



O Escort quatro portas foi produzido no Brasil de 1983 a 1986. Depois, passou a ser fabricado somente na Argentina. Agora ele volta ao nosso mercado batizado de Guarujá, trazendo 45% de componentes feitos aqui — como motor, suspensão e freios — e pronto para concorrer na faixa dos médios quatro portas



FOTOS MARCO DE BARI

UM TANGO A QUATRO PORTAS

Escort Guarujá reúne luxo e esportividade à moda argentina

DOUGLAS MENDONÇA

Ele já esteve entre nós por três anos, de 1983 a 1986. Depois deixou de circular no Brasil para ser produzido apenas na Argentina. Agora, o Escort quatro portas volta a freqüentar as ruas brasileiras, rebatizado como Escort Guarujá, com motor 1.8 da Volkswagen. Esse retorno foi consequência de uma mudança nos hábitos dos nossos consumidores. Antes existia um preconceito contra carros médios com quatro portas. Mas o sucesso de vendas do Fiat Prêmio CSL enterrou essa idéia.

O mais estranho no Escort Guarujá é sua dupla cidadania. Ele é importado da Argentina mas recebe equipamentos brasileiros, como motor, suspensão, freios, entre outros que, somados, representam 45% do carro. Essa característica



As portas traseiras roubam espaço dos passageiros

garante tranquilidade na assistência técnica, uma vez que o Guarujá é quase um Escort Ghia, com sotaque portenho. O componente que fala uma língua mais complicada é o câmbio alemão da VW, com a mesma relação de marchas do Escort XR3.

A semelhança com o esportivo XR3 pode ser notada também no aerofólio traseiro e nas rodas (argentinas) de liga leve, parecidas com as do Ford Sierra XR4 produzido na Argentina. Mas os números de desempenho não revelaram tanta esportividade quanto seu estilo poderia sugerir. O carro testado não conseguiu marca melhor do que 12,84 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. A velocidade máxima até que foi boa: 165,7 km/h. Mas todos os outros números de desempenho foram inferiores aos do último Escort 1.8 testado. Uma desculpa para isso pode estar no peso do Guarujá.

Com bom nível de acabamento, muito parecido com o do nosso Escort Ghia — e o mesmo painel do XR3 — a crítica fica por conta do ruído provocado pelas borrachas das portas, quando o carro passa por piso irregular. E exigir muito conforto de um carro médio com quatro portas não chega a ser difícil: o Prêmio, por exemplo, consegue esse resultado. O banco de trás do Guarujá tem menos espaço em relação ao do Escort convencional, porque as portas traseiras prejudicam o encosto e o assento.

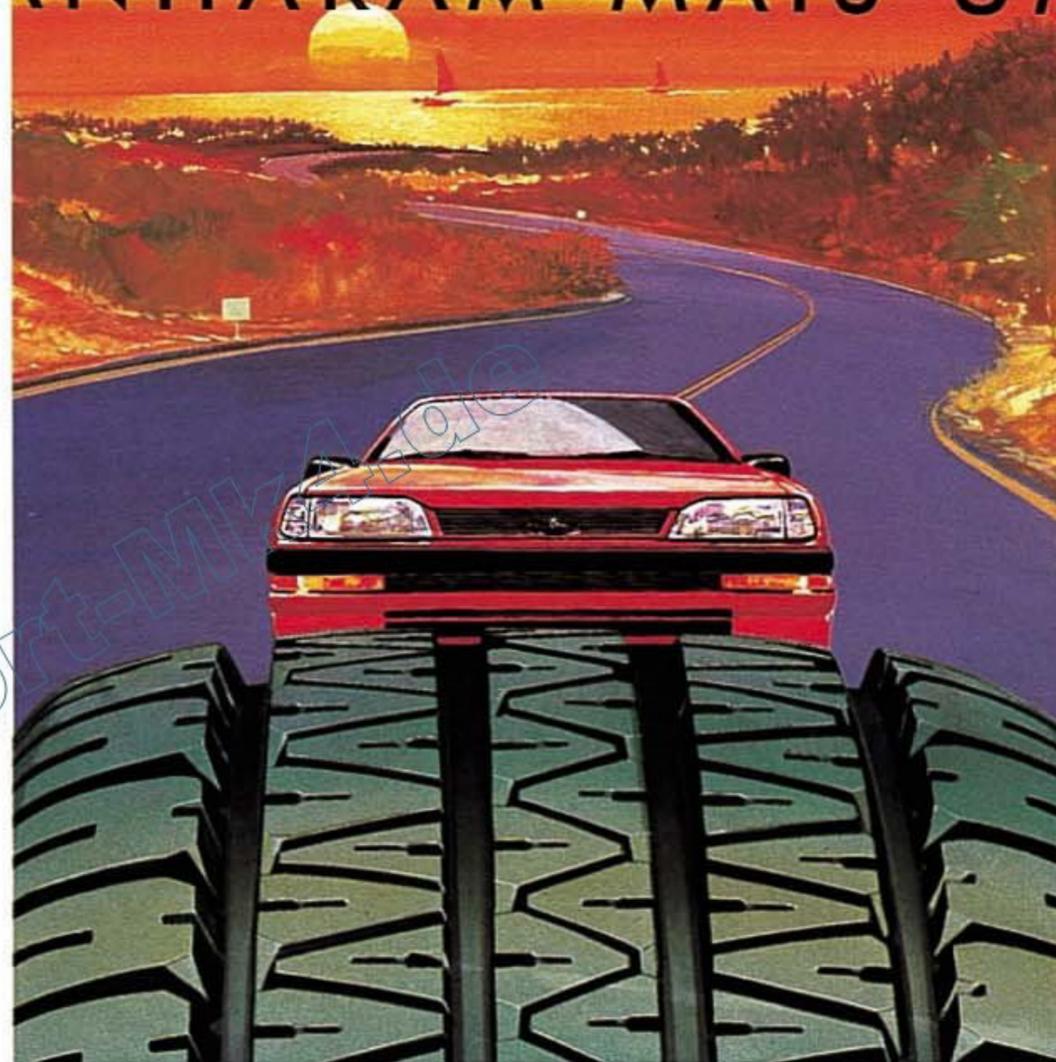
Apesar do bom luxo interno, o Escort importado não vem com sistema de som, nem sequer como item opcional. Para um modelo que custa praticamente o mesmo que o Ghia, o Guarujá oferece a vantagem das quatro portas. Mas, na prática, o acesso ao banco traseiro é fácil somente para os baixinhos. A verdade é que o lugar mais agradável desse carro ainda é na frente, ao volante. ●

O aerofólio traseiro e as rodas de liga leve argentinas reforçam o estilo esportivo, mas os números de desempenho não revelaram um carro muito rápido. Seu grande destaque é o luxo interno



FOTOS AMARCO DE BANI

OS PILOTOS DE PASSEIO GANHARAM MAIS UMA.



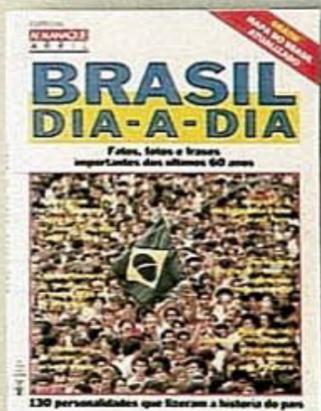
NOVO EAGLE GT+4 SÉRIE 65, A NOVA MEDIDA DA PERFORMANCE E DO CONFORTO.

O sucesso da linha Eagle GT+4 continua avançando. Agora você tem mais uma ótima escolha, o novo Eagle GT+4 Série 65. Com seu perfil mais baixo, é o pneu para os novos carros nacionais e também para os importados que vêm aí. O Eagle GT+4 Série 65 reduz a possibilidade de aquaplanagem, graças à alta tecnologia do seu desenho. Com o novo Eagle GT+4 Série 65 você, piloto de passeio, tem a alta performance, a segurança e o conforto na medida certa. Mais uma vez a Goodyear fez a "transferência de tecnologia" das pistas de corrida para os pneus do seu carro.

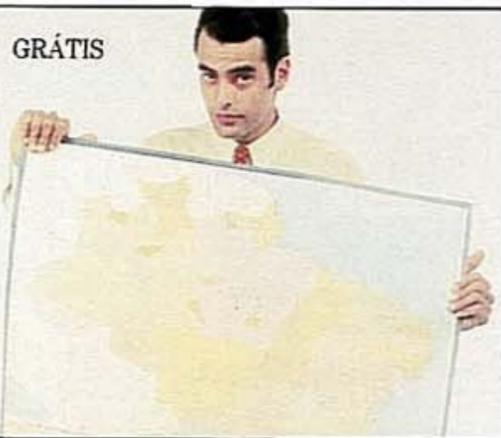


ENTENDA MELHOR O SEU PAÍS.

Jatás



GRÁTIS



BRASIL DIA-A-DIA é um especial do ALMANAQUE ABRIL que mostra todos os acontecimentos dos últimos 60 anos da nossa história, década por década.

Uma obra obrigatória para você entender o Brasil, hoje.

Grátis: Mapa Político do Brasil no

formato 90x90 cm.

Nas bancas.



ESCORT 1.8 GUARUJÁ



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 1781 cm³
Taxa de compressão 8,5:1
Potência: 92 cv (67,7 kW) ABNT a 5 600 rpm
Torque: 16,1 mkgf (157,7 Nm) ABNT a 2 800 rpm

Câmbio

Mecânico, tração dianteira, cinco marchas, com as seguintes relações:

1.ª 3,45:1
2.ª 2,12:1
3.ª 1,44:1
4.ª 1,13:1
5.ª 0,89:1
Ré 3,17:1
Diferencial 3,67:1

Carroceria

Dois volumes e meio, quatro portas, cinco passageiros; dimensões externas com 402 cm de comprimento, 164 cm de largura, 138 cm de altura, 240 cm de distância entre eixos, 140 cm de bitola dianteira e 142 cm de bitola traseira.

Tanque 64 litros
Porta-malas 290 litros
Peso do carro testado 1 020 kg

Suspensão

Dianteira independente, tipo McPherson, com braços inferiores simples, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora; traseira independente, tipo McPherson, com braços inferiores triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e tensores longitudinais.

Freios

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

Direção

Mecânica de pinhão e cremalheira, volante de 38 cm de diâmetro.

Rodas e pneus

Rodas aro 13 x tala de 5,5 polegadas; pneus 175/70 R 13 (Firestone no carro testado).

Equipamentos e preço

De série: aerofólio traseiro na cor do carro, comando elétrico dos vidros dianteiros, espelhos externos com comando interno, travamento elétrico das portas, ventilador de três velocidades, relógio digital, lavador elétrico com limpador do vidro traseiro, desembaçador traseiro, pré-sistema de som com quatro alto-falantes e antena, vidros verdes. Opcionais: ar-condicionado, rodas de liga leve e pintura metálica. Preço: 7 881 000 cruzeiros em outubro.

Importador

Autolatina/Divisão Ford: R. Prof. Manuelito de Ornellas, 303, tel. (011) 545-9322, CEP 04799, São Paulo, SP.



Números do teste

DESEMPENHO

Velocidade máxima	165,7 km/h
ACELERAÇÃO	
0 a 80 km/h	8s67
0 a 100 km/h	12s84
0 a 120 km/h	19s13
0 a 400 m	18s67 (119,0 km/h)
0 a 1 000 m	34s49 (149,7 km/h)
RETOMADA	
40-80 km/h (5ª marcha)	13s75
40-100 km/h (5ª marcha)	20s63
40-120 km/h (5ª marcha)	28s15
40 km/h-1 000 m (5ª marcha)	38s25

CONSUMO

MÉDIA	
Na cidade	8,61 km/l
Na estrada (carregado) a 100 km/h	14,24 km/l
Na estrada (vazio) a 100 km/h	15,02 km/l
Média ponderada	11,62 km/l
VELOCIDADE CONSTANTE	
80 km/h (5ª marcha)	14,77 km/l
100 km/h (5ª marcha)	13,04 km/l
120 km/h (5ª marcha)	10,50 km/l

NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto	48,6 decibéis
80 km/h (5ª marcha)	64,9 decibéis
100 km/h (5ª marcha)	68,4 decibéis
120 km/h (5ª marcha)	73,6 decibéis
Média ponderada	66,90 decibéis

FRENAGEM

40-0 km/h	7,2 m
60-0 km/h	17,3 m
80-0 km/h	30,8 m
100-0 km/h	48,2 m
120-0 km/h	69,4 m