

XR3 88 VAI MAIS

Tanque de polietileno com 65 litros aumentou a autonomia dos Escort.

LONGE

E a troca de marcha ficou rápida.



Agora, 720 km de pista com um tanque.

A cabou o compulsório, diminuíram os impostos, abrandou-se a crise no mercado de carros — e a Ford aproveitou essa oportunidade para lançar antecipadamente, em agosto, a sua linha 88. Novidades? Poucas e pequenas. Mas suficientes, por exemplo, para agradar aos fãs do Escort XR3, pois dessa vez o carro superou duas das barreiras — inatas — ao comportamento esportivo que se pretende dele: reduzida autonomia e câmbio lento e impreciso. Por ter ganho um tanque de combustível 17 li- ☺

REPORTAGEM DE
DOUGLAS MENDONÇA
FOTOS DE
MITUO SHIGUIHARA



Pouca autonomia, câmbio lento: coisas do passado. Mas o velho motor

tros maior e recebido aperfeiçoamentos na caixa de câmbio, o XR3 é o grande beneficiário das alterações introduzidas na linha Escort 88.

Agora a troca de marchas ficou mais rápida e precisa e pode-se ir bem mais longe com o carro sem parar para reabastecer. E, embora o motor continue igual — e ultrapassado —, o desempenho do carro testado superou ligeiramente o da avaliação anterior. E houve mesmo uma pequena redução no consumo.

Tanque de plástico? É maior e mais seguro.

O aumento do tanque era sem dúvida necessário, já que a maioria dos carros nacionais é movida a álcool — que consome mais — e um tanque pequeno como sempre foi o do Escort, com apenas 48 litros, reduz ainda mais a autonomia.

Só não havia como aumentar a ca-

pacidade do convencional tanque metálico dos Escort — por pura falta de espaço. Solução: fazer um novo tanque, não de metal, mas de polietileno. Como é plástico, esse material pôde ser amoldado de forma a ocupar todo o espaço disponível. E assim o tanque dos Escort passou a conter 65 litros, um aumento de 35%.

O XR3, no caso, ganhou autonomia



O novo tanque, já comum na Europa.

para cerca de 720 km rodando vazio a 100 km/h — condições de nosso teste de consumo em estrada. Com o tanque anterior, o mesmo carro do teste não rodaria mais que 535 km.

Além de maior volume, o tanque de polietileno não deverá ser mais frágil que o metálico, como se poderia supor, mas até mais seguro, já que:

- O polietileno não é sujeito a ferrugem como a chapa metálica.
- É mais resistente ao desgaste causado por atrito, pedras e colisões.
- Também é mais resistente ao fogo, o que diminui o risco de explosão.
- Pesa menos.
- Absorve mais os ruídos.

Assim, não é à toa que esse tipo de tanque, novidade no Brasil, seja cada vez mais usado na Europa.

No Escort, sua colocação exigiu apenas uma mudança no formato do cano de escapamento, sem alterar o fluxo dos gases queimados.

Quanto ao câmbio, sentimos no

continua, só que dessa vez acelerou mais e levou o XR3 a 158 km/h.

teste duas boas mudanças:

● Os engates ficaram mais rápidos. Isso porque o curso da alavanca foi reduzido de 61 para 53 milímetros, diminuindo a distância do engate de uma marcha para outra. Num modelo esportivo como o XR3, isso reduz a tarefa do motorista na busca de desempenho.

● Os engates ficaram mais precisos. Isso resultou da mudança no mecanismo selecionador de marchas — o trambulador —, que agora vem embutido sob a tampa da caixa de câmbio (ficando também protegido de poeira e desgastes).

Um sucesso que ainda poderá ser maior.

Como o conjunto do câmbio é um dos mecanismos mais delicados e de execução mais difícil num carro, resta esperar que as mudanças melhorem mesmo o câmbio do Escort. Ou seja, que elas resistam ao tempo de uso, o

que certamente elevará o nível de qualidade desse câmbio.

Se o aumento da autonomia e o aperfeiçoamento do câmbio eliminaram duas barreiras ao desempenho do XR3, há uma terceira bem mais significativa que persiste: o velho motor. Contudo, ele pareceu um obstáculo menor no carro que testamos.

Foi o melhor desempenho que já



O que muda atrás? O cano de escape.

obtivemos de um XR3: aceleração de 0 a 100 km/h em 12,67 segundos (contra 13,17 segundos do carro testado na edição 322) e velocidade máxima de 158 km/h (156,6 km/h no teste anterior). Para melhorar esses números, só um motor novo, como o AP-800 da Volkswagen, que a Autolatina está adaptando à linha Escort — para o XR3 será o AP-800S, o mesmo do Gol GTS e do Passat GTS Pointer. Assim teremos uma espécie de "Escort GTS", que teria tudo para tornar-se o mais veloz carro nacional.

À espera dessa nova alma, o XR3 se beneficia dos pequenos avanços que notamos. Sem perder suas qualidades de carro bonito e muito bom em certos aspectos, freqüentemente valorizados por quem o dirige — estabilidade, direção, freios, conforto. E aliando a isso a economia: fez 11,15 km/l a 100 km/h. Tudo somado, explica seu sucesso, a ser reforçado depois da incorporação do mais eficiente motor VW.



Dirigir o XR3 com câmbio melhorado: um conforto a mais.



Bons freios e ótima estabilidade, mesmo em condições difíceis.

RESULTADOS

ACELEROU MAIS,
GASTOU MENOS

DESEMPENHO

Melhor que no teste anterior. Como esportivo, abaixo do desejável.

7

CONSUMO

Econômico, embora gaste mais que os outros Escort. Melhor neste teste.

5

MOTOR

Desenvolvido ao máximo, espera um substituto à altura do carro.

5

CÂMBIO

Mudado para 1988, ganhou engates mais rápidos e mais precisos.

6

FREIOS

Continuam bons, bem equilibrados, adequados ao desempenho do carro.

7

DIREÇÃO

Boa e mais macia nas manobras que antes. Poderia esterçar mais.

7

ESTABILIDADE

Uma grande qualidade do XR3, sempre firme e neutro nas curvas.

8

SUSPENSÃO

Independente nas quatro rodas, tem amortecedores pressurizados.

7

ESTILO

Moderno, é um ponto de destaque dos Escort, em especial do XR3.

7

CONFORTO

Acima da média, e reforçado pelos acessórios do modelo testado.

7

POSIÇÃO DE DIRIGIR

Bastante agradável. Bom banco, bom volante, comandos bem posicionados.

7

INSTRUMENTOS

De design moderno, muito bem iluminados. Poderiam incluir manômetro.

7

VISIBILIDADE

Muito boa para a frente e para os lados. Ruim atrás, nas manobras.

7

NÍVEL DE RUÍDO

Acima da média neste modelo, certamente devido ao teto solar.

3

PORTA-MALAS

De boa capacidade (382 litros), suficiente para quatro pessoas.

7

QUASE Cz\$ 600 MIL

Com a queda do compulsório e a pequena diminuição no preço final dos carros (5,5% em média) causada pela retirada de parte do IPI, o modelo básico do Escort XR3 — sem nenhum opcional — custava Cz\$ 506 301 em fins de agosto.

Já o preço do modelo que testamos subia para Cz\$ 597 276,46 devido ao acréscimo de sete opcionais: pára-brisa laminado (Cz\$ 3 218,24), vidros elétricos (Cz\$ 20 181,60), trava elétrica das portas (Cz\$ 14 075,74), bandeja protetora do motor (Cz\$ 975,39), pintura metálica (Cz\$ 6 360,64), rodas de liga leve (Cz\$ 21 803,70) e teto solar (Cz\$ 24 360,39).

Além desses, o Escort XR3 pode vir equipado com mais três opcionais: ar-condicionado (Cz\$ 58 252,71), ar quente (Cz\$ 3 160,63) e rádio AM/FM com toca-fitas auto-reverse (Cz\$ 24 633,80).

A linha 88 do XR3 é oferecida nas cores preto-dakar, vermelho-rosso e

amarelo-citrino, mais as metálicas cinza-mercury, cinza-cromo, azul-sa-moa e vermelho-magenta perolizada.

Concorrem com o XR3 em nosso mercado o Gol GTS (Cz\$ 516 343, o básico), Passat GTS Pointer (Cz\$ 540 952) e Monza SL/E 2.0 (Cz\$ 541 035).



Opção pelo sol, mesmo com barulho.

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, 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, amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados e barra estabilizadora.

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.

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

Dimensões externas — Comprimento, 406,0 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.

Pneus — 185/60 HR 14.

Capacidade do tanque — 65 litros.

Capacidade do porta-malas — 382 litros.

Capacidade total de carga — 380 kg.

Peso do carro testado — 950 kg.

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

OS NÚMEROS DO TESTE

161,5 KM/H, A MELHOR PASSAGEM

MÁXIMA NA PISTA
km/h reais

Média de 4 passagens	158,0
Melhor passagem	161,5

ACELERAÇÃO

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marchas usadas
0 - 40	2,82	1.ª
0 - 60	5,14	1.ª/2.ª
0 - 80	8,40	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 100	12,67	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	19,32	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 140	29,71	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª



RETOMADA

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	13,11	5.ª
40 - 80	21,94	5.ª
40 - 100	30,65	5.ª
40 - 120	41,14	5.ª
40 - 1 000 m	44,13	5.ª

CONSUMO
EM VELOCIDADES
CONSTANTES

Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	14,57	5.ª
60	13,27	5.ª
80	11,74	5.ª
100	10,32	5.ª
120	8,01	5.ª
40	11,80	4.ª

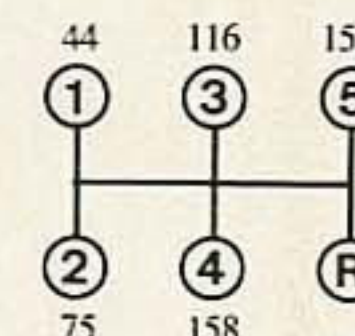
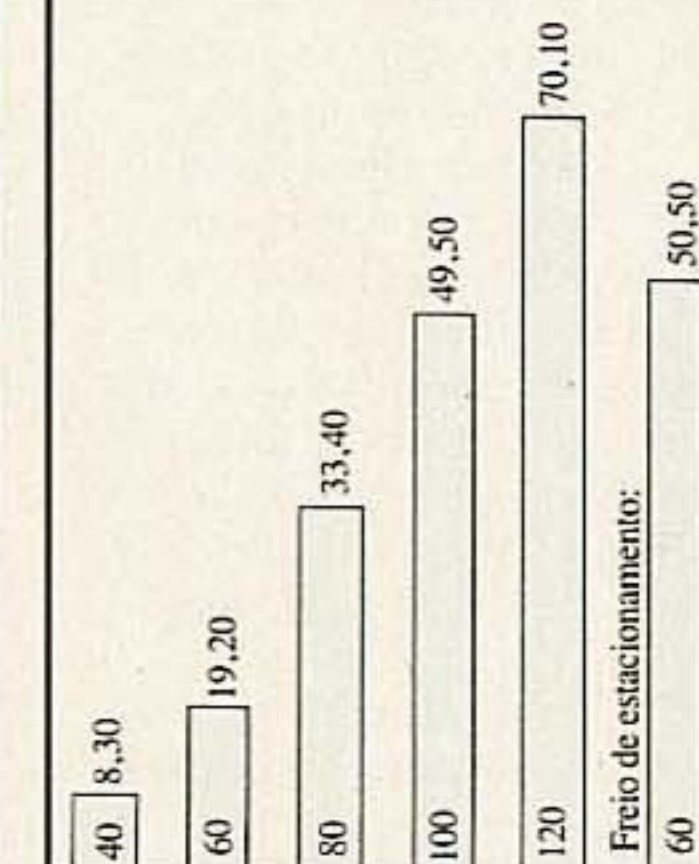
CONSUMO MÉDIO - km/l

Na cidade	7,08
Na estrada, a 100 km/h reais, carregado	10,66
Na estrada, a 100 km/h reais, vazio	11,15

NÍVEL DE RUÍDO

Velocidade km/h reais	Marcha usada	dB (A)
0	Ponto morto	55,1
20	1.ª	68,1
40	2.ª	72,0
60	3.ª	73,2
80	4.ª	70,5
100	5.ª	72,3
120	5.ª	76,2

MARCHAS

ESPAÇOS DE FRENAGEM
metros

ROLAMENTO



ESPAÇO INTERNO

