

Por dentro e por fora, o XR3 tem um visual agradável, que o torna bem diferenciado do Escort comum. Destaque para seus spoilers. envolvendo inclusive as rodas traseiras, a pintura e, por dentro, o painel.

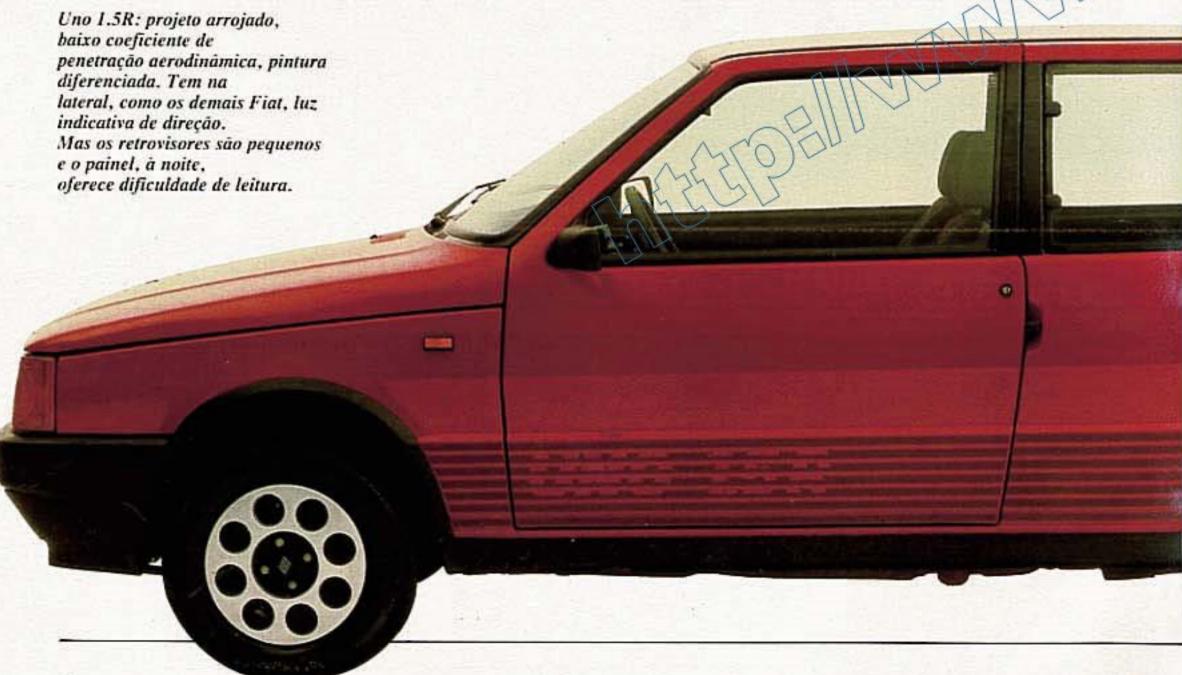
Pode também vir com teto solar.





# XR3 CONTRA 1.5R: DUELO DE ESTILOS

Em muitos países, eles disputam palmo a palmo o





gosto dos consumidores. E, aqui, qual deles ganha?







riação do Centro de Estilo da Ford, na Alemanha, o Escort foi lançado na Europa em fins de 1981 e. no Brasil. dois anos depois. Na versão esportiva, tanto lá como aqui, surgiu no decorrer de 1984. Atualmente, além de Brasil e Alemanha, é produzido nos EUA, Portugal, Espanha e, a partir desse ano, na Argentina. Tudo somado, versões e países, dele já foram vendidos 6 500 000. A história do italiano Uno, um projeto inicial de Giorgio Giugiaro, aperfeiçoado depois pelo Centro de Estilo da Fiat, começa com seu lançamento na Europa em 1983 e, um ano depois, no Brasil. Como esportivo. surgiu aqui no ano passado. È produzido também na Venezuela, Argentina, Marrocos e Zâmbia, e já vendeu até hoje 2 750 000. Acompanhe o confronto desses nossos dois carros mundiais.

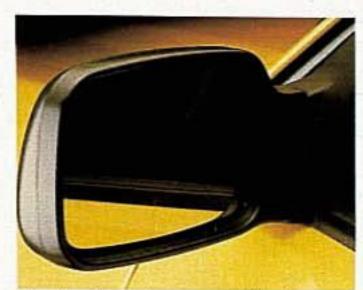
QUATRO RODAS

# O Uno, mais rápido. O Escort, mais atraente. Os

### -DESEMPENHO

Sem discussão: o Uno andou mais. Mas cada um tem suas limitações.

Mais leve 74 kg e com motor de concepção mais moderna - o que anulou a desvantagem de 100 cm3 na cilindrada —, o Uno 1.5R derrotou o Escort XR3 em todas as situações, como você vai poder verificar nas tabelas. Contudo, não foram diferenças grandes. o que resultou em nota 7 para o Uno e nota 6 para o Escort. Ou seja, apenas dentro dos padrões dos carros brasileiros atuais. Para se chegar a essas notas, adotamos como sempre o critério de atribuir peso 3 à aceleração de 0 a 100 km/h, que foi feita pelo Uno em 12,42 segundos e pelo Escort em 13,47 segundos. Peso 3 também para a aceleração de 0 a 1 000 metros, que o Uno fez em 34,15 segundos e o Escort em 35,26 segundos. E, igualmente, peso 3 para a velocidade máxima, que foi no Uno de 160,3 km/hora e no Escort de 156,2 km/hora. Finalmente, peso 1 para a retomada, em quinta marcha, partindo de 40 km/hora até completar o quilômetro: o Uno gastou 38,76 segundos e o Escort 42,86 segundos. Esses resultados, somados e divididos por 10, foram então confrontados com uma escala, que é o que



O maior (Escort) e o menor (Uno)...



O XR-3, por trás: nada a esconder.

determina a nota (no caso, tanto o Uno ficou longe da nota 8 quanto o Escort da nota 7). Isso sem estar ligado o aparelho de ar-condicionado, que os dois tinham - e que, em funcionamento, rouba cerca de 6 cv do motor. Nos dois casos, isso resultou no seguinte: com o ar ligado, a máxima do Uno caiu para 157 km/hora e a do Escort para 150,5 km/hora, enquanto que no 0 a 100 cada um perdeu cerca de I segundo. Mas, naquela hora, ninguém passou calor dentro deles.



retrovisor, dentre os carros nacionais.

#### **ESTILO**

Rigorosamente, o Uno é um projeto mais avançado. Mas, no charme, ganha o XR3.

Que são carros de concepção moderna, ousada, ninguém tem duvida. E o Uno, até mais do que o Escort: quando surgiu, foi uma revolução. Ninguém antes tinha visto um carro tão pequeno que por dentro oferecesse tanto espaço. Na aerodinâmica, o Uno também leva vantagem: seu C<sub>x</sub>, aquela célebre fórmula que dá a resistência do ar à passagem do carro, é de 0,35 contra 0,38 do Escort. Mas há um ponto em que este Escort, o XR3. tira a forra: por dentro e por fora, ele contém muito mais diferenças em relação ao modelo básico do que o Uno 1.5R em relação ao Uno comum. E é isso, na maioria das vezes, que o comprador desse tipo de carro

## dois, até que econômicos e com boa autonomia.



1.5R. o preto identifica o esportivo.

deseja: um produto diferenciado. O XR3 tem spoiler traseiro mais convincente, rodas mais bonitas, tem a opção do teto solar que o 1.5R não tem - e um painel charmosíssimo, que não há quem não se encante com ele. principalmente à noite. O painel do 1.5R, à noite, é o contrário: ninguém consegue acompanhar o movimento de seus ponteiros vermelhos sobre fundo preto. E tem mais: talvez por já estar há mais tempo no mercado, o XR3 oferece major variedade na combinação de cores, como o amarelo, por exemplo, que testamos. Não é um atrativo a mais? Fora o fato de que tem calhas, na capota, para a possível instalação de um rack, e já vem com um bom rádio/toca-fitas. Alguém pode estranhar o que isso tem a ver com estilo. Mas. já pensou sair da loja com um carro diferenciado e ter que parar na esquina para mandar instalar um rádio? O XR3 tem mais charme.

#### **CONSUMO**

Um (bom) empate entre os dois. Mas, com o ar ligado, seu bolso sofre.

Se o desempenho dos dois, como mostram os números, não pode propriamente ser considerado esportivo, a contrapartida é um consumo sem exageros, perfeitamente dentro dos padrões que temos para o uso de álcool. E uma surpresa: mesmo sendo mais



Ar-condicionado: prejuizo para...

desvantagem. Andando sempre juntos, ele perdeu na cidade (6.56 km/l contra 6.62 km/l do 1.5R) e ganhou na estrada (10.98 km/l contra 10.61 km/l). configurando o empate. Ainda assim, o XR-3 é capaz de chegar uns 100 quilômetros mais longe. porque seu tanque tem capacidade para 65 litros contra os 55 que cabem no do 1.5R. Não é uma grande diferença, na prática: qualquer dos dois pode levá-lo, por exemplo, do Rio de Janeiro a São Paulo, ou vice-versa, sem ter que parar no caminho para abastecer. Mas isso, veja bem. sem o ar-condicionado. Com ele ligado, o consumo piora - e piora mais para o XR-3, que então fez só 4,87 km/l na cidade e 9,39 km/l na estrada, vazio. No 1.5R, o ar-condicionado fez o consumo piorar para 5.28 km/l na cidade e 9.54 km/l na estrada, sempre só com o motorista dentro do carro. Pode até não parecer muito. Mas é uma piora de quase 30% na cidade — e que acaba tendo que ser levada em conta na hora em que se vai utilizar o ar. Em outras palavras. andar com o ar ligado é mais prejudicial para o consumo do que andar com os dois carros nos seus limites máximos de carga, quando então, na estrada, o XR3 fez 10.11 km/l e o 1.5R 10.10 km/l.

pesado, o XR-3 não ficou em



o consumo foi maior no XR-3.

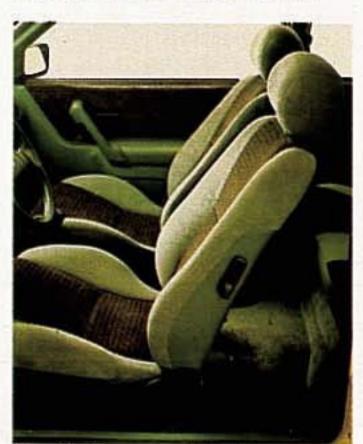
40

# Mais luxo, mais presença: é a proposta do XR3. Já

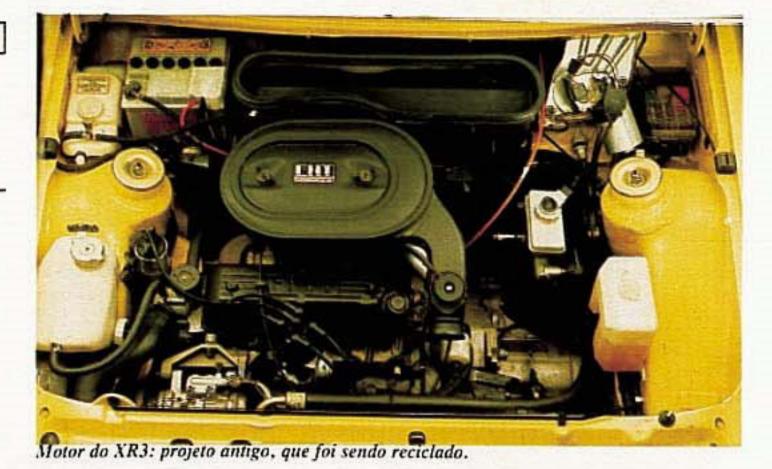
#### CONFORTO

Num, você se espalha mais. No outro, se obriga a ficar mais atento.

O maior número de opcionais começa dando vantagem para o XR3. Os dois oferecem vidros verdes, acionamento elétrico nos vidros, revestimento diferenciado e até aparelho de ar condicionado. Mas só o XR3 pode vir com rádio/toca-fitas. teto solar e uma prática trava elétrica central. Outro ponto a favor do Escort é a maior facilidade de acesso ao banco traseiro. No Uno, embora o sistema tenha melhorado em 88. esse acesso ainda obriga quem está na frente a sair do carro. Mas a posição de dirigir é melhor no Uno, mais alta e com melhor domínio da situação. Seu banco, nessa versão 1.5R, é um dos melhores do mercado: firme, não deixa o corpo balançar nas curvas como o do XR3. Já o que é ótimo nos dois é a facilidade de acesso aos comandos, feita sem necessidade de se tirar as mãos do volante. O volante do XR3, por sinal, é 2 cm menor no



Nos dois, bancos confortáveis e...



diâmetro que o do 1.5R. e também mais bem estofado. No mais, o estofamento dos dois é de boa qualidade e realçado pela aplicação de cor. No 1.5R. o acionamento dos pedais é mais firme, dá mais sensação de controle sobre o carro. Em troca, os engates do câmbio do XR3 são mais confortáveis: raramente determinada marcha fica mais dura. Finalmente, o nível de ruído, em que houve um empate. com os dois deixando muito a desejar. O XR3 foi mais barulhento nas velocidades mais baixas e o 1.5R, nas intermediárias,



bonitos proporcionam bem-estar.

### **ESPAÇO**

Menor no comprimento, o Uno surpreende por dentro. Mas perde no porta-malas.

Como em todo carro pequeno. no Escort e no Uno quem vai na frente é privilegiado. Não tem problemas para se acomodar bem nem para entrar e sair. Já para guem vai atrás, o Uno é incomparavelmente mais espaçoso. Seu banco pode até se dar ao Tuxo de transportar très pessoas. o que no Escort é quase impossível. Além disso, a visibilidade para quem vai atrás também é melhor no Uno. Em compensação, o Escort oferece muito mais espaço no porta-malas: 382 litros contra apenas 224 litros no do Uno. E no XR3 você pode também transportar mais peso: 445 quilos contra apenas 320 quilos no 1.5R. Isso significa que, com quatro pessoas de 70 quilos a bordo, no 1.5R faltam só 40 quilos para que se exceda o limite de carga. No mais. pelo tamanho, os dois são muito bem servidos de porta-luvas e porta-objetos. Uma comodidade!

# no 1.5R prevalece o compromisso com a velocidade.



Motor do 1.5 R: o mais potente da linha, trazido da Argentina.

### -SEGURANÇA

Nos dois, você sente confiança para andar forte. E para frear também.

Talvez seja aqui onde os dois mais se pareçam com verdadeiros esportivos: ótima estabilidade, eficiente funcionamento dos freios. Na estabilidade, só mesmo no limite é que se percebe certa vantagem do 1.5R, que se torna então mais dócil ao controle. E, nas freadas, embora os espaços



Nos cintos, fáceis de usar, uma...

percorridos pelo 1.5R tenham sido ligeiramente menores, os dois contam com os mesmos aperfeiçoamentos no sistema: disco ventilado nas rodas da frente e válvula equalizadora nas de trás, o que ajuda a evitar, respectivamente, o superaquecimento e o travamento. Fora isso, o Uno ganha na visibilidade frontal (embora a do Escort também seja muito boa) mas perde por não ter pára-brisa de vidro laminado como opcional nem trava elétrica. Mais justo, o cinto do Uno dá mais confiança.



ousadia do 1.5 R: a cor vermelho.

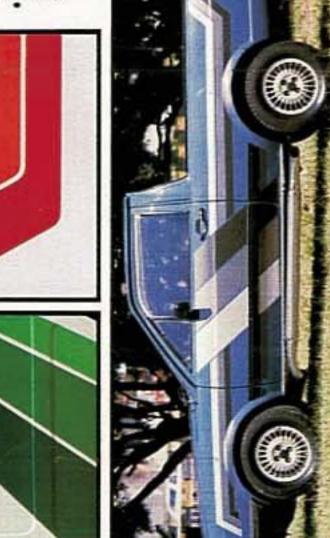
#### -PREÇO-

De saída, a vantagem do 1.5 R não é tanta. Mas se amplia com os opcionais.

Chegou a hora de se fazer as contas. Na tabela, vigente em meados de março, o XR3 estava custando Cz\$ 1 450 329 e o 1.5 R. Cz\$ 1 206 714. Portanto. uma diferença a favor do carro da Fiat de Cz\$ 244 000 — o que até não chega a ser muito, se decididamente sua opção é pelo carro da Ford. Na prática, porém. com todos os opcionais que tinham, os modelos testados saíam respectivamente por CzS 1 925 110 e CzS 1 445 243. já uma diferença apreciável. O ar-condicionado é o que mais contribui para esse acréscimo: Cz\$ 161 869 no XR3 e Cz\$ 166 660 no 1.5 R. Depois, no XR3, vêm o toca-fitas (CzS 68 889), o teto solar (Cz\$ 68 131), as rodas de alumínio (Cz\$ 60 980) e a trava elétrica das portas (Cz\$ 39 366), exclusividades suas. O acionador elétrico dos vidros custava mais CzS 56 443 no XR3 e CzS 19 146 no 1.5 R e o check-control, só para o 1.5 R. mais CzS 22 440.

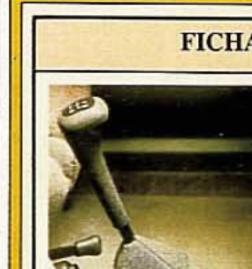
	XR-3	1.5 R
DESEMPENHO	6	7
CONSUMO	5	5
MOTOR	5	7
CÂMBIO	5	5
FREIOS	7	7
DIREÇÃO	7	7
ESTABILIDADE	8	9
ESTILO	7	- 6
CONFORTO	7	7
POSIÇÃO	7	7
INSTRUMENTOS	7	7
VISIBILIDADE	7	8
NÍVEL DE RUÍDO	5	5
PORTA-MALAS	7	4

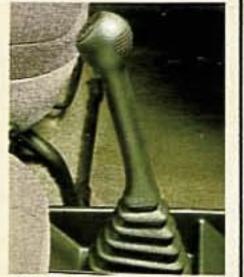




# Confronte agora as duas

### FICHA TÉCNICA





	REE	
Câmbios parecidos. Mas o	do XR3	é mais confortável.
	XR3	1.5R
Dimensões		
Comprimento (cm)	406	364.4
Largura (cm)		
Altura (cm)	132.4	144.5
Dist. entre eixos (cm)	240.2	236.15
Bitola dianteira (cm)	140	132.1
Bitola traseira (cm)		
Altura do solo (cm)		
Tanque (1)		55
Carga total (kg)	. 445	320
Porta-malas (1)	382	
Carro testado (kg)		
Rodas (pol) 1		
Pneus 185/60		
Câmbio		717
Disposição tran	sversal	transversal
Relações 3,45/1,9		4,09/2,23/1.55/
	5/0.75	1,16/0.96
	ianteira	dianteira
Motor		Giamena
	anteiro.	dianteiro.
	sversal.	transversal, com
	Distributed that the	comando no
Com ec	lateral	
Diâmetro x curso (mm) . 77		
Cilindrada (cm³)	1 555	1 498
Taxa de compressão		
Potência (cv)/rpm 86.		
Torque (mkgf)/rpm 12.9	0/4 000	12 9/3 500
Freios	7.4 000	12.9/3 300
Dianteiros disco ve	ntilado	disco ventilado
Traseiros disco ve		Section of the Contract of the
Suspensão independe	nte pas	
		independente nas
quatro ro		The state of the s
		tipo McPherson
	frente.	
COI	in barra	com barra

#### VELOCIDADE MÁXIMA NA PISTA DE CONSUMO MÉDIO - km/litro TESTES - km/h reais Escort XR-3 Uno 1.5 R Escort XR-3 Uno 1.5 R Na cidade 6,56

mecânicas e os resultados que obtiveram na pista.

édia de 4 passa	agens	156,2	160,3	Na estrada a 100	km/h reais, carre	egado 10.11	10.10
elhor passagen	1	156.3	163,0	Na estrada, a 100	km/h reais, vaz	io 10,98	10.61
	ACELER	AÇÃO		NÍ	VEL DE RU	JÍDO - dB (A	A)
Variação de velocidade	Tempo en	n segundos	Marcha	Velocidade	Marcha	dB (	(A)
km/h reais	Escort XR-3	Uno 1.5 R	usada	km/h reais	usada	Escort XR-3	Uno 1.5
0 - 40	3,02	2,68	1.71.	0	Ponto morto	51,6	48.0
0 - 60	5,41	5,01	2(120)	20	1.*	61.8	63,3
0 - 80	8,85	8,15	( 3)/2.	40	2.*	69,2	67,5
0 - 100	13,47	12,42	3.1/3.	60	3.*/4.*	68.0/65,9	68,4/67,4
0 - 120	20.73	18,53	4.44.	80	4.45.4	70,0/68,8	72,2/70,4
0 - 140	31,89	28.08	4.44.*	100	5.*	72.0	72,8
ESCORT	0.0	18,88 s	35,26 s	120	5.*	77,9	76,5
UNO	0,0 s	18,28 s	34,15 s	ESPA	ÇOS DE FR	ENAGEM -	metros
0)17	0 m	400 m	1 000 m		2000		
				40 km/h 8.00	0 Escort X	R-3	
RETO	MADA DE	VELOCID	ADE	40 7,4	5 Uno 1.5 l	R	

Variação de	Tempo em segundos		Marcha
velocidade km/h reais	Escort XR-3	Uno 1.5 R	usada
40 - 60	10,35	7.11	5.*
40 - 80	19.52	14,20	5.*
40 - 100	28,75	21,46	5.*
40 - 120	38,90	29,54	5.*
40 - 1 000	42,86	38,76	5.*

Velocidade	Consumo e	Marchas	
km/h reais	Escort XR-3	Uno 1.5 R	Usadas
40	13,35	13,78	5.*
60	11,51	12,43	5.*
80	10,41	11,38	5.*
100	10,07	9.10	5.4
120	7,74	7.96	5.*
40	11,61	13.10	4.*

40 km/h	8,00 Escort	XR-3	
40	7,45 Uno 1.:	5 R	
60	18,00		
60	16,95		
80	31,93		
80	30,16		
100		49,88	
100		47,13	
120	Tue Tall		71,83
120		The last	67,87
freio de estaci	onamento		
60		50.50	
60		45,20	

	ROLAMENTO
100 km/h ESCORT XR-3 40 km/h	UNO 1.5 R 40 km/h
(em por	6 m 1 020,9 m (em ponto morto)

estabilizadora estabilizadora

na frente e atrás. na frente.