

ESCORT 1.8

UM NOVO CARRO SE REVELA

Andamos com o novo XR3 equipado com motor 1.8. Veja o que ele traz para enfrentar o Kadett.

REPORTAGEM DE LUIZ BARTOLOMAIS JÚNIOR



Motor VW 1.8, mas logotipo Ford.

Melhor esquecer que um dia existiu um Escort XR3 equipado com o ultrapassado motor CHT, herança do antigo Corcel e dos Gordini e Dauphine. O novo Escort, com motor VW 1.8, é um outro automóvel — embora externamente não pareça — cuja história começa agora.

Dirigimos um dos primeiros exemplares do carro, recém-



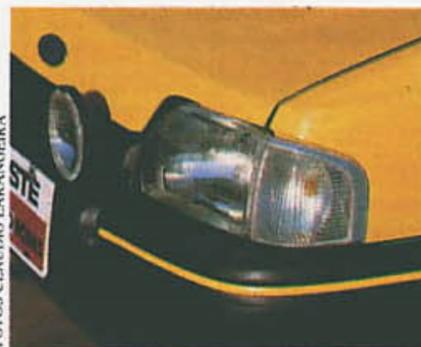
Nos novos Escort 1.8 — XR3, XR3 conversível e Ghia —, o mesmo visual, para preservar a personalidade.

Agora, um carro silencioso e que não engasga. Ficou

saído da linha de montagem. Uma experiência que permitiu ter uma boa idéia de sua potencialidade.

A primeira e sensível diferença se nota logo ao ligar o motor. É a grande diminuição nos ruídos e vibrações, que caracterizavam — desfavoravelmente — o antigo CHT. Quando se dirige um XR3 com o velho motor o painel funciona como uma espécie de caixa acústica, transmitindo as vibrações enviadas através dos coxins. Isso já não existe: com o uso do motor 1.8, os coxins em que se apóia foram reprojatados para absorver mais as vibrações. Além do mais, o motor VW 1.8 é naturalmente mais silencioso — o que deverá agradar sobretudo aos que optam pela luxuosa versão Ghia.

A segunda boa impressão que se tem ao ligar o motor é a regularidade da marcha lenta: desapareceram



Na frente: desaparece a cor...



...amarela das lanternas.

as constantes oscilações de rotação do primeiro XR3 — consequência, em parte, da carburação muito rica, que lhe permitia compensar um pouco a fraqueza do motor CHT. Agora, com o motor mais forte — passou de 86,1 para cerca de 105 cv —, a carburação tornou-se mais constante e a marcha lenta perfeita.

Quando se sai com o carro, as primeiras trocas de marcha trazem outra impressão favorável. Os engates do câmbio ficaram muito mais precisos. Não é preciso torcer para que o engate saia perfeito: as marchas entram sem reclamar, como é comum aos câmbios dos carros VW. Este câmbio, o mesmo do Jetta alemão, é de excelente qualidade, com a precisão e o silêncio garantidos pelo formato helicoidal (e não reto, como é comum) de suas engrenagens.

O câmbio tem ainda uma particu-

fácil engatar as marchas e atingir alta velocidade.

laridade: o engate da ré — que fica para cima, à esquerda, do lado da primeira marcha, como nos Passat, quando antes era embaixo da quinta.

Na alavanca, igual à dos antigos Escort, só muda o lugar indicativo da ré. Neste e nos demais componentes visuais, a Ford fez questão de não mudar praticamente nada, para assegurar a identidade do carro e a boa aceitação de suas linhas.

Mais uma diferença notável fica evidente quando se pisa no acelerador, logo após engatar a primeira. A diferença de potência surge imediatamente, pois o motor responde com rapidez, sem relutância ou engasgadas. É uma força que faltava ao Escort desde que foi lançado, em 1983. Antes tarde do que nunca: hoje ele tem potência suficiente e até mais torque — 14,9 mkgf contra 12,9 do antigo —, que surge facilmente nas baixas rotações e



Rodas de liga: um desenho...



...diferente.

nas retomadas de velocidade para ultrapassagem.

Andando forte, a boa impressão aumenta. Antes, o desempenho do Escort era aceitável apenas até uns 100 km/h: a partir daí notava-se alguma dificuldade para aumentar a velocidade. Agora, com o motor 1.8, o crescimento da velocidade é mais constante e mais rápido.

Os 19 cv de potência que o XR3 ganhou mostram sua presença principalmente nas arrancadas. Se o motorista não dosar corretamente embreagem e acelerador, o novo carro poderá cantar pneu já na primeira marcha, ao sair do lugar. É até preciso tomar certo cuidado com acelerações bruscas em primeira marcha, principalmente nas subidas e em terreno molhado ou empoeirado. Nessas situações, pode acontecer que o carro derrape e revele a tendência de se desviar pa-



Linha de montagem da Ford: a saída dos primeiros Escort 1.8.



Na estrada: andando mais rápido e com mais firmeza nas curvas.

A potência maior se revela na arrancada, em que ele

ra os lados. No caso, basta tirar o pé do acelerador por um instante para que ele retome tranqüilamente a trajetória.

O novo Escort, aliás, é um carro mais firme. É bem perceptível a melhora obtida na estabilidade. Neste lançamento, a Ford aproveitou para rever o sistema de suspensão, prejudicado nas mudanças feitas há dois anos. Naquela ocasião, ele recebeu amortecedores pressurizados, sem dúvida mais eficientes. Só que a fábrica aproveitou para amolecer a suspensão, que era muito dura, calibrando-a mais segundo o conceito norte-americano. Essa

FOTOS CLAUDIO LARANJEIRA



Acréscimo de 1.8: cilindrada...



...maior que a do antigo XR3.

mistura, num carro de concepção européia como este, não deu certo: a suspensão ficou mole demais, fazendo o Escort "navegar" sobre ela todo o tempo, o que transmite uma sensação de insegurança.

Agora isso acabou. Molas, amortecedores e barra estabilizadora foram adequadamente calibrados. O carro todo ficou mais firme e mais estável, embora não tão duro quanto antes das mudanças anteriores. Ou seja, conseguiu-se uma boa conciliação entre conforto e estabilidade. Pode-se viajar com ele tranqüilamente, sem que a suspensão torture músculos e ossos. E ao mes-

até patina. Mas ficou mais estável.



Note a ré: agora à esquerda.

mo tempo, nas curvas — tanto as de baixa como as de alta velocidade —, seu comportamento tornou-se mais seguro e confiável.

Uma experiência, afinal, que só deixou impressões positivas. O novo Escort 1.8 se beneficia não apenas do motor mais potente e moderno — que passa a equipar as duas versões XR3 (cupê e conversível) e o modelo Ghia — mas também de itens de conforto e segurança trazidos pelo novo câmbio e pelas alterações feitas na suspensão.

Resta checar, com números, o seu desempenho na pista. É o que faremos em nossa próxima edição.

FORTES E DISCRETAS MUDANÇAS

O que mudou na mecânica do Escort não chega a aparecer, mas foi suficiente para gerar um novo carro:

- **Mais firme.** A suspensão foi recalibrada: molas e amortecedores endureceram e aumentou o diâmetro da barra estabilizadora. O carro deixou de inclinar-se muito nas curvas.

- **Mais forte.** O motor VW 1.8 tem 105 cv (a fábrica alega só 99), contra 86 do antigo. E leva a marca Ford gravada na tampa das válvulas.

- **Mais preciso no câmbio.** Adotou-se o câmbio do VW Jetta alemão, com engrenagens helicoidais (menos atrito, menos barulho). O mecanismo (trambulador) que o liga à alavanca garante engates bem precisos. A ré fica para cima, junto à primeira.

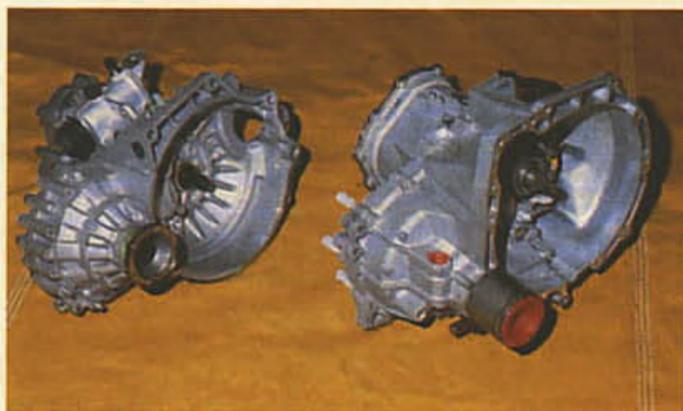
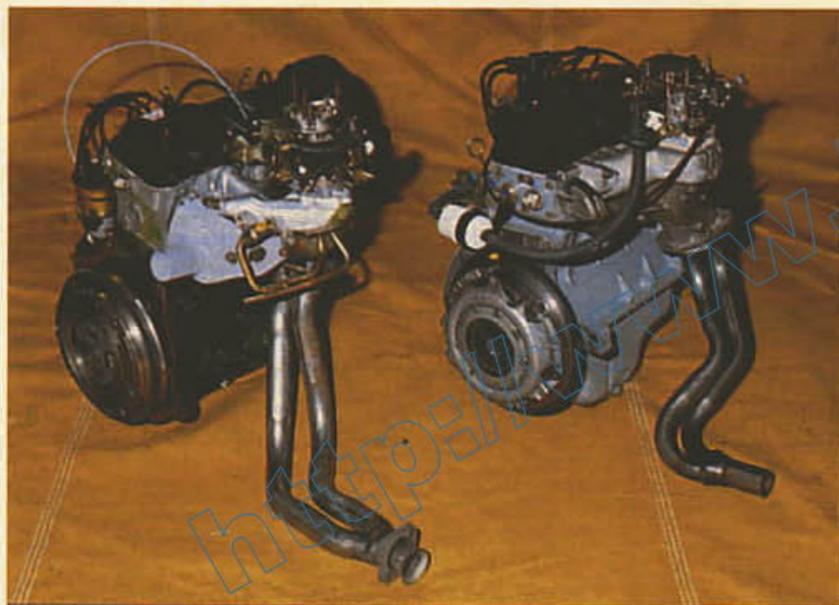
Na aparência, há retoques propositalmente discretos para não descaracterizar o Escort:

- O desenho das rodas de liga leve, mais reto e com mais raios, é parecido com o anterior. E a roda recebeu parafusos cromados.

- As lanternas dianteiras, antes amareladas, estão foscas — a cor ficou só nas lâmpadas.

- Há uma saia plástica dos lados, com tampas removíveis nos locais destinados a apoiar o macaco.

- No logotipo, acrescentou-se 1.8.



O motor novo (esquerda) garante quase 20 cv a mais.

O atual câmbio (esquerda) vem do VW Jetta.



Uma saia plástica com tampa: aqui se encaixa o macaco.



Alavanca e trambulador do novo câmbio (esquerda): precisão.

TECNOLOGIA EM CAPOTAS

Uma revolução na qualidade: capotas em fiberglass com a mais alta tecnologia internacional. Fibra de vidro resistente ao impacto e não-corrosiva. Design revolucionário.



Fabricadas em todas as cores, para D-20, D-20 Longa, D-20 Dupla, D-10 (todas), F-1000, Pampa, Chevy 500, Saveiro e linha Fiat de Pick-ups. Fazemos também tampões para caçamba.



EMPRESA BRASILEIRA DE FIBRAS
Av. Santos Dumont, 500 - Cumbica
Guarulhos - Tels. (011) 912-7549/2230
CEP 07000 - São Paulo - SP

VENDAS PARA TODO O BRASIL