

# O ENCONTRO DOS CONVERSÍVEIS

Numa briga cheia de charme,  
o Escort XR3 agora tem a  
concorrência do Kadett GSi

Teste DOUGLAS MENDONÇA  
Fotos ANTONIO RODRIGUES



O Escort 1.8 XR3 perdeu o privilégio de ser o único conversível de série do Brasil. Ele agora divide com o Kadett GSi 2.0 as preferências no minúsculo (mas sedutor) mercado dos carros sem capota. Nascidos para o vento, o Escort e o Kadett conversíveis se apresentam como as feras do verão — e, por isso, QUATRO RODAS promoveu um encontro entre eles para mostrar quem é quem neste duelo cheio de charme.

Para quebrar o gelo do primeiro encontro, o “semi-importado” GSi mostra suas credenciais: nasceu no Brasil, passou uma temporada na Europa e retornou, revigorado, aos ares tro-

picais. A partir daí, o caminho está aberto para muita conversa, na qual rola comparações de estilo, tecnologia, desempenho etc. Vamos conhecê-los?

O Kadett GSi é montado nas oficinas do designer Nuccio Bertone, na Itália, com as estruturas metálicas enviadas pela GM do Brasil. Lá, o carro ganha forma e volta para receber a parte mecânica, acabamento, pintura e a capota conversível. Já o Escort é genuinamente nacional, produzido pela Ford e pela Karmann Ghia, que responde pelo corte da capota, reforços estruturais e acabamento. Agora, com todo respeito, é hora de entrar na intimidade desses carrões.





CONVERSÍVELS



**Ford Escort  
1.8 XR3 Conversível**

● **Motor a gasolina, 4 cilindros, 1.8 litros com carburador; potência: 97 cv a 6 000 rpm; torque: 16 mkgf a 3 000 rpm.**

● **Freios a disco ventilado na dianteira e tambor na traseira, rodas de 14 polegadas e pneus 185/60 (Goodyear Eagle).**

● **Equipamentos de série: vidros elétricos, espelhos retrovisores elétricos, comando elétrico da capota, rádio/toca-fitas digital, rodas de liga leve, bancos com regulagem de altura, faróis auxiliares e ar-condicionado; opcionais: bancos Recaro e amortecedores eletrônicos.**

● **Preço básico no final de novembro: Cr\$ 29 milhões.**

Charmosos, os dois são. Mas, na briga por luxo e conforto, algumas diferenças podem ser fundamentais na hora de optar entre o Escort XR3 e o Kadett GSi conversíveis. Enquanto a capota do Escort é fácil de ser operada e tem sistema auxiliar elétrico, o Kadett conta com direção hidráulica e bancos traseiros mais confortáveis. Os dois têm ar-condicionado — e isso é essencial quando o sol está torrando a cabeça de quem vai a bordo de um conversível, obrigando-o a erguer a capota. Ambos utilizam um sistema semelhante de fixação do conjunto, mas o do Escort é mais prático. Além disso, o acionamento elétrico da capota, feito por meio de um botão no console do Escort, é bastante cômodo. Ao contrário do que acontece no XR3 conversível, esta versão do GSi não permite que uma pessoa trave ou destrave os dois lados da capota ao mesmo tempo.

Mas os itens de conforto não param por aí. Caros e dirigidos a um público classe A, eles são equipados com vidros e espelhos retrovisores elétricos, som digital de boa qualidade (mais sofisticado no Kadett) e forração termoacústi-

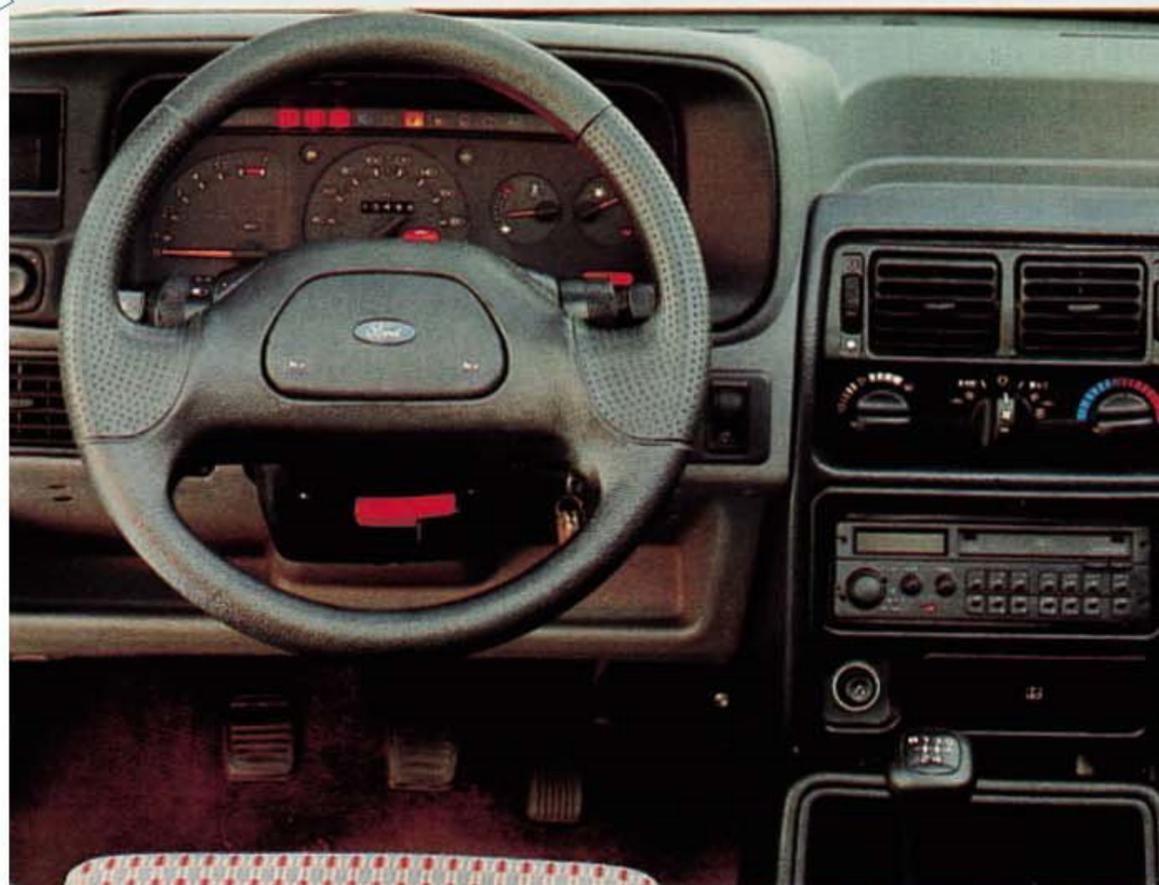
ca no interior da capota. Apesar da regulagem na altura do assento dos bancos dianteiros, o Escort fica inferiorizado diante dos sofisticados bancos Recaro do Kadett (opcionais no Escort). O carro da GM oferece ainda outra comodidade: regulagem da altura do volante de direção. Ninguém vai poder reclamar que não encontrou uma boa posição de dirigir neste Kadett.

Nas manobras, o Kadett esbanja conforto graças à direção hidráulica. No Escort, os pneus largos e o pequeno diâmetro do volante transformam as operações de estacionamento numa luta. Na capacidade do porta-malas, mais uma vitória do GSi: 241 litros contra 220 do XR3. E já que a conversa tomou o rumo das vantagens do Kadett, existe outra: a solução encontrada para o banco de trás. Com a adaptação do sistema conversível, o espaço traseiro foi sacrificado nos dois carros, mas no modelo da GM a largura do assento e do encosto dos bancos é maior.

Tanto no Escort XR3 como no Kadett GSi, a capota levantada reduz bastante a visibilidade traseira, deixando ao motorista pouco mais que o recurso dos espelhos retrovisores laterais, como nos caminhões. Além disso, a pequena proporção dos vidros traseiros cria um ambiente meio *dark* no interior desses carros quando a capota está levantada. Há quem considere isso aconchegante. Pode ser. Afinal, encontros em conversíveis costumam incentivar momentos românticos...

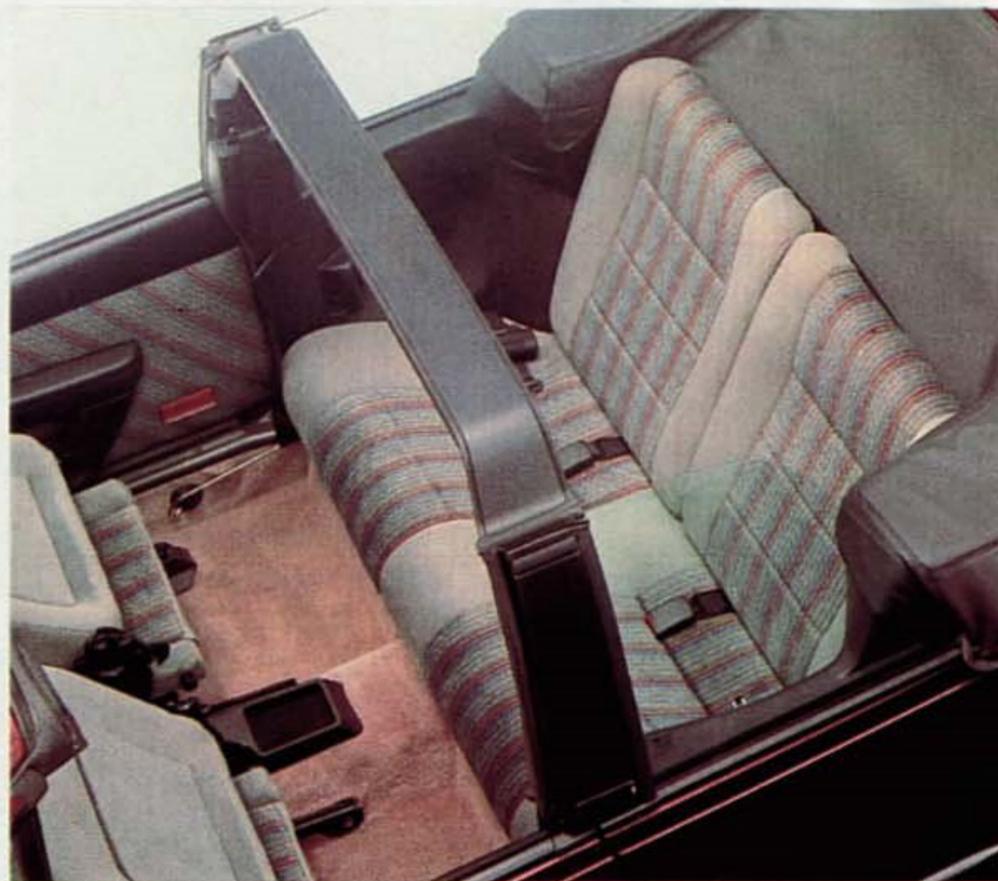
Na Europa, o Escort foi substituído por uma nova linha e o Kadett, pelo Astra. Apesar disso, nossos conversíveis têm estilo atual para os padrões nacionais. Com a capota levantada, entretanto, chega a ser difícil afirmar qual deles é o mais feio. Só quando ficam abertos à natureza ganham beleza, atraindo as atenções por onde passam. Ainda sem capota, é possível viajar com razoável conforto nos bancos da frente, tanto no Escort como no Kadett, se os vidros estiverem levantados. Num velocidade real de 100-110

**Painel do Kadett: leitura digital, check-control, ar-condicionado e volante de três raios com altura regulável, além do conforto adicional da direção hidráulica, muito útil nas manobras de estacionamento**



**Painel do Escort: simplicidade nos comandos, volante bonito mas pesado nas operações de estacionamento, ar-condicionado e rádio/toca-fitas de boa qualidade, embora menos sofisticado que o do concorrente**

**A capota do Kadett:** qualidade na assinatura do designer italiano Nuccio Bertone, mas com um sistema complicado quando chega a hora de abaixá-la ou levantá-la



**A capota do Escort:** comodidade com o sistema de acionamento elétrico do painel, mas a mesma feiúra imposta ao GSi quando está levantada

km/h, dá para ouvir o rádio em alto e bom som, e o vento não chega a desalinhar cabelos bem penteados, por exemplo.

Evidentemente, o trabalho de conversão do Escort XR3 e do Kadett GSi em conversíveis sacrificou sensivelmente a aerodinâmica dos projetos originais. Em comparação ao GSi testado na edição de novembro, o Kadett perdeu quase 2 km/h de velocidade máxima. No caso do Escort, a perda em relação ao XR3 Fórmula testado em outubro foi ainda maior: 3 km/h na prova de velocidade.

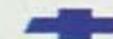
Se a capota abaixada deu mais graça ao estilo dos carros, o mesmo não se pode dizer em termos aerodinâmicos. No Kadett, a velocidade máxima baixou de 175,4 km/h para 172,4 km/h. No Escort, a diferença foi de quase 5 km/h — 168,4 km/h contra 163,5 km/h. Fica claro que a aerodinâmica do Kadett é mais eficiente que a do Escort até sem capota.

As provas de desempenho mostram uma bela vitória do Kadett. Mas o Escort dá o troco nos números de consumo. Mesmo assim, nenhum deles deu vexame durante o encontro promovido para este comparativo. Com um motor de 121 cv de potência, o Kadett conversível não tinha como decepcionar no desempenho. Apesar dos 40 kg a mais do que o GSi normal e da perda aerodinâmica, a versão sem capota andou quase a mesma coisa. Acelerou de 0 a 100 km/h em 10s70 (boa marca para suas pretensões pouco esportivas) e atingiu 175,4 km/h de velocidade máxima. Esses números posicionam muito bem o Kadett GSi Conversível no ranking de QUATRO RODAS (veja na página 118). Na estrada, carregando apenas o motorista, o modelo da GM chegou aos 12,28 km/l de gasolina, com autonomia de 577 km para o tanque de 47 litros. Na cidade, a injeção eletrônica de combustível pouco pôde fazer num carro que pesa 1 130 kg e tem direção hidráulica, segurando o consumo médio em 8,35 km/l.

Já o Escort XR3 Conversível es-

teve longe de ser considerado um campeão em desempenho. Cumpriu a prova de aceleração de 0 a 100 km/h em 12s18, e chegou a 168,4 km/h no final da reta de 1 800 m de nossa pista de testes, em Limeira (SP). De qualquer forma, trata-se de um resultado satisfatório para um automóvel com 97 cv de potência e 1 030 kg. Mas a melhor performance deste XR3 aconteceu nas medições de consumo. Na estrada, só com o motorista, ele conseguiu 14,52 km/l — marca suficiente para rodar 930 km com o tanque de 64 litros. A tradição de economia dos carros da Ford foi honrada. Mas, sem capota, o consumo do Escort aumentou cerca de 10%, enquanto o sacrifício imposto ao Kadett, nas mesmas condições, é de apenas 2%.

No Kadett GSi, o motor de 2 litros e 121 cv tem injeção multipoint analógica e taxa de compressão de 9,2:1. As relações de marcha são curtas para favorecer o desempenho. A suspensão dianteira é McPherson, com amortecedores pressurizados e barra estabilizadora. O motor 1.8 do Escort XR3 está um passo atrás em desenvolvimento — tem apenas 97 cv, carburador de corpo duplo e taxa de compressão de 8,5:1. O câmbio também ganhou relações de marcha curtas para melhorar os índi-



**Chevrolet Kadett GSi 2.0 Conversível**

● **Motor a gasolina, 4 cilindros, 2 litros com injeção eletrônica; potência: 121 cv a 5 400 rpm; torque: 17,6 mkgf a 3 000 rpm.**

● **Freios a disco ventilado na dianteira e tambor na traseira, rodas de 14 polegadas e pneus 185/65 (Pirelli P600).**

● **Equipamentos de série: faróis auxiliares, vidros elétricos, espelhos retrovisores elétricos, rádio/toca-fitas digital, rodas de liga leve, bancos Recaro com regulagem de altura, painel digital e regulador da altura do volante; opcionais: direção hidráulica e ar-condicionado.**

● **Preço básico no final de novembro: Cr\$ 32 milhões.**





**Estilo e conforto em dois carros que convidam ao romantismo: vitória do Kadett, que oferece mais espaço no banco de trás**



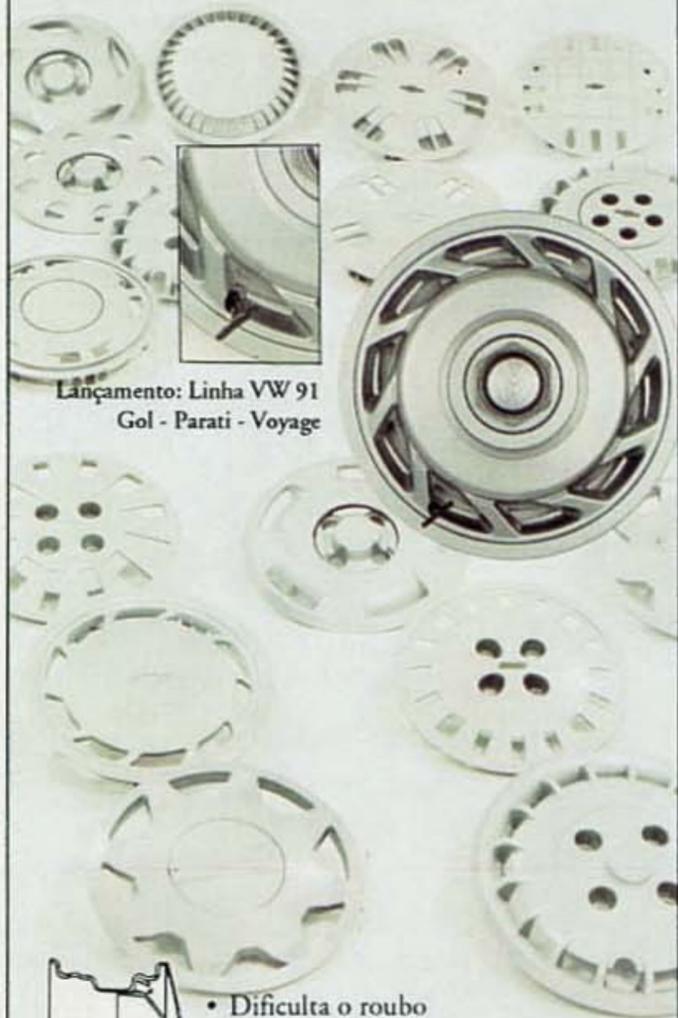
## CONVERSÍVEIS

ces de aceleração e retomada de velocidade. Na suspensão traseira, existe outra grande diferença entre os dois: enquanto a do Escort é totalmente independente, o Kadett utiliza um sistema de braços longitudinais ligados a um único eixo rígido que trabalha sob torção. Mas, na prática, o resultado é o mesmo. Apesar de a torção das carrocerias afetar um pouco a dirigibilidade, o comportamento desses conversíveis é bom, tanto nas curvas quanto em frenagens fortes.

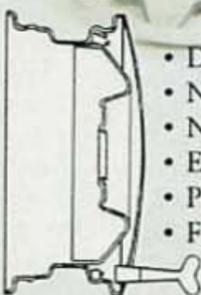
Charmosos e eficientes, o Escort XR3 e o Kadett GSi apresentam qualidades para seduzir pessoas de bom gosto neste verão — ainda que, devido aos tais problemas de dirigibilidade e conforto, às vezes um conversível seja mais agradável para um simples admirador do que para o felizarado que o tem ao volante.

Diante disso tudo, que carro escolher? O Escort ganha no preço, no consumo e na comodidade da capota elétrica. O Kadett vence nos componentes eletrônicos, no desempenho, no conforto proporcionado pela direção hidráulica e na motorização. Na verdade, a única grande falha do modelo da GM é exatamente a falta de uma capota elétrica — e, portanto, o GSi é, digamos assim, "mais carro" que o XR3. Vale lembrar, contudo, que os preços desses conversíveis estão exagerados. No final de novembro, o Escort não saía por menos de 29 milhões de cruzeiros e o Kadett, por 32 milhões. Pelo que custam, seus motores deveriam oferecer injeção eletrônica digital e cabeçote com 4 válvulas por cilindro. Mas isso são outros quinhentos... Quem sabe se esse problema não estará resolvido no próximo encontro? □

# CALOTA TRANCADA À CHAVE



Lançamento: Linha VW 91  
Gol - Parati - Voyage



- Dificulta o roubo
- Não faz barulho
- Não há possibilidade de perda
- Emblema acrílico
- Pintura de alto brilho
- Fácil instalação



Rua Aimorés, 66 - V. Conceição  
CEP 09990 - Diadema - SP  
Tel.: 445-1522 - Fax: 456-8378

## CONVERSÍVEIS



■ Escort 1.8 XR3 Conversível

■ Kadett GSi 2.0 Conversível

### Números do teste

#### DESEMPENHO

Velocidade máxima	168,4	175,4 km/h
<b>ACELERAÇÃO</b>		
0 a 80 km/h	8s12	7s15
0 a 100 km/h	12s18	10s70
0 a 120 km/h	17s46	15s36
0 a 400 m	18s31	17s52
0 a 1 000 m	33s75	32s36
<b>RETOMADA</b>		
40-80 km/h (5ª marcha)	14s76	14s26
40-100 km/h (5ª marcha)	21s72	21s05
40-120 km/h (5ª marcha)	29s39	28s89
40 km/h-1 000 m (5ª marcha)	38s88	38s54

#### CONSUMO

<b>MÉDIO</b>		
No cidade	8,23	8,35 km/l
No estrada (carregada) a 100 km/h	13,89	11,73 km/l
No estrada (vazio) a 100 km/h	14,52	12,28 km/l
Media ponderada	11,22	10,18 km/l
<b>VELOCIDADE CONSTANTE</b>		
80 km/h (5ª marcha)	15,98	13,83 km/l
100 km/h (5ª marcha)	11,28	12,39 km/l
120 km/h (5ª marcha)	7,94	10,57 km/l

#### NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto	48,4	50,9 decibéis
80 km/h (5ª marcha)	66,7	64,5 decibéis
100 km/h (5ª marcha)	69,8	68,8 decibéis
120 km/h (5ª marcha)	73,1	74,9 decibéis
Media ponderada	67,9	67,7 decibéis

#### FRENAGEM

40-0 km/h	7,3	7,3 m
60-0 km/h	16,4	17,2 m
80-0 km/h	29,3	30,6 m
100-0 km/h	45,8	47,9 m
120-0 km/h	65,9	68,9 m

#### SEM CAPOTA

Velocidade máxima	163,5	172,4 km/h
Consumo a 80 km/h	13,89	13,69 km/l
Consumo a 100 km/h	10,72	12,10 km/l
Consumo a 120 km/h	7,47	10,36 km/l
Ruidos em ponto morto	54,3	60,9 decibéis
Ruidos a 80 km/h	69,4	67,0 decibéis
Ruidos a 100 km/h	73,5	73,5 decibéis
Ruidos a 120 km/h	77,2	75,3 decibéis
Media do nível de ruidos	71,1	69,3 decibéis