

# A BELEZA GANHOU POTÊNCIA

*Caro e atraente ele já era: agora, com motor 1.8, ficou mais emocionante passear no XR3 conversível.*

REPORTAGEM DE LUIZ BARTOLOMAIS JUNIOR

A música brasileira combina loira com cristal, perfume, champanhe. Faltou combinar com conversível: como este XR3 que, em nossa alegre pobreza tropical, onde as loiras são igualmente raras, é o único conversível de série. E ele nos chega bem diferente: impelido pelo motor 1.8, é capaz de conduzir a loira não só em lentos passeios românticos, mas também em emocionantes arrancadas.

O que garante sua nova e boa performance é uma potência extra: 20 cavalos que o motor contém a mais que o antigo XR3 1.6. Agora ele está com cerca de 106 cv, embora a fábrica declare apenas 99 — possivelmente para não entrar numa faixa em que o imposto penaliza mais os cavalos. Mas isso está longe de aliviar o preço do carro: nesta versão mais bem motorizada, o XR3 conversível volta ao pódio como o automóvel mais caro do Brasil.

É pouco provável que o alto pre-

*Sem rivais à vista, mas em condições de satisfazer.*

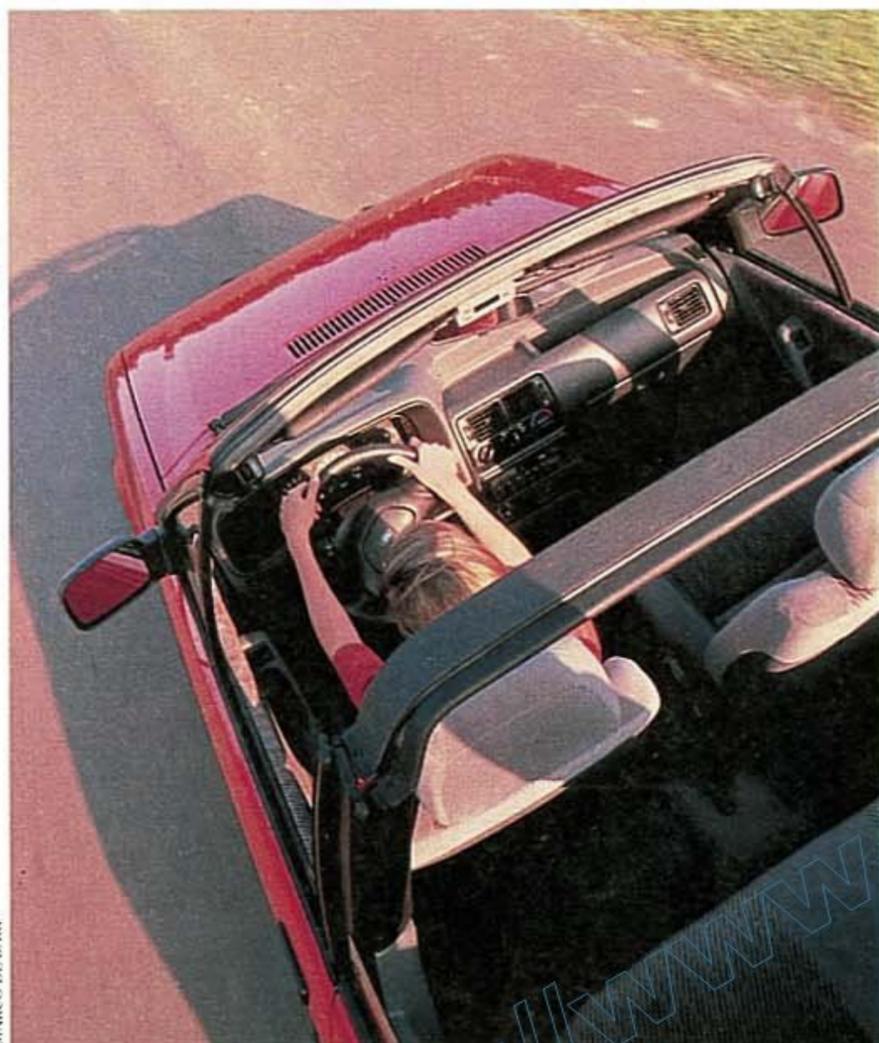
FOTO MARCO DE BARI - Produção: Célia Murpud R. Souza. Agradecimentos: Hotel Fazenda Dois Muros, Estúdio & Arte, Cláudio & Peca



ço abale as vendas: do alto de sua posição sem concorrentes, ele garante a preferência dos que gostam de conversível e podem pagar seu preço. Alguns, talvez porque simplesmente gostem de ter coisas caras. Sabemos que, pela mesma quantia em dólares, ainda que na cotação do câmbio paralelo, é possível ter várias opções de conversível no exterior. O novíssimo Mazda MX-5 Miata, bem equipado, custa 17 168 dólares. Ou, para ficarmos no Escort, a versão top do europeu é o XR3i conversível (com injeção), que custa 16 500 dólares. Como no Brasil não temos opção, encaremos a realidade, com um consolo: este teste mostra que o carro não é apenas bonito e caro mas — ao contrário de seu fraco antecessor — bom de verdade.

Quem viu o teste do XR3 1.8 convencional (QR 348) sabe que só se poderiam esperar bons resultados deste conversível com motor AP 1800S (o mesmo do Gol GTS). Também era previsível alguma redução no desempenho — num conversível, mesmo com capota fechada (como deve ser nas medições de pista) há certo aumento de turbulência que reduz a aerodinâmica. Só que neste caso as perdas praticamente inexisteram: o conversível teve quase a mesma velocidade máxima, pouca perda em aceleração e, surpreendentemente, retomadas ligeiramente superiores. Até o consumo se manteve — em estrada chegou a gastar um pouquinho menos, embora esta versão seja 44 kg mais pesada.

A comparação que continua sendo mais interessante, porém, é com o antigo XR3 conversível equipado com o CHT 1.6, motor menos potente e menos avançado, embora econômico. Aqui o ganho foi grande: a máxima passou de 160 para 171 km/h, a aceleração foi mais rápida e o tempo das retomadas baixou drasticamente — de 40 a 100 km/h, levava 27.16 segundos e



SEM CAPOTA, MANTÉM ATRAÇÃO DO ESTILO.

BOM ACABAMENTO: PADRÃO FORD, COM AJUDA DA KARMANN-GHIA.



ANTÔNIO RODRIGUES



WILLYS INTERLAGOS: PRIMEIRO DO BRASIL.

### NASCIDO PARA O VENTO

O carro nasceu aberto, há um século. O ponto de partida natural foi a charrete, com o lugar do cavalo tomado por duas rodas adicionais sustentando uma barulhenta engenhoca. Por uns vinte anos, a cobertura comum era uma tela sustentada por complicada armação.

Depois, os mais exigentes tomaram por modelo a carruagem fechada e os abertos (torpedos) perderam o fascínio: quando muito, ficava aberto só o lugar do pobre chauffeur. No outro extremo, proliferaram os spyder, pequenos esportivos de dois lugares com cabine toda exposta às intempéries.

Faltava o meio-termo, a volta às origens. No final da década de 20 surgiu o atual conceito de carro que proporciona contato com a natureza sem perder o conforto: conversível, aberto ou fechado, ao gosto do freguês. Logo se exibiram modelos de alto luxo e acabamento impecável, elevando o prestígio de marcas como Cadillac, Lincoln, Rolls Royce,

Isotta Fraschini e Mercedes — que venciam concursos de elegância e freqüentemente traziam chancelas de prestigiados mestres carroceiros. Carros que, conservados, valem hoje milhões de dólares.

Nos EUA receberam um golpe quase fatal na década de 60, por serem considerados perigosos demais. A Europa deu um jeito criando o modelo targa, inicialmente por meio da Porsche: um arco de segurança (o santantônio) elevado no meio da carroceria.

Hoje, grande número de modelos, mesmo os populares, têm versão conversível. Mas, ao lado da produção em série, sempre houve artesãos produzindo valiosas peças. Para todos, o paradigma atual é o Rolls Royce Corniche, considerado por muitos o melhor conversível do mundo. No Brasil, só tivemos como conversíveis o Willys Interlagos, depois o Karmann-Ghia e uns poucos Uirapuru, até que veio o XR3.

Claudio Carsughi



Ford V8: depois da guerra.

MILTON SHIRATAI



Rolls Royce Corniche: modelo.

EMILIO CAMANZI

#### RESULTADOS

MAIS RÁPIDO E SUAVE

CHT AP1800S

#### DESEMPENHO

Digno de um esportivo, afinal. E quase igual ao do XR3 coberto.

78

#### CONSUMO

Manteve praticamente o mesmo nível, embora o carro ande mais.

55

#### MOTOR

Mais potente, moderno e resistente do que o antiquado motor CHT.

78

#### CÂMBIO

Bem melhor que o anterior. Fácil manuseio, engates suaves e precisos.

57

#### FREIOS

A disco ventilado, superdimensionado para o 1.6, agora adequados.

77

#### DIREÇÃO

Continua precisa e leve nas manobras, apesar dos pneus largos.

77

#### ESTABILIDADE

Carro firme, mas roda suave: a suspensão é calibrada como a do Ghia.

77

#### ESTILO

Mais bonito sem capota e ainda atual. As rodas (de liga) mudaram.

77

#### CONFORTO

Bom nível (vem até com ar-condicionado), mas poderia ser melhor.

66

#### POSIÇÃO DE DIRIGIR

Continua muito boa. Só que falta a regulação de altura no banco.

77

#### INSTRUMENTOS

Painel claro e dos mais bonitos, com boa iluminação. Falta manômetro.

77

#### VISIBILIDADE

Fica pior no conversível: vidro de trás menor e área coberta maior.

55

#### NÍVEL DE RUÍDO

Normal para um conversível. Diminuiu em relação ao modelo antigo.

45

#### PORTA-MALAS

Menor que o do coupé (para abrigar a capota), mas bem aproveitável.

44

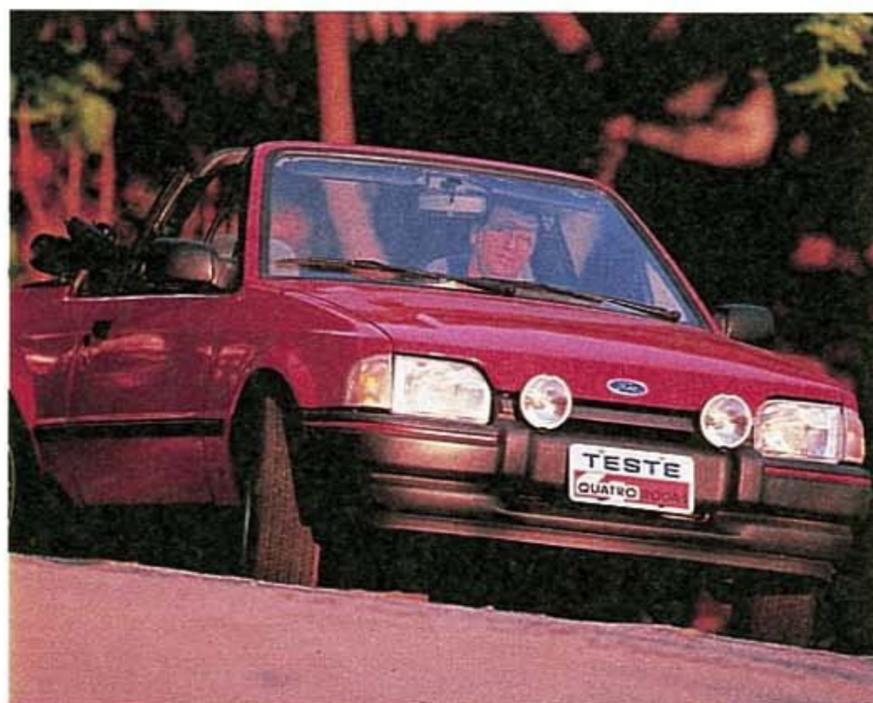
# Mais silencioso, mais fácil de dirigir, mas

agora só precisou de 19,70. Afinal, 24% a mais de torque no motor haveriam de servir para alguma coisa — sobretudo se essa força já aparece em rotações mais baixas; de 12,9 mkgf a 4 000 rpm, passou para 16,01 mkgf a 3 200 rpm. Na prática, significa que ele sustenta mais as marchas, o que diminui a necessidade de redução e torna mais agradável dirigi-lo.

E, com tudo isso, o conversível manteve praticamente o mesmo consumo que tinha com motor 1.6: pouco mais na cidade, pouco menos na estrada. Um carro desse nível nem precisava ser tão econômico, mas foi. No caso, ainda usando álcool: a inédita versão a gasolina, não disponível por ocasião do teste, já deve estar no mercado desde setembro, como garantiu a Ford.

Conversíveis são normalmente ruidosos — o antigo XR3 era muito. Neste, o ganho com o motor mais silencioso foi bem maior que no cupê: já se pode conversar a dois sem elevar a voz. Também se dirige com menos esforço: os engates ficaram suaves com o novo câmbio. O carro faz curvas com mais firmeza (há nova regulagem da suspensão e molas exclusivas na traseira), roda com a maciez da versão Ghia (o cupê XR3 é mais duro) e tem a segurança dos freios a disco ventilado.

Perdeu-se, contudo, a oportunidade de eliminar pequenas deficiências, já ausentes em vários de nossos carros. Falta regulagem de altura no banco do motorista. O limpador de pára-brisa não se liga automaticamente quando acionamos o esguicho do lavador. E falta temporizador nos vidros elétricos, que permita usá-los alguns segundos depois de se desligar o carro. Desse detalhes de conforto a gente pode até não sentir muita falta, mas o carro mais caro do país não deveria dispensá-los. Ao menos para não desagradar a loira que combina tão bem com ele.



Suspensão firme: mas rodando suave como o Ghia.



Painel: dos melhores.



Novo alento: motor AP 1800S.



Com capota: pode-se usar o ar-condicionado de série.

# faltam detalhes que um carro desses não dispensa.

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

	CHT*	AP1800S
Média de 4 passagens	160,5	171,1
Melhor passagem	164,4	173,1

## ACELERAÇÃO - segundos

km/h reais	CHT	AP1800S	Marcha
0 - 40	2,94	2,75	1.º
0 - 60	5,23	5,08	1.º/2.º
0 - 80	8,47	7,67	1.º/2.º/3.º
0 - 100	12,89	11,81	1.º/2.º/3.º
0 - 120	19,40	16,58	1.º/2.º/3.º
0 - 140	29,13	23,52	1.º/2.º/3.º/4.º

	0 m	400 m	1 000 m
CHT	0,0 s	18,61	34,65
AP1800S	0,0 s	17,95	33,07

## RETOMADA DE VELOCIDADE segundos

km/h reais	CHT	AP1800S	Marcha
40 - 60	10,48	6,98	5.º
40 - 80	18,85	13,51	5.º
40 - 100	27,16	19,70	5.º
40 - 120	36,56	26,80	5.º
40 - 1 000 m	42,17	37,68	5.º

## CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES - km/litro

Km/h reais	CHT	AP1800S	Marchas
40	12,15	11,18	4.º
60	12,80	12,48	5.º
80	11,15	11,91	5.º
100	9,97	9,72	5.º
120	8,53	7,36	5.º

## CONSUMO MÉDIO - km/litro

	CHT	AP1800S
Na cidade	6,92	6,54
estrada, a 100 km/h, carr.	10,45	10,08
estrada, a 100 km/h, vazio	10,72	10,86

## NÍVEL DE RUÍDO - dB (A)

km/h reais	Marcha	CHT	AP1800S
0	P. morto	52,0	52,5
20	1.º	61,5	58,9
40	2.º	68,9	64,2
60	3.º	71,0	64,5
80	4.º	70,4	67,4
100	5.º	72,4	71,4
120	5.º	75,4	74,7
Média ponderada QR		70,0	68,2

## FRENAGEM - metros

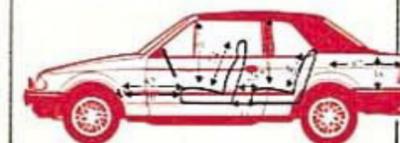
km/h	CHT	AP1800S
40	7,2	6,4
60	16,9	14,8
80	30,1	26,9
100	47,0	42,0
120	67,6	60,53
freio de estacionamento	51,4	52,8

## ROLAMENTO

CHT	1 099,3	AP1800S	1 217,8
100 km/h	40 km/h	100 km/h	40 km/h
(em ponto morto)		(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 álcool.  
**Diâmetro x curso** — 81,0 x 86,4 mm.  
**Cilindrada total** — 1 781 cm<sup>3</sup>.  
**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.º) 3,45:1; 2.º) 2,12:1; 3.º) 1,44:1; 4.º) 1,13:1; 5.º) 0,89:1; 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 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, (Goodyear Eagle).  
**Tanque** — 65 litros.  
**Porta-malas** — 220 litros.  
**Carga total** — 425 kg.  
**Peso** — 1 034 kg.  
**Fabricante** — Ford Brasil S.A., rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex (011) 38365.



TESTE DE PISTA DE LUIZ BARTOLOMAIS JR

\* Todos os dados do motor CHT nesta tabela referem-se ao último teste do XR3 conversível, em QR 343, de fevereiro último.