

CARROS PARA O BOLSO DE HOJE

Guia prático das qualidades e defeitos do Chevette DL, Gol CL e Escort L, os carros de motor 1.6 mais baratos do mercado

DOUGLAS MENDONÇA



MARCO DE BARI

Em tempos de crise, os olhos — e o bolso — de quem vai comprar um carro ficam extremamente rigorosos na hora de eleger o modelo certo. A regra realimentada pelo Plano Collor 2 esquentou de vez a briga entre os carros de motor 1.6 mais baratos do mercado. Gol CL, Escort L e Chevette DL lutam para provar qual deles combina melhor desempenho, praticidade, consumo e, claro, preço.

A disputa envolve três adversários com armas bem diferentes. Moderno, o Escort aposta que o consumidor aceitará pagar mais para ter um carro de estilo superior. O Gol, campeão de vendas desde 1987, aparece com excelente consumo e mecânica robusta. Ao veterano Chevette, único de tração traseira, resta a tarefa de mostrar que, dezoito anos depois de seu lançamento, ainda pode agradar a muita gente.

O Chevette tem o pior consumo. Gasta 20% a mais que

DESEMPENHO

Autolatina determinou que Gol CL e Escort L tivessem o mesmo motor: o AE-1600, uma versão atualizada do CHT que equipava o extinto Corcel II. Em nome da racionalização da linha de produção, o Escort acabou beneficiado. Com melhor aerodinâmica e transmissão mais eficiente, seus números são ligeiramente superiores aos do Gol. Ele faz de 0 a 100 km/h em 12s62 contra 13 s do seu "irmão de holding".

O alto torque em baixas rotações transforma o AE-1600 num excelente aliado no trânsito. Ágil na saída de semáforos e forte em ladeiras, faz inveja aos proprietários de Chevette. Curiosamente, o motor da GM é mais moderno. Mas a opção da fábrica em manter o câmbio longitudinal, eixo cardã e o diferencial instalado no eixo traseiro, disposição há muito ultrapassada, tira seu brilho.

Tudo o que o Chevette consegue é ter uma melhor retomada de velocidade na comparação com seus oponentes. Em compensação, perde feio em outros itens. Na máxima, só chegou a 150,8 km/h — quase 5 km/h a menos que o Gol e 6 km/h abaixo do Escort.

CONSUMO

Na batalha do consumo, o Chevette também perde. Ele gasta 20% mais que o Gol e 17,9%



Chevette: suspensão macia

mais que o Escort. Seu azar é enfrentar dois campeões de economia. O carro da Volkswagen alcança a ótima marca de 17,11 km/l na estrada, seguido de perto pelos 16,95 km/l do Escort.

Um pequeno detalhe faz a balança pesar a favor do Escort. Com um tanque de 64 litros, o carro roda na estrada mais de 1 000 km sem reabastecer. É o suficiente para fazer, com folgas, o percurso ida-e-volta entre São Paulo e Rio de Janeiro. E, se o motorista estiver sozinho, a autonomia pula para quase 1 100 km. Sempre uma tranquilidade, ainda mais com os postos fechados nos domingos e feriados.

No Gol, a autonomia é de 770 km, que pode ser estendido a pouco mais de 800 km numa viagem solitária. O Chevette roda 760 km carregado ou 780 km apenas com o motorista. Vale explicar, entre o Gol e o Chevette, os números são semelhantes por causa da maior capacidade do tanque de combustível do carro da GM: 58 litros contra 47 do Gol.

SEGURANÇA

Ponto indiscutível para o Gol. Só existem elogios para a direção, leve e macia. O eficiente sistema de freio exige pouco esforço do motorista. Nada comparável, porém, à suspensão simples e robusta que, ajudada pela traseira curta do carro, faz do Gol o mais estável entre os três modelos. Seu equilíbrio dá aos passageiros a sensação de segurança mesmo nas mais variadas condições de piso. No conjunto, uma mecânica impecável que sempre pesa no momento da escolha.

Teoricamente, o Escort deveria ser o vencedor dessa disputa. Com suspensão independente nas quatro rodas, ele tinha tudo para apresentar melhor performance do que o Gol. Mas a Ford optou pelo conforto e a excessiva maciez do conjunto acaba comprometendo a estabilidade. Nem os amortecedores pressurizados de série (é o único dos três com esse equipamento) eliminam os freqüentes balanços da carroceria. Entretanto, mesmo quando o carro se inclina muito nas curvas, não há o que temer. O Escort não desgarra e sempre mantém a trajetória.

O Chevette até que se comporta bem em pisos lisos. Freia tão bem quanto os outros e a direção não incomoda. Mas, em terrenos irregulares — paralelepípedos, por exemplo —, a vida é bem diferente. O pesado eixo traseiro começo a balançar, obrigando o motorista a se esforçar para dominar o carro.

o Gol, enquanto o Escort é quase 18% mais econômico

pessoas altas. O Chevette tenta compensar tantos problemas com a capacidade do porta-malas: 267 l. Bom tamanho, mas bem que um sistema igual ao do Monza 91 — que abre todo o painel traseiro — facilitaria o acesso.

A grande decepção fica por conta do Gol. Se vai bem em outros itens de conforto, faz vergonha no quesito porta-malas. O espaço é mínimo e ainda deve ser dividido com o estepe, que ocupa um quarto da área. Na prática, sobram 146 l, o menor porta-malas dos carros nacionais.



Gol: a melhor estabilidade

CONFORTO

Entre Chevette e Gol é difícil dizer qual o mais desconfortável para quem vai atrás. O primeiro exige passageiros sem pernas e o outro, sem cabeça. No Chevette, o reduzido espaço no banco traseiro ainda é prejudicado pela "montanha" que abriga o eixo cardã. No Gol, os projetistas da VW esqueceram que muita gente ultrapassa 1,50 m, altura limite para se sentar sem problemas no carro.

Numa comparação entre modelos econômicos, o conforto nem sempre é prioritário. Depende o carro ao máximo para diminuir seu preço final. Mas despojamento tem limite. Quem entendeu isso melhor foi a Ford. O Escort L tem comandos funcionais e macios, ventilação abundante e bancos com várias opções de regulagem. Para completar, apresenta o maior porta-malas do trio, com 290 l de capacidade.

Ventilador barulhento, comandos não muito modernos e um banco dianteiro incômodo para

DIRIGIBILIDADE

Neste item, entram todos os aspectos que melhoraram ou prejudicam a rotina do motorista. A começar por um detalhe fundamental que pouca gente dá importância: a visibilidade. O Escort tem a maior área envolvida, o que facilita o acompanhamento do tráfego. No Gol, as colunas traseiras atrapalham um pouco, mas nada comprometedor. Para compensar os ângulos mortos, frutos de um projeto antigo, o Chevette sai de fábrica com retrovisor direito, equipamento fundamental que Gol e Escort não oferecem nem como opcional.

A VW contra-ataca com um excelente câmbio: resistente, silencioso e perfeito no engate de marchas. Do lado da Ford, o câmbio transversal importado da Alemanha só consegue colocar o Escort no mesmo bom nível do Chevette,



Chevette: balanços demais

mas muito longe do Gol.

Quanto ao painel, os três se equivalem. O cardápio traz o básico: velocímetro (com hodômetro parcial no Chevette e Escort), marcador de combustível e temperatura do motor. No Chevette, a iluminação indireta facilita a leitura noturna.

Agora, volante ruim é o do Gol. Enquanto seus rivais usam uma borracha espumada macia, ele aparece com uma direção de plástico duro, ruim de pegar. Pior mesmo só a buzina do Chevette. Ao se manobrar o carro, é comum acioná-la.

Mal posicionados são os pedais do mesmo Chevette. Ficam muito juntos e concentrados à direita. O acelerador um pouco alto do Escort cansa o pé em viagens mais longas. O único que passa sem restrições aqui é o Gol.

ESTILO

OGol é um legítimo hatch, com traseira inclinada e cortada bruscamente. Estilo antigo, mas que ainda agrada a brasileiros resistentes





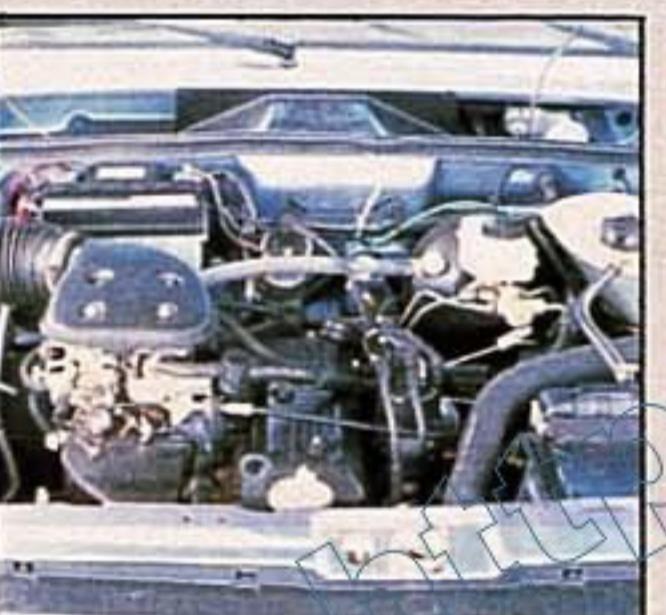
O problema do Gol: é o alvo preferido dos ladrões

aos estilos mais revolucionários. Neste ano, ganhou pequenas e bem-feitas alterações na dianteira.

Reformulado em 1983, o Chevette não esconde os 18 anos de vida. Até mesmo a última plástica já envelheceu e a GM parece ter desistido de modernizar este três-volumes. Exatamente o caminho inverso do Escort. Dentro dos próximos anos, a Ford vai remodelar o carro, inspirado no que foi feito na Europa. Mas a atual versão não tem nada de errado. É um dois-volumes-e-meio moderno e funcional. A prova está no coeficiente aerodinâmico. Seu Cx é de apenas 0,35 contra ultrapassados 0,45 do Gol e Chevette.

RESISTÊNCIA

Nunca foi um campeão de resistência e baixo custo de manutenção, mas em nossos testes de durabilidade o Escort sempre ficou na média. O mesmo não se pode dizer do Chevette, que, na prova dos 50 000 km, apresentou um quadro



Motor AE-1 600: dúvida no Gol

preocupante. Não houve grandes problemas durante a maratona de viagens. Porém, na desmontagem do carro, encontramos uma série de peças desgastadas prestes a assaltar o bolso do proprietário.

Quanto ao Gol, muitos aplausos. Sempre esbanjou resistência mecânica e baixo custo de manutenção. Com certeza, dois grandes segredos do seu sucesso. A única dúvida fica por conta da adoção do motor AE-1600 desde o ano passado. Mas QUATRO RODAS já tem um desses modelos incorporado à sua frota

para comprovar se o carro continua tão bom quanto antes. Pouco combustível ele provou que consome.

MERCADO

Antes de comprar um carro é bom se saber será fácil vendê-lo mais tarde. Modelo malvisto no mercado de usados significa, literalmente, dinheiro parado. Nesse item, o Gol leva vantagem. Ele é comercializado com facilidade nas lojas, concessionárias ou mesmo entre particulares. Tanta aceitação, no entanto, transforma o Gol no alvo preferido dos ladrões.

Já o veterano Chevette tem público cativo e as vendas são garantidas. Basta rodar um pouco para se achar um comprador interessado. Por isso, o seu preço mantém-se sempre estável. A mesma situação não é compartilhada pelo proprietário do Escort. O mercado ainda prefere outros modelos e, assim, repassar o carro da Ford exige mais tempo e paciência até se conseguir um bom negócio.

Despesas na ponta do lápis



CARRO	ESCORT L	CHEVETTE DL	GOL CL
PREÇO	1 962 540,00	1 766 472,00	1 578 981,00
LICENCIAMENTO*	2 433,00	2 433,00	2 433,00
IPVA*	80 718,55	61 196,71	64 781,01
SEGURO*	209 045,85	172 935,52	214 802,25
OPCIONAIS	Vidro térmico traseiro com temporizador, aquecedor, rádio, vidros verdes, pintura metálica, ventilador, acendedor de cigarro, espelho interno bifocal, retrovisor com controle manual interno	Vidro térmico traseiro, rádio, vidros verdes, pintura metálica, ar condicionado, rodas de alumínio, alarme	Vidro térmico traseiro, aquecedor, banco traseiro bipartido, rádio

* preços válidos em São Paulo



Escort vence no desempenho: é o melhor na velocidade máxima e também ganha na aceleração de 0 a 100 km/h



ESCORT L

Motor — dianteiro, transversal, quatro cilindros, 1 555 cm³

Câmbio — cinco marchas, sincronizado.

Combustível — gasolina

Potência — 78 cv a 5 200 rpm

Torque — 13,3 mkgf a 3 200 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.

Dimensões externas — comprimento, 402,2 cm; largura, 164,0 cm; altura, 132,2 cm; altura mínima do solo, 13,0 cm.

Peso — 880 kg

Tanque — 64 litros

Porta-malas — 290 litros



Números do Teste

DESEMPENHO

Velocidade máxima	157,2 km/h
ACELERAÇÃO	
0 a 80 km/h	8,80
0 a 100 km/h	12,62
0 a 120 km/h	19,09
RETOMADA	
40-80 km/h (5 ^a marcha)	16,42
40-100 km/h (5 ^a marcha)	24,98
40-120 km/h (5 ^a marcha)	35,19

CONSUMO

MÉDIO	
Na cidade	11,42 km/l
Na estrada (vazio) a 100 km/h	16,95 km/l
Na estrada (cargado) a 100 km/h	15,90 km/l
Média ponderada	13,92 km/l
VELOCIDADE CONSTANTE	
80 km/h (5 ^a marcha)	17,55 km/l
100 km/h (5 ^a marcha)	14,71 km/l

FRENAGEM

80-0 km/h	28,9 m
100-0 km/h	45,1 m

NÍVEL DE RUÍDO

Média ponderada	67,42 decibéis
-----------------	----------------



CHEVETTE DL

Motor — dianteiro, longitudinal, quatro cilindros, 1 599 cm³.

Câmbio — cinco marchas, sincronizado.

Combustível — gasolina

Potência — 73 cv a 5 200 rpm

Torque — 12,6 mkgf a 3 200 rpm

Suspensão dianteira — independente com braço triangular superior, braço simples inferior, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores.

Suspensão traseira — eixo rígido, braços tensores longitudinais, barra transversal Panhard, molas helicoidais e amortecedores.

Freios — disco na dianteira e tambor na traseira, com servo.

Dimensões externas — comprimento, 419,3 cm; largura, 157,0 cm; altura, 132,4 cm; altura mínima do solo, 14,0 cm.

Peso — 884 kg

Tanque — 58 litros

Porta-malas — 267 litros



Números do Teste

DESEMPENHO

Velocidade máxima	150,8 km/h
ACELERAÇÃO	
0 a 80 km/h	9,72
0 a 100 km/h	14,85
0 a 120 km/h	22,69
RETOMADA	
40-80 km/h (5 ^a marcha)	16,28
40-100 km/h (5 ^a marcha)	24,54
40-120 km/h (5 ^a marcha)	36,19

CONSUMO

MÉDIO	
Na cidade	10,32 km/l
Na estrada (vazio) a 100 km/h	13,13 km/l
Na estrada (cargado) a 100 km/h	13,49 km/l
Média ponderada	11,81 km/l
VELOCIDADE CONSTANTE	
80 km/h (5 ^a marcha)	14,03 km/l
100 km/h (5 ^a marcha)	12,13 km/l

FRENAGEM

80-0 km/h	28,9 m
100-0 km/h	45,1 m

NÍVEL DE RUÍDO

Média ponderada	69,82 decibéis
-----------------	----------------



GOL CL

Motor — dianteiro, longitudinal, quatro cilindros, 1 555 cm³.

Câmbio — cinco marchas, sincronizado.

Combustível — gasolina

Potência — 76 cv a 5 600 rpm

Torque — 13,3 mkgf a 3 200 rpm

Suspensão dianteira — independente, McPherson, com braços inferiores triangulares, molas helicoidais, amortecedores e barra estabilizadora.

Suspensão traseira — semi-independente, com eixo trabalhando em torção, braços longitudinais tubulares, molas helicoidais e amortecedores.

Freios — disco na dianteira e tambor na traseira, com servo.

Dimensões externas — comprimento, 381,0 cm; largura, 160,1 cm; altura, 135,0 cm; altura mínima do solo, 13,0 cm.

Peso — 872 kg

Tanque — 47 litros

Porta-malas — 146 litros



Números do Teste

DESEMPENHO

Velocidade máxima	155,3 km/h
ACELERAÇÃO	
0 a 80 km/h	8,59
0 a 100 km/h	13,00
0 a 120 km/h	19,72
RETOMADA	
40-80 km/h (5 ^a marcha)	16,60
40-100 km/h (5 ^a marcha)	25,98
40-120 km/h (5 ^a marcha)	36,57

CONSUMO

MÉDIO	
Na cidade	11,61 km/l
Na estrada (vazio) a 100 km/h	17,11 km/l
Na estrada (cargado) a 100 km/h	16,34 km/l
Média ponderada	14,17 km/l
VELOCIDADE CONSTANTE	
80 km/h	16,32 km/l
100 km/h	15,34 km/l

FRENAGEM

80-0 km/h	31,7 m
100-0 km/h	49,6 m

NÍVEL DE RUÍDO

Média ponderada	68,0 decibéis
-----------------	---------------