

# Jolly

Tecnologia na mais alta velocidade.



Meets  
SFI Spec  
5-1A  
Continues Quality  
Control Program  
Ford Manufacturer's  
Innovative Thoroughly  
Rigorous Standards

As rodas Jolly foram aprovadas pela SFI Foundation Inc. (USA) há 2 anos. São aprovadas também pelas testes de qualidade do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) no Brasil.

rodas  
**Jolly**

R. Norácio Manley, 89 - Via Rep. Tavares, km 64  
São Roque SP - CEP 18130 - Caixa Postal 246  
Tel.: (011) 425-2711 - Telex (011) 72817  
Escritório: R. Leopoldo Couto de Magalhães Jr., 1462  
Tels.: (011) 814-8406 e 212-1028 - São Paulo

# ESCORT L 88, MAIS RÁPIDO QUE O XR3? MAIS!



*Melhorou no desempenho, na retomada de velocidade e nos índices de consumo. E piorou no conforto: não tem luz indicativa do afogador, relógio...*

O Escort L 88 chega neste ano novo com boas novas. Um exemplo: anda mais que algumas versões do XR3. Mexeram no seu carburador, deram-lhe mais fôlego e ele está nervoso, ágil. Generoso por um lado, tornou-se sovina por outro: não tem um relógio pra você ver a hora, um limpador de vidro traseiro, um...



Representantes: SP (011) 257-7259  
 • ABCD-SP 415-7100 • SP-Interior (0172)  
 42-2213 • SP-Scholar (0143) 23-4126  
 • RJ (021) 273-2262 • MG-Interior (034)  
 225-5721 • MG-Interior (031) 327-8974  
 • MG-Interior (032) 213-5822 • MG (031)  
 337-4566 • DF (061) 581-2643 • PE  
 (041) 244-9636/233-9792 • RS (0512)  
 42-1452 • AM (051) 234-8320 • BA  
 (071) 248-6367 • CE (085) 226-8322  
 • PE (081) 341-4657 • PA (091) 224-  
 5299 • ES (027) 229-2453 • PI (084)  
 222-5907 • MS (067) 854-9318.

Claro que um relógio não vai depor contra a generosidade dos seus 157,2 km/h de velocidade máxima — sete a mais que o modelo L 77, que testamos para Quatro Rodas de maio deste ano. Mas você fica pensando: se lhe dão um desempenho melhor — e ele faz de 0 a 100 km/h em rápidos 12,38 segundos —, por que não lhe deram o retrovisor do lado direito ou um limpador de vidro traseiro? Mais: nunca se esqueça de desligar o afogador logo que o motor estiver aquecido, porque não há no painel nenhuma luzinha para lembrá-lo de que o afogador está acionado.

Isto posto — pois é sempre bom lembrar que os carros básicos estão cada vez mais em trajes sumários e, no entanto, custam caro como se estivessem a rigor —, vejamos as boas novas.

A mexida no carburador melhorou

*Agora, ele não engasga mais quando você aperta bruscamente o acelerador.*

a mistura ar-combustível. Diferente dos últimos modelos L testados, este 88 não apresentou o tradicional "buraco" de carburação que se observava antes, quando o segundo corpo do carburador entrava em funcionamento. Esse problema era particularmente sentido no XR3.

O carburador passou por um novo tratamento da Weber. O circuito de marcha lenta foi modificado. Antes o respiro era cravado no seu corpo, agora está no suporte do giclê; foi trocada a bóia, que em alguns casos

apresentava o problema de encharcar. Agora ela é de poliesital, que não absorve água. Anteriormente, o eixo da borboleta do segundo corpo era de aço e selado; agora é de latão, com um parafuso no retentor, para facilitar a manutenção.

O "buraco" na carburação era causado pelo respiro do óleo que subia do cárter, caía no segundo corpo do carburador e carbonizava, emperando o funcionamento do eixo; em consequência, muitas vezes o segundo corpo deixava de abrir. Aviso: quem ainda enfrenta esse problema em outros modelos da linha deve providenciar a limpeza periódica do terminal de respiro do óleo, quando da troca. No futuro, nos novos carburadores, será possível fazer a manutenção com a desmontagem do eixo, descarbonização do corpo; limpeza e recolocação.

Voltemos ao teste. O carro está mais gostoso de guiar por causa do melhor desempenho. O "novo" trambulador, que a Ford afirma ter introduzido neste Escort, não nos causou nenhuma nova impressão. Seu efeito quase não se nota.

**Consumo diminuiu, mesmo com um melhor desempenho.**

Dos outros destaques do L 88, cite-se também a retomada de velocidade. O Escort 87 gastou 27''84 para fazer de 40 a 100 km/h. Este 88 foi quase quatro segundos melhor: 24''01. Um carro mais esperto que o anterior, em qualquer circunstância. Esse índice supera também a marca do XR3. É verdade que o modelo esportivo, equipado inclusive com ar-condicionado, pesava 76 kg a mais que o L.

É verdade, também, que há sempre uma variação de potência dentro de uma mesma linha de montagem — da ordem de 2% a mais ou a menos. Ainda que este Escort L 88 estivesse, casualmente, no topo da faixa, com 2 ou 3 cv a mais que a média, os resultados foram basicamente consequência das boas mexidas no motor. Um processo natural de evolução, cujos sintomas deverão ser sentidos igualmente nos próximos testes da linha.

Você verá pelos nossos números que uma outra boa surpresa ficou por conta dos índices de consumo. Nem mesmo os valores superiores do desempenho prejudicaram esse item: o L 88 anda mais e bebe menos.

Em termos gerais, as críticas ficam por conta de detalhes — alguns dos quais já vistos no início e que se relacionam à comodidade. Falta ainda

**RESULTADOS**

**DESEMPENHO E CONSUMO: BONS**

**DESEMPENHO**  
Boa surpresa: andou mais que o XR-3. E, claro, mais que o L 87. **7**

**CONSUMO**  
Mesmo andando mais, gastou menos que o último modelo L testado. **6**

**MOTOR**  
Componentes modernos num projeto conceitualmente superado. **5**

**CÂMBIO**  
Bom escalonamento e troca de marchas mais fácil. **6**

**FREIOS**  
Rodas dianteiras com disco ventilado. Bom equilíbrio na parada. **7**

**DIREÇÃO**  
Volante de bom diâmetro, sistema preciso e macio. **7**

**ESTABILIDADE**  
Preocupa em velocidades altas e em situações de ventos fortes. **6**

**SUSPENSÃO**  
Os amortecedores muito macios comprometem a estabilidade. **6**

**ESTILO**  
Não tem o tratamento de beleza do XR-3, mas suas linhas agradam. **7**

**CONFORTO**  
É básico, mas não tem coisas básicas: relógio e retrovisor direito. **6**

**POSIÇÃO DE DIRIGIR**  
Nada que o abomine e nada extraordinário. Na média nacional. **6**

**INSTRUMENTOS**  
Sem relógio e ainda sem o indicador de acionamento do afogador?! **5**

**VISIBILIDADE**  
Boa, apesar da inclinação do vidro traseiro e das colunas estreitas. **6**

**NÍVEL DE RUÍDO**  
Quem já andou num XR-3 não verá diferença: o barulho é o mesmo. **3**

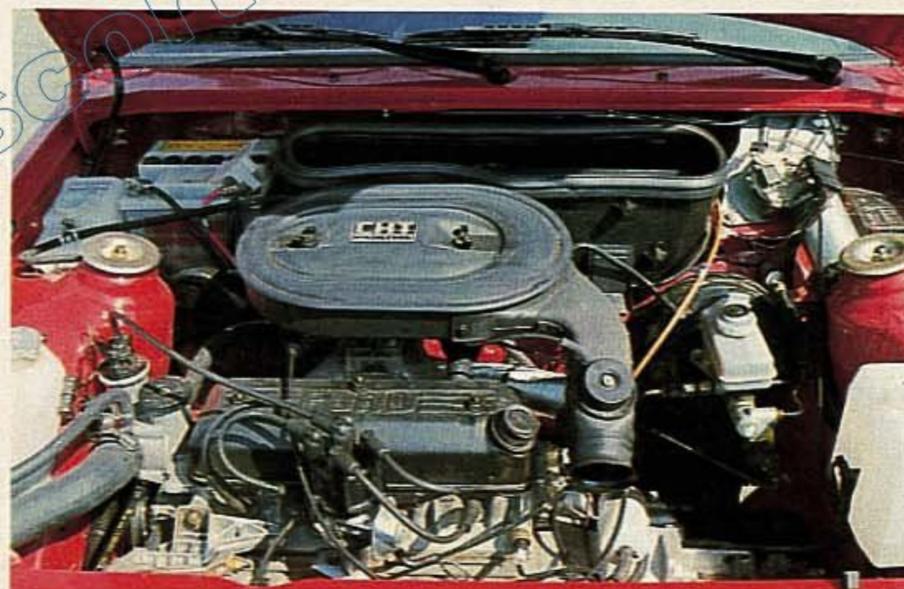
**PORTA-MALAS**  
Leva bem a bagagem de quatro pessoas: 382 litros de capacidade. **7**



Velocidade máxima: 7 km/h a mais que o modelo 87.

**COM OPCIONAIS, PREÇO DO GHIA**

O Escort L, que é o modelo básico da linha, custava oficialmente, em meados de outubro, Cz\$ 456 283. O modelo testado, contudo, custava mais Cz\$ 37 000 por causa dos opcionais que tinha (sem os quais, aliás, dificilmente você o encontrará nas concessionárias): pára-brisa de vidro laminado (Cz\$ 3 218), ar quente (Cz\$ 3 610), bandeja protetora do cárter (Cz\$ 975), vidro térmico traseiro (Cz\$ 2 291), rádio AM/FM (Cz\$ 17 112) e vidros verdes (Cz\$ 9 741). Poderia ainda vir com pintura metálica (Cz\$ 6 360), pneus da série 60 (Cz\$ 7 774) e rodas de alumínio (Cz\$ 21 803). Com tudo isso, seu preço superaria o do modelo Ghia, não fossem, naturalmente, os opcionais que vêm cobrados à parte também no Ghia. Detalhe: dois equipamentos importantes — retrovisor do lado direito e limpador traseiro — não são mais oferecidos para o L, nem como opcionais. De qualquer forma, os concorrentes mais diretos do Escort L no mercado, pelo preço de tabela, são atualmente o Prêmio CS 1.5, Monza SL/E Hatch, Voyage GL e Passat GL.



Motor: temperatura elevada causa apreensão.



Painel: aqui, a falta de instrumentos básicos.

**CHEGOU SUA VEZ • TRANSFORME ESTE SONHO EM REALIDADE. MATIS ESTILO E RAÇA**  
**KIT PARA SY-TROPEZ VW BRASILIA SÓ EM KIT**  
**BUGGY GUARUJA KITS E AUTOS PRONTOS**  
**MATIS IND-ECOM. LTDA. - RUA MARATONA, 285 - V. ALEXANDRIA - SP/SP - CEP 04635 - Tel.: (011) 241-3114**

**ESCORT L 88**

*Não se deixe empolgar pelos amortecedores macios. Depois dos 100 km/h, isso é perigoso.*



Novo trambulador: imperceptível.

um tanque de maior capacidade. O de polipropileno, de 65 litros, permanece restrito, ao menos por enquanto, aos modelos Ghia e XR-3. Outra observação: se você não é de correr muito, vai achar este Escort macio, gostoso, até a altura dos 100 km/h; depois disso, notará uma incômoda instabilidade, em razão da excessiva maciez dos amortecedores, principalmente numa boa estrada e sob a ação de ventos laterais.

De resto, com frequência observará o marcador de temperatura aproximando-se do limite. Isso é inevitável, principalmente quando você pega um trânsito congestionado na distância de um quilômetro pelo menos. Esse motor funciona constantemente em alta temperatura.

Por último: não estranhe se, de repente, um XR3, principalmente quando equipado com todos os opcionais possíveis, que aumentam o seu peso, for ultrapassado por um Escort L como esse. A Ford considera absolutamente normal essa ousadia.

**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 cm<sup>3</sup>.

**Taxa de compressão** — 12:1.

**Potência máxima** — 72 cv (53,2 kW) ABNT a 5 000 rpm.

**Torque máximo** — 13,2 mkgf (129,6 Nm) a 2 400 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, 3,84:1. 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.

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

**Direção** — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Diâmetro do volante, 38 cm.

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

**Dimensões externas** — Comprimento, 402,0 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** — Aço e aro 13, tala 5,0 pol.

**Pneus** — 155 SR13.

**Capacidade do tanque** — 48 litros.

**Capacidade do porta-malas** — 382 litros.

**Capacidade total de carga** — 513 kg.

**Peso do carro testado** — 874 kg.

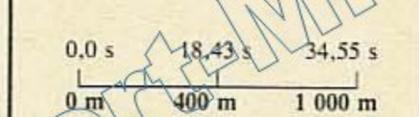
**Fabricante** — Ford Brasil S.A., rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex (011) 38365.

**OS NÚMEROS DO TESTE**

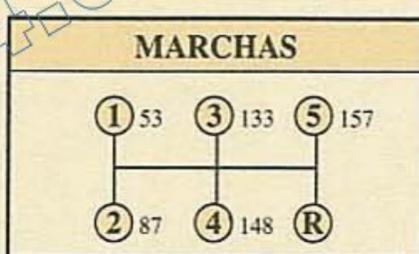
**CHEGOU AOS 157 KM/H**

MÁXIMA NA PISTA km/h reais	
Média de 4 passagens	157,2
Melhor passagem	159,9

ACELERAÇÃO		
Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marchas usadas
0 - 40	2,83	1.ª
0 - 60	5,01	1.ª/2.ª
0 - 80	8,14	1.ª/2.ª
0 - 100	12,38	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	19,00	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 140	29,63	1.ª/2.ª/3.ª



NÍVEL DE RUÍDO		
Velocidade km/h reais	Marcha usada	dB (A)
0	Ponto morto	52,2
20	1.ª	65,7
40	2.ª	69,1
60	3.ª	72,6
60	4.ª	71,7
80	4.ª	74,2
80	5.ª	73,7
100	5.ª	75,5
120	5.ª	76,9



RETOMADA		
Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	8,37	5.ª
40 - 80	16,19	5.ª
40 - 100	24,01	5.ª
40 - 120	33,66	5.ª
40 - 1 000 m	40,43	5.ª



CONSUMO em velocidades constantes		
Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha Usada
40	16,42	5.ª
60	15,08	5.ª
80	12,64	5.ª
100	10,80	5.ª
120	9,23	5.ª
40	15,33	4.ª

ESPAÇOS DE FRENAGEM metros	
40 km/h	8,60
60 km/h	20,15
80 km/h	32,80
100 km/h	48,30
120 km/h	67,40
Freio de estacionamento	
60 km/h	44,20

CONSUMO MÉDIO - km/l	
Na cidade	8,11
Na estrada, a 100 km/h reais, carregado	11,06
Na estrada, a 100 km/h reais, vazio	12,36

**A HORA E A VEZ DO ALARME DIGITAL CODIFICADO**  
 (O adeus à "chavinha" escondida, que todo ladrão já sabe onde está).

Você digita o código e em 20 segundos o seu carro está completamente protegido em todos os pontos: PORTAS, VIDROS MOVES, VIDROS FIXOS, CAPO DO MOTOR, PORTA-MALAS, TOCA-FITAS E AMPLIFICADOR.



Porque além do alarme intermitente, auto-desligável e com rearme automático a CHAVE DE IGNIÇÃO E DESLIGADA AUTOMATICAMENTE (CHAVE GERAL).



Retornando ao veículo você tem 8 segundos para digitar seu código e utilizá-lo normalmente. E ainda mesmo que o fecho seja desligado da central o sistema permanece acionado. É A SUA SEGURANÇA MÁXIMA.



**DIGITRONIC**

Fabricado no Brasil por DIGITRONIC INDUSTRIAL LTDA. Alameda Augusto Steinfeld, 1049 - Fones (041) 223-2848/232-6917 - CEP 80410 - CURITIBA - PARANA

Representantes:  
 SÃO PAULO (Capital) JCF Rep. Com. Ltda. - Fone (011) 419-5726  
 SÃO PAULO (Interior) GOUFA - Acessórios e Equipamentos Ltda. - Fone (0442) 24-5466  
 RIO DE JANEIRO PROJEL - Com. & Rep. Ltda. - Fone (021) 533-1755  
 MINAS GERAIS DJALMA LOPES - Rep. & Com. Ltda. - Fone (031) 224-4615  
 ESPÍRITO SANTO F. CASOTTI - Representações - Fone (027) 522-2105  
 GÓIAS / DISTRITO FEDERAL A. MARCA - Com. & Rep. Ltda. - Fone (061) 273-2453  
 PARANÁ A. BEAM - Com. & Rep. Ltda. - Fone (041) 244-9636  
 RIO GRANDE DO SUL EWK - Rep. Técnicas Ltda. - Fone (0512) 34-4700