

O TIRA-TEIMA

O confronto das versões L e GL mostra a real diferença entre o motor 1.6 e o 1.8

Versão simples ou luxo? Motor 1.6 ou 1.8? Qual o melhor Escort? Para tirar estas dúvidas, QUATRO RODAS reuniu na mesma pista de testes as duas versões mais vendidas do Escort: a básica L, com motor AE 1.6 (ex-Ford CHT), e a mais luxuosa GL, com motor AP 1.8 (Volkswagen). O objetivo foi duplo: mostrar onde — além dos preços e dos motores — os carros eram diferentes e, ao mesmo tempo, determinar o tamanho dessas diferenças. O resultado do teste mostrou algumas surpresas. Como, por exemplo, o bom desempenho da

Escort GL: versão de luxo, com motor VW 1.8



DOS ESCORT

versão 1.6 e a grande economia de combustível do modelo com motor 1.8, ainda que no desempenho seja a versão GL 1.8 que ande mais e, no consumo, a L 1.6 que gaste menos. Ou seja: mesmo dando a lógica nos resultados, ficou a surpresa pela pouca diferença entre os números. O Escort L 1.6 não é tão lento quanto se poderia imaginar, nem o GL 1.8 tão lebrão quanto sua maior cilindrada sugere. Também em outros aspectos ficou claro que, se os Escort L e GL não são iguais, tampouco estão muito distantes um do outro. Há, por exemplo, um saudável equilíbrio na segurança dos dois modelos, apesar de, ainda assim, a versão de luxo levar ligeira vantagem, como decorrência direta de um único fato: o de custar cerca de 20% mais e, por isso, oferecer mais equipamentos.

Escort L: versão básica, com motor Ford 1.6



Surpresas do teste:
o 1.6 foi bem no
desempenho e o
1.8 na economia



DESEMPENHO

Deu a lógica: GL na frente. Mas não muito

Na comparação de desempenho entre os dois Escort, o resultado não poderia ter sido outro. A versão GL, que tem motor 1.8, foi melhor em tudo. Só que — surpresa! — as diferenças não foram tão grandes quanto seria de se esperar de carros com motores tão diferentes. O simpático Escort L, com seu motor AE (ex-CHT) 1.6, chegou a andar praticamente junto em algumas medições, como, por exemplo, nas de retomada de velocidade. Na reaceleeração de 40 a 100 km/h (que simula uma ultrapassagem), o L levou quase o mesmo tempo do GL, por causa de seu menor peso e bom torque (força) do motor 1.6 em baixas rotações. E não só isso. Também na cidade ou em estradas com tráfego intenso, o Escort L 1.6 mostrou a mesma capacidade de seu irmão mais forte, pois nessas situações o que conta não é a velocidade e sim a agilidade — e isso ele tem bastante.

A rigor, as maiores diferenças entre os dois modelos só surgem quando eles são exigidos ao máximo. Aí, a vantagem do GL 1.8 é clara: 166 km/h de velocidade máxima (contra 157 do L) e aceleração de 0 a 100 km/h em 11,69 segundos (um segundo a menos que o outro, que fez em 12,62).



O GL andou um pouco mais por causa do motor 1.8 (à esquerda)

CONSUMO

Os dois são econômicos.
O L ainda mais

Sem dúvida, o aspecto mais positivo dos dois carros. Tanto o Escort L quanto o seu irmão mais forte, o GL, atingiram marcas espetaculares de consumo no teste. Nenhum dos dois fez menos do que 15 km/l de gasolina na estrada. O L chegou mesmo a quase 17 km/l — o suficiente para ser guindado à segunda colocação em nosso "Ranking", atrás apenas do Gol 1.6 (veja última página).

Se a economia do Escort L já era esperada (pois ele é leve e usa o mesmo motor 1.6 do campeoníssimo Gol), os quase 16 km/l na estrada do GL não deixaram de ser uma surpresa. Afinal, essa versão do Escort usa um motor 1.8, que foi prioritariamente concebido para

ter bom desempenho, independente do consumo de combustível. Só que o resultado foi bom nos dois sentidos: o GL anda bem e gasta pouco. Como consequência, passou no "Ranking" a ser o oitavo na velocidade máxima, com 166 km/h (mesma marca, por exemplo, do XR3 no seu último teste) e o terceiro na economia, à frente de todos os outros modelos 1.8. Em relação ao Voyage GL 1.8 e ao Kadett SL 1.8, o Escort GL foi, respectivamente, 15 e 20% mais econômico na média cidade-estrada. O mesmo acontece com a sua versão básica 1.6, que gastou 16% menos combustível que o Prêmio 1.6.

Além disso, as duas versões do carro da Ford têm o mérito de terem com um grande tanque de combustível (64 litros). Isso faz com que a autonomia salte para mais de 1 000 km na estrada.



ESTILO

Carros diferentes com
a mesma carroceria

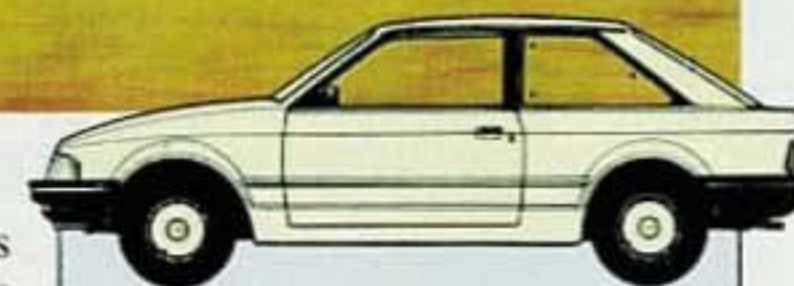
Desde que foi lançado no Brasil, em 1983, o Escort sofreu apenas uma modificação externa. Foi em 1987, quando os pára-choques foram incorporados à carroceria, gerando alterações na frente e traseira do carro. De lá para cá, nada de mais significativo mudou na aparência do modelo, que, com isso, foi ficando levemente desatualizado estilisticamente.

No entanto, o Escort continua agradando com suas linhas retas e não tão polêmicas quanto as modernas curvas do Uno e do Kadett. E deverá continuar assim, até que a Ford decida fazer aqui o novo Escort, prestes a ser lançado na Europa — o que deverá acontecer por volta de 1992. Afinal, do jeito

que está, o carro ainda tem muitos admiradores (é o terceiro mais vendido no país, junto com o Kadett) e alguns méritos.

Um desses é o seu perfil aerodinâmico, que beneficia o consumo e dá um certo ar esportivo mesmo a uma versão extremamente básica como a L. Isso porque a carroceria é sempre a mesma, qualquer que seja a versão: o que muda por fora são só os enfeites e detalhes. O Escort L, por exemplo, não tem frisos cromados, nem calotas, nem nada de requintes. Já o GL tem tudo isso e uma aparência mais cuidada, tanto por fora quanto por dentro, justamente para diferenciá-lo do irmão pobre. E, embora ambos sejam Escort, é realmente difícil confundilos.

O Escort L parece um carro inacabado; o GL dá a sensação de já estar pronto.



UM CARRO EM SEIS VERSÕES

Além das versões L 1.6 e GL 1.8, o Escort tem ainda três outros modelos: Ghia, XR3 e XR3 conversível. A produção do Escort Ghia chegou a ser desativada, mas, segundo a fábrica, agora voltou. Já os dois XR3 são esportivos e, por isso, vêm com uma versão mais potente do motor 1.8, o 1800S. Há, ainda, uma sexta opção: o Escort GL com motor 1.6. Mas essa combinação só existe no papel, pois a Ford só está produzindo o GL com motor 1.8. Ou seja: motor 1.6 só mesmo na versão L.

O GL 1.8 é mais confortável. E, também, mais caro

SEGURANÇA

O L só perde por um retrovisor

Qualquer que seja a versão, um Escort é sempre um Escort. Ou seja: não há grandes diferenças nos componentes de segurança de um modelo para o outro. Isso vale tanto para os amortecedores (pressurizados em todas as versões) quanto para os freios (sempre a disco ventilado na frente). Basicamente, o que o GL tem, o L tem também: boa estabilidade (se bem que as suspensões poderiam ser um pou-



Painéis: no L falta o...

co mais duras), posição de dirigir adequada e boa visibilidade geral. São carros idênticos — ou quase.

A rigor, a única diferença entre os dois está na quantidade de espelhos retrovisores externos: o Escort GL tem os dois, um de cada lado; o L, apenas um — o que obriga o motorista a ficar virando o pescoço para trás a todo instante. Trata-se de uma economia injustificável: em troca de alguns cruzeiros a menos no preço do carro, dificulta-se a vida do motorista e coloca-se em xeque a segurança dos passageiros.



... relógio da versão GL

O mesmo vale para o pára-brisa laminado (aquele que não estilhaça), que desde 1987 deixou de ser equipamento de série das duas versões para tornar-se mero opcional. Em seu lugar, voltaram os velhos vidros temperados comuns. Pelo menos até o início do próximo ano, quando então os vidros laminados passarão, por lei, a ser obrigatórios para todos os carros nacionais.

PREÇO

Os dois são caros. Mesmo o L, que é básico

Nenhum dos dois pode ser considerado carro barato. Nem mesmo a versão L, que vem pelada e com o mesmo motor do mais simples dos Gol. A preços de julho, o Escort L sem opcionais custava cerca de Cr\$ 825 mil — Cr\$ 125 mil a mais que a versão básica do Voyage CL 1.6 e Cr\$ 30 mil acima do preço de tabela do Prêmio SL 1.6, inclusive de quatro portas. É muito, principalmente se levado em conta que o Escort L vem sem nada — praticamente todos os seus equipamentos são opcionais e para tê-los é preciso pagar mais.

Isso já não acontece na versão GL, que vem relativamente equipada (embora, ainda assim, falte o rádio, que é opcional). Só que, também nesse caso, o preço assusta: Cr\$ 1005 mil, no início de julho. Se comparado a outros modelos 1.8, o Escort GL custava, naquela ocasião, 13% (ou Cr\$ 110 mil) mais que o Voyage GL e 15% (Cr\$ 130 mil) mais que o Kadett SL. A rigor, na sua faixa de mercado, o Escort GL só não custa mais que o mais sofisticado dos Kadett, o SL/E.



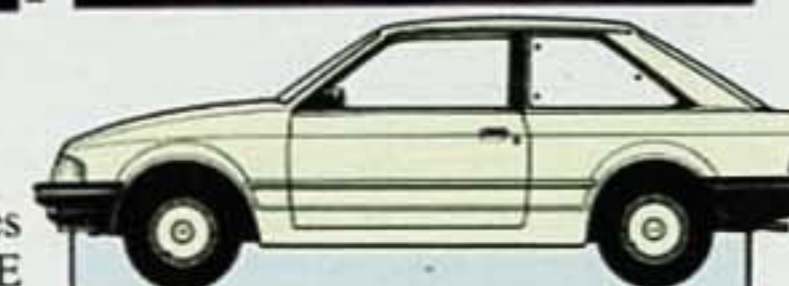
Interior do L: plástico nas portas e muita simplicidade



Interior do GL: melhor forração e mais equipamentos



Rodas de aço, nos dois modelos. Mas as do GL (abaixo) vêm com calota plástica



ETERNA BUSCA DA LIDERANÇA

Desde que foi lançado, em 1983, o Escort persegue a liderança do mercado brasileiro de automóveis. Nunca chegou a ser o primeiro mas, em compensação, jamais deixou de estar entre os carros mais vendidos no país. Atualmente, o modelo da Ford disputa o terceiro lugar com o Kadett, enquanto Gol e Monza permanecem na frente.

RESULTADOS

As notas e os aspectos mais positivos e negativos dos Escort L e GL

NOTAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
DESEMPENHO										
CONSUMO										
NÍVEL DE RUÍDO										
PORTA-MALAS										

ESCORT L 1.6
ESCORT GL 1.8



ESCORT GL 1.8

- Boa relação desempenho/consumo. Anda bem e gasta pouco
- Autonomia. Tanque de 64 litros
- Grande acesso ao porta-malas
- Falta sincronismo entre lavador/limpador do pára-brisa

ESCORT L 1.6

- Baixo consumo. Grande autonomia
- Grande acesso ao porta-malas
- Direção leve, mesmo em manobras
- Falta sincronismo entre lavador/limpador do pára-brisa
- Preço. Alto para uma versão básica
- Falta retrovisor externo direito

CONFORTO

Vantagem total do GL. É claro

Outro ponto onde a vitória da versão GL é incontestável. Afinal, uma das principais diferenças entre os dois carros está justamente no acabamento e nos equipamentos de conforto para os passageiros. O Escort L é um carro pelado, onde tudo que pudesse encarecer seu preço foi banido ou oferecido apenas como opcional. Já no GL, não. Ele custa mais e, por isso, tem mais coisas e de melhor qualidade.

Enquanto o L vem com bancos de tecido rústico, plástico nas laterais das portas e forração simples

no assoalho, o GL tem forrações aveludadas e carpete no chão. E enquanto no L até o ventilador é opcional, no GL tudo que é básico já vem de série.

Mesmo assim, o Escort L não chega a ser desconfortável (ainda que, como em todo Escort, o espaço para os passageiros do banco de trás seja pequeno). Ele é apenas simples — um bom carro para se ir trabalhar, por exemplo. Talvez seu maior problema seja que, comparado às versões básicas de outros carros, ele tem menos a oferecer. Isso já não acontece com o Escort GL: pelo menos em conforto, ele está no mesmo nível de seus concorrentes de mercado.

Confira nos números as diferenças entre os motores

FICHA TÉCNICA



	ESCORT GL 1.8	ESCORT L 1.6
Equipamentos de série	retrovisores externos c/ controles retrovisor interno dia/noite desembaçador traseiro acendedor de cigarros, ventilador	só um retrovisor externo
Opcionais do carro testado	para-brisa laminado vidros verdes, aquecedor lavador/limpador vidro tras. pintura metálica, rádio	para-brisa laminado desembaçador traseiro aquecedor, ventilador controle interno p/ retrovisor retrovisor interno dia/noite, rádio
Preço com opcionais	Cr\$ 1.084.000,00	Cr\$ 872.000,00
Outros opcionais	pintura perolizada	acendedor de cigarros vidros verdes, pintura metálica
Peso	920 kg	880 kg
Tanque	64 litros	
Porta-malas	290 litros	
Motor	dianteiro, transversal, quatro cilindros	
Cilindrada	1.781 cm ³	1.555 cm ³
Potência	92 cv a 5.600 rpm	78 cv a 5.200 rpm
Torque	16,1 mkgf a 2.800 rpm	13,3 mkgf a 2.200 rpm
Suspensão dianteira	McPherson, com braços transversais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora	
Suspensão traseira	McPherson, com braços triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e tensores	
Freios	disco ventilado na dianteira e tambor na traseira, com servo	
Rodas	aço, aro 13 x tala 5 polegadas	
Pneus	175/70 SR 13, Goodyear	155 SR 13, Goodyear

OS NÚMEROS DO TESTE				ESCORT L 1.6	ESCORT GL 1.8
MÁXIMA NA PISTA					
Média				157,2	166,0 km/h
ACELERAÇÃO					
0 a 80 km/h				8,30	7,78 s
0 a 100 km/h				12,62	11,69 s
0 a 120 km/h				19,09	16,75 s
0 a 140 km/h				29,70	25,53 s
0 a 400 m				18,54	18,03 s
0 a 1000 m				34,63	33,46 s
CONSUMO MÉDIO					
Cidade				11,42	9,62 km/l
Estrada, carreg.				15,90	15,14 km/l
Estrada, vazio				16,95	15,97 km/l
Média QR				13,92	12,59 km/l
CONSUMO					
40 km/h (4.ª)				18,16	17,50 km/l
60 km/h (5.ª)				19,28	18,98 km/l
80 km/h (5.ª)				17,54	17,05 km/l
100 km/h (5.ª)				14,71	14,19 km/l
120 km/h (5.ª)				12,06	10,95 km/l
RETOMADA					
40-60 km/h (5.ª)				8,46	7,71 s
40-80 km/h (5.ª)				16,42	15,85 s
40-100 km/h (5.ª)				24,98	24,48 s
40-120 km/h (5.ª)				35,19	33,30 s
40-1000 m (5.ª)				40,90	40,31 s
FRENAGEM					
40-0 km				7,6	7,3 m
60-0 km/h				18,4	18,1 m
80-0 km/h				32,8	32,3 m
100-0 km/h				51,3	50,4 m
120-0 km/h				73,9	72,6 m
ROLAMENTO					
100-40 (p. morto)				980,5	1.114,5 m
NÍVEL DE RUÍDO					
Ponto morto				50,9	45,3 db(A)
80 km/h (5.ª)				66,5	65,8 db(A)
100 km/h (5.ª)				69,4	68,6 db(A)
120 km/h (5.ª)				73,2	71,9 db(A)
Média QR				67,42	67,16 db(A)

MERCADO

Os Escort frente aos concorrentes

PREÇO (em junho, sem opcionais)

DESEMPENHO

CONSUMO (média QR cidade-estrada)

PORTA-MALAS (capac., sistema QR)

MANUTENÇÃO (peças e mão-de-obra, sistema QR)