

Este teste vem provar o acerto da decisão da Autolatina de colocar o motor AP800 no Escort. Com isso o XR3 acaba de se tornar o carro brasileiro com mais desempenho entre os equipados com motor 1.8. Bateu em velocidade final e aceleração até mesmo o Gol GTS, que tem o mesmo motor e é 50 kg mais leve. Só perde entre os esportivos para os de motor mais potente, com 2 litros de cilindrada: o Gol GTi e o Kadett GS. E consegue a confortável proeza de ser não apenas o mais silencioso esportivo como o 3.º em nosso ranking do silêncio.

Não é à toa, enfim, que o Escort é o carro mais vendido do mundo (ver nota em Pai-

nel). Entre nós, mesmo com o antiquado motor CHT, ele vem se mantendo em terceiro nas vendas, mas agora tem tudo para melhorar sua posição. Afinal, o XR3 consegue um desempenho que supera o da maioria das versões européias e americanas do Escort e conquista o pleno direito de ser chamado um carro esportivo. ©

ESCORT XR3 1.8

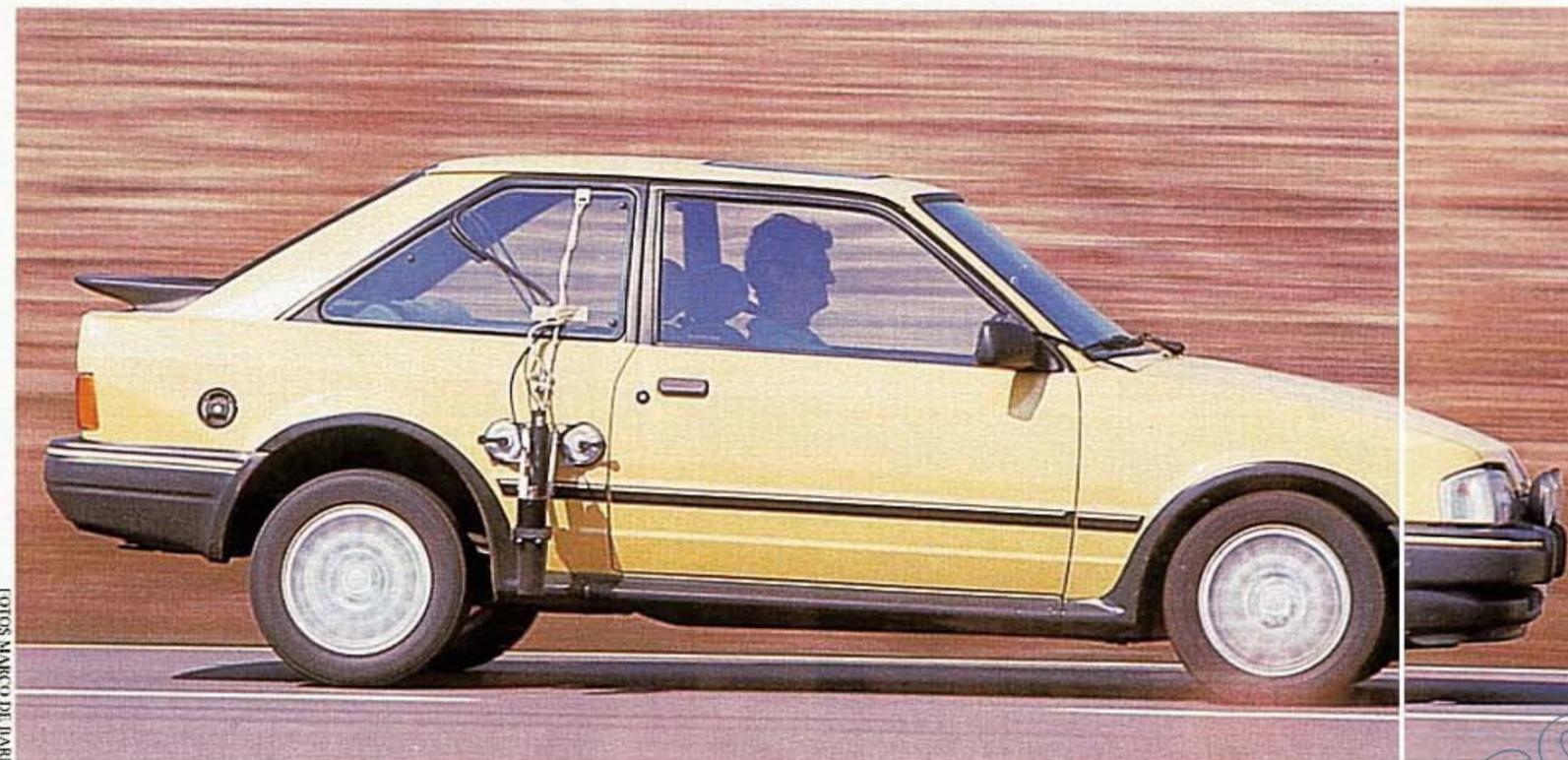
O PRIMEIRO DA CLASSE

Está aprovada a primeira criação da Autolatina: o novo XR3 bate todos os carros 1.8 (até o GTS).

REPORTAGEM DE LUIZ BARTOLOMAIS JUNIOR

Aerodinâmica: uma qualidade do Escort revelada agora pelo novo motor.

Finalmente ele entra no ranking dos carros de mais



Com suspensão recalibrada, mais firmeza na pista.

Basta ver os números. Com velocidade máxima de 172,8 km/h em nossa pista e aceleração de 0 a 100 km/h em 10,45 segundos, ele já figura com destaque em nosso ranking de desempenho, onde nem mesmo aparecia.

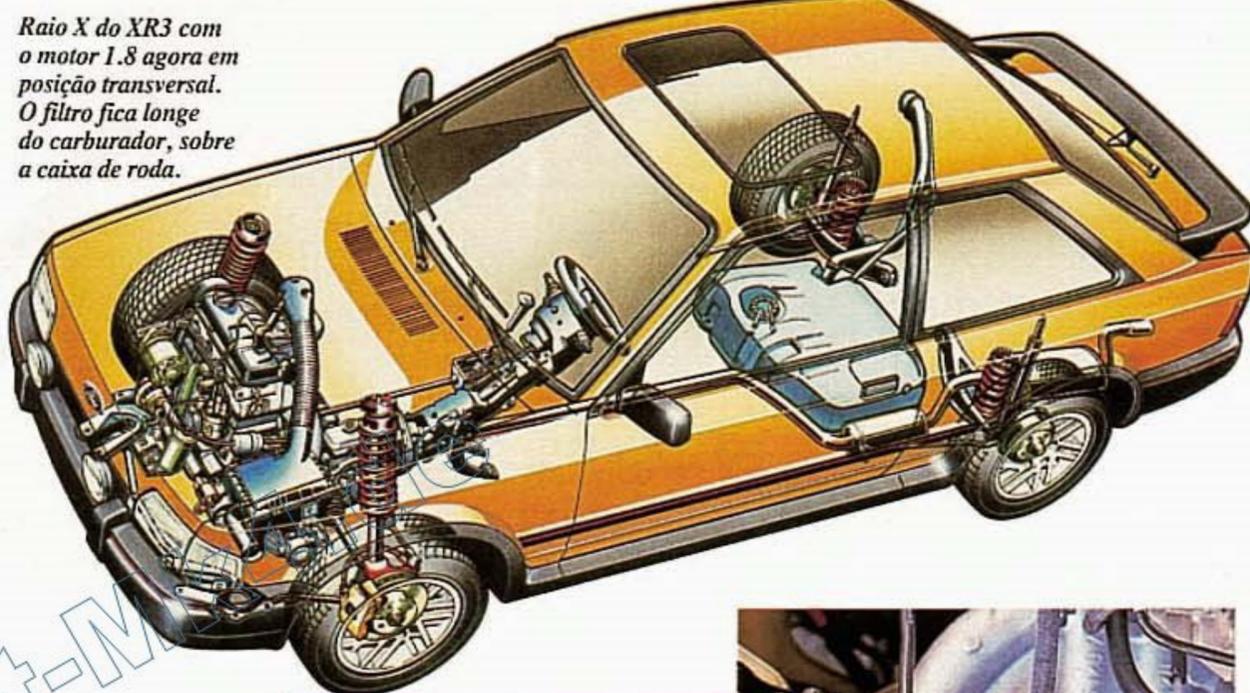
Em compensação, deixa de constar entre os mais econômicos — o que não era compatível com um esportivo. Ainda assim, o aumento no gasto de combustível não é significativo: nem foi suficiente para que nosso computador mudasse a nota de consumo do XR3. Um gasto, de resto, largamente compensado pelo desempenho do novo XR3. Que, em certas circunstâncias, foi até mais econômico que o antigo, como se vê no teste de consumo em pista plana às velocidades constantes de 40 (em 4.ª marcha), 60 e 80 km/h (em 5.ª).

Para coroar os ganhos do XR3 com o novo motor (ver quadro), há um câmbio também muito superior. Aqui, não era possível usar o câmbio do fraco Escort CHT nem o dos carros VW que operam com o mes-



Por dentro, igual. Só que a ré engata à frente.

desempenho. Com apenas um leve aumento no consumo.



Raio X do XR3 com o motor 1.8 agora em posição transversal. O filtro fica longe do carburador, sobre a caixa de roda.

mo motor 1.8 — já que no Escort esse motor precisa trabalhar em posição transversal, o que exige câmbio também transversal. Então, foi importado o bom câmbio que equipa os VW Jetta alemães. Resultado: ficou mais rápida e mais suave a troca de marchas do Escort — embora sem alcançar a precisão dos câmbios longitudinais VW.

Está mais agradável dirigir o XR3. E não apenas pelo ganho de força (a potência passou de 86 a pelo menos 99 cv e o torque de 12,9 a 16 mkgf) e pelo câmbio mais fácil. Também a estabilidade melhorou devido à recalibragem mais feliz da suspensão. Embora desde o lançamento o Escort fosse um carro firme — duro demais talvez, no caso do XR3 —, quando se adotou o eficiente amortecedor pressurizado há dois anos, a suspensão foi calibrada a um nível mais macio. Isso fez com que os modelos mais recentes, sobretudo os Escort comuns, balançassem demais. Agora sim: o carro está mais firme, mais seguro, sem deixar de ter rodagem confortável.

MOTOR FORD ASSUMIDO

O motor do novo XR3 equivale ao do Gol GTS, com pequenas diferenças — basicamente, adaptações exigidas por sua colocação em posição transversal (no Gol é longitudinal). Assim, a engenharia da Autolatina mudou a posição do filtro de ar — o original bateria no capô do Escort —, agora apoiado na caixa de roda e ligado ao carburador por uma flange de borracha. Também tiveram de ser mudados os coletores de admissão e de escape.

Esses deslocamentos serviram também para melhorar o fluxo dos gases e, portanto, a alimentação. Paralelamente, o carburador foi recalibrado e seu segundo corpo redesenhado.

Com tudo isso, mudou o comportamento das curvas de potência e torque do motor. A potência máxima, que no GTS acontece a 5 600 rpm, foi para 5 800 rpm. E o torque melhorou, inclusive para atender ao peso maior do carro: foi de 14,9 para 16 mkgf, com a vantagem de ocorrer já nas 3 200 rpm (no GTS, a 3 600 rpm).

Aproveitou-se o ensejo para mu-



Motor: assumindo a identidade Ford.

dar o nome do motor: de AP800S no GTS para AP1800S no XR3 1.8. O que oficialmente não muda é a sua potência, fixada há anos em 99 cv, apesar das alterações que resultaram em bielas mais longas, pistões menores e anéis mais finos. Na prática, antes de ser adaptado para o Escort, o motor AP800S tinha cerca de 104 cv, que com as modificações citadas devem corresponder a 107 cv no XR3. Admitir isso, contudo, equivale a colocar o carro na faixa de tributação acima dos 100 cv, que é mais cara...

Vimos portanto que a nova motorização não significou apenas pegar o motor do GTS e colocá-lo no cofre do XR3. As adaptações feitas pela Autolatina para o Escort justificam que o motor assuma sem problemas a identidade Ford — que, aliás, ostenta em relevo na tampa das válvulas. Ou seja, a Ford comprou e garante.

Ainda falta a regulagem de altura no banco. Agora,

compare o que ele ganhou em relação ao antigo XR3.



Impacto no concreto a 50 km/h.

PASSOU NO CRASH TEST

Como a mecânica mudou, motor e câmbio são outros, a fábrica precisou refazer o crash test do Escort — para garantir que sua estrutura continuasse absorvendo o máximo de eventuais impactos e transferindo o mínimo aos ocupantes do carro. Poderia acontecer, por exemplo, que o peso, o formato e a disposição dos novos componentes fizessem com que eles forçassem demais a cabine, excedendo as normas de segurança seguidas pela fábrica.

Além disso, é preciso testar o comportamento do reservatório de gasolina da partida a frio dos carros com motor a álcool, que não deve romper-se num impacto para não provocar incêndio. É igualmente testado o tanque de combustível — que, no caso dos Escort, é de material plástico, mais seguro que o metálico. Entre outros itens, são testados ainda os cintos de segurança e a coluna de direção — que deve ser retrátil, para encolher-se no choque e não invadir a cabine.

Para tirar essas dúvidas, cinco protótipos do novo Escort 1.8 (XR3, XR3 conversível e Ghia) foram destruídos em crash test à velocidade de 50 km/h, contra uma barreira imóvel de concreto. Essa velocidade equivaleria a uma batida frontal contra outro veículo do mesmo tipo a 80 km/h. Os técnicos garantem que o carro se saiu bem.

No mais, a direção se mantém leve nas manobras, sem ser hidráulica, apesar dos largos pneus. E os freios, já superdimensionados na antiga versão, mantiveram a eficiência com o novo motor.

Para acentuar o prazer de dirigir o novo XR3 só falta alguma regulagem de altura no banco do motorista. E continua faltando, como na maioria de nossos carros, um manômetro de óleo — mais importante agora que ele ganhou alto desempenho — para que se fiscalize a lubrificação. São falhas, contudo, que as novas qualidades do XR3 encobrem facilmente.

Enfim, a Ford já tem um carro realmente esportivo no mercado — o que de fato não ocorria há muito tempo, desde a extinção do forte e pesado Maverick GT. E, graças à economia de escala obtida na associação com a Volks na Autolatina, não foi preciso gastar muito para produzi-lo. O que, do nosso lado, também deve garantir um preço razoável: 10% a mais que o antigo XR3, segundo pretendiam executivos da Ford por ocasião do lançamento, em junho. Contudo, diante da retração na oferta de carros e da agitação que as novidades vêm provocando no mercado, podemos supor que quem quiser o novo XR3 terá provavelmente de esperar algum tempo ou bancar mais alto seu gosto pela exclusividade.

RESULTADOS

RÁPIDO E SUAVE

CHT 1.8

DESEMPENHO

Melhorou muito. Bate todos os carros nacionais que têm motor 1.8. **7 8**

CONSUMO

Aumentou só um pouco, apesar do desempenho bem superior. Compensa. **5 5**

MOTOR

Mais potente e resistente que o anterior, deu nova vida ao carro. **5 7**

CÂMBIO

Melhorou. De engates bem suaves e precisos, vem do Jetta alemão. **5 8**

FREIOS

Ficaram mais eficientes, ajudados pelos excelentes pneus P-600. **7 7**

DIREÇÃO

Precisa e leve nas manobras, apesar dos pneus largos desta versão. **7 7**

ESTABILIDADE

Nova regulagem da suspensão deixou o carro mais firme nas curvas. **8 8**

ESTILO

O europeu está sendo reestilizado; este continua moderno. Rodas novas. **7 7**

CONFORTO

Bom nível para um esportivo. Os bancos são anatômicos, mas macios. **7 7**

POSIÇÃO DE DIRIGIR

Muito boa. Mas falta alguma regulagem de altura para o banco. **7 7**

INSTRUMENTOS

Iluminados por trás, bonitos e claros. Falta manômetro de óleo. **7 7**

VISIBILIDADE

Boa à frente e dos lados, fraca atrás. Grande área de vidros. **7 7**

NÍVEL DE RUÍDO

Conseguiu ficar mais baixo, apesar do motor maior. Bom isolamento. **7 7**

PORTA-MALAS

Quase sem cantos vivos, permite bom aproveitamento do espaço. **5 5**

CONSUMO MÉDIO - km/litro

	CHT	AP1800S
Na cidade	7.02	6.78
estrada, a 100 km/h, carr.	10.41	9.96
estrada, a 100 km/h, vazio	11.25	10.21

FICHA TÉCNICA

Motor — Dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha, comando de válvulas no cabeçote. Alimentação: carburador de corpo duplo e fluxo descendente, a álcool.

Diâmetro x curso — 81,0 x 86,4 mm.

Cilindrada total — 1 781 cm³.

Taxa de compressão — 12,0:1.

Potência máxima — 99 cv (73 kW) a 5 800 rpm.

Torque máximo — 16,01 mkgf (157 Nm) a 3 200 rpm.

Câmbio — Mecânico. Relações de marcha: 1.ª) 3,45:1; 2.ª) 2,12:1; 3.ª) 1,44:1; 4.ª) 1,13:1; 5.ª) 0,89:1; (rê) 3,17:1; diferencial) 3,67:1. Tração dianteira.

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

Suspensão traseira — Independente, com braços transversais, braços de reação longitudinais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora.

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

Direção — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Volante de 36 cm.

Diâmetro de giro — 11,20 m à esquerda e 11,30 m para a direita.

Dimensões externas — Comprimento 406,0 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 — De liga leve, aro 14, tala de 5,5 pol.

Pneus — 185/60 HR 14.

Tanque — 65 litros.

Porta-malas — 290 litros.

Carga total — 425 kg.

Peso — 990 kg.

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

VELOCIDADE MÁXIMA NA PISTA DE TESTES - km/h reais

	CHT*	AP1800S
Média de 4 passagens	159,3	172,8
Melhor passagem	160,3	175,8

ACELERAÇÃO - segundos

Km/h reais	CHT	AP1800S	Marcha
0 - 40	2,86	2,67	1.ª
0 - 60	5,06	4,59	1.ª/2.ª
0 - 80	8,22	7,00	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 100	12,45	10,45	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	19,15	14,82	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 140	29,31	21,61	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 160	-	32,36	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

CHT	0,0 s	18,45	34,50
AP1800s	0,0 s	17,36	32,10
		0 m	400 m
			1 000 m

RETOMADA DE VELOCIDADE segundos

Km/h reais	CHT	AP1800S	Marcha
40 - 60	9,79	7,43	5.ª
40 - 80	17,87	14,23	5.ª
40 - 100	26,33	20,35	5.ª
40 - 120	35,85	27,03	5.ª
40 - 1 000 m	41,63	38,07	5.ª

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES - km/litro

Km/h reais	CHT	AP1800S	Marchas
40	11,57	11,99	4.ª
60	12,35	13,44	5.ª
80	11,04	11,64	5.ª
100	9,65	9,53	5.ª
120	8,30	8,22	5.ª

ROLAMENTO

CHT	100 km/h	40 km/h	994,4
			(em ponto morto)

AP1800S	100 km/h	40 km/h	1 049,0
			(em ponto morto)

* Todos os dados do motor CHT nesta tabela referem-se ao último teste do Escort XR-3, em QR 341, de dezembro último.

