

ESCORT GHIA: UM

Mesmo nesta versão de luxo, o Escort é o mais econômico de sua categoria. Nessa combinação de opostos, o segredo de uma linha que faz sucesso, embora, no Brasil, tenha um motor antiquado.

REPORTAGEM DE DOUGLAS MENDONÇA
FOTOS CLAUDIO LARANJEIRA



Na estrada: conforto e suavidade ao preço de 12 km por litro.

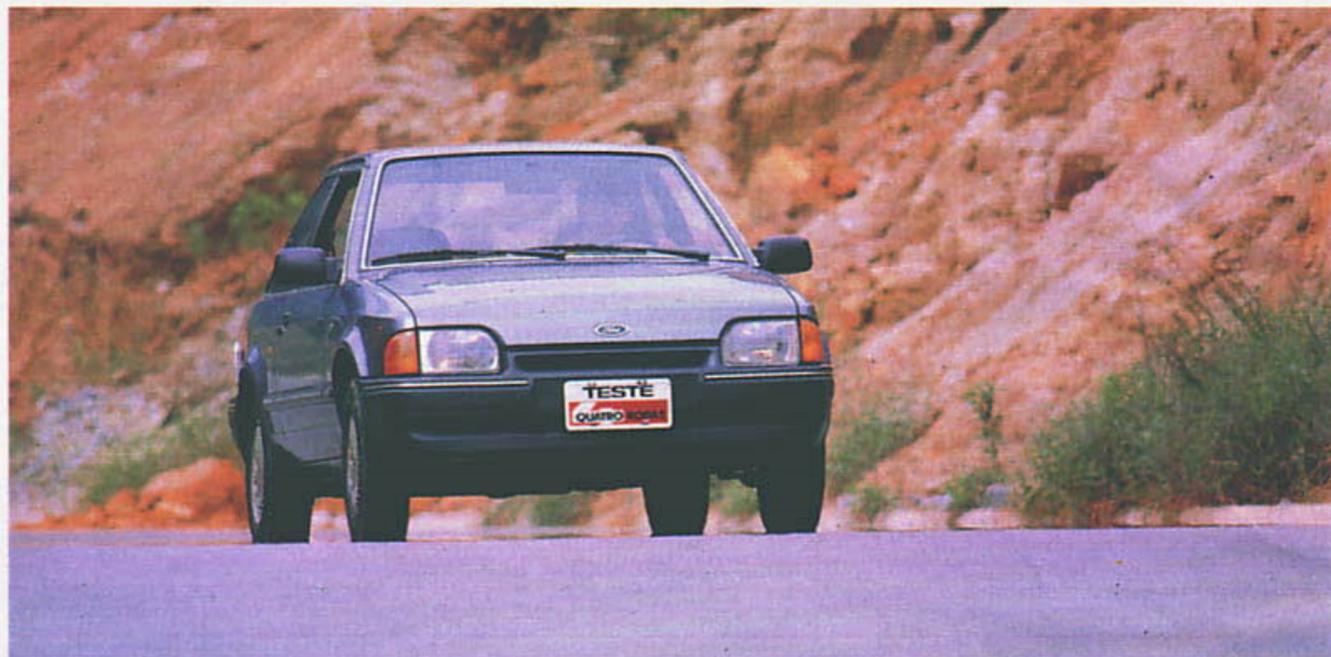
LUXO ECONÔMICO



Ghia: sugerindo requinte.

Se o Escort Ghia não chega a impressionar pelo desempenho — apesar de muito ágil em baixa rotação —, certamente é dos carros mais econômicos que temos: seu consumo neste teste ficou abaixo dos outros de igual cilindrada.

Basta um leve toque no acelerador e o carro segue



Mesmo carregado, o baixo consumo na estrada quase não se altera.

Somando-se a isto a robustez, a confiabilidade mecânica, o conforto e o bom acabamento sempre associados à marca Ford, temos um carro que alia a sofisticação à economia de consumo e de manutenção. E o preço final desse Ghia, que já vem bem equipado (ver preço atualizado no Mercado de Automóveis), chega a ser atrativo num compacto de luxo

É sobretudo na estrada que ele se revela econômico. A 100 km/h, na estrada, fez 11,97 km/litro de álcool levando só o motorista e 11,52 km/litro com plena carga. São índices expressivos, sobretudo porque esse Ghia pesava nada menos que 940 kg. Mesmo na cidade, o consumo foi baixo: 7,34 km/litro no peso do trânsito da cidade de São Paulo.

Favorecendo esse baixo consumo, o Escort conta com o bom perfil aerodinâmico, a posição transversal de motor e transmissão — que diminui as perdas mecânicas — e sem dúvida o velho e robusto motor CHT da Ford brasileira.

O estágio atual de desenvolvi-

mento desse motor já não permite aumentar-lhe a potência. Por isso o trabalho dos técnicos da fábrica concentrou-se em elevar o torque, no que tiveram sucesso: mesmo com a potência de 75 cv — pequena para o motor de quase 1 600 cm³ (ver no

quadro seu equivalente europeu) —, o torque do Escort atinge 13,2 mkgf, o maior entre os motores nacionais dessa faixa, com o mérito de ocorrer a apenas 2 400 rpm.

Na prática, esses números se traduzem num motor que sempre aten-

LÁ FORA, UM OUTRO ESCORT

Embora seja o modelo de carro mais vendido no mundo, no Brasil, onde há poucas opções, o Escort ocupa só o terceiro lugar. Mas nosso Escort, igual no estilo, tem mecânica diferente.

Na Europa o Escort é oferecido em nada menos que quinze versões a gasolina (fora as cinco a diesel), das quais há cinco com motor 1.6 que podem ser comparadas à nossa — e sobre a qual as de fora levam grande vantagem.

Com os mesmos 1 600 cm³

de cilindrada, os Escort europeus têm potência que vai de 90 cv na versão mais econômica a 132 cv na versão turbo. As velocidades máximas deles vão de 179 a 206 km/h. E com tudo isso o consumo ainda é bem menor que o do nosso Escort — embora aqui se deva, é claro, descontar o fato de o nosso ser a álcool. No trânsito urbano, a versão turbo, a mais gastadora, faz 9,1 km/litro de gasolina, enquanto a mais econômica, a 1600 Ghia, de 90 cv, faz 12 km/litro.

ágil, macio até demais — e gastando pouco álcool.



O motor CHT: antigo, mas com torque superior aos dos concorrentes.

de rápido ao comando, mesmo em rotações bem baixas: basta pisar de leve no acelerador para que o carro responda de imediato. Uma consequência disso é o reduzido consumo de combustível nos baixos e médios regimes de rotação — situação, aliás, que cobre 90% do tempo de uso do carro em condições normais. É raro, assim, o motorista comum precisar elevar o regime de rotações até o limite de potência máxima, que nesta versão do CHT ocorre em torno de 5 000 rpm.

Balançando nas curvas: questão de calibragem.

Motor antigo, mas bem tratado e sobretudo confiável, ele se completa com um bom conjunto mecânico. Neste aspecto, aliás, só não gostamos da calibragem da suspensão traseira. De concepção moderna, independente, com molas helicoidais e amortecedores pressurizados (estes, um pioneirismo da Ford aqui), teve uma opção de calibragem macia demais. Daí resulta um

balanço freqüente da traseira a partir dos 80 km/h, podendo deixar o motorista inseguro nessa situação: dá a impressão de que a qualquer mudança um pouco mais brusca de direção o carro ficará desgovernado. Mesmo que isso não aconteça, fica a impressão atemorizadora. Amortecedores com calibragem um pouco mais dura resolveriam o problema sem comprometer o nível de conforto.

No restante, o carro agrada. Agil, silencioso, confortável, de boa aparência. Melhor que isso, só com motor novo. Há planos na Autolatina de adaptação de um dos motores VW, mais modernos: seria um Escort com o motor AP-600 dos Gol, Voyage e Passat. Com um motor VW de última geração, o Escort poderia se tornar o melhor carro nacional de sua categoria. Potencial para isso não lhe falta, principalmente nesta requintada versão Ghia, dirigida a pessoas para quem conforto é primordial — e assim atenderia também aos que, além disso, querem desempenho.

RESULTADOS

UM CONJUNTO EQUILIBRADO

DESEMPENHO Mais ágil nas baixas rotações que nas altas. Satisfaz à maioria.	6
CONSUMO Baixo: é um dos nacionais mais econômicos na categoria de 1 600 cm ³ .	6
MOTOR Antigo e confiável, tem a vantagem do alto torque em baixa rotação.	5
CÂMBIO Robusto, foi aperfeiçoado este ano para ter engates mais rápidos.	5
FREIOS De efeito progressivo e com disco ventilado, são muito confiáveis.	7
DIREÇÃO Agradável: é macia nas manobras e precisa nas velocidades altas.	7
ESTABILIDADE Seria melhor se a suspensão fosse menos mole, evitando balanços.	6
ESTILO Atual, bem aceito no mundo todo e com um rejuvenescimento recente.	7
CONFORTO Corresponde às expectativas sobre um modelo Ghia, topo de linha.	6
POSIÇÃO DE DIRIGIR Satisfatória, com bom volante e comandos bem acessíveis.	6
INSTRUMENTOS Painel com iluminação indireta, fácil de ler e um dos mais bonitos.	7
VISIBILIDADE Muito boa, devido à ampla área envidraçada e às colunas estreitas.	7
NÍVEL DE RUÍDO Baixo, como convém a um modelo de luxo: média inferior a 70 db.	7
PORTA-MALAS Capacidade para 382 litros e ótimo acesso pela terceira porta.	7

Consumo e nível de ruído baixos. E vai a 154 km/h.

MÁXIMA NA PISTA km/h reais	
Média de 4 passagens	154,2
Melhor passagem	155,5

ACELERAÇÃO		
Km/h reais	Segundos	Marchas
0 - 40	3,01	1.ª
0 - 60	5,43	2.ª
0 - 80	8,75	2.ª
0 - 100	13,35	3.ª
0 - 120	20,44	3.ª
0 - 140	32,74	4.ª

0,0 s	18,81 s	35,26 s
0 m	400 m	1 000 m

RETOMADA		
Km/h reais	Segundos	Marchas
40 - 60	9,19	5.ª
40 - 80	17,76	5.ª
40 - 100	26,65	5.ª
40 - 120	37,24	5.ª
40 - 1 000 m	41,80	5.ª

CONSUMO em velocidades constantes		
Velocidade km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha Usada
40	15,07	5.ª
60	14,51	5.ª
80	13,41	5.ª
100	11,09	5.ª
120	8,97	5.ª
40	13,96	4.ª

CONSUMO MÉDIO - km/l	
Cidade	7,34
Estrada, 100 km/h, carregado	11,52
Estrada, 100 km/h, vazio	11,97

MARCHAS		
1 53	3 133	5 154
2 87	4 154	R

NÍVEL DE RUÍDO		
Velocidade km/h reais	Marcha usada	dB (A)
0	Ponto morto	47,2
20	1.ª	61,8
40	2.ª	65,6
60	3.ª	67,6
60	4.ª	66,5
80	4.ª	69,2
80	5.ª	68,4
100	5.ª	71,6
120	5.ª	73,6

FRENAGEM - metros	
40 km/h	7,65
60 km/h	16,55
80 km/h	29,08
100 km/h	45,43
120 km/h	65,42
Freio de estacionamento	
60 km/h	45,00

ROLAMENTO		
100 km/h	40 km/h	1057,7 m (em ponto morto)

FICHA TÉCNICA

Motor — Dianteiro, transversal, quatro cilindros em linha. Comando de válvulas lateral. Alimentação por carburador de corpo duplo; a álcool.

Diâmetro x curso — 77,0 x 83,5 mm.

Cilindrada total — 1 555 cm³.

Taxa de compressão — 12,0:1.

Potência máxima — 75,1 cv (55,2 kW) ABNT a 5 000 rpm.

Torque máximo — 13,2 mkgf (129,6 mkgf) ABNT a 2 400 rpm.

Câmbio — Mecânico. 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.

Suspensão dianteira — Independente, McPherson, com braços inferiores transversais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora.

Suspensão traseira — Independente, com braços de reação longitudinais, braço transversal, molas helicoidais e amortecedores pressurizados.

Freios — Disco ventilado na dianteira e tambor na traseira, com servo.

Direção — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Volante de 38 cm.

Diâmetros 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, 140,0 cm; bitola traseira, 142,3 cm; altura mínima do solo, 11,6 cm.

Rodas — Aro 13 x tala 5 polegadas.

Pneus — 175/70 SR 13.

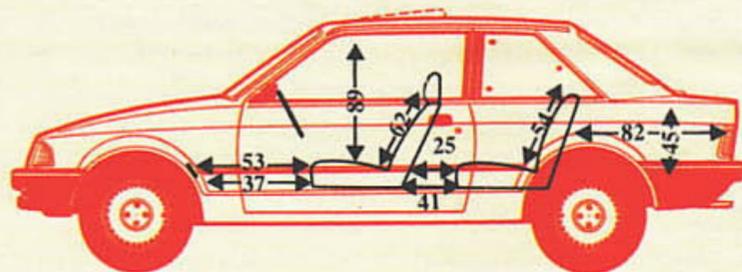
Tanque — 65 litros.

Porta-malas — 382 litros.

Carga total — 410 kg.

Peso do carro testado — 940 kg.

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



www.escort-mk4.de