

TIRE VANTAGEM DA

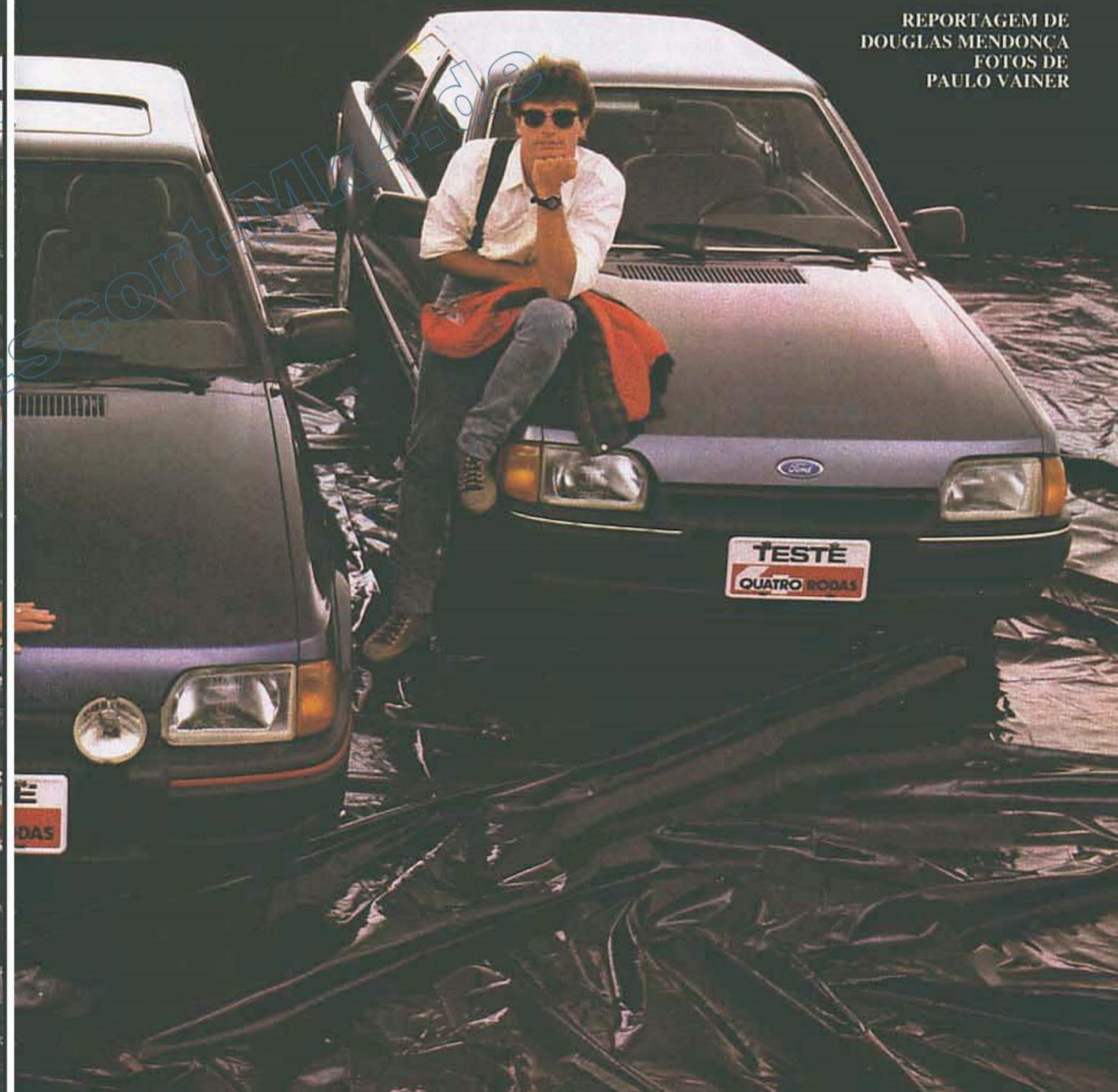
Juntos pela primeira vez, os três Escort mostraram bem mais diferenças do



BRIGA DOS ESCORT

que se supunha. Compare os resultados e também o preço de cada um.

REPORTAGEM DE
DOUGLAS MENDONÇA
FOTOS DE
PAULO VAINER



Neste teste, ao contrário dos habituais, o que estava em jogo não era determinado modelo de carro nem modelos concorrentes, mas três versões do mesmo modelo: os Escort L, XR3 e Ghia. Claro que eles diferem em detalhes estéticos, no conforto ou ainda por terem o motor mais ou menos "bravo". Mas há muito mais diferenças do que se costuma supor. Assim como há proximidades surpreendentes: o despojado modelo L, por ser bem mais leve, teve desempenho muito próximo ao do esportivo — e bem equipado — XR3. O que confirma que o simples fato de se tirar ou colocar equipamentos num carro é suficiente para modificar seu comportamento. Enfim, você verá que a escolha de uma ou de outra versão não é apenas questão de gosto ou de preço: é preciso, antes de tudo, saber conciliar isso com as suas necessidades. Acompanhe a comparação dos três carros, item por item, e tire suas conclusões.

DESEMPENHO

Surpreendente a performance do Escort L. Embora com 14 cv a menos no motor, seu desempenho ficou muito próximo do desempenho do XR3, sobretudo em aceleração e retomadas. Há duas ra-

*O modesto L
surpreendeu: andou
colado no XR3.*

zões para isso. Uma é o peso: o L testado pesava "apenas" 108 kg menos que o XR3. Outra é o excelente torque do motor do L, que chega a 13,2 mkgf a apenas 2 400 rpm — o que lhe dá aceleração inicial muito boa, rapidez nas retomadas e grande agilidade no trânsito urbano.

O luxuoso Ghia, com 80 kg a mais que o L e o mesmo motor, ficou pouco atrás dos dois em velocidade máxima e aceleração, mas foi bem nas retomadas.

Buscando desempenho mais esportivo e mais velocidade, o XR3 reserva sua maior potência para as mais altas rotações. Isso induz o motorista a pisar mais fundo no acelerador para manter o motor entre 3 200 e 4 400 rpm, pois é nessa faixa que o carro mostra toda a sua força. Fora dela, porém, não reage com a mesma disposição — nem para carregar seus quase 1 000 kg nem para justificar sua condição de esportivo. Aliás, embora faça mais barulho, ele só acelerou mais rápido que o L a partir dos 100 km/h. E tudo isso para

conseguir a máxima de 156,6 km/h contra 149,9 do L e 147,6 do Ghia.

CONSUMO

Juntando peso menor e motor mais suave, o L foi o mais econômico dos três. Fez 7,83 km por litro de álcool no pesado trânsito de São Paulo contra 7,43 km/l do Ghia. Já o XR3, com mais peso e menos força para as baixas rotações do trânsito em cidade, fez só 6,66 km/l.

Na estrada, onde a influência do peso diminui, já que raramente é preciso tirar o carro da imobilidade, o consumo do Ghia foi praticamente igual ao do L: cerca de 12 km/l a 100 km/h só com o motorista. O XR3 gastou mais também nessas condições — 10,6 km/l —, o que, todavia, não chega a ser um mau resultado.

MOTOR

Originário de um projeto Renault da década de 60, o motor CHT dos Escort ostenta nessa avançada idade a virtude de um alto torque — 13,2 mkgf, o maior entre o dos carros nacionais a álcool, na classe 1.6. Contudo, rende apenas 72,1 cv, o que significa pouca potência para os modelos L e Ghia nas altas rotações.

Já para equipar o XR3, o velho motor foi fortalecido. Mudanças em condutos

de admissão, escapamento, válvulas, comando e carburação fizeram sua potência subir para 86,1 cv. E o torque máximo se transferiu para regimes mais altos de giros. Mas nada disso, como se viu, adiantou para tornar o desempenho do XR3 muito superior ao do L e ao do Ghia, como certamente a Ford gostaria.

CÂMBIO

No L e no Ghia, com seu motor mais tranqüilo e de bom torque, o câmbio se comporta bem. Desde que não se tente uma condução esportiva, com muita rapidez na troca de marchas. Nessas condições, sobretudo no XR3, os engates já se tornam mais duros e imprecisos. É necessário até ter certo cuidado para não errar o engate — principalmente o da terceira. Naturalmente, para as pretensões esportivas do XR3, o câmbio lento é um transtorno maior.

FREIOS

Idêntico nos três modelos, o sistema de freios mostra eficiência e progressividade em condições normais de uso. São freios a disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, com um servo bem dimensionado. Os discos são ventilados, o que evita superaquecimento e consequente perda de eficiência.

DIREÇÃO

Precisa e leve nos três modelos, em baixa ou alta velocidade, tem só um defeito: esterça pouco. Manobrar o Escort em garagens apertadas ou ruas estreitas é uma sucessão de vaivéns. Num carro compacto, que sugere agilidade no uso comum, como o Escort L, isso já não fica bem. No Ghia, implica um trabalho braçal incompatível com seu luxo. E no XR3 colide com a imagem de rapidez que o carro procura transmitir. No mais, o sistema de direção foi aperfeiçoado em 87. E, no XR3, o pínhão de cinco dentes foi trocado por um de quatro, como nos outros modelos, o que deixou sua direção menos rápida e esportiva, porém mais confortável.

ESTABILIDADE

Aqui, houve sensível melhora nos modelos 87: o incômodo balanço dos Escort praticamente sumiu. Tanto o L como o Ghia foram bem firmes nas curvas. Só em alta velocidade é que o Ghia balançou um pouco na frente, talvez por causa do peso adicional do ar-condicionado.

A melhor estabilidade foi sem dúvida a do XR3. Mais firme, sem deixar de ser confortável, faz o motorista sentir domí-

nio completo do carro, mesmo em curvas mais velozes ou mudanças bruscas de trajetória. Aqui, enfim, ele fica bem próximo de um verdadeiro esportivo.

SUSPENSÃO

Melhor também a do XR3, único com barra estabilizadora na suspensão traseira, que passou a trabalhar em harmonia com a dianteira. Com isso, o diâmetro da barra dianteira pôde ser reduzido de 22 para 20 mm.

Tirando esse reforço, adequado a um modelo mais exigido, a suspensão é basicamente a mesma nos três modelos. E foi toda melhorada na linha 87. Agora todos os Escort têm amortecedores pressurizados como equipamento de série — um avanço que os ajudou a combinar melhor conforto com estabilidade e que certamente logo terá seguidores.

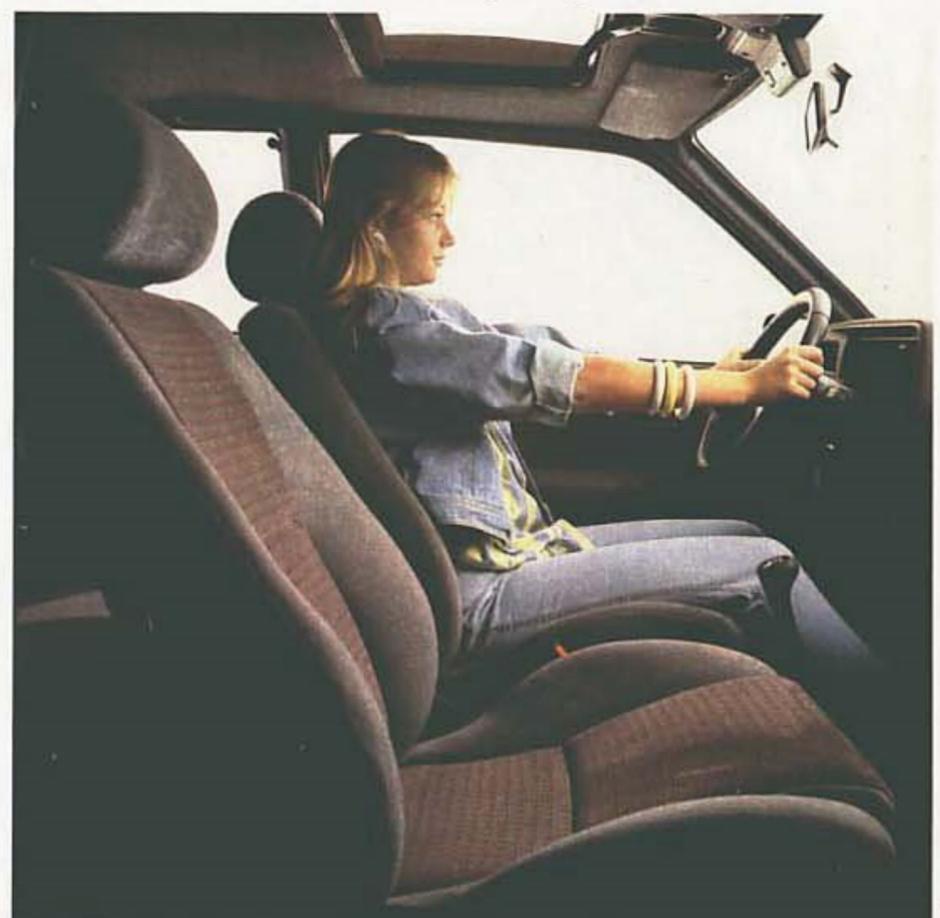
ESTILO

A cara de todos melhorou este ano. Ainda assim, o XR3 indiscutivelmente é o mais charmoso, com seu jeitão esportivo marcado pelo aerofólio traseiro, os faróis auxiliares na frente e as novas rodas de liga leve. Aliás, só a crise do mercado de autopeças pode explicar o fato de essas rodas terem



Os três juntos, na prova de consumo em cidade: vantagem do L.

AS NOTAS	L	GHIA	XR3
DESEMPENHO	6	6	6
CONSUMO	6	6	5
MOTOR	5	5	5
CÂMBIO	6	6	6
FREIOS	7	7	7
DIREÇÃO	7	7	7
ESTABILIDADE	7	7	8
SUSPENSÃO	6	6	7
ESTILO	7	7	7
CONFORTO	6	7	7
POSIÇÃO DE DIRIGIR	6	6	7
INSTRUMENTOS	5	7	7
VISIBILIDADE	6	6	6
NÍVEL DE RUÍDO	4	5	3
PORTA-MALAS	7	7	7



Charme e luxo, mais que desempenho, são os pontos altos do XR3.

OS TRÊS ESCORT

este ano baixado à categoria de opcionais numa versão esportiva como a do XR3.

Alguns arremates, ausentes no L, dão o toque de luxo ao Ghia: calotas plásticas grandes com efeito de cromado, friso fino abaixo dos faróis e faixas protetoras de borracha nas laterais.

No mais, a reestilização feita este ano na frente e na traseira — incluindo os pára-choques envolventes de plástico injetado — tornou os Escort brasileiros iguais aos europeus, além de ter contribuído, segundo a fábrica, para uma melhora de mais 8% em sua aerodinâmica.

CONFORTO

Bom nível nos três carros, mas porque estavam equipados com uma série de opcionais, boa parte dos quais indispensável. Difícil imaginar um carro de passeio como o Escort L sem encosto de cabeça, ventilador e ar quente, por exemplo. Na verdade, dos opcionais que equipavam o L, dispensável mesmo só a pintura metá-

Na estabilidade não se discute: o XR3 é o melhor.

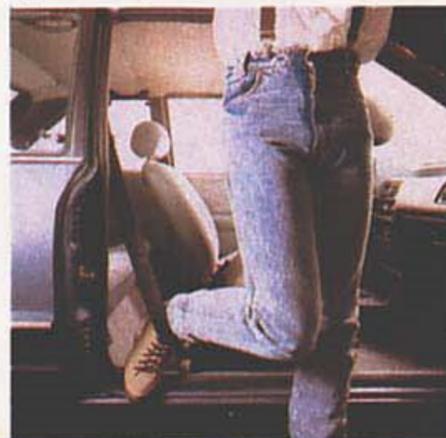
lica e, para os não-fumantes, o acendedor. Em compensação, faltavam nele duas coisas cada vez mais importantes para a segurança: espelho retrovisor direito, que no trânsito de hoje deixou de ser requinte, e o desembaçador traseiro, importante em tempo de chuva pelo mesmo motivo.

Como versão de luxo, o Ghia deveria ter vários de seus opcionais como equipamento de série: trava e vidros elétricos, por exemplo. Contudo, até o pára-brisa laminado, item de segurança há anos listado pela Ford como equipamento de série, agora é opcional.

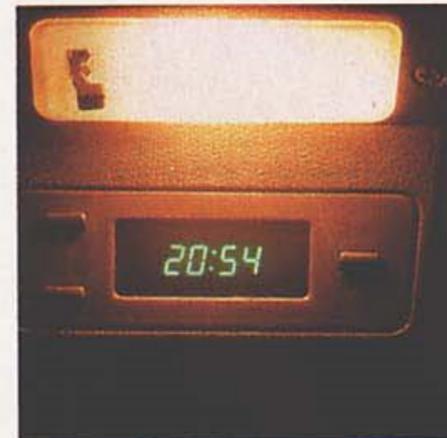
Quanto ao XR3, se poderia até aceitar que fosse menos confortável, desde que corresse mais. Veio com os mesmos op-



O painel do L, sem conta-giros nem luz indireta.



Nos três, o cinto frouxo é um risco.



Relógio e luz de cortesia, no Ghia e XR3.

MÁXIMA NA PISTA

	L	Ghia	XR-3
Média 4 passagens	149,9	147,6	156,6
Melhor passagem	150,5	148,1	157,5

NÍVEL DE RUÍDO - dB

Velocidade real km/h	Marcha usada	dB		
		L	Ghia	XR-3
0	P morto	52,7	48,8	56,5
20	1.ª	64,0	63,2	65,6
40	2.ª	68,9	66,9	70,3
60	3.ª	69,6	67,6	71,3
60	4.ª	69,2	67,4	70,3
80	4.ª	73,0	71,1	73,4
80	5.ª	72,7	70,1	72,1
100	5.ª	75,1	72,1	75,1
120	5.ª	76,4	75,5	81,2

ESPAÇOS DE FRENAGEM

Velocidade (km/h)	L	Ghia	XR-3
40	8,60	8,70	8,30
60	20,15	20,00	19,20
80	32,80	32,30	33,40
100	48,30	49,50	49,50
120	67,40	68,10	70,10
Freio de estacionamento:			
60	44,20	45,00	50,50

O GHIA FOI O MAIS FRACO

ACELERAÇÃO

Variação velocidade km/h reais	Tempo em segundos			Marchas usadas
	L	Ghia	XR-3	
0 - 40	2,87	2,93	2,87	1.ª
0 - 60	5,25	5,45	5,28	1.ª 2.ª
0 - 80	8,68	9,09	8,70	L e Ghia 1.ª/2.ª XR-3 1.ª/2.ª/3.ª
0 - 100	13,30	14,00	13,17	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	20,65	21,88	20,05	L e Ghia 1.ª/2.ª/3.ª XR-3 1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 140	32,99	35,15	30,89	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

	0 m	400 m	1 000 m
L	0,0 s	18,73	35,24
Ghia	0,0 s	19,00	35,74
XR-3	0,0 s	18,70 s	34,95 s

CONSUMO MÉDIO

	L	Ghia	XR-3
Na cidade	7,83	7,45	6,77
Na estrada, a 100 km/h reais, carregado	11,14	11,30	9,97
Na estrada, a 100 km/h reais, vazio	12,10	11,99	10,62

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES

Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro			Marcha usada
	L	Ghia	XR-3	
40	15,25	15,59	12,93	5.ª
60	14,55	14,52	12,80	5.ª
80	12,79	13,02	11,20	5.ª
100	10,54	11,03	10,04	5.ª
120	9,01	8,52	8,62	5.ª
40	14,89	13,97	11,70	4.ª

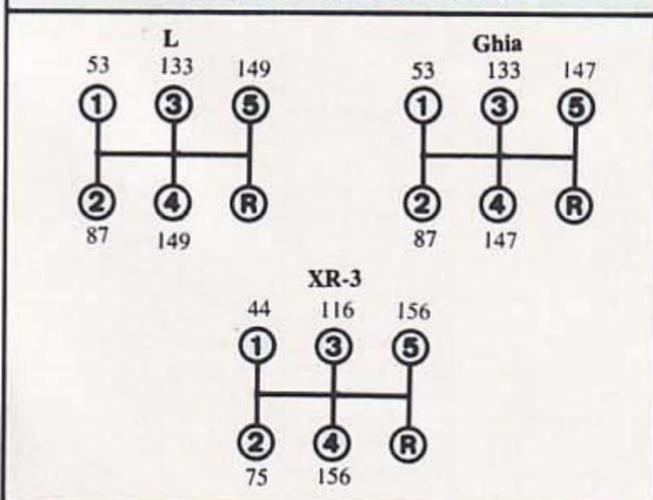
RETOMADA

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos			Marcha usada
	L	Ghia	XR-3	
40 - 60	9,62	9,30	10,0	5.ª
40 - 80	18,68	17,93	18,27	5.ª
40 - 100	27,84	26,90	26,78	5.ª
40 - 120	38,48	37,76	36,39	5.ª
40 - 1 000 m	42,35	41,95	41,89	5.ª

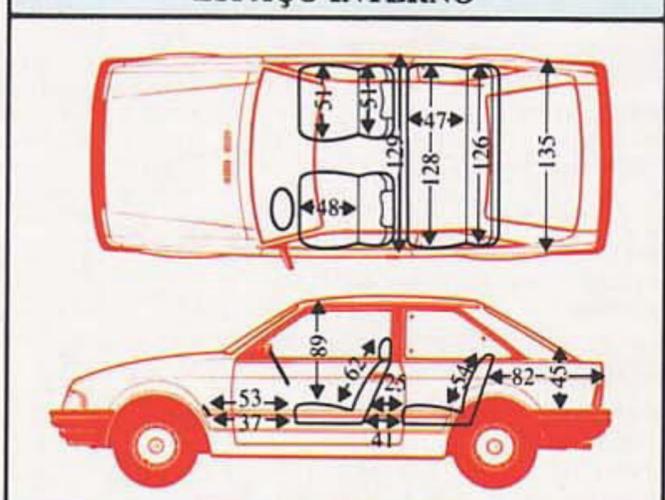
ROLAMENTO

L	Ghia	XR-3
100 km/h	100 km/h	100 km/h
40 km/h	40 km/h	40 km/h
986,5 em ponto morto	1138,6 em ponto morto	1200,2 m em ponto morto

MÁXIMA NAS MARCHAS



ESPAÇO INTERNO



Bons painéis. Mas o do esportivo tinha que ter manômetro.

cionais do Ghia, acrescidos de rodas de liga leve e teto solar.

No Ghia e no XR3, de qualquer forma, deve-se destacar a instalação do vistoso relógio digital junto ao retrovisor e, ainda que opcional, o fato de o comando dos vidros elétricos ficar na porta, uma localização bem mais prática que no console. Um ponto negativo que persiste é o cinto de segurança, que tende a afrouxar, podendo enroscar-se perigosamente nas pernas de quem desce do banco traseiro.

POSIÇÃO DE DIRIGIR

Seria muito boa nos três se não fosse a pouca largura dos bancos dianteiros. O acesso a todos os comandos é fácil, mesmo com o cinto de segurança em uso. O volante oferece boa pega e, no XR3, seu diâmetro é 2 cm menor.

INSTRUMENTOS

O painel do Ghia e o do XR3 é o mesmo — moderno e, por ter luz indireta, mais vistoso que o do L. Além disso, é acrescido de um bem posicionado contá-giros. Apenas lamentável, no XR3, a falta de manômetro, necessário para um carro que pressupõe uma utilização mais rigorosa.

VISIBILIDADE

O aerofólio do XR3 não compromete a visibilidade para trás. E, nos três, apesar da inclinação do vidro, as colunas são bem estreitas e a área envidraçada suficiente para não criar qualquer embaraço a quem dirige.

NÍVEL DE RUÍDO

O mais silencioso, como era de se esperar, foi o Ghia, pelo emprego de mais material fonoabsorvente. O L foi um pouco mais ruidoso, mas não a ponto de incomodar. E o XR3, como também se esperava, foi o mais barulhento — sobretudo devido ao teto solar, que não tinha boa vedação.

PORTA-MALAS

O padrão de acabamento, simples no L e sofisticado no Ghia e no XR3, é a única diferença. Tem capacidade para 382 litros e leva o estepe horizontalmente, abaixo do assoalho, liberando espaço para bagagens.

XR3: Cz\$ 200 MIL MAIS CARO

Considerando o preço total vigente em meados de abril, já incluído o compulsório, a diferença entre o Escort L e o XR3 testados chegava a Cz\$ 200 mil. Uma diferença significativa para duas versões do mesmo modelo de carro.

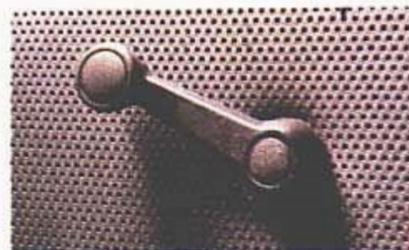
O modelo L básico, sem opcionais — que era praticamente impossível encontrar e também difícil de admitir —, custava Cz\$ 318 647,57. O modelo testado tinha encosto de cabeça, tampa-bagagem do porta-malas, acendedor, ventilador, pára-brisa laminado, aquecedor, bandeja protetora do motor, pintura metálica e rádio AM/FM estéreo. Com isso seu preço passava a Cz\$ 346 258,69. E ainda precisava de dois opcionais muito úteis atualmente: espelho retrovisor direito e desembaça-

dor do vidro traseiro.

O Ghia básico custava Cz\$ 407 172,67. O do teste tinha pára-brisa laminado, vidros verdes, levantador elétrico dos vidros, trava elétrica, ar-condicionado, aquecedor, bandeja protetora do motor, pintura metálica e rádio/toca-fitas estéreo. Com esses itens, seu preço subia para Cz\$ 509 527,27.

Com vidros verdes de série e todos os demais opcionais do Ghia, mais rodas de liga leve e teto solar, o XR3 — cujo modelo básico tinha o preço oficial de Cz\$ 416 717,89 — passava a custar Cz\$ 547 653,36.

Os três carros têm garantia de um ano sem limite de quilometragem e três anos contra corrosão, desde que tenham passado por todas as revisões nas oficinas autorizadas.



No lugar da manivela, um bom opcional: comando elétrico dos vidros na porta.

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 — 86,7 cv (63,3 kW) ABNT a 5 600 rpm (XR-3) e 72,1 cv (55,2 kW) ABNT a 5 000 rpm (L/Ghia).

Torque máximo — 12,9 mkgf (126,3 Nm) ABNT a 4 000 rpm (XR-3) e 13,2 mkgf (129,6 Nm) a 2 400 rpm (L/Ghia).

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 (XR-3) e 3,84:1 (L/Ghia). Tração dianteira.

Carroceria — Sedã, três portas, cinco 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, amortecedo-

res hidráulicos telescópicos pressurizados e barra estabilizadora (XR-3) e sem barra estabilizadora (L/Ghia).

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

Direção — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Diâmetro do volante, 36 cm (XR-3) e 38 cm (L e Ghia).

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

Dimensões externas — Comprimento, 406,0 (XR-3) e 402,0 (L/Ghia) cm; largura, 164,0 cm; 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. (XR-3) e aço e aro 13, tala 5,0 pol. (L/Ghia).

Pneus — 185/60 HR 14 (XR-3); 155 SR13 (L) e 175/70 SR13 (Ghia)

Capacidade do tanque — 48 litros.

Capacidade do porta-malas — 382 litros.

Capacidade total de carga — 380 kg (XR-3), 488 kg (L) e 404 kg (Ghia).

Peso do carro testado — 970 kg (XR-3), 862 kg (L) e 946 kg (Ghia).

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