

ESCORT GL

EM BUSCA DO PUNTO DE EQUILÍBRIO

Ao passar das ruas para a estrada, o Escort GL perde a agilidade e o bom desempenho. E começa a ter problemas de estabilidade.

Chave na partida, e o motor logo ronca forte. Primeira marcha engatada, pé no acelerador... o carro salta ágil, quase nervoso. Logo estará mudando de uma pista para outra, driblando o trânsito, freando a cada exigência do pedal. Assim é o Escort GL: para a cidade, um carro rápido e confortável. No entanto, na estrada, ele peca pela pouca estabilidade e pelo baixo desempenho, o que começa a ser notado a partir dos 80 km/h.

A seu favor, o Escort GL tem muitos pontos. O estilo é bastante moderno e com bom perfil aerodinâmico. Aliás, dirigindo, quase não se nota o capô à frente, como se depois do pára-brisa só viesse o asfalto. Seu acabamento

interno é um dos melhores entre os carros nacionais, com bancos confortáveis, painel bastante completo e de fácil leitura dos instrumentos — velocímetro, mostrador da capacidade do tanque, temperatura de óleo e relógio de horas.

Outra boa vantagem são os comandos próximos das mãos: não é preciso tirá-las do volante para acender as luzes, ligar o limpador de pára-brisa de duas velocidades mais temporizador ou tocar a buzina. E mesmo para mulheres, que sempre adoram carregar coisinhas a mais, o porta-objetos lateral é ideal para carregar batom, agenda, óculos escuros... Por sinal, talvez devido ao conforto e praticidade é que o Escort se tornou um dos carros preferidos

JORGEL MEDITSCH



O estilo é atual e as linhas, aerodinâmicas.



Um simples toque no acelerador e o carro sai ágil,



Em velocidade, a suspensão macia prega alguns sustos.

pelas mulheres.

Já quem viaja atrás pode se ressentir de um certo desconforto: o banco é muito próximo ao da frente, com pouco espaço para as pernas — cinco pessoas viajam apertadas. O ideal é levar quatro, no máximo. Quanto ao transporte de bagagem, o porta-malas tem espaço razoável e acesso fácil pela ampla porta traseira. O único inconveniente é quando fura um pneu, no meio de uma viagem, por exemplo, com todas as malas da família lá atrás. Será preciso tirar tudo de dentro para chegar ao estepe, que fica no chão do porta-malas.

Nesta versão a gasolina o Escort continua com uma característica marcante: a economia. Na cidade alcançou a média de 10 km/litro e, na estrada, vazio, a 100 km/h, o consumo foi de



Motor: bom em baixas rotações.



Chassi: número em vários locais.

14,64 km/litro — carregado, fez 13,85 km/litro. Cerca de 2 quilômetros a mais por litro, em média, do que as versões a álcool.

Mas nem tudo é vantagem no Escort GL. A suspensão, por exemplo, até hoje não teve uma solução adequada. Ou seja, o Escort alemão, adaptado para rodar no Brasil, nunca chegou a um bom termo: a suspensão ou é macia demais, comprometendo a estabilidade — chega a pregar uns bons sustos no motorista —, ou, então, é muito dura e desconfortável, mas tornando o carro bem estável, como é o caso do XR3. Portanto, no Escort GL, quando se atinge determinada velocidade, perde-se a firmeza. A sensação ao girar o volante para um dos lados é de que a carroceria vai sair pela tangente. O câmbio também poderia ser um pouco mais

pronto a enfrentar qualquer desafio no trânsito.



Vidros elétricos, nem mesmo como opcionais.

AGORA, A GASOLINA

Até bem pouco tempo, o Escort só era encontrado na versão a álcool. Tanto que, até hoje, ainda não existe XR3 a gasolina. No entanto, com a mudança na política de preços de combustíveis, eliminando vantagens do álcool, surgem os primeiros Escort a gasolina — L, GL e Ghia.

O modelo GL de três portas testado está custando NC:5 12 742,08 e tem alguns opcionais disponíveis: pára-brisa laminado, 88,13; vidros climatizados, 266,81; aquecedor, 98,88; bandeja protetora do motor, 26,69; lavador/limpador do vidro traseiro, 139,15; pintura metálica, 182,62; e rádio estéreo "MTR", 466,09 — preços em cruzados novos. O conforto de vidros e comandos de portas elétricos, apenas nas versões Ghia e XR3.

RESULTADOS

BOM NO CONSUMO E FRENAGEM

DESEMPENHO

Ágil no uso urbano, perdendo um pouco em velocidades mais altas.

6

CONSUMO

Bom, principalmente nesta versão a gasolina: 10 km/l na cidade.

7

MOTOR

Torque abundante em baixas rotações. Bastante confiável.

5

CÂMBIO

Troca de marchas rápida, mas poderia ser um pouco mais justa.

5

FREIOS

Mesmo quando muito exigido o Escort freia com eficiência.

7

DIREÇÃO

É macia em manobras e segura em velocidade mais elevadas.

7

ESTABILIDADE

A suspensão é mole demais, o que cria muito movimento lateral.

6

ESTILO

Moderno, com um bom perfil aerodinâmico. As linhas agradam.

7

CONFORTO

Suficiente, salientando seu excelente acabamento interno.

6

POSIÇÃO DE DIRIGIR

Os comandos são acessíveis e os bancos confortáveis.

6

INSTRUMENTOS

Suficientes e com boa leitura, devido à posição do volante.

6

VISIBILIDADE

Ampla área envidraçada e colunas traseiras estreitas. Boa visão.

7

NÍVEL DE RUIDO

Tem pouco ruído, principalmente para uma versão intermediária.

6

PORTA-MALAS

Capacidade suficiente para a bagagem de quatro pessoas.

5

Na cidade, 10 km/l: boa marca para um carro rápido.

MÁXIMA NA PISTA km/h reais	
Média de 4 passagens	156,8
Melhor passagem	157,6

ACELERAÇÃO		
Km/h reais	Segundos	Marchas
0 - 40	3,02	1.ª
0 - 60	5,35	1.ª/2.ª
0 - 80	8,66	1.ª/2.ª
0 - 100	13,30	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	20,03	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 140	31,97	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

0,0	18,75	35,11
0 m	400 m	1 000 m

RETOMADA		
Km/h reais	Segundos	Marchas
40 - 60	10,75	5.ª
40 - 80	21,60	5.ª
40 - 100	31,70	5.ª
40 - 120	43,61	5.ª
40 - 1 000 m	44,18	5.ª

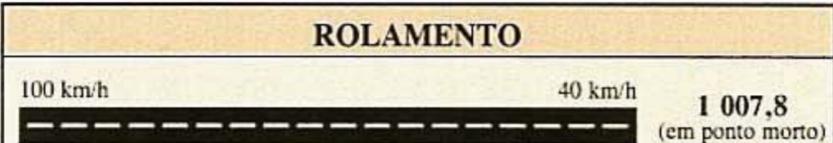
CONSUMO em velocidades constantes		
Velocidade-km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	16,76	4.ª
60	18,21	5.ª
80	16,60	5.ª
100	12,61	5.ª
120	10,30	5.ª

CONSUMO MÉDIO - km/l	
Cidade	10,00
Estrada, 100 km/h, carregado	13,85
Estrada, 100 km/h, vazio	14,64

MARCHAS - km/h		
1 55	3 138	5 156
2 92	4 156	R

NÍVEL DE RUÍDO		
Km/h reais	Marcha	dB (A)
0	Ponto morto	48,6
20	1.ª	61,4
40	2.ª	62,4
60	3.ª	65,1
60	4.ª	63,6
80	4.ª	66,4
80	5.ª	65,9
100	5.ª	69,9
120	5.ª	72,8
Média ponderada QR		66,55

FRENAGEM - metros	
40 km/h	7,3
60 km/h	18,3
80 km/h	32,6
100 km/h	51,0
120 km/h	73,5
Freio de estacionamento	
60 km/h	45,8



FICHA TÉCNICA

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

Diâmetro x curso — 77,0 x 83,5 mm.

Cilindrada total — 1 555 cm³.

Taxa de compressão — 9,0:1

Potência máxima — 73,7 cv (54,2 KW) ABNT a 5 200 rpm.

Torque máximo — 12,6 mkgf (123,6 Nm) ABNT a 2 400 rpm.

Câmbio — Mecânico. Relações de marchas: 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.

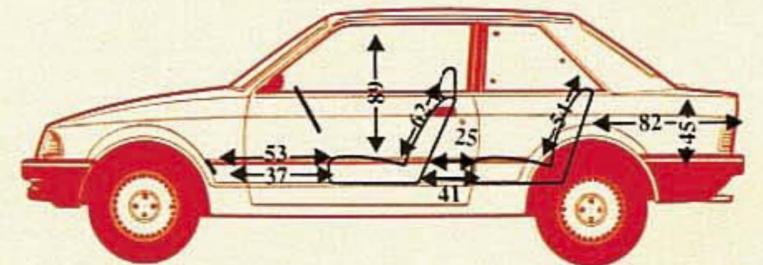
Tanque — 65 litros.

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.



TESTE DE PISTA DE DOUGLAS MENDONÇA

www.escort-mk4.de