

ESCORT 1000

POR QUE NÃO?

O teste de pista mostra que a Ford também pode colocar no mercado um carro com menos impostos — e mais barato

DOUGLAS MENDONÇA



10%

Esta é a nova porcentagem para carros com motor até 1000 cilindradas

Quanto os carros pagam de impostos

32%

Todos os carros fabricados no Brasil com motor acima de 3000 cilindradas

27%

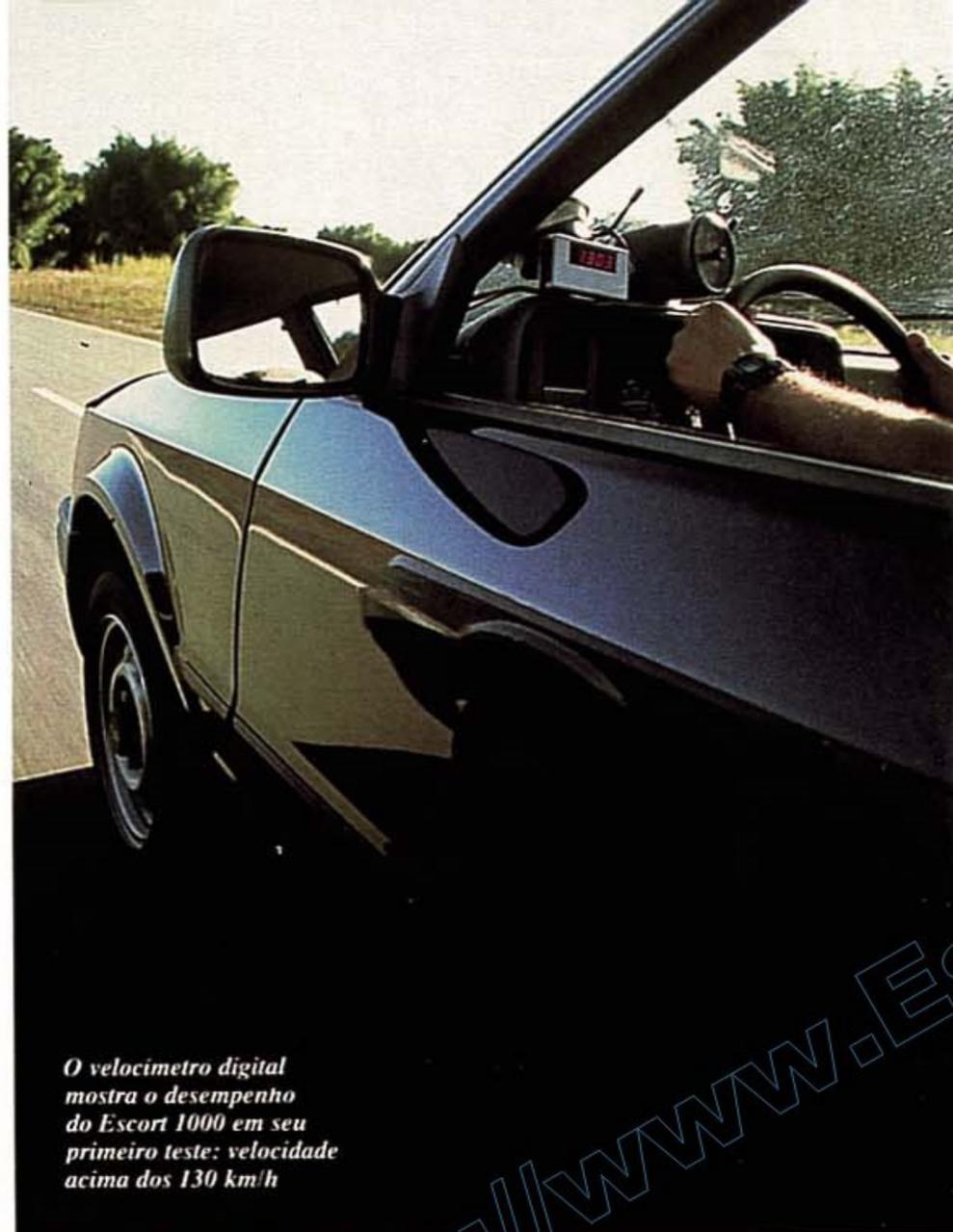
Carros com motor entre 1000 e 1500 cm³ e de 1500 a 3000 cilindradas até 100 cv

Com câmbio curto, ganhará em consumo e desempenho

Os revendedores Ford não agüentam mais a concorrência do Fiat Uno Mille. Querem um Escort com motor de 1000 cilindradas já. A Autolatina, entretanto, argumenta que não possui na linha Ford um carro com características adequadas para receber um motor tão pouco potente. Para tirar a dúvida, levamos à pista um Escort 1000 preparado no Rio Grande do Sul pelo ex-piloto Clóvis de Moraes, por encomenda da Associação Brasileira dos Revendedores Ford (Abradif). O resultado foi surpreendente.

Apesar de seus 880 kg e uma relação de marchas longa no carro testado, o Escort L de 1000 cilindradas mostrou que pode concorrer com o Uno Mille na faixa dos carros menos potentes. Se isso vai acontecer ou não, é uma questão política da Autolatina, mas a redução da alíquota de IPI para apenas 10% nos carros até 1000 cilindradas pode ser o empurrão que faltava para a chegada do Escort 1000 e também do Gol 1000 (veja box na página 41). Esta talvez seja a única forma de acelerar as vendas do Escort 1.6.

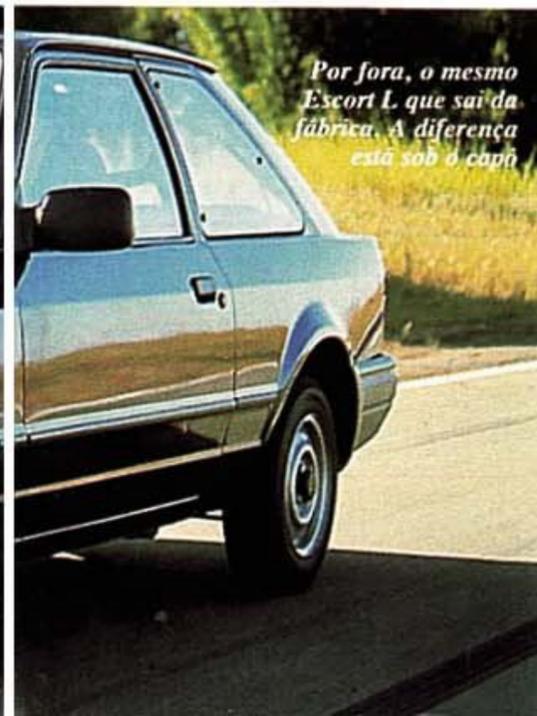
Com uma relação de marchas mais curta, o Escort 1000 pode melhorar suas marcas de desempenho e consumo. O desacerto na transmissão, porém, não impediu que o carro conseguisse bons resultados. Ele atingiu 133,3 km/h de máxima, acelerou de 0 a 100 km/h em 21s70 e retomou velocidade de 40 a 100 km/h em 58s98. Os números são piores do que os do Mille Brio testado recentemente, mas no consumo o Escort 1000 já mostra seu potencial: gastou 11,88 km/l de gasolina na cidade — um resultado ligeiramente superior aos 11,81 km/l do Mille Brio e que já o colocaria em segundo lugar no ranking de QUATRO RODAS, atrás apenas do Gurgel BR-800 SL (12,02 km/l).



O velocímetro digital mostra o desempenho do Escort 1000 em seu primeiro teste: velocidade acima dos 130 km/h



FOTOS MARCELO SACCO



Por fora, o mesmo Escort L que sai da fábrica. A diferença está sob o capô

Veja como eles andam

| | ESCORT 1000 | GOL 1000 | MILLE BRIO |
|-----------------------|-------------|------------|------------|
| DESEMPENHO | | | |
| Velocidade máxima | 133,3 km/h | 128,9 km/h | 142,8 km/h |
| Aceleração 0-60 km/h | 8s00 | 8s00 | 6s49 |
| Aceleração 0-100 km/h | 21s70 | 23s04 | 18s31 |
| Retomada 40-100 km/h | 58s98 | 48s00 | 32s01 |
| CONSUMO | | | |
| Na cidade | 11,88 km/l | 11,11 km/l | 11,81 km/l |
| Na estrada, carregado | 14,31 km/l | 14,42 km/l | 15,55 km/l |
| Na estrada, vazio | 15,16 km/l | 15,51 km/l | 16,11 km/l |
| Média ponderada | 13,31 km/l | 13,04 km/l | 13,82 km/l |



Como resolver o problema de câmbio do Escort? É simples: basta usar a relação de diferencial do XR3 de motor CHT para surgir um carro com melhor aproveitamento de torque do 1000 quando comparado ao 1600. Fizemos o tira-teima na pista também, repetindo a prova de retomada de velocidade em quarta marcha, ao contrário da quinta. Bastou isso para que o tempo gasto para o Escort 1000 ir de 40 a 100 km/h caísse de 58s98 para 37s74 — agora, sim, um número mais próximo dos 32s01 alcançados pelo Mille Brio.

O motor deste Escort foi desenvolvido praticamente de maneira artesanal. O virabrequim original foi substituído por outro que dimi-

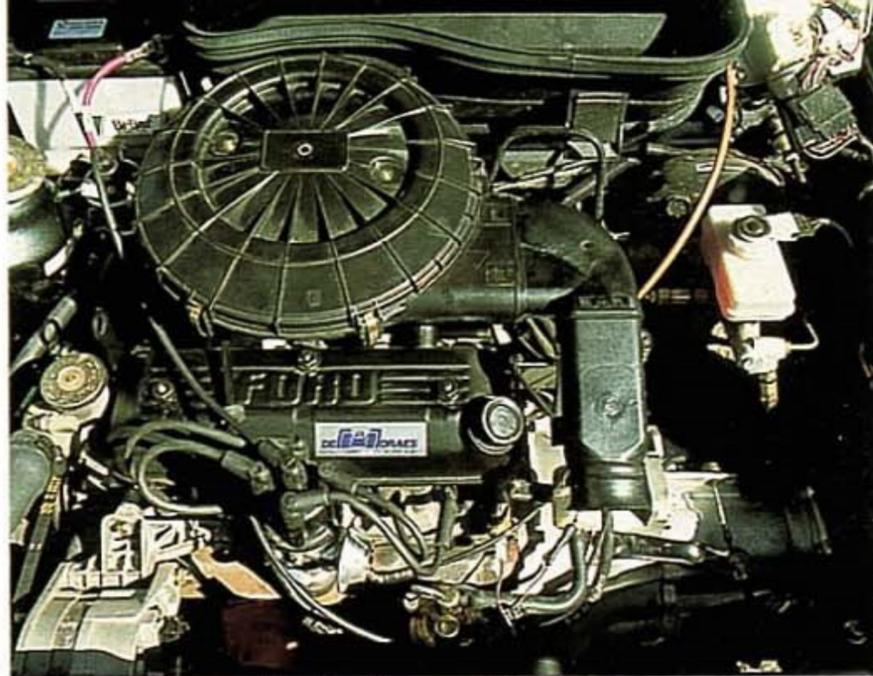
Revendas Ford perdem mercado

A Associação Brasileira dos Revendedores Ford (Abradif) não está nada satisfeita com a Autolatina. Amargando prejuízos devido à explosão de vendas do Uno Mille, os revendedores Ford pedem urgentemente um carro de 1000 cm³. Não está fácil. Para o diretor-superintendente da Autolatina, James Donaldson, os estudos da empresa para adaptação de um motor 1000 num de seus carros foram pouco animadores. Donaldson vê nos possíveis Escort e Gol 1000 "carros lentos, menos econômicos e menos seguros que os modelos de 1600 cm³". Mas, no caso do Escort, é bom lembrar que a Ford comercializava na Europa carros de 1100 cilindradas com 49 cv de potência e 8,5 mkgf de torque. Esses valores ficam aquém dos obtidos pelos modelos experimentais feitos no Brasil. Quanto ao Gol, a própria Volkswagen fabricou-o inicialmente com motor 1300 arrefecido a ar, desenvolvendo apenas 45 cv de potência e torque máximo de 8,2 mkgf. O drama da Abradif é que seus produtos estão perdendo rapidamente a competitividade no mercado. Com o fim da fabricação do Del Rey, a situação se complica, pois a entrada do luxuoso Versailles limita o público comprador. Como o Escort custa atualmente cerca de 40% mais que o Uno Mille, os revendedores vêm no Escort 1000 uma boa saída para a crise. De cara, esse modelo seria 15% mais barato que o atual Escort L 1.6. A Abradif aposta suas fichas nisso. Já a Autolatina...

Até a Varig ajudou na fabricação do motor de 1 litro

nuiu o curso dos pistões de 83,5 mm para 62,1 mm. Esse componente foi feito por um torneiro de Porto Alegre a partir de um tarugo de aço. O balanceamento aconteceu nas oficinas da Varig, que garantiu o perfeito equilíbrio da nova peça. As quatro bielas foram especialmente fundidas a partir de um motor Volkswagen, com a usinagem nas medidas finais exigidas pelo propulsor AE. O kit de pistões e cilindros é idêntico ao do motor 1.3 que equipava, opcionalmente, os primeiros Escort. Trata-se, portanto, de um componente original. A taxa de compressão ficou em 9:1, como na versão AE 1.6 original. O carburador de corpo duplo tem semelhança com o que era utilizado no motor 1.3, mas com outra calibragem dos giclês.

No dinamômetro, o motorzinho



O novo motor: 53 cavalos de potência em 997 cilindradas

de 997 cm³ desenvolveu 53,1 cv de potência a 5 900 rpm, com torque máximo de 10,5 mkgf a 3 500 rpm. Se a potência decepciona (o Mille Brio chegou a 54 cv), o torque apresenta valores excepcionais, pois qualquer marca acima de 10 mkgf num motor de apenas

1 litro garante boa agilidade e consumo satisfatório na cidade. Vale lembrar ainda que esse motor quase não teve desenvolvimento.

Viável, o Escort 1000 já provou que é. Resta saber, agora, até quando o Uno Mille vai reinar sozinho no mercado dos carrinhos

com motor de 1 litro. Desde o início de julho, quase todos os carros produzidos no país estão pagando menos impostos. No caso do Uno Mille e dos possíveis Escort 1000 e Gol 1000, essa taxa é de 10% (antigamente era de 20%). O Gurgel BR-800 também paga 10% de IPI, mas acabou sendo prejudicado com as alterações nas alíquotas, pois pagava apenas 5% de impostos. Para a Fiat, a redução foi de 50%. Já a Volkswagen e a Ford (leia-se Autolatina) lucraram menos com a mudança, pois só fabricam automóveis com pelo menos 1600 cilindradas. O mesmo acontece com a GM. Para os carros dessa marca, a redução foi de 27%. Os modelos a álcool também pagam menos 5% de IPI.

As peças estão colocadas no xadrez do mercado de automóveis. Se o Mille domina o tabuleiro, é porque as outras montadoras ainda não se atrevem a apostar no segmento dos carros baratos. Mas o Escort 1000 provou que pode ser uma peça decisiva nesse jogo. ●

A boa evolução do Gol 1000

O Gol 1000 que QUATRO RODAS apresentou na edição de janeiro continuou com seu desenvolvimento técnico e, agora, já se encontra na fase definitiva. Vários pontos foram alterados em relação ao protótipo inicialmente testado. Itens como dirigibilidade, consumo e desempenho já estão bem perto de um resultado final.

O fabricante alterou o eixo-comando de válvulas (para obtenção do torque máximo a rotações mais baixas) e o carburador, que agora é semelhante ao corpo duplo utilizado pelo Uno Mille Brio. A recalibragem do novo carburador foi fundamental nessa fase final de acerto.

O Gol 1000 obteve uma melhora de 20,6% no consumo médio e um desempenho semelhante (as avaliações foram feitas num Gol CL normal, pesando 870 kg, que poderá



Teste do Gol 1000: melhor consumo e o mesmo desempenho

ficar mais leve numa versão popular mais barata). Agora, pelo menos no consumo, o Gol 1000 já compete em igualdade com o Mille, perdendo alguma coisa ainda no desempenho, provavelmente melhor na versão desenvolvida pela fábrica, mais leve e com motor bem afinado.

PNEU A TODA PROVA

VOCÊ PROVA. INGO HOFFMANN APROVA.
A REVISTA 4 RODAS COMPROVA.

Firestone



Se o mesmo Pneu Firestone que você prova nas ruas já tinha sido aprovado nas pistas por grandes pilotos como Ingo Hoffmann, agora a superioridade está definitivamente comprovada.

Veja o resultado do teste de pneus publicado na 4 Rodas de junho:

1º LUGAR NA CLASSIFICAÇÃO GERAL:

FIRESTONE FIREHAWK

1º LUGAR NA SÉRIE 60:

FIRESTONE FIREHAWK
para seu veículo esportivo

1º LUGAR NA SÉRIE 70:

FIRESTONE F 560
para seu veículo turismo

SUPERTESTE: OS MELHORES PNEUS DO BRASIL

QUATRO RODAS