OS CAMPEÕES NA BALANÇA

Estes são os nossos melhores carros. Mas nada é perfeito: veja no que cada um se destaca e onde estão suas falhas.

Alguém põe em dúvida que estes três carros são os melhores que temos? Melhores não só no desempenho, mas na tecnologia que incorporam, no requinte de seus equipamentos. Claro, podemos preferir espaçosos carros familiares, onde até o cachorro tem seu lugar. Mas estamos falando do ⊕

GOL GTi

KADETT GS

ESCORT 1.8 XR3

FOTOS ANTONIO RODRIGUES

NO QUE SE DESTACAM

- Lançamentos recentes, eles incorporam a melhor tecnologia de nossa indústria automobilística.
- Acabamento de alto nível e sofisticação de equipamentos.
- Nossos carros de maior velocidade (excluído o extravagante Opala de 6 cilindros e 4,1 litros).
- Conciliam desempenho e segurança: além de grande estabilidade, têm direção e freios altamente confiáveis.

O QUE FALTA NELES

- Manômetro de óleo, equipamento importante num esportivo para preservar o bom estado do motor, sempre mais exigido nesse tipo de carro.
- Sistema de freios antiblocante: evita que as rodas se travem e façam o carro derrapar. Já existe no Brasil, mas ainda não foi usado em carro de série.
- Versão de alta performance, com 16 válvulas ou turbo.

http://www.Escort-Mk4.de

Já sabendo do que eles são capazes, juntamos a equipe para verificar o que ainda falta em cada um.

O QUE FALTA

Dos três, só o Kadett GS não tem:
- *Farol de milha (embora tenha faróis de neblina e seja o único com luz de neblina traseira).*
- *Comando dos vidros elétricos na porta (os botões ficam no console, em posição incômoda, muito atrás, confundidos com o freio de mão).*

Além disso, como o GTi, não tem amortecedores pressurizados nem versão com teto solar. Como o XR3, é movido só a álcool.

KADETT GS

À direita do volante (de posição regulável), as luzes do check-control.

Comando de vidros e retrovisores: na posição mais incômoda.

Computador exclusivo (junto com relógio) e rádio top *de linha.*

COMO É LÁ FORA

O equivalente do Kadett GS na Europa é o GSi, que já vem com injeção eletrônica e por isso rende mais. Seu motor é também de 2 litros, mas tem 129 cv (contra 110 cv do nosso) e leva o carro a 206 km/h. Além disso, há uma versão de 16 válvulas que rende 156 cv e vai até 220 km/h. O carro pode ter ainda freios antiblocantes.

DESTAQUE

O Kadett GS é o único dos três que tem:
- *Regulagem de altura no assento dos dois bancos dianteiros (e não apenas de inclinação como o GTi) e de posição do volante.*
- *Computador de bordo.*
- *Suspensão traseira regulável.*
- *Trava para engate da ré.*
- *Luz de neblina traseira.*
- *Temporizador para a luz interna.*
- *Suportes embutidos na capota para o bagageiro.*
- *Defletores no limpador do pára-brisa.*

tipo de máquina que encanta o mundo há um século e proporciona satisfação a todos os que se ligam no prazer de dirigir.

Algum saudosista é capaz de dizer que já tivemos esportivos melhores que estes? Nunca. Afinal, é a primeira vez que as três maiores fábricas lançam, praticamente ao mesmo tempo, esportivos de alta linha, brigando lado a lado pela mesma fatia de mercado.

Para saber como anda essa briga, poderíamos testar os três juntos. Não é necessário. O Kadett GS e o Gol GTi já mediram forças em nossa edição de junho. O mais recente, o XR3 1.8, foi testado na última edição. Já sabemos do que eles são capazes: na última página, você pode ver que os três estão dominando nosso *ranking*.

Por isso vamos compará-los, sim, mas dispensando dessa vez os números, que já temos. Vamos ver não apenas o que eles têm de melhor mas também o que ainda falta neles — nos três e em cada um. Aqui você tem um panorama completo dessa disputa, em três quadros: as vantagens exclusivas de cada um sobre os demais (*Os Destaques*), as deficiências também solitárias de cada modelo em relação aos outros (*O Que Falta*) e em relação a seu equivalente europeu (*Como É Lá Fora*).

Para chegar a isso, reunimos toda a equipe em torno dos três carros, estacionados no pátio. Cada um deveria observar e anotar as deficiências que encontrasse em cada

O QUE FALTA

O XR3 1.8 é o único dos três que não tem:
- *Regulagem de altura ou de inclinação no assento do banco do motorista.*
- *Faróis de neblina.*
- *Retrovisores com comando elétrico.*
- *Temporizador para os vidros elétricos (que permita seu acionamento depois de desligada a chave).*
- *Pára-brisa degradê.*
- *Aparelho de som digital com* scanner *para busca automática de estações.*
- *Porta-fitas.*

Também não tem antena elétrica e é oferecido só na versão a álcool.

ESCORT 1.8 XR3

Check-control *dentro do painel: a melhor solução.*

Aparelho de som: não tem scanner *e não há porta-fitas.*

Bancos: não há regulagem de altura para o assento.

Retrovisores: faz falta o comando elétrico.

Comando dos vidros elétricos: a posição mais confortável.

COMO É LÁ FORA

Incrementado com o motor 1.8, nosso XR3 equivale ao 1.6i europeu, que tem injeção eletrônica e 102 cv. Também tem freios antiblocantes e uma versão turbo de 129 cv.

OS DESTAQUES

O Escort XR3 1.8 é o único dos três que tem:
- *Amortecedores pressurizados.*
- *Teto solar opcional.*
- *Versão conversível.*

Além disso, tem check control *integrado ao painel e comando dos vidros mais bem posicionado.*

modelo. Assim, sem nenhuma lista prévia, acabamos compondo uma lista de trinta itens considerados necessários e que faltavam num ou noutro, ou nos três.

Alguns dos itens mencionados como necessários não constam de nenhum dos carros. Entre eles há produtos da mais recente tecnologia automobilística, como os freios antiblocantes e, os motores de alta performance com quatro válvulas por cilindro ou turbocompressor. E há também equipamentos prosaicos como o manômetro de óleo (presente em vários dos menos potentes modelos Fiat), que previne problemas com o motor, o cinto de segurança traseiro com três pontos (e não apenas o abdominal, como é usado) e fixado adequadamente junto ao banco (e não no chão, atrapalhando o caminho). Tudo isso, exceto a tecnologia de quatro válvulas por cilindro, é disponível no Brasil. E, com exceção dos freios antiblocantes — já desenvolvidos por nossa indústria de autopeças —, são equipamentos que já existem em outros carros de série.

Outros equipamentos, ligados ao comportamento dinâmico do carro, estão presentes em apenas um modelo, como injeção eletrônica, amortecedores pressurizados e suspensão traseira regulável.

Alguns dos outros equipamentos dizem respeito à segurança: faróis de milha e de neblina, luz traseira de neblina e apoios de cabeça vazados.

O restante dos itens mencionados influem basicamente no conforto e

http://www.Escort-MK4.de

GS é mais equipado, mas cada um tem apelos exclusivos.

O QUE FALTA

Dos três esportivos, só o Gol GTi não tem:
- *Janela traseira basculante.*
- Check control.
- *Antena elétrica.*

Além disso, não tem versão com teto solar ou conversível nem amortecedores pressurizados. Seu porta-malas é o menor de todos, a altura livre do solo é a maior (excessiva) e sua aerodinâmica é a mais fraca.

GOL GTi

Motor com injeção eletrônica: avanço tecnológico exclusivo.

Painel sem checagem de funções: apenas luzes de advertência.

Câmbio: preciso e leve. O rádio é digital, equivalente ao do GS.

Encosto de cabeça vazado: exclusividade que permite ver melhor.

Janela traseira não é basculante: mais desconforto atrás.

COMO É LÁ FORA

Nosso Gol GTi se parece mais com o antigo Scirocco (agora substituído na Europa pelo possante Corrado). Mas seu equivalente atual, com mais espaço atrás, é o Golf GTi, com motor 1.8 de 110 cv e que faz 191 km/h. A versão desse motor com 16 válvulas tem 136 cv e vai a 208 km/h. Há também uma versão com tração nas quatro rodas, o Golf Syncro. Todos podem ter freios antiblocantes (ABS) e bancos com regulagem elétrica das posições.

OS DESTAQUES

Dos três, só o GTi tem:
- *Injeção eletrônica.*
- *Encosto de cabeça vazado.*
- *Antena na capota.*
- *Regulagem de inclinação no assento do motorista (no Kadett GS a regulagem é de altura, mais completa).*

têm a ver com as peculiaridades de cada modelo:
- Regulagem de altura ou inclinação no assento do motorista.
- Regulagem de posição do volante.
- Trava para engate da ré.
- Pára-brisa degradê.
- Comando elétrico dos vidros fixado na porta e com temporizador.
- Comando elétrico de retrovisores.
- Janela traseira basculante.
- *Check control.*
- Computador de bordo.
- Temporizador da luz interna.
- Rádio digital com *scanner*, antena elétrica e porta-fitas.
- Suporte de bagageiro embutido na capota.
- Teto solar.
- Versão conversível.
- Estilo atual.
- Espaço no banco traseiro.

No cômputo geral, por ser o único modelo inteiramente novo no mercado, foi natural que o Kadett GS vencesse o confronto como o mais equipado dos três. Dos 30 itens considerados necessários, ele tem 18, o GTi, 12 e o XR3, sete. Contudo, é preciso não atribuir o mesmo peso a todos os itens. Afinal, se o GS tem o conforto de seus muitos equipamentos, o XR3 exibe com exclusividade duas marcas valiosas de um esportivo: as opções de teto solar e versão conversível. E o GTi continua com a exclusividade nacional da injeção eletrônica e, só por isso, é o modelo de mecânica mais avançada tecnologicamente.

FOTOS MILTON SHIRATA

Christian Fittipaldi: adequados às nossas condições

NAS MÃOS DE CHRISTIAN

O piloto testa os três em Interlagos e faz uma avaliação exclusiva para **Quatro Rodas.**

"O ideal seria ter uma mistura dos três: o conjunto motor e câmbio do GTi, mas com as relações de marcha do Kadett GS. Tudo isso na estrutura monobloco do XR3 1.8, que para mim é o carro esteticamente mais harmônico. No interior, eu colocaria painel, volante e comandos do XR3, bancos e som do GTi e acabamento do GS."

Essa a opinião de Christian Fittipaldi, piloto da Fórmula 3 Sul-Americana, que experimentou os três novos esportivos brasileiros no autódromo paulistano de Interlagos, a convite de **Quatro Rodas.**

Depois de dar três voltas completas no autódromo com cada carro, o sobrinho de Emerson destacou os pontos que considera mais positivos ou negativos nos três modelos.

- **Kadett GS.** Christian não assimilou bem o estilo: "A traseira é muito alta, dá um aspecto estranho para o carro. Se tivesse um, mandaria rebaixar a suspensão traseira para ele ficar mais bonito". Como gosta de dirigir em posição bem baixa — provável influência das corridas — mesmo a inédita regulagem de altura do assento do GS não o satisfaz: "Colocando o assento todo para baixo, ainda acho o banco alto para meu gosto". Também trocaria os amortecedores convencionais pelos pressurizados: "Tornariam mais constante o desempenho da suspensão " — que, aliás, ele considera excelente. De fato, o que mais o impressionou no carro foi a estabilidade, bem conciliada com o conforto de rodagem: "Sem dúvida, atualmente é o carro mais estável em nosso mercado". Chegou a dizer que, se houvesse uma competição apenas entre esses três esportivos, optaria por pilotar o Kadett GS, "pelo equilíbrio geral, a rapidez nas retas e a estabilidades nas curvas".
- **Escort XR3 1.8.** Apesar de gostar mais do estilo do Escort, nunca se interessou antes por comprar um XR3 devido à sua antiga mecânica. Agora sua opinião mudou: gostou do novo motor 1.8, dos engates e relações de marcha do novo câmbio. No interior, considerou bons os bancos, mas ainda assim os trocaria por modelos Recaro com regulagem de altura. Não sentiu falta do temporizador para os vidros elétricos. "Mas a falta do controle elétrico dos retrovisores externos atrapalha, sobretudo quando é preciso regular o espelho direito. Um carro do nível do XR3 deveria ter esse equipamento."
- **Gol GTi.** Tem simpatia pelo carro — já teve um Gol GTS, do qual ele deriva —, embora atualmente prefira rodar com um Santana GLS. Reconhece que, em estilo e aerodinâmica, o Gol é um modelo antigo em comparação com o XR3 e o GS. Mas tem elogios ao GTi: "Apesar disso, sua mecânica está entre as melhores dos carros nacionais. É estável, de bom desempenho e bons freios".
- **Os três.** "Em vista de nossas estradas e ruas, esses carros podem ser considerados bons. Já não se pode falar o mesmo quando lembramos de alguns esportivos europeus do mesmo nível — mas que seriam até inadequados às condições brasileiras. Numa auto-estrada alemã, por exemplo, é possível usar o piloto automático fixando a velocidade em 160 km/h e viajar tranqüilo." É o que ele provavelmente pretende fazer no ano que vem, quando estará na Europa para a Fórmula 3000.

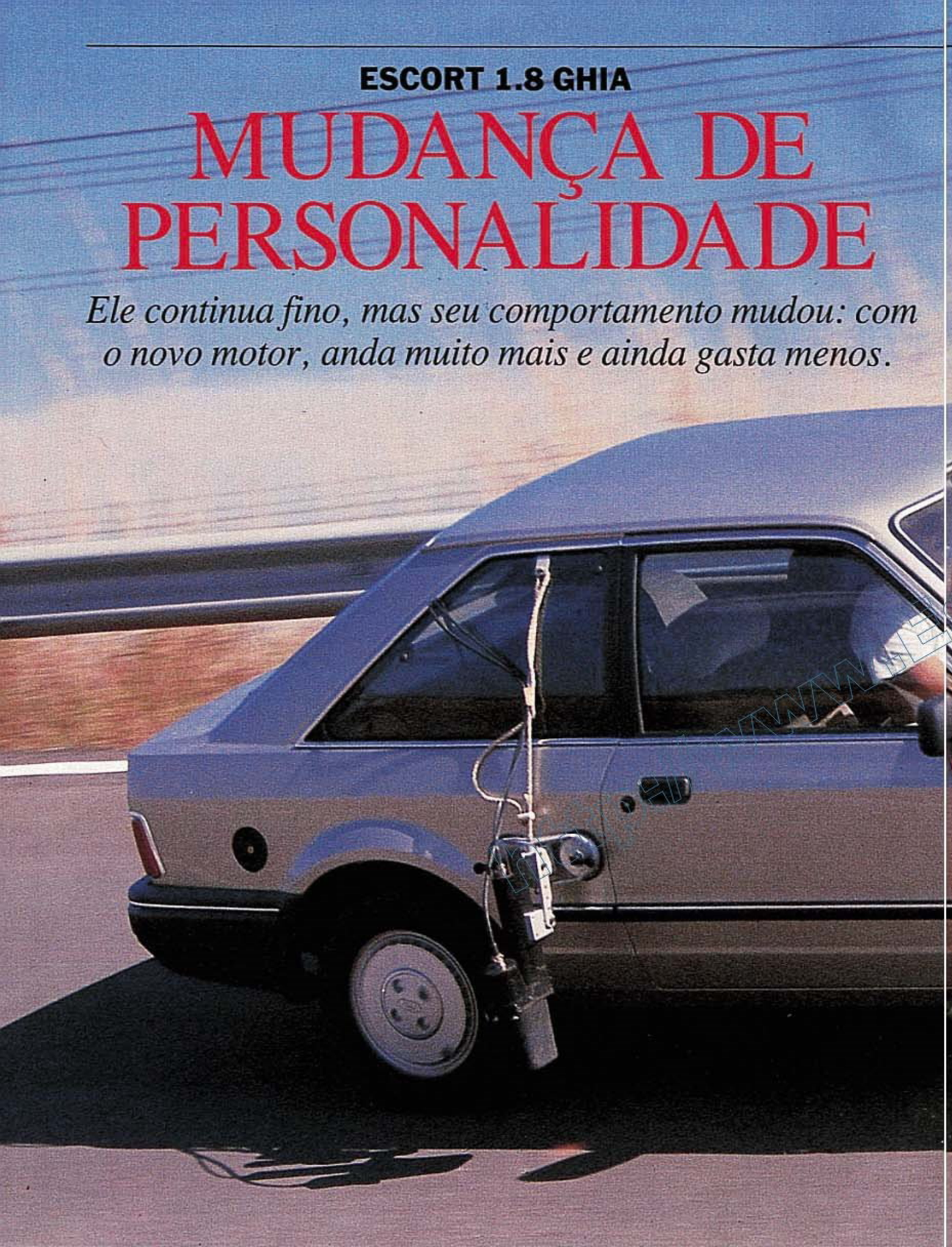
Douglas Mendonça

http://WWW.Escort-MK4.de

ESCORT 1.8 GHIA

MUDANÇA DE PERSONALIDADE

Ele continua fino, mas seu comportamento mudou: com o novo motor, anda muito mais e ainda gasta menos.



O alto padrão Ghia, agora associado a desempenho.

FOTOS MARCELO SACCO

É mais uma novidade que testamos pela primeira vez. O teste do fortalecido XR3 que publicamos na última edição não vale para esta versão luxuosa do Escort. Embora a cilindrada de 1,8 litro seja a mesma, os motores são um pouco diferentes: aquela versão esportiva usa o AP 1800 S (equivalente ao do Gol GTS), trabalhado para ter mais potência e desempenho, enquanto este usa o AP 1800 comum (como os das linhas Santana/Quantum 1.8 e Voyage/Parati GLS), que concilia bom ⊙

É na estrada que ele revela a nova força e bate um recorde de economia: 15,73 km/litro de gasolina.

FOTOS MARCELO SACCO

Firmeza nas curvas: sem balanços com a nova suspensão.

desempenho e baixo consumo.

E concilia muito bem esses atributos contraditórios. O Escort Ghia ganhou finalmente o impulso que sempre lhe faltou para, além de requintado, ser veloz. E, com um motor de concepção mais atual — pós-crise do petróleo —, não arranhou nem um pouco, como se poderia temer, o prestígio do Escort como carro econômico. Ao contrário. A boa aerodinâmica do carro contribuiu para um prodígio: este Ghia mais potente gastou menos na estrada que seu antecessor (equipado com o velho motor CHT 1.6). Mais que isso: passou ao primeiro lugar em economia na estrada entre os carros a gasolina que já testamos.

Este teste provou que o Escort Ghia mudou mesmo. Não na aparência, que, a não ser pelo acréscimo de **1.8** ao logotipo da traseira, continua igual. Mudou no comportamento.

É sentar ao volante e comprovar. Dada a partida, o motorista sensível perceberá o ronco mais vigoroso do motor. Na troca de marchas, um alívio: o novo câmbio — agora com o engate da ré à frente, que muitos preferem — é suave e preciso, o que combina mais com um carro de requinte.

Motor: integração perfeita.

Painel: o mesmo do XR3.

De início, no pesado trânsito urbano, nada além da agilidade normal do antigo Escort. É quando o caminho se libera à sua frente que a nova personalidade do Ghia se revela: o carro ganha impulso, energia, velocidade. Ou seja, o motor CHT tinha agilidade incomum para sua avançada idade, mas não o pique e a força dos jovens, agora revelados.

Com 87 cv nesta versão a gasolina (contra 73,4 cv do 1.6), o Ghia chegou aos 164,5 km/h e foi de 0 a 100 km/h em 11,8 segundos, um desempenho bem superior ao passado *(ver tabelas)*. Também nas retomadas a melhoria foi grande: agora o Ghia ultrapassa com rapidez e segurança. Em suma, ao contrário do antigo, não se acanha mais nas estradas. E anda nelas com economia surpreendente.

Tanto que estranhamos os resultados do teste de consumo rodoviário e mandamos outra equipe repetir as medições. Era isso mesmo: 15,73 km/l só com o motorista e 14,99 km/l com carga máxima (no caso, 420 kg), números que colocam este Ghia no primeiro lugar de nosso ranking. Mesmo na cidade, com 9,54 km/l, ele figura entre os mais econômicos. Bons índices para uma versão de luxo, equipada com ar-condicionado.

No interior, novo acabamento em tom claro.

Atrás: médio conforto.

Contribuiu para essa economia — além da boa aerodinâmica — a escolha de relações de marcha bem mais longas no novo câmbio. O que só foi possível devido ao bom torque do motor 1.8, assim aproveitado integralmente, com reflexos no consumo. Mas houve um lucro adicional: a suavidade na rodagem — e aqui temos um casamento bem compatível da economia de combustível com o status do Escort Ghia. A 100 km/h reais em 5.ª marcha, o motor girava a apenas 2 600 rpm e o medidor de ruído marcava só 66,7 decibéis (com o motor CHT anterior, embora na média geral fosse mais silencioso, o carro era muito barulhento nessas condições, chegando a 69,9 decibéis).

Enfim, uma suavidade coerente com as linhas agradáveis e o bom nível de acabamento do Ghia. Mais suave, só mesmo com direção hidráulica e câmbio automático, que — infelizmente para os que apreciam o conforto integral — ainda não são oferecidos como opcionais *(ver quadro no final)*.

E desta vez a suavidade tem contraponto no acréscimo de segurança. O carro recebeu novo conjunto mola/amortecedor pressurizado/barra estabilizadora. Com essa suspensão — a anterior era macia demais, permitindo balanços e transmitindo certa insegurança —, o carro ficou firme nas curvas, sem perda de conforto. Para ficar ainda mais seguro em curvas velozes, pode-se optar pelos pneus 175/70 SR 13, como os que equipavam este modelo (os de série são 155 SR 13, mais estreitos).

Mais velocidade e ímpeto para ultrapassagens, menos consumo e mais silêncio em velocidade, mais firmeza nas curvas. Tudo confirma a nova vocação de viajante deste Ghia: agora ele conquistou um passaporte para as estradas.

RESULTADOS

UM CÂMBIO BEM MELHOR	1.6	1.8
DESEMPENHO — Ficou bom, à altura do status da versão Ghia: chegou a 164,5 km/h.	6	7
CONSUMO — Até baixou. Ficou com o menor gasto de gasolina em estrada: 15,7 km/l.	7	7
MOTOR — Mudou do Ford CHT para o VW 1.8, mais adequado ao porte do carro.	5	7
CÂMBIO — Grande melhora: agora, um transversal igual ao do VW Golf alemão.	5	7
FREIOS — Com discos ventilados e servo, continuam muito eficientes e seguros.	7	7
DIREÇÃO — A mesma. É mecânica, mas macia nas manobras e firme em velocidade.	7	7
ESTABILIDADE — A suspensão mudou para melhor: o carro ficou firme, sem balanços.	6	7
ESTILO — Equilibrado e ainda moderno, continua agradando. Sem alterações.	7	7
CONFORTO — Um carro cômodo e bem acabado, mas que não tem retrovisores elétricos.	6	6
POSIÇÃO DE DIRIGIR — Agradável. Ficaria melhor com regulagem de altura no assento.	6	6
INSTRUMENTOS — O mesmo painel, claro e agradável, idêntico ao usado pelo XR3.	7	7
VISIBILIDADE — Boa para todos os lados — mesmo para trás. Um ponto alto do Escort.	7	7
NÍVEL DE RUÍDO — Subiu em relação ao Escort 1.6, mas continua um carro silencioso.	7	6
PORTA-MALAS — De tamanho médio (290 litros), é suficiente para o tipo de carro.	5	5

http://www.Escort-MK4.de

Compare: ele ganha do anterior praticamente em tudo

VELOCIDADE MÁXIMA NA PISTA DE TESTES - *km/h reais*

	1.6*	1.8
Média de 4 passagens	156,8	164,5
Melhor passagem	157,6	167,1

ACELERAÇÃO - *segundos*

Km/h reais	1.6	1.8	Marcha
0 - 40	3,02	2,81	1.ª
0 - 60	5,35	4,99	1.ª/2.ª
0 - 80	8,66	7,80	1.ª/2.ª-1.ª/2.ª/3.
0 - 100	13,30	11,80	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 120	20,03	16,99	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 140	31,97	26,55	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

	0 m	400 m	1 000 m
1.6	0,0 s	18,75	35,11
1.8	0,0 s	18,06	33,64

RETOMADA DE VELOCIDADE *segundos*

Km/h reais	1.6	1.8	Marcha
40 - 60	10,75	8,21	5.ª
40 - 80	21,60	16,01	5.ª
40 - 100	31,70	24,54	5.ª
40 - 120	43,61	33,58	5.ª
40 - 1 000 m	44,18	40,44	5.ª

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES - *km/litro*

Km/h reais	1.6	1.8	Marchas
40	16,76	16,23	4.ª/5.ª
60	18,21	17,76	4.ª/5.ª
80	16,60	15,33	4.ª/5.ª
100	12,61	13,87	4.ª/5.ª
120	10,30	11,06	4.ª/5.ª

CONSUMO MÉDIO - *km/litro*

	1.6	1.8
Na cidade	10,00	9,54
Estrada, a 100 km/h, carr.	13,85	14,99
Estrada, a 100 km/h, vazio	14,64	15,73

NÍVEL DE RUÍDO - *dB (A)*

Km/h reais	Marcha	1.6	1.8
0	P. morto	48,6	47,8
20	1.ª	61,4	61,6
40	2.ª	62,4	63,4
60	3.ª/4.ª	65,1/63,6	65,1/64,7
80	4.ª/5.ª	66,4/65,9	67,0/68,2
100	5.ª	69,9	66,7
120	5.ª	72,8	73,7
Média ponderada QR		66,55	67,70

FRENAGEM - *metros*

Km/h

40	7,3	☐ 1.6
40	7,2	☐ 1.8
60	18,3	
60	18,6	
80	32,6	
80	33,1	
100	51,0	
100	51,7	
120	73,5	
120	74,4	

Freio de estacionamento

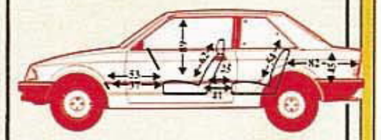
60	45,8
60	45,8

ROLAMENTO - *metros*

1.6	100 km/h	40 km/h	1 007,8 (em ponto morto)
1.8	100 km/h	40 km/h	1 094,9 (em ponto morto)

FICHA TÉCNICA

Motor — *Dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha, comando de válvulas no cabeçote. Alimentação: carburador de corpo duplo e fluxo descendente, a gasolina.*
Diâmetro x curso — *81,0 x 86,4 mm.*
Cilindrada total — *1 781 cm³.*
Taxa de compressão — *8,5:1.*
Potência máxima — *87 cv (64,0 kW) a 5 400 rpm.*
Torque máximo — *15,2 mkgf (149 Nm) a 3 000 rpm.*
Câmbio — *Mecânico. Relações de marcha:* **1.ª)** *3,45:1;* **2.ª)** *1,94:1;* **3.ª)** *1,29:1;* **4.ª)** *0,91:1;* **5.ª)** *0,75:1;* **ré)** *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 38 cm.*
Diâmetro de giro — *11,20 m à esquerda e 11,30 m à direita.*
Dimensões externas — *Comprimento 402,2 cm; largura 164,0 cm; altura 132,2 cm; distância entre eixos 240,2 cm; bitola dianteira 140,0 cm; bitola traseira 142,3 cm; altura mínima do solo 13,0 cm.*
Rodas — *De aço, aro 13, tala de 5 pol.*
Pneus — *175/70 SR 13 - Goodyear GPS.*
Capacidade do tanque — *65 litros.*
Capacidade do porta-malas — *290 litros.*
Capacidade total de carga — *420 kg.*
Peso do carro testado — *950 kg.*
Fabricante — *Ford Brasil S.A., rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex (011) 38365.*



TESTE DE PISTA: DOUGLAS MENDONÇA

* Todos os dados do Escort 1.6 nesta tabela referem-se ao teste do modelo GL (QR 344), que pesou 10 kg a menos

ARRANCADA NO PREÇO

O novo Escort Ghia é 50% mais caro que o modelo anterior

Ar-condicionado e toca-fitas: opcionais.

Os novos Escort 1.8 — versões XR3 e Ghia — estão entre nossos carros mais caros. No final do teste do XR3, em nossa última edição, já consideramos duvidoso que fossem custar só 10% a mais que seus equivalentes de motor 1.6, como se propagava antes do lançamento. Num mercado superaquecido, com ágio e falta de carros, ficava difícil acreditar em reajuste tão módico, de modo que as especulações ficavam em torno dos 30%.

A realidade foi bem além disso. Publicadas as tabelas, em meados de julho o Ghia 1.8 básico custava 50% a mais que os remanescentes Ghia 1.6 ainda no mercado (estão saindo de linha).

Com isso, o comprador do novo Ghia passou a ter de desembolsar o equivalente ao preço de dois Gol GL. Ou o mesmo preço de um Santana 2000 GLS — carro situado em faixa de mercado nitidamente superior.

E estamos lidando com o preço do Escort Ghia básico, escassamente equipado — vale salientar apenas rádio, desembaçador e lavador-limpador traseiros. Juntando os opcionais que o carro testado trazia — pára-brisa laminado, vidros verdes, comando elétrico de vidros (falta o de retrovisores), trava central, aquecedor, bandeja protetora de motor, pintura metálica, toca-fitas e ar-condicionado — o preço sobe 17,4%. Assim o carro fica custando 8% mais que um Gol GTi. E ainda ficam faltando teto solar e pintura perolizada.

Na verdade, repete-se com o Escort 1.8 uma prática comum: as novidades são supervalorizadas por ocasião do lançamento. Depois, a tendência é de que a diferença de preço em relação aos outros carros diminua.

Resta um consolo. A tendência de diminuição do preço de nossos carros em dólares — apontada em **QR** *346, de maio — está prosseguindo. Assim, se em meados de julho o Ghia 1.8 custava o equivalente a um Santana 2000 GLS, ou 18 000 dólares pelo câmbio oficial, em 1.º de janeiro ele teria custado 19 800 dólares — já que este era o preço do mesmo Santana na época.*

MALIBU
Onde o Sol brilha mais!

FINS DE SEMANA – CONVENÇÕES – LUA DE MEL
MALIBU PALACE HOTEL
O MALIBU TOUR é mais uma prestação de serviços do Complexo Malibu. Um Centro Esportivo com Quadras de Tênis, Quadra Polivalente, Piscinas e Sala de Recepcionistas com Informações Turísticas.
Cabo Frio, o paraíso da Região dos Lagos
RESERVAS:
Rio – Tel.: (021) 275-3285 / Cabo Frio – Tel.: PABX (0246) 43-3131
Telex: 021 37883

Tenha, todos os meses, uma nova safra de notícias do campo em suas mãos.
Leia Guia Rural
A revista do produtor rural.
Todo mês, numa banca perto de você.