

IGUAIS SÓ NO NOME

*Entre o XR3 normal
e o conversível existem muito
mais diferenças do que
uma simples capota*



Os dois são XR3. Mas até o desempenho é diferente: o conversível anda menos

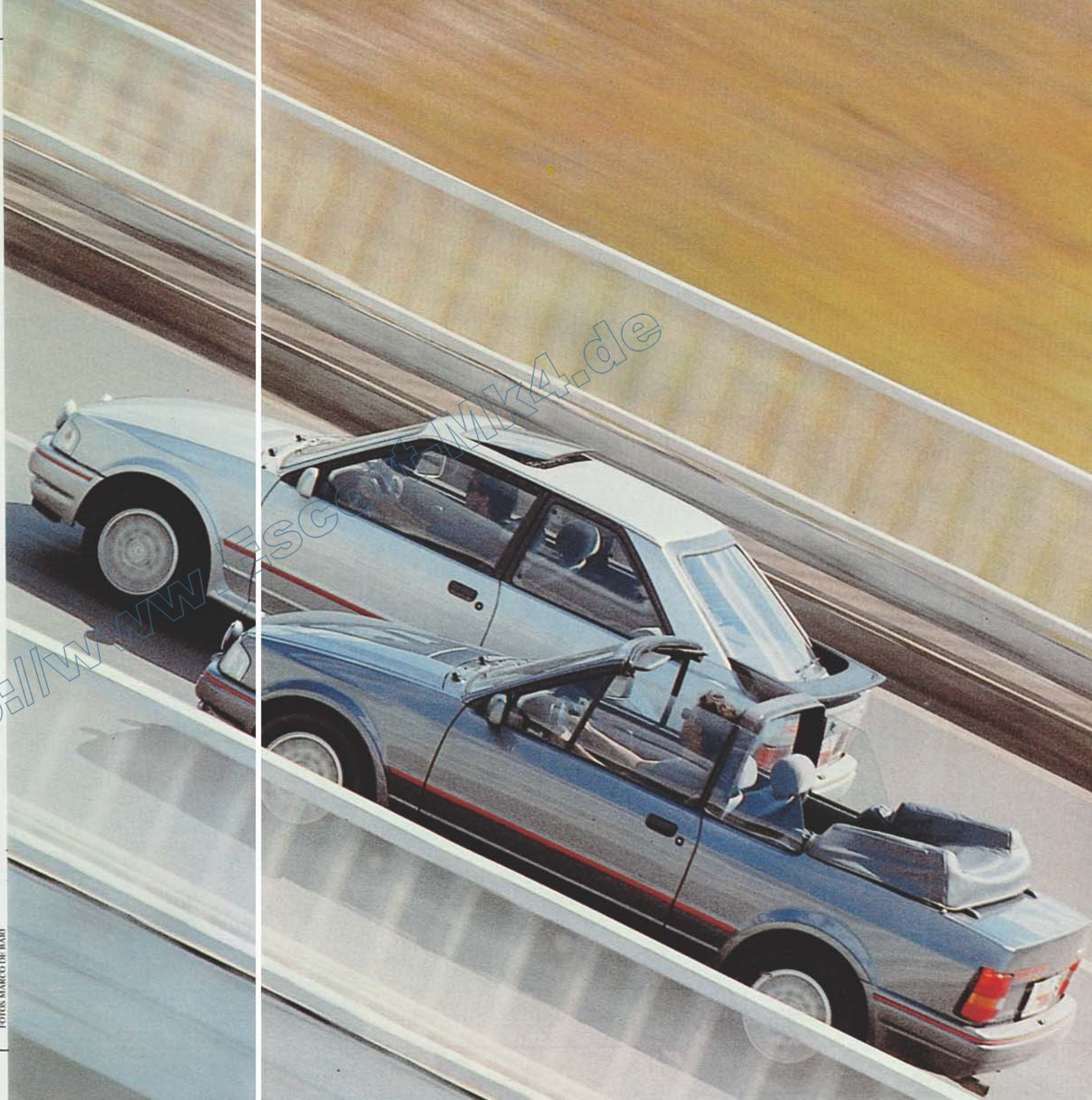
Eles têm o mesmo nome, mas são diferentes. Entre o Escort XR3 convencional e o mesmo XR3 conversível há muito mais diferenças do que uma simples capota — ou a falta dela... Eles variam no desempenho, consumo, peso, estilo, conforto e, principalmente, preço. Só que todas essas diferenças são consequências diretas de um único fato: o de haver, ou não, uma capota fixa.

Sem essa capota fixa de aço, o XR3 anda um pouco menos e custa mais. Muito mais. A preços de maio, valiosos Cr\$ 700 mil separavam um XR3 básico dos Cr\$ 2,2 milhões de um conversível, o terceiro carro mais caro do país, só atrás do Monza EF e Santana Executivo, ambos com injeção eletrônica. Então, qual a vantagem? Todas. Para quem curte o vento no

rosto e a sensação de liberdade que isso traz, nada melhor do que um conversível. E no Brasil, onde os conversíveis são escassos, a única opção de série é mesmo o XR3 — um bom carro, apesar de alguns inconvenientes provocados pela ausência de uma capota rígida.

A simples falta dela obrigou a fábrica a mexer em muitas outras coisas no carro. Tudo para atenuar a tendência de torção do chassi em buracos ou curvas. Afinal, um conversível é como uma caixa de sapatos sem tampa — algo sem estrutura nem rigidez. Para compensar isso, o XR3 ganhou, além de longarinas de aço no interior dos estribos, um arco (santantônio) bastante largo nas colunas. Tão largo que, por causa dele, a porta diminuiu em relação ao XR3 convencional. E, como nos automóveis uma coisa sem-

FOTOS MARCO DE BARI



O desempenho piorou por causa da troca álcool-gasolina

pre puxa a outra, com a redução da porta, o vidro teve que encolher, dando inclusive lugar para uma espécie de "quebra-vento", que seria até bem-vindo se não fosse fixo. No XR3, não há nada disso.

Mas as consequências da falta da capota não acabam por aí. Por causa dela, até a própria capacidade do carro diminuiu. Atrás, em vez dos tradicionais três passageiros, no conversível só cabem dois — e com as pernas encolhidas, pois o vão é menor que no XR3 convencional. A culpa, no caso, é das caixas salientes dos alto-falantes traseiros, instalados também para esconder as dobradiças da capota articulável, que roubam um precioso espaço no banco de trás. Outra vítima da falta de espaço é o porta-malas do conversível. Também por causa da capota, ele é 70 litros menor que o do XR3, esse sim o maior porta-malas entre os esportivos.

Por fim, a capota ainda é a responsável pelo menor desempenho e

Para compensar a capota, teto solar de série no XR3

Diferenças na traseira: lanterna vertical e porta-malas menor no conversível



O conversível tem a vantagem da capota móvel. Aerofólio, só no XR3 normal



Bom volante e ótimo painel: iguais nos dois modelos

Botão do vidro elétrico: na porta



Caixa saliente: ruim no conversível

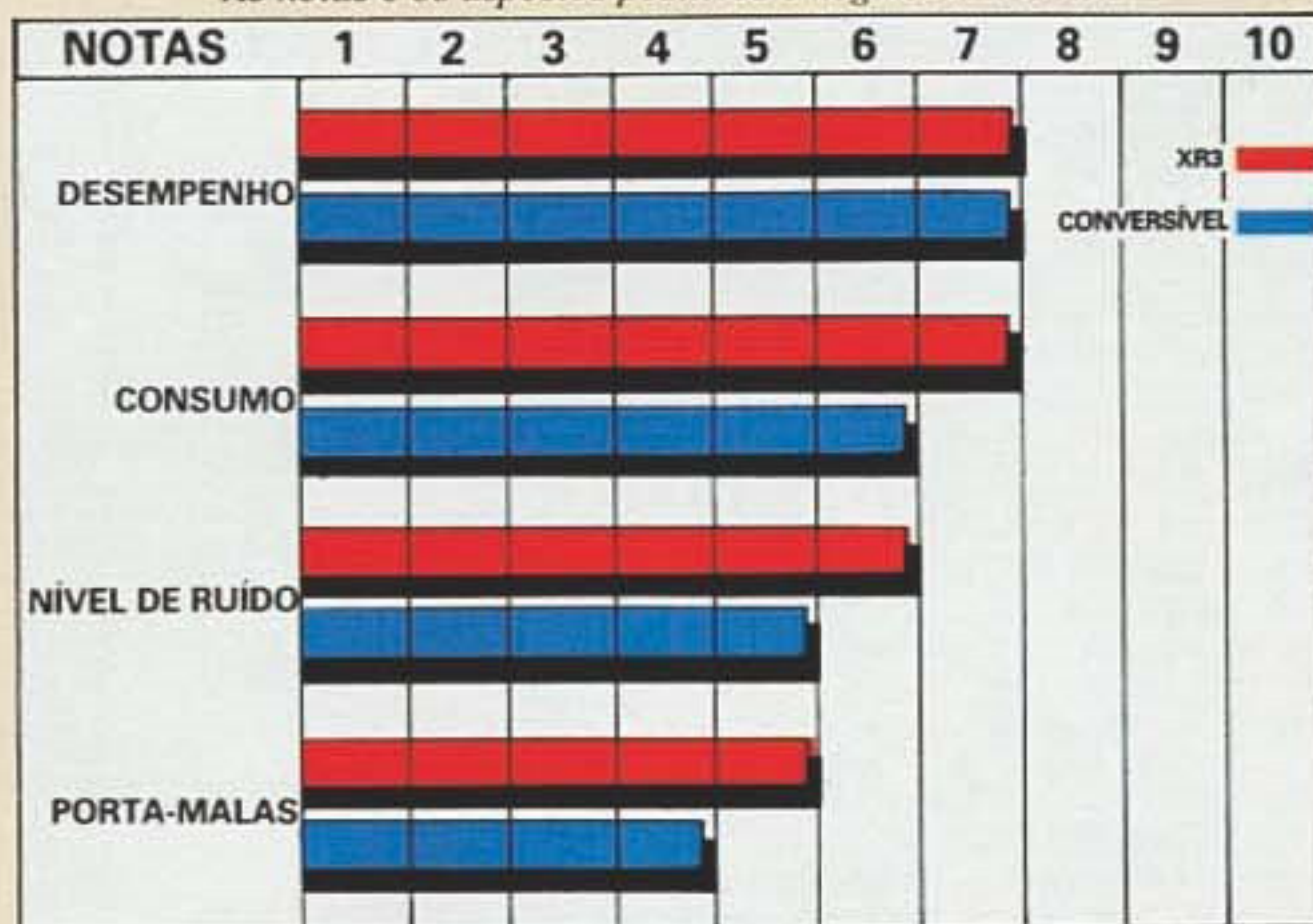


maior consumo do conversível em relação ao XR3 normal. Ocorre que para compensar a falta de estrutura dada pela capota original, o conversível ganhou vários quilos de reforço no chassi. Resultado: ficou 40 quilos mais pesado que o XR3 comum, apesar de usar uma levíssima capota de plástico no lugar da tradicional de aço. Só que, quando acionada, essa capota de plástico ainda cria turbulência, que se traduz em maior barulho e maior arrasto aerodinâmico. Assim, explica-se a diferença, ainda que pequena, no desempenho e consumo dos dois carros, embora eles usem exatamente a mesma mecânica. No texto, o conversível, mais pesado, andou menos e gastou mais que o XR3 convencional: 162,6 km/h de velocidade máxima contra 166 e 11,31 km, na média, com um litro de gasolina contra 12,02 km/l no XR3 normal.

Considerando que os dois carros, testados eram modelos 90 a gasoli-

RESULTADOS

As notas e os aspectos positivos e negativos dos XR3



XR3



- Estilo bonito. Novo aerofólio
- Estabilidade. Sensação de segurança.
- Porta-malas. O maior dos esportivos.
- Vem bem equipado. Até teto-solar.
- Painel grande, bonito e completo.
- Bom volante. Direção precisa.
- Consumo. Média de 12 km/l.



- Baixo desempenho para um esportivo.
- Vidros só funcionam com a chave ligada.
- Encosto do banco traseiro é fixo. Porta-malas sem acesso interno.
- Bancos dianteiros sem regulagem de altura.

CONVERSÍVEL



- Sem capota, sensação de liberdade.
- Capota: boa e automática.
- Painel grande, bonito e completo.
- Bom volante. Direção precisa.
- Perfeita localização dos comandos dos vidros elétricos nas portas.



- Baixo desempenho para um esportivo.
- Vidros só funcionam com a chave ligada.
- "Quebra-vento" fixo.
- Maior nível de ruído.
- Com capota, pouca visibilidade.
- Menor capacidade. Só 4 pessoas.
- Pouco espaço atrás.
- Bancos sem regulagem de altura.
- Preço. É o 3º mais caro do país.
- Porta-malas pequeno. Menor que o do XR3.



O conversível parece um simples XR3 sem capota. Mas não é bem assim

combustível de cana aceitam uma taxa de compressão nos cilindros muito maior. No caso dos XR3, essa taxa caiu de 12,3:1 para 8,5:1 — e, conseqüentemente, a potência máxima desceu de 110 para 97 cv. Talvez fosse melhor a fábrica já ir pensando na possibilidade de trocar o atual motor 1.8 dos XR3 pelo 2.0 da linha Santana/Quantum, como forma de manter o desempenho.

Até porque, no geral, tanto o XR3 quanto o conversível agradam. São bonitos (os modelos 90 ainda mais, porque ganharam pára-choques pintados da cor do carro), estáveis e confortáveis, apesar dos transtornos que a capota móvel provoca no conversível. São, porém, acima de tudo, carros sofisticados como denotam seus preços e requintes. O XR3, por exemplo, já vem com teto-solar. E o conversível — apesar do nome — tem nada menos que um ar-condicionado para os dias de capota fechada. O que até faz sentido, pois com a capota fica muito quente dentro. Sem dúvida, carros completos — ou quase.

Para justificar o preço e a fama, faltam alguns detalhes óbvios nos carros da Ford: Como, por exemplo, um temporizador para os vidros elétricos (de forma que eles ainda possam ser acionados após desligar a ignição), o sincronismo entre o lavador e os limpadores do pára-brisa, controle remoto elétrico dos espelhos retrovisores e bancos dianteiros com assento de altura regulável, para maior conforto do motorista — já que o volante, inexplicavelmente, também é fixo. Pelo que custa, todo XR3 deveria ter isso. Seja o modelo convencional, seja o conversível — que, afinal, são bem diferentes entre si.

XR3

A diferença nos resultados é conseqüência da capota



Conversível: perdendo no desempenho

FICHAS TÉCNICAS

Modelos — XR-3, gasolina, duas portas, tração dianteira, cinco passageiros (quatro no conversível).

Equipamentos de série — Bandeja protetora do cárter, encostos de cabeça reguláveis, retrovisores com controle manual interno, ignição eletrônica, faróis de milha, rádio-toca-fitas, relógio, rodas de liga leve, trava elétrica das portas, vidros elétricos, vidro verde degradê, vidro térmico traseiro, ar-condicionado/aquecedor (só no conversível), teto solar, janelas basculantes e limpador/lavador de vidro traseiro (só no XR-3).

Opcionais dos carros testados — Pinturas metálicas e ar-condicionado/aquecedor (só no XR-3).

Preços dos carros testados — XR-3, Cr\$ 1.530.501; conversível, Cr\$ 2.110.393.

Pesos dos carros testados — 996 kg o XR-3 e 1.036 kg o conversível.

Tanques — 64 litros.

Porta-malas — 290 (220) litros.

Cargas totais — 425 no XR-3 e 375 no conversível.

Peso máximo rebocável — 600 kg.

Motores — Dianteiros, transversais, 4 cilindros em linha. Comando de válvulas nos cabeçotes. Alimentação por carburadores de corpo duplo.

Diâmetro x curso — 81,0 x 86,4 mm.

Cilindrada total — 1.781 cm³.

Potência máxima — 97 cv (71,3 kW) ABNT a 6.000 rpm.

Torque máximo — 16,0 mkgf (156,7 Nm) ABNT a 3.000 rpm.

Câmbios — Mecânicos com relações de marchas: 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.

Suspensões dianteiras — Independentes, McPherson, com braços transversais triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora.

Suspensões traseiras — Independentes, McPherson, braços transversais triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados, tensores e barra estabilizadora.

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

Direções — Mecânicas, de pinhão e cremalheira.

Diâmetros de giro — 10,70 m para a direita e esquerda.

Dimensões externas — Comprimentos 406,2 cm; larguras 164,0 cm; alturas 132,0 cm (135,7 no conversível); distâncias entre eixos 240,2 cm; bitolas dianteiras 140,0 cm; bitolas traseiras 142,3 cm; alturas mínimas do solo 13,0 cm.

Rodas — Aros 14 talas 5,5 pol., ligas leves.

Pneus — 185/60 SR 14, Firestone.

Fabricante — Ford Brasil S.A., rua Prof. Manoelito de Ornellas, 303, São Paulo.

OS NÚMEROS DO TESTE

MÁXIMA NA PISTA

Média 166,0 162,6 km/h

ACELERAÇÃO

0 a 80 km/h 8,36 8,56 s
0 a 100 km/h 12,40 12,84 s
0 a 120 km/h 18,19 19,24 s
0 a 140 km/h 26,83 28,51 s
0 a 160 km/h 34,08 34,57 s

CONSUMO MÉDIO

Cidade 9,50 8,91 km/l
Estrada, carreg. 14,39 13,58 km/l
Estrada, vazios 14,69 13,84 km/l
Média QR 12,02 11,31 km/l

CONSUMO

40 km/h (4.º) 15,56 14,46 km/l
60 km/h (5.º) 16,95 15,70 km/l
80 km/h (5.º) 14,85 14,30 km/l
100 km/h (5.º) 13,71 13,22 km/l
120 km/h (5.º) 10,26 10,02 km/l

RETOMADA

40-60 km/h (5.º) 6,70 6,92 s
40-80 km/h (5.º) 13,42 13,62 s
40-100 km/h (5.º) 20,29 20,18 s
40-120 km/h (5.º) 27,91 28,03 s
40-1.000 m (5.º) 38,05 38,13 s

FRENAGEM

40-0 km/h 9,70 9,40 m
60-0 km/h 16,80 16,80 m
80-0 km/h 29,70 29,84 m
100-0 km/h 46,48 46,62 m
120-0 km/h 66,93 67,13 m

ROLAMENTO

100-40 km/h (ponto morto) 1.222,8 1.211,2 m

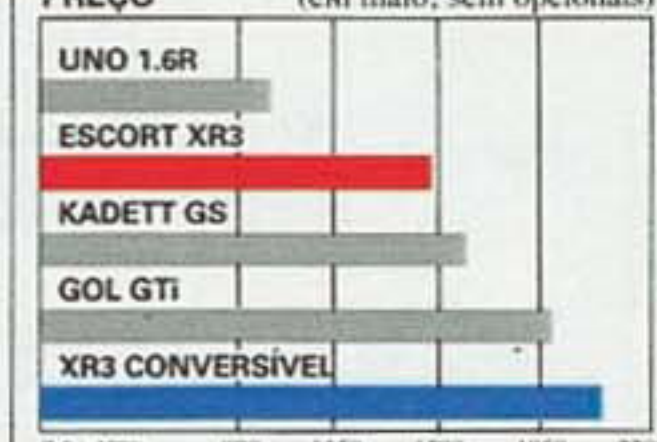
NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto 53,2 53,7 db (A)
80 km/h (5.º marcha) 66,6 66,2 db (A)
100 km/h (5.º marcha) 68,1 70,5 db (A)
120 km/h (5.º marcha) 74,0 75,6 db (A)
Média QR 67,35 68,37 db (A)

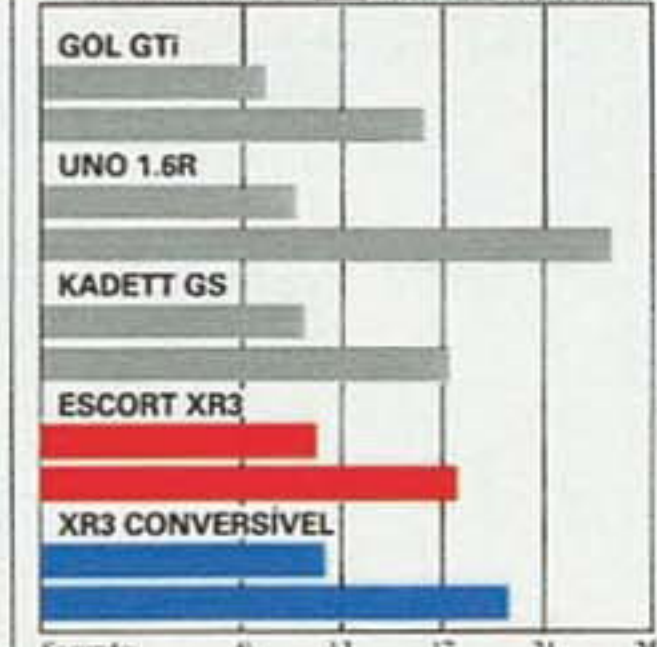
MERCADO

Os XR3 frente aos outros esportivos

PREÇO (em maio, sem opcionais)



DESEMPENHO (aceleração 0 a 100 km/h)



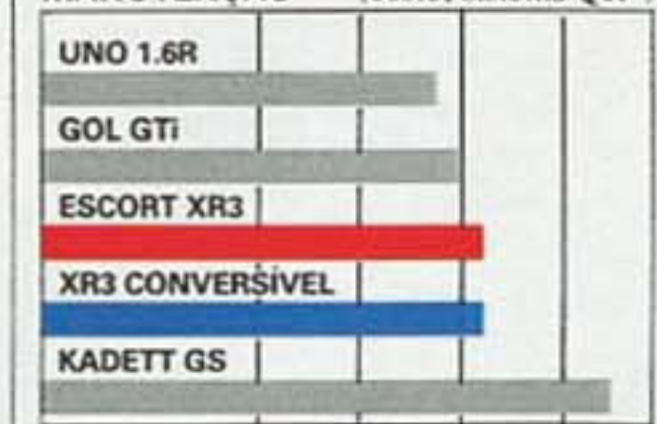
CONSUMO (média QR)



PORTA-MALAS (sistema QR)



MANUTENÇÃO (custo, sistema QR)



*Veja reportagem nesta edição.