muito bom. O carro faz curvas com segurança mesmo no limite, quando uma pequena tendência a sair com a traseira é facilmente corrigida. E, nas imperfeições das ruas, ela absorve bem as irregularidades.

Essa receita de suspensão, que é um meio-termo entre a do Escort normal e a do XR3, resultou num bom trabalho da engenharia da Ford brasileira. Além de tudo, ela permite que o carro fique silencioso, detalhe difícil de se conseguir em um conversível.

A direção, apesar do pequeno diâmetro (35 cm) e do uso de pneus largos, é razoavelmente leve, permitindo que se façam manobras sem muito esforço e, ao mesmo tempo, dando respostas precisas em alta velocidade.

O painel é bem completo e de desenho moderno. Aliás, olhando-se para ele, principalmente à noite, sempre se tem a sensação de estar guiando um carro igual aos europeus.

PREÇOS E EQUIPAMENTOS

Pela tabela em vigor, o Escort XR-3 Conversível custa Cz\$ 179 094,35. Como o modelo testado estava equipado com pára-brisa laminado (Cz\$ 717,80), levanteador elétrico para os vidros (Cz\$ 4 501,31), ar-condicionado (Cz\$ 12 993,38), aquecedor (Cz\$ 805,35), bandeja protetora do motor (Cz\$ 217,57), rodas de alumínio (Cz\$ 4 863,09) e rádio AM/FM com toca-fitas auto-reverse (Cz\$ 3 127,92), esse preço sobe para Cz\$ 206 320,77. Além desses opcionais, o XR-3 Conversível ainda pode vir com trava elétrica para as portas (Cz\$ 3 139,46), luzes de alerta auxiliares (Cz\$ 1 937,99) e pintura metálica (Cz\$ 1 718,76).

■ **Cores disponíveis** — Preto, vermelho, branco, azul, prata e cinza.

■ **Garantia** — Um ano sem limite de quilometragem para defeitos mecânicos e três contra a corrosão.

■ **Seguro do modelo testado** — Cz\$ 13 292,93, inclusive contra terceiros, com franquia mínima de Cz\$ 3 682,00.

■ **IPVA** — Categoria M3 (Cz\$ 943,20 em São Paulo).

■ **Participação na frota** — Incluindo todas as versões, havia no final do ano, segundo o Geipot, 103 887 Escort em circulação no país, o que correspondia a 1% da frota nacional de automóveis e utilitários.

■ **Concorrentes mais diretos** — Monza 2.0 Classic 4 p (Cz\$ 159 017,00), Opala Diplomata 4 p (Cz\$ 148 730,00), Santana GLS 4 p (Cz\$ 149 609,00).

■ **Resistência** — No teste de 50 000 km, o XR-3 mostrou desregulações na carburação jamais resolvidas satisfatoriamente nas revisões e certa dificuldade na partida a frio. Na transmissão, com o passar do tempo, foi surgindo certa imprecisão nos engates que chegou a incomodar. Na revisão dos 30 000 km, a concessionária não solucionou um grave problema de freios e nenhuma delas constatou a ineficiência dos amortecedores depois dessa quilometragem. Seu consumo médio, ao longo dos 50 000 km, foi de 7,55 km/l.

RESULTADOS

DESEMPENHO — Apenas razoável para um esportivo, tendo feito de 0 a 100 km/h em 13,19 segundos.	7
CONSUMO — Pouco importante num carro desse preço. Mas, de qualquer forma, é bem econômico.	7
MOTOR — Apesar dos constantes aperfeiçoamentos, é conceitualmente ultrapassado e limitado.	6
CÂMBIO — Embreagem progressiva, bom escalonamento de marchas, facilidade de engates: um bom câmbio.	7
FREIOS — Com servo e disco ventilado nas rodas dianteiras, é um conjunto equilibrado e eficiente.	7
DIREÇÃO — Foi reposicionada a caixa e aumentada a desmultiplicação, facilitando as manobras.	8
ESTABILIDADE — Resultado de um trabalho sério, é surpreendente para um monobloco conversível.	8
SUSPENSÃO — Como no XR3 87, utiliza amortecedores pressurizados e nova geometria.	7
ESTILO — Conceitualmente moderno e que chama muito a atenção, mesmo com a capota fechada.	7
CONFORTO — Bom para quem vai na frente e razoável atrás, onde o espaço foi um pouco sacrificado.	7
POSIÇÃO DE DIRIGIR — Muito boa, com os comandos todos fáceis e o banco seguro.	7
INSTRUMENTOS — Bem distribuídos em um belo painel, particularmente vistoso à noite.	6
VISIBILIDADE — Evidentemente, perfeita quando sem capota. Muito ruim para trás com a capota fechada.	6
NÍVEL DE RUÍDO — Com capota, foi um carro só um pouco mais ruidoso que o XR3 comum.	5
PORTA-MALAS — Prejudicado pela adaptação da capota, ficou pequeno e com formato irregular.	4



Na frente, pára-choques que incorporam a grade do radiador.

A suspensão é mais macia que a do XR3. E absorve bem as irregularidades do piso.

E o preço? Bem, prazer custa um pouco mais. É o carro nacional de série mais caro de nosso mercado. Isso sem os opcionais, como as rodas de liga leve, o ar-condicionado, os vidros de acionamento elétrico e o bloqueio central. E sem se falar em ágio e compulsório. Mas, certamente, quem tem esse dinheiro não se arrependerá. Isso porque, apesar de ser fabricado em série, o Escort conversível tem produção limitada e sempre se destaca em qualquer lugar. E o que ele oferece poucos carros podem oferecer.

Quem não tem esse dinheiro? Bem, neste caso fica a certeza de que esse sonho não é tão impossível, pois ele também não custa muito mais do que um carro médio de luxo de nosso mercado.

Emílio Camanzi

MAIS RUÍDO, SÓ

Como se poderá ver nas tabelas, a velocidade máxima desse conversível foi de 155,8 km/h. Isso com capota. Mas o testamos também sem capota, e a queda verificada, em função do aumento da área de turbulência, foi insignificante: fez 153,6 km/h. Mais uma prova do bom nível da transformação. E para ir de 0 a 100 km/h gastou, sem capota, 13,29 segundos — apenas 10 centésimos mais do que com capota. No consumo, as diferenças foram igualmente desprezíveis e só no nível de ruído, como não podia deixar de ser, a retirada da capota influi decisivamente. A 120 km/h, em quinta, foram 81,7 decibéis contra 76,2 com a capota fechada e, mesmo em ponto morto, houve sensível diferença, de 63,7 para 56,2, o que faria sua nota, nesse item, baixar de 5 para 2.



O preço do prazer: Cz\$ 200 mil, fora o compulsório.



Direção leve e painel completo, como o conversível alemão.



Capota com revestimento interno especial, para o calor e o frio.

ONZE CARROS POR DIA

O XR3 Conversível vem com todas as modificações introduzidas na linha Escort 87. Nova frente e modificações no sistema de suspensão, principalmente. E, com a paralisação do Alfa Romeo 2300, passou também a ser o carro de série mais caro do mercado nacional. Só com seu empréstimo compulsório quase dá para se comprar um Gol LS, por exemplo.

Na estrutura, nosso XR3 Conversível é muito semelhante ao mesmo conversível alemão. Ambos foram desenvolvidos pela Karmann, aqui no Brasil também Ghia, em conjunto com a Ford. Por que é tão caro? Muito simples: produção pequena — atualmente 11 por dia —, utilizando materiais especiais e às vezes importados, como a estrutura metálica que faz parte da capota.

Funciona assim: o monobloco comum do Escort sai da Ford e vai para a Karmann-Ghia, onde a capota é serrada e são feitos os reforços necessários para o carro não perder sua rigidez original. Depois o monobloco volta à Ford para ser pintado e receber tratamento antiferruginoso e, de novo, segue para a Karmann-Ghia, para os acabamentos finais, até chegar à loja. Mas é toda essa complicação que torna possível à Ford dar ao conversível a mesma garantia que dá para seus demais modelos, inclusive a de três anos contra a corrosão.

No mais, é o novo XR3. Pára-choques de plástico injetado, envoltórios, com o dianteiro incorporado à grade do radiador. Capô em formato de cunha mais acentuado e, atrás, além do novo pára-choque, lanternas mais visíveis e bonitas.

As rodas de liga leve, tipo turbina, também são bonitas, mas têm uma falha: são simétricas. Com isso, de um lado do carro, assumem uma aparência e do outro, a inversa. Considerando o preço do carro, mais o que se paga por elas, era de se esperar que essa falha fosse evitada.

O acabamento interno impressiona. O

volante é espumado, imitando couro nos locais mais comuns de pega, e na coluna de direção estão as pequenas alavancas de luz e do limpador de pára-brisas, dando um toque delicado ao conjunto.

Funcional e moderno, o painel se destaca principalmente pelo seu sistema de iluminação, muito bonito à noite. E todo esse conforto pode ser completado por um bom ar-condicionado, como o que equipava o modelo testado, apesar de conversível. É um opcional caro, e que sensivelmente tira a potência do motor. Mas que também oferece vantagens, quando a capota precisa estar fechada.

Na mecânica, as principais alterações foram na suspensão, que ficou mais macia e passou a contar com amortecedores pressurizados, na direção, mais leve, e nos 4,4 cv a mais de potência obtidos pelo motor, pelo uso de anéis mais finos, cilindros mais bem acabados, pistões mais leves e redução de 11 kg no peso do

conjunto virabrequim e volante. Houve também alterações na regulação do carburador e da curva de avanço do distribuidor.

Na prática, porém, a melhora no desempenho não foi significativa. Houve apenas ligeira melhora no consumo, o que não chega a ser excitante para quem pode comprar o carro mais caro do Brasil. Com uma carburação mais rica, ao contrário, não se sentiria um vazio momentâneo quando se abre a borboleta do segundo corpo do carburador.

De qualquer forma, continua sendo um carro ágil, que pede para ser dirigido velozmente. E que, mesmo na versão conversível, oferece estabilidade para isso. Mas seu ponto de destaque, indiscutivelmente, são o conforto e o visual, que fazem qualquer um se sentir muito bem dentro dele.

Douglas Mendonça

FICHA TÉCNICA

Motor — Dianteiro, transversal, de quatro cilindros em linha, quatro tempos, refrigerado a água. Comando de válvulas lateral, válvulas de admissão e escape no cabeçote. Alimentação por um carburador de corpo duplo e fluxo descendente; a álcool.

Diâmetro x curso — 77,0 x 83,5 mm.

Cilindrada total — 1 555 cm³.

Taxa de compressão — 12:1.

Potência máxima — 86,1 cv (63,3 kW) ABNT a 5 600 rpm.

Torque máximo — 12,9 mkgf (126,3 Nm) ABNT a 4 000 rpm.

Câmbio — Transversal, de cinco marchas.

Relações de marcha — 1.ª) 3,15:1; 2.ª) 1,91:1; 3.ª) 1,28:1; 4.ª) 0,95:1; 5.ª) 0,75:1; ré, 3,62:1; diferencial, 4,29:1. Tração dianteira.

Carroceria — Sedã, duas portas, quatro lugares.

Suspensão dianteira — Independente, McPherson, com braços inferiores, transversais, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados e barra estabilizadora.

Suspensão traseira — Independente, com braço transversal, braços de reação longitudinais, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados.

Freios — A disco, ventilado, nas rodas dianteiras, e a tambor nas traseiras, com servo.

Direção — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Diâmetro do volante, 37 cm.

Diâmetros de giro — 11,20 m para a esquerda e 11,30 m para a direita.

Dimensões externas — Comprimento, 406 cm; largura, 1,64 m; altura 132,4 cm; distância entre eixos, 240,2 cm; bitola dianteira, 140 cm; bitola traseira, 142,3 cm; altura mínima do solo, 11,6 cm.

Rodas — De liga leve, aro 14, tala 5,5 pol.

Pneus — 185/60 HR 14.

Capacidade do tanque — 48 litros.

Capacidade do porta-malas — 212 litros.

Capacidade total de carga — 324 kg.

Peso do carro testado — 1 026 kg.

Fabricante — Ford Brasil S.A., rua Prof. Manoelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex. (011) 38365.

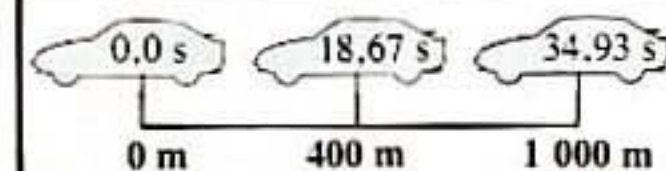
OS NÚMEROS DO TESTE

MÁXIMA NA PISTA DE TESTES

Média de 4 passagens	155,8
Melhor passagem	157,0

ACELERAÇÃO

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marchas usadas
0 - 40	2,86	1.ª
0 - 60	5,27	1.ª/2.ª
0 - 80	8,65	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 100	13,19	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	20,19	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 140	30,77	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª



RETOMADA

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	9,79	5.ª
40 - 80	17,95	5.ª
40 - 100	26,58	5.ª
40 - 120	37,04	5.ª
40 - 1 000 m	42,07	5.ª

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES

Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	15,12	5.ª
60	13,77	5.ª
80	11,34	5.ª
100	9,27	5.ª
120	8,46	5.ª
40	12,62	4.ª

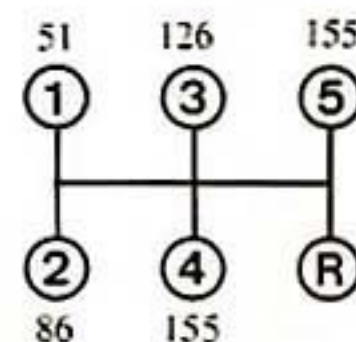
CONSUMO MÉDIO

Na cidade	7,36
Na estrada, a 80 km/h reais, carregado	10,86
Na estrada, a 80 km/h reais, vazio	12,46

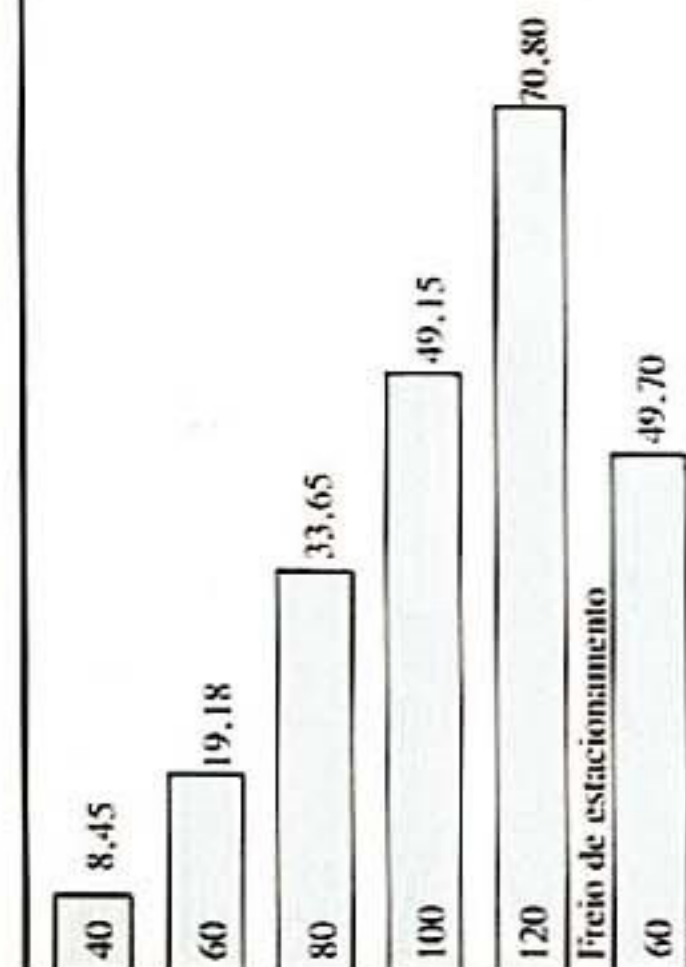
NÍVEL DE RUÍDO - dB

Velocidade real km/h	Marcha usada	dB
0	Ponto morto	56,2
20	1.ª	67,8
40	2.ª	72,1
60	3.ª	70,5
60	4.ª	67,2
80	4.ª	71,9
80	5.ª	70,9
100	5.ª	74,7
120	5.ª	76,2

MARCHAS



FRENAGEM



ROLAMENTO



ESPAÇO INTERNO

