

# XR3 CHEGA COM INTELIGÊNCIA

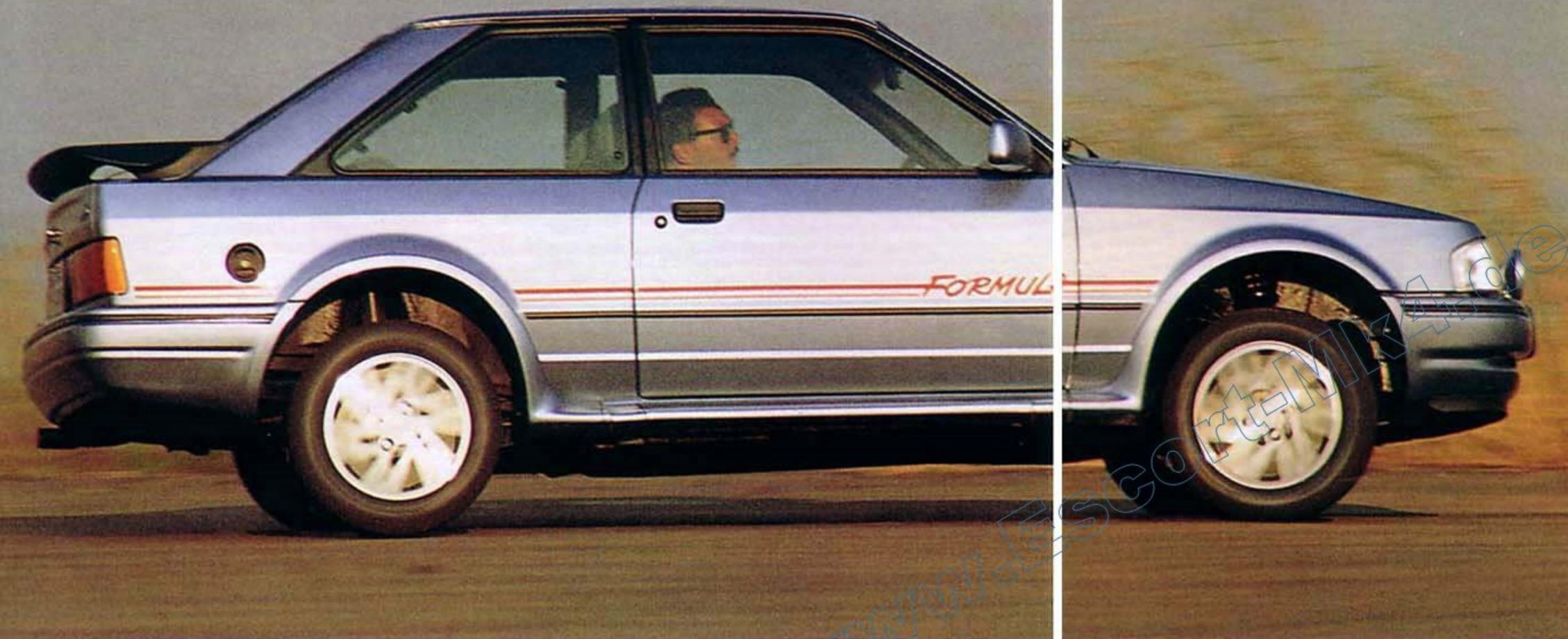
*O Escort XR3 Fórmula é o primeiro carro nacional com suspensão eletrônica*

DOUGLAS MENDONÇA

O preço é alto e a produção limitadíssima. Mas ele passará à história como primeiro automóvel brasileiro de série com suspensão eletronicamente controlada — luxo que poucos carros do mundo possuem. Essa “suspensão inteligente” do novo Escort XR3 Fórmula é mais um passo no caminho da eletrônica embarcada, tendência mundial irreversível, já representada aqui por sistemas de injeção/ignição eletrônicas, painel digital, check-control e computador de bordo.

O novo equipamento, a ser oferecido na linha 1992, faz o carro se comportar como se tivesse dois sistemas de suspensão — um mais firme, outro mais macio —, que se revezam conforme as condições





Distinções do modelo: faixas laterais coloridas, rodas de liga polidas e apenas duas cores

**Tão exclusivo que a produção prevista é de 750 carros**

de rodagem. Foi desenvolvido no Brasil mesmo, pela Cofap.

Para valorizar a inovação, a Ford limitou drasticamente a produção desta série especial — estão previstos apenas 750 carros — e acrescentou outros requintes exclusivos. Praticamente sem opcionais, o XR3 Fórmula já sai de fábrica com rádio/toca-fitas, ar-condicionado, teto solar e bancos esportivos Recaro. Os bancos, além de regulagem de altura, têm uma comodidade inédita: regulagem de pressão dos apoios laterais, para que o corpo se acomode melhor. O carro só

é fornecido em duas cores: um vermelho exclusivo, chamado Munique, e o azul-metálico Denver, já usado nos Escort L, GL e Ghia. Tudo somado, o novo carro é uma proposta que enfatiza mais o requinte que a esportividade.

É veloz para os padrões brasileiros — alcançou 171,5 km/h de velocidade máxima — mas discreto nas arrancadas, pois gastou mais de 12 segundos para ir de 0 a 100 km/h, o que foi a marca mais lenta entre os esportivos nacionais. Do mesmo modo, na retomada de 40 a 100 km/h precisou de mais de 20 segundos e ficou atrás do Kadett GS, Uno 1.6 R e Gol GTi. A comparação fica mais desvantajosa se considerarmos que a partir deste teste mudamos a posição do equipamento medidor para a frente do carro (ver qua-

dro na página 79), o que diminui a resistência aerodinâmica e favorece os índices de desempenho.

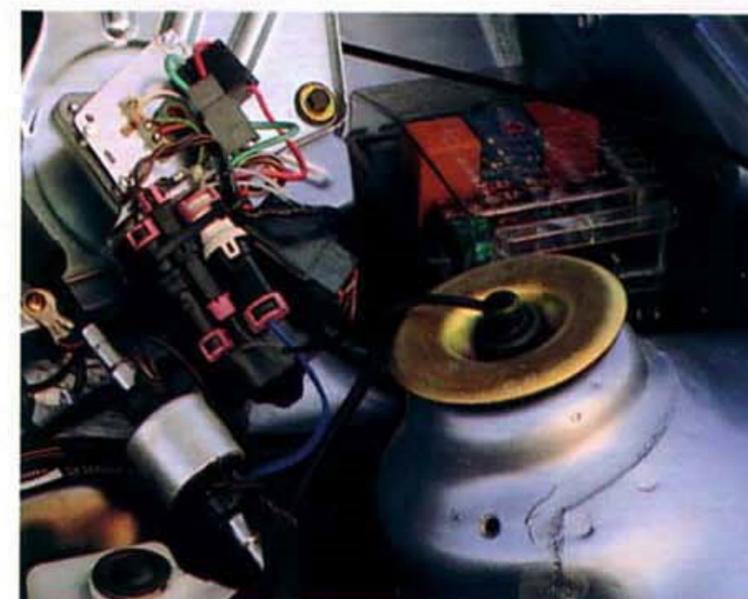
A alternativa, para quem quiser mais desempenho, é optar pela versão a álcool, também oferecida: com mais 13 cv de potência, sua performance só pode ser substancialmente superior.

De qualquer modo, o valor deste série especial é alto: em torno de 10,3 milhões de cruzeiros (ou 24 mil dólares) na segunda quinzena de setembro, quando foi lançado. É o preço da exclusividade dada pela produção reduzida e pela suspensão eletrônica.

Vejamos como funciona, afinal, essa suspensão. Basicamente, ela consiste de amortecedores eletrônicos que absorvem os choques com o solo de dois modos: com



Tecla alaranjada no painel: aciona a suspensão



Amortecedor: fio transmite o comando eletrônico



Bancos Recaro: regulagem lateral exclusiva

XR3 FÓRMULA	
NOTAS	
Desempenho	8
Consumo	4
Nível de Ruído	4
Porta-Malas	4
POSITIVO	
● Estilo	● Consumo
● Estabilidade	● Capacidade e acesso do porta-malas
● Bancos	● Suspensão eletrônica
NEGATIVO	
● Aceleração	
● Preço	
● Peso do volante nas manobras	

# Delco Freedom.

## A tecnologia que você vê.

TIMES PROPAGANDA



A bateria Delco Freedom apresenta alta tecnologia já comprovada pelos mais importantes fabricantes de automóveis do mundo, empresas que não abrem mão da qualidade. Na sua lista de clientes, encontramos nomes como Honda, Ferrari, Caterpillar, Ford etc. Nesta tecnologia, você pode confiar, por ser resultado de pesquisas de quem fabricou mais de 500 milhões de baterias em todo mundo: a Delco Remy. Esta tecnologia traz como resultados práticos:

- Vida útil mais longa

- Nunca necessitam de água e qualquer manutenção
  - Maior resistência ao calor
  - Maior potência de arranque
- Só confie na tecnologia que você pode ver.



ESCORT XR3 FÓRMULA

### Amortecedores alternam posições de firmeza e maciez

mais firmeza na posição de segurança e com mais maciez na de conforto. As duas se alternam segundo as condições de rodagem, nas seguintes situações:

- Até 20 km/h — segurança.
- De 20 a 100 km/h — conforto.
- Acima de 100 km/h — segurança.
- Nas frenagens — segurança, durante cinco segundos.

O sistema permite ainda a opção de se manter permanentemente ativada a posição de segurança. É o caso do motorista que quer fazer uma condução esportiva ou está rodando por estradas sinuosas e difíceis (certos trechos de serra, por exemplo), que não permitem velocidade superior a 100 km/h. Então, basta acionar uma tecla à direita do painel, desligando o sistema. No uso normal, contudo, é bem mais agradável desfrutar da combinação de segurança e conforto que a suspensão eletrônica proporciona.

Números do teste	
<b>DESEMPENHO</b>	
Velocidade máxima	171,5 km/h
<b>ACELERAÇÃO</b>	
0 a 80 km/h	8,21 s
0 a 100 km/h	17,23 s
0 a 120 km/h	17,57 s
0 a 400 m	18,28s (122,3 km/h)
0 a 1 000 m	33,71s (154,1 km/h)
<b>RETOMADA</b>	
40-80 km/h (5ª marcha)	14,12 s
40-100 km/h (5ª marcha)	20,52 s
40-120 km/h (5ª marcha)	27,28 s
40 km/h-1 000 m (5ª marcha)	38,07 s
<b>CONSUMO</b>	
<b>MÉDIO</b>	
Na cidade	8,76 km/l
Na estrada (conegado) a 100 km/h	14,61 km/l
Na estrada (variação) a 100 km/h	15,37 km/l
Média ponderada	11,87 km/l
<b>VELOCIDADE CONSTANTE</b>	
80 km/h (5ª marcha)	16,05 km/l
100 km/h (5ª marcha)	13,99 km/l
120 km/h (5ª marcha)	12,37 km/l

QUATRO RODAS OUTUBRO 91

## XR3 FÓRMULA



### Mercado

#### Motor

Gasolina, dianteiro, transversal, quatro cilindros em linha, comando de válvulas no cabeçote, alimentação por carburador de corpo duplo.  
Diâmetro x curso ... 81,0 x 86,4 mm.  
Cilindrada ..... 1 781 cm<sup>3</sup>.  
Taxa de compressão ..... 8,5:1.  
Potência: 97 cv (71,3 kW) 6000 rpm.  
Torque: 16,0 mkgf (156,7 Nm) 3000 rpm.

#### Câmbio

Mecânico, tração dianteira, cinco marchas, com a seguinte relação:  
1 ..... 3,45:1  
2 ..... 2,12:1  
3 ..... 1,44:1  
4 ..... 1,13:1  
5 ..... 0,89:1  
Ré ..... 3,17:1  
Diferencial ..... 3,67:1

#### Carroceria

Dois portas, quatro passageiros, dimensões externas com 406,2 cm de comprimento, 164,0 cm de largura, 132,0 cm de altura, 240,2 cm de distância entre-eixos, 140,0 cm de bitola dianteira e 142,3 cm de bitola traseira. Tanque ..... 64 litros  
Porta-malas ..... 290 litros  
Peso do carro testado ..... 990 kg

#### Suspensão

Dianteira independente, McPherson, com braços inferiores simples, barra estabilizadora atuando também como tensor, molas helicoidais e amortecedores pressurizados comandados eletronicamente; suspensão traseira independente, McPherson, com braços tensores longitudinais, molas helicoidais, amortecedores pressurizados comandados eletronicamente e barra estabilizadora.

#### Freios

Discos ventilados na dianteira e tambor na traseira, com servo.

#### Direção

Mecânica, de pinhão e cremalheira, com volante de 37 cm de diâmetro.

#### Rodas e pneus

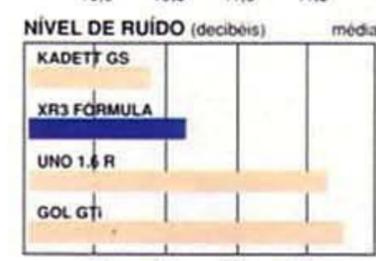
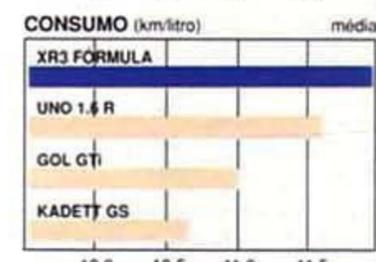
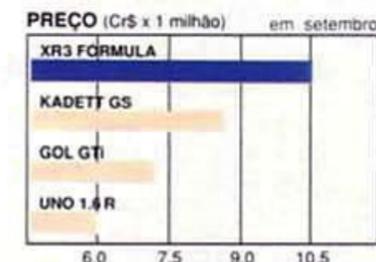
Rodas de aro 14 x tala de 5,5 polegadas; pneus 185/60 HR 14 (Goodyear Eagle, no carro testado).

#### Equipamentos e preço

De série: controle elétrico dos espelhos retrovisores externos, acendedor de cigarros, ventilador de três velocidades, pára-brisa laminado degradê, vidros verdes, teto solar, rádio/toca-fitas, limpador e lavador do vidro traseiro, faróis auxiliares de distância, antena elétrica, bancos Recaro (com regulagens de altura, apoio lombar e apoios laterais) e ar-condicionado. Como opcional, apenas a pintura metálica. Preço de Cr\$ 10 479 353,00 em setembro.

#### Fabricante

Autolatina Negócios, Participações e Comércio Ltda. Rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, São Paulo, SP.





FOTOS MARCO DE BARI

Escort 2.0 feito pela Abradif: desempenho brilhante

## COMO SERIA COM MOTOR 2.0

*Se tivesse motor 2.0, o Escort chegaria aos 180 km/h como este, feito sob encomenda*

As concessionárias Ford, ansiosas pelo lançamento do Escort XR3 com motor 2.0, adiantaram-se à Autolatina para provar que o modelo é viável. Assim, a Abradif - Associação Brasileira dos Distribuidores Ford encomendou ao preparador gaúcho Clóvis de Moraes a adaptação.

Foi usado o motor 2.0 da linha Santana, com comando de válvulas igual ao do Gol GTS e carburação recalibrada. O pre-

parador providenciou ainda um pequeno atraso de 3 graus na polia do eixo-comando e usou taxa de compressão de 9:1. Assim o motor chegou aos 120 cv de potência e 19 mkgf de torque.

A adaptação transformou o Escort num carro feroz. Os números que obtivemos foram brilhantes para um produto nacional: 180,2 km/h de velocidade máxima e 10,63 segundos na aceleração de 0 a 100 km/h. O suficiente para colocar esse Escort — se fosse carro de série — em primeiro lugar no nosso ranking de velocidade e entre os primeiros na aceleração.

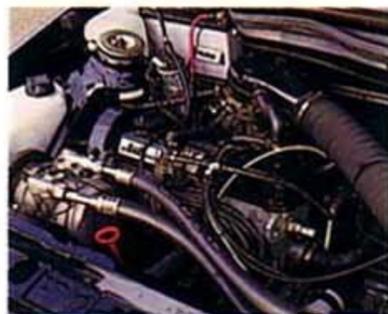
E, apesar do alto desempenho, da ausência de injeção eletrônica, que evita desperdício de combustível, o consumo médio ponderado também surpreendeu: 10,78 km/l de gasolina.

O Escort 2.0 é, portanto, uma hipótese bem viável. Um carro

em condições de concorrer com os esportivos das outras marcas igualmente dotados de motor 2.0, como o Gol GTi e o recém-lançado Kadett GSi (ver reportagem nesta edição), ainda que não tenha, como eles, a injeção.

Seriam necessários, contudo, reforços na suspensão e nos freios, para adaptá-los à força maior do motor. Notamos que o torque do motor 2.0 castigava especialmente a suspensão dianteira, desestabilizando um pouco o carro nas acelerações, além de forçar o desgaste prematuro dos pneus e gerar mais perdas por atrito. Com suspensão recalibrada, os tempos de aceleração e velocidade máxima poderiam ter sido até melhores.

Do mesmo modo, discos e pinças maiores tornariam o sistema de freios mais seguro, diminuindo o acúmulo de calor nas frenagens e aumentando a eficiência. O ideal seria contar com sistema de freios antibloqueio (ABS) — que, aliás, a Varga até já desenvolveu para o Escort. Portanto, como pretendia mostrar a Abradif, é só a Autolatina querer, e terá mais um bom esportivo.



Motor 2.0: adaptação simples