XR3

O IRRESISTÍVEL PODER DO CONVERSÍVEL

Caro, exclusivo (só 1 600 produzidos por ano), ele continua em 88 sendo o maior símbolo de status entre os carros nacionais de série.

REPORTAGEM DE ANTÔNIO CARLOS FON
FOTO DE PEDRO MARTINELLI
Colaboraram: Claudio Carsughi, Douglas Mendonça e Renato Modernell.

Como a boate Gallery, em São Paulo, a churrascaria Plataforma, no Rio de Janeiro, ou o restaurante Four Seasons, em Nova York: lugares muito exclusivos, onde as pessoas vão mais para verem e serem vistas que pelo sabor da comida. Assim é o Escort XR3 Conversível. E não é para menos. Ele é o carro de série mais caro em fabricação no Brasil. As poucas unidades que são produzidas garantem uma certa exclusividade e é impossível parar em qualquer cruzamento sem atrair todas as atenções.

http://www.Escort-XR3-4.de

O único conversível nacional produzido por uma grande montadora atinge bons níveis de qualidade. Além disso, o aparato da fábrica garante a qualidade técnica do produto. Certamente, a soma desses fatores explica em grande parte o êxito da versão conversível do XR3. E nem mesmo seus pequenos problemas, encontrados, aliás, nas versões conversíveis dos melhores carros mundiais, impedem que ele seja um sucesso no mercado. Apesar de seu altíssimo preço (verifique na tabela de preços e equipamentos), as revendedoras impõem uma espera de 90 dias a quem deseja adquirir um desses raros exemplares.

E, no entanto, ele mostra algumas falhas. Faltam pequenos itens de conforto que certamente provocarão críticas do consumidor: a regulagem dos espelhos retrovisores externos ainda é feita mecanicamente, o porta-malas não tem iluminação e não pode ser aberto de dentro do carro. São detalhes quase insignificantes, mas cuja ausência aborrece o comprador. Mas esses pequenos detalhes são facilmente esquecíveis diante das vantagens de sua capota. Importada da Alemanha, ela é feita de material antiinflamável e tem como principal característica um isolamento térmico-acústico de excelente qualidade: mesmo nos dias quentes, sob o sol, a parte inferior da forração da capota permanece mais fresca que em um carro de capota de aço nas mesmas condições.

A capota, alemã, é tratada contra calor e ruído — e pode ser recolocada em 15 segundos.

Foto: Claudio Lucangeiro

Sem capota: convite à aventura.

A facilidade para abaixar ou levantar a capota surpreende. Duas pequenas travas em forma de gatilho garantem a segurança do fecho que libera a capota. Destravada, porém, não são necessários mais do que quinze segundos para abaixá-la. Assim, o proprietário de um conversível da Ford jamais será surpreendido por uma chuva de verão. Se a capota satisfaz plenamente, o desempenho do XR3 conversível acaba desagradando aos que esperam dele a agilidade de um esportivo. Com 70 quilos a mais que o XR3 convencional, devido aos reforços estruturais colocados no monobloco, a versão conversível mostra claramente que há pouco torque no motor CHT E-MAX Fórmula para os 1 000 quilos do carro. As retomadas e arrancadas são lentas e qualquer pequeno aclive faz com que o carro perca velocidade. Mas como o que vale em um conversível é o charme, esse fraco desempenho pode ser relegado a segundo plano.

Talvez sua utilização fosse até mais agradável se o motor, em vez de ser o do XR3, fosse o mesmo que equipa os demais Escort que, apesar de menos potente, oferece mais torque nas rotações mais baixas. A desvantagem do motor mais potente do XR3 no conversível está, além disso, no maior consumo de combustível e no comportamento irregular da carburação nas retomadas, ao se abrir o segundo estágio do carburador.

Mas, passeando com ele de capota abaixada em um final de tarde de sol ameno, esquece-se de todas essas falhas, até mesmo do volante meio pesado nas manobras e da pouca altura do carro, que exige mais cuidados em nossas ruas esburacadas. O que importa mesmo é a sensação de liberdade que o conversível proporciona e que o faz sempre alvo de todas as atenções.

Interior luxuoso, mas faltam alguns detalhes.

OPCIONAIS: LISTA GORDA

O Escort XR3 conversível custava, em meados de dezembro, Cz$ 1 266 322,64. Com os opcionais que normalmente equipam esse modelo, chamados de opcionais mandatórios, sem os quais o carro não sai da linha de produção, esse preço sobe consideravelmente.

O modelo testado estava equipado com os seguintes opcionais: pára-brisa laminado (Cz$ 5 181,16); levantador elétrico dos vidros (Cz$ 32 491,43); trava elétrica das portas (Cz$ 22 661,29); aquecedor (Cz$ 5 812,93); luzes de alerta auxiliares (Cz$ 13 988,76); rodas de liga leve (Cz$ 35 102,96); e toca-fitas/rádio AM-FM estéreo (Cz$ 39 655,64). Assim equipado, seu preço passava a ser de Cz$ 1 421 216,40.

Além disso, o comprador poderia pedir que viesse com bandeja protetora do cárter (Cz$ 1 570,30); ar-condicionado (Cz$ 93 784,22); pintura metálica (Cz$ 10 240,32) ou pintura perolizada (Cz$ 22 439,54).

Nas cores comuns, o XR3 conversível pode ser adquirido em amarelo, preto ou vermelho; nas cores metálicas, em prata, dois tons de cinza e azul, ou então em vermelho perolizado.

Apesar do alto preço, suas vendas têm aumentado desde o lançamento, em 1985. Se em 85 o XR3 conversível representou 2,2% do total das vendas do Escort, atualmente representa 4,4%, exatamente o dobro do ano de seu lançamento. Mas nem por isso se pode dizer que o carro tenha se popularizado nesse período: durante todo o ano de 1987 foram produzidos pouco menos de 1 600 conversíveis. Assim, ter um XR3 conversível ainda é um privilégio de poucos. Que têm, como os donos dos demais Escort, garantia de um ano, sem limite de quilometragem, e de três anos para as peças em contato com o álcool.

RESULTADOS

COM CAPOTA VISÃO RUIM

DESEMPENHO — 6
Suficiente para um carro utilizado com mais freqüência para lazer.

CONSUMO — 5
Também adequado ao carro, onde a descontração e o status são primordiais.

MOTOR — 5
Apresenta limitações decorrentes da idade avançada do projeto.

CÂMBIO — 6
A novidade é o sistema de mudanças, com menor curso da alavanca.

FREIOS — 7
Adequados ao peso e desempenho do carro. Progressivos e sempre seguros.

DIREÇÃO — 7
O pequeno diâmetro do volante deixa o sistema pesado, apesar de preciso.

ESTABILIDADE — 7
Não tão boa quanto a do XR3, mas ainda satisfatória para um conversível.

SUSPENSÃO — 7
Independente nas quatro rodas, utilizando amortecedores pressurizados.

ESTILO — 7
Bonito e moderno, tem charme mesmo com a capota fechada.

CONFORTO — 7
Na frente é idêntico ao do XR3, sacrificando apenas quem vai atrás.

POSIÇÃO DE DIRIGIR — 7
Comandos bem acessíveis e banco com várias regulagens: satisfatória.

INSTRUMENTOS — 7
Um dos painéis mais bonitos dos carros nacionais, sobretudo à noite.

VISIBILIDADE — 6
Perfeita, é claro, sem capota, fica ruim para trás com ela levantada.

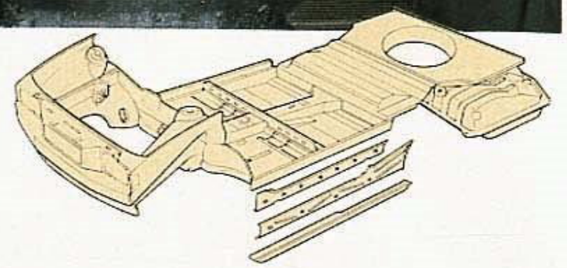
NÍVEL DE RUÍDO — 5
Considerando sua condição de conversível, não chega a ser barulhento.

PORTA-MALAS — 4
Prejudicado pela transformação. Pouca capacidade e formato irregular.

http://www.Escort-MAX.com

COMO É FEITO NAS DUAS FÁBRICAS

Da mesma forma que na Alemanha — onde o Escort Cabriolet é produzido em conjunto pela Ford e Karmann — também no Brasil a Ford se associou à Karmann-Ghia para a execução do projeto do Escort conversível. Na realidade, toda a tecnologia para a montagem deste conversível veio das fábricas alemãs da Ford e da Karmann. No Brasil, o trabalho de engenharia limitou-se a adaptar o projeto original às condições brasileiras de mais poeira e piso irregular.



O teste de vedação contra a chuva é o último passo do processo que se inicia com a preparação do chassi na fábrica da Karmann-Ghia.

A montagem de um Escort conversível é um trabalho quase artesanal. O processo é iniciado na Ford, com a remessa de uma parte do chassi à Karmann-Ghia. Composto pelo assoalho e estrutura do compartimento do motor, o chassi recebe na Karmann-Ghia todos os reforços estruturais, as laterais, portas, pára-lamas e tampa do porta-malas. Terminada essa primeira fase, o esqueleto do que será um XR3 conversível retorna à linha de produção do Escort na fábrica da Ford. Ali, o controle de funilaria faz os ajustes finais e passa o carro à fase seguinte, onde recebe os banhos protetores que permitem que tenha a mesma garantia de três anos contra ferrugem de todos os carros feitos pela Ford, e é pintado.

O passo seguinte é a montagem dos componentes comuns aos outros Escort: chicote da parte elétrica, painel de instrumentos, bancos dianteiros, suspensão dianteira e traseira, motor e câmbio, rodas, pneus etc. Neste ponto, o carro retorna à Karmann-Ghia para receber a capota escamoteável e todo seu equipamento acessório. A capota — como, aliás, todos os reforços estruturais que garantem a rigidez torcional do monobloco, a ferragem pantográfica responsável pelo perfeito funcionamento da capota conversível e a maioria dos acessórios utilizados na transformação — é importada da Alemanha pela Karmann-Ghia e é a mesma que equipa o Escort Cabriolet alemão.

Além disso, a Karmann-Ghia instala os painéis das portas e laterais traseiras, banco traseiro, revestimento do porta-malas e, finalmente, passa o carro por um teste de vedação em uma câmara especialmente construída para esse fim, com o carro sendo bombardeado por jatos d'água por todos os lados, para garantir sua perfeita vedação contra a chuva. Novamente o carro é enviado para a Ford, onde passa pela inspeção final do controle de qualidade antes de ser entregue para a rede de revendedores.

E ESTES SÃO OS OUTROS CONVERSÍVEIS BRASILEIROS

O Escort XR3 não é o único conversível fabricado no Brasil. Além dele, vários pequenos fabricantes de carros fora-de-série fazem réplicas em fibra de vidro de conversíveis famosos de todo o mundo ou adaptações de automóveis de série nacionais. Sem os recursos de uma grande montadora, esses conversíveis costumam ter seu ponto frágil na capota. Além de não receberem tratamento térmico-acústico, são mais vulneráveis ao fogo e nem sempre oferecem a necessária vedação contra chuva. Outra diferença fundamental de qualidade entre esses carros e o XR3 conversível pode ser vista na janela traseira. Enquanto a do Escort é de vidro, dotada até de desembaçador traseiro, a dos demais é de plástico, que com o tempo pode ficar amarelado, reduzindo a visibilidade. Entretanto têm também o seu charme, e aqui estão alguns dos principais desses modelos:

Uno Cabriolet — *Produzido pela Sultan, revendedora Fiat em Guarulhos, SP, tem motor 1.3 ou 1.5. Além dele, a Sultan fabrica, ainda, uma versão conversível do Prêmio.*

MP Lafer — *A Lafer S.A. Indústria e Comércio faz uma réplica do MGTD 1952 em fibra de vidro, com mecânica Volkswagen e motor 1600, nas versões básica (foto) e TI.*

Phoenix — *Réplica de fibra de vidro do Mercedes-Benz 280 SL, fabricado pela LHM — Indústrias Mecânicas, tem motor GM, a álcool ou gasolina, de 2,5 litros ou 4,1 litros.*

Miura Targa e Spider — *Feitos pela Besson, Gobbi S.A., de Porto Alegre, essas duas versões conversíveis do Miura são de fibra de vidro e utilizam mecânica Volkswagen do Santana.*

Farus Cabriolet — *Da Embrabi — Comércio e Indústria Ltda., de Contagem — MG. De fibra de vidro, esse conversível utiliza o motor Volkswagen 1.8 do Gol GTS.*

Alpine G 59 Grand Prix — *Réplica da Bugatti 1927 de fibra de vidro, feita em São Paulo pela Nobre Fibra Car. O carro é montado com mecânica Volkswagen e motor 1600.*

Fera XK 4.1 — *Produção da Indusfera — Indústria e Comércio, de Guarulhos, SP, é uma réplica de fibra de vidro do Jaguar XK 120, com motor GM 250-S de 4,1 litros.*

http://www.Escortmk4.com

UM CARRO DE ALTO-ASTRAL

Marília Gabriela: amor antigo.

Mesmo vivendo numa cidade meteorologicamente instável como São Paulo, a apresentadora de TV Marília Gabriela é uma apaixonada por carros conversíveis. O primeiro que ela teve foi um Lafer preto e prateado, na metade da década de 70. "Ele fazia um sucesso tremendo", lembra Marília, "mas dentro chovia que era um horror e a capota era difícil de manusear." Depois, ela namorou muito um Jaguar vermelho, que era demasiadamente caro. Em 1980, presentou-se com um Porche conversível azul-marinho da Envemo e hoje tem um XR3, também conversível.

"Andar sem capota, sentindo o vento no rosto, me dá uma sensação de liberdade. Gosto de olhar o céu numa noite de lua cheia. É evidente que, para uma pessoa conhecida, andar na rua com um conversível é uma tremenda bandeira. Ela se torna uma atração. Mas eu sempre assumi isso numa boa. Além do mais, o prazer é maior que qualquer possível contratempo", diz ela. E confessa que a posição da capota acaba funcionando como um complemento da roupa. "Quando estou de baixo-astral, uso capota alta. Quando estou de alto-astral, baixo a capota."

Mas um carro conversível, em todo caso, já indica por si só uma predisposição ao alto-astral. Pelo menos era isso o que transmitiam os filmes românticos da década de 60, que sempre acabavam bem. Aficionada desde sempre por cinema, Marília acredita que foi nessas salas escuras, que tanto freqüentou em Ribeirão Preto, que nasceu sua irreversível paixão pelos carros conversíveis, que enchiam a tela de romantismo e aventura.

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 (126,3Nm) ABNT a 4 000 rpm.*
Câmbio — *Transversal, 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 — *Cupê conversível, 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, 164 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 — *212 litros.*
Capacidade total de carga — *324 kg.*
Peso do carro testado — *990 kg.*
Fabricante — *Ford Brasil S.A., rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex (011) 38365.*

O VW Golf, em 80: relançando a moda.

PAIXÃO QUE NASCEU COM O AUTOMÓVEL

O carro nasceu conversível. Foi só em 1895, dez anos depois de Carl Benz ter contruído o primeiro automóvel do mundo, que o francês René Panhard fez o primeiro carro fechado. Desde então, o carro fechado ocupou o mercado e a morte do conversível chegou a ser anunciada em meados dos anos 70 — **Quatro Rodas** n.º 181, setembro de 1975 — vítima do teto solar e do ar-condicionado, que pretendiam substituir a sensação de arejamento do conversível. E durante alguns anos o conversível esteve confinado a seu mais sólido reduto: os carros esportivos, incluindo-se entre esses os de competição.

A partir dos anos 80, porém, o conversível voltou com força total. Hoje, são raros os modelos europeus — do Rolls Royce ao Golf, passando pelo Opel Kadett, o Peugeot 205 e o Escort XR3 — que não tenham uma versão conversível. A paixão européia pelo conversível é compreensível. O sol é raro no norte da Europa, onde às vezes o verão limita-se a um único mês, e todos querem aproveitá-lo ao máximo, mesmo enquanto dirigem. No Brasil, com seu excesso de sol e luminosidade, as pessoas não sentem essa necessidade. Mas, também aqui, ninguém escapa à magia de um conversível. O problema é que sempre foi um prazer muito caro.

http://www.EscortMK4.com

OS NÚMEROS DO TESTE

MAIS LENTO QUE O XR3 COMUM

MÁXIMA NA PISTA km/h reais

Média de 4 passagens	156,5
Melhor passagem	157,9

ACELERAÇÃO

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marchas usadas
0 - 40	2,92	1.ª
0 - 60	5,38	1.ª/2.ª
0 - 80	8,95	1.ª/2.ª
0 - 100	13,45	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	20,36	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 140	31,18	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

0,0 s — 0 m; 18,84 s — 400 m; 35,15 s — 1 000 m

NÍVEL DE RUÍDO

Velocidade km/h reais	Marcha usada	dB (A)
0	Ponto morto	55,3
20	1.ª	60,6
40	2.ª	69,3
60	3.ª	69,9
60	4.ª	67,4
80	4.ª	71,8
80	5.ª	69,7
100	5.ª	73,6
120	5.ª	77,6

MARCHAS

1 51 — 3 126 — 5 156
2 86 — 4 156 — R

ESPAÇOS DE FRENAGEM metros

40 km/h	8,40
60 km/h	19,30
80 km/h	33,80
100 km/h	49,50
120 km/h	71,00
Freio de estacionamento	
60 km/h	50,00

RETOMADA

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	11,06	5.ª
40 - 80	19,48	5.ª
40 - 100	28,55	5.ª
40 - 120	39,42	5.ª
40 - 1 000 m	42,94	5.ª

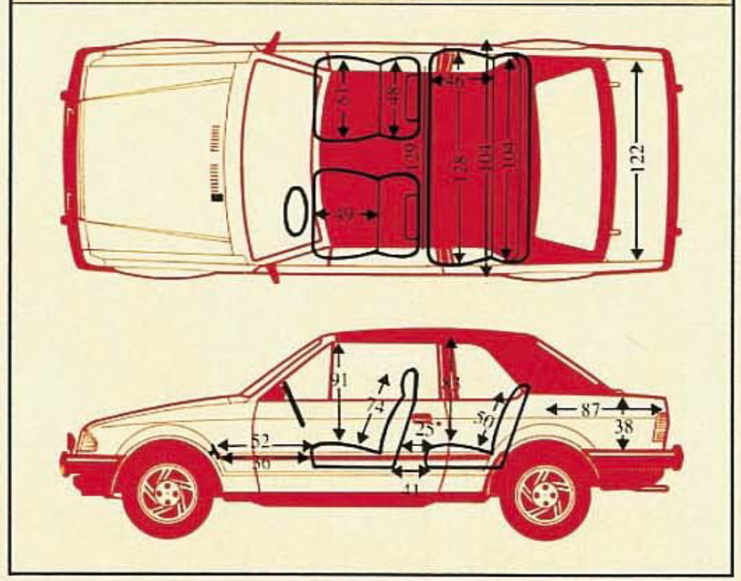
ROLAMENTO

100 km/h — 40 km/h: **1 087,6 m** (em ponto morto)

CONSUMO em velocidades constantes

Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha Usada
40	13,22	5.ª
60	12,10	5.ª
80	11,46	5.ª
100	10,01	5.ª
120	8,55	5.ª
40	11,58	4.ª

CONSUMO MÉDIO - km/l

Na cidade	6,78
Na estrada, a 100 km/h reais, carregado	10,82
Na estrada, a 100 km/h reais, vazio	11,04

ESPAÇO INTERNO