les são os esportivos mais rápidos do Brasil. Nasceram para proporcionar arrancadas fortes, velocidades altas, prazer ao dirigir - enfim, emoção ao volante. Cumprindo com eficiência o papel que lhes cabe, nossos pocket rockets (carros pequenos que as fábricas transformam em esportivos) se en-

frentam em desempenho, preço e tecnologia. Neste tirateima, escolhemos três modelos carburados a álcool (Uno 1.6R, Gol GTS e Escort 1.8 XR3), por serem mais potentes com esse combustível, e dois com injeção eletrônica de gasolina (Gol GTi e Kadett GSi 2.0). Dos Cr\$48,5 milhões* do Uno aos Cr\$ 78,1 milhões do Kadett, passeamos pelos segredos desses carros esportivos e chegamos à conclusão de que o Gol GTS a álcool (apenas Cr\$

1,3 milhão mais caro que o carro da Fiat e com desempenho bem próximo ao do GTi) é o campeão nesta relação custo-beneficio.

Mas, afinal, o que esses ágeis carrinhos têm que atraem tanto a atenção nas ruas, a cobiça dos compradores e dinheiro para as fábricas? Em relação aos modelos básicos, eles oferecem visual mais ousado (aerofólio, rodas de liga leve e outros detalhes de acabamento), relação de marchas mais curta, novos comandos de válvulas, maior capacidade volumétrica no motor,

suspensão dura, rodas de tala larga e sistema de freios mais eficiente — tudo isso em nome do charme, do desempenho, da potência, da estabilidade, da segurança... do prazer ao dirigir.

No mercado brasileiro, esses carros se diferenciam até pela forma como são conhecidos pelo público. Escort XR3, por exemplo, é ape-

nas "XR3". Gol GTi é "GTi" e pronto.

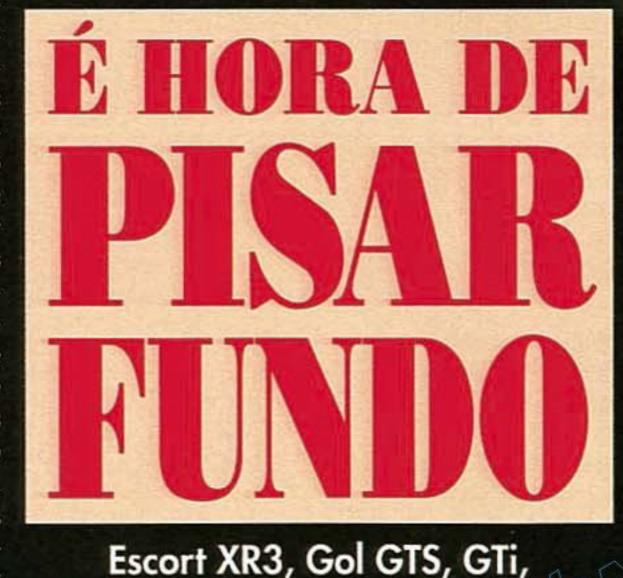
Masoquesignificam tais siglas? No Uno 1.6R, o "R" vem de Racing (corrida em inglês). No Gol, "GTS" é abreviatura de Grã-Turismo Super e "GTi" quer dizer Grã-Turismo injeção. No Kadett, "GSi" significa Grā-Sport injeção. E, finalmente, o"XR" do Escort é a abreviatura, em inglés, de Experimental Research (estudo experimental) ou Extra Racing. Os esportivos, em qualquer um dos casos, normal-

Teste DOUGLAS MENDONÇA · Fotos MARCO DE BARI

Kadett GSi e Uno 1.6R. Como é

bom acelerar esses carros...

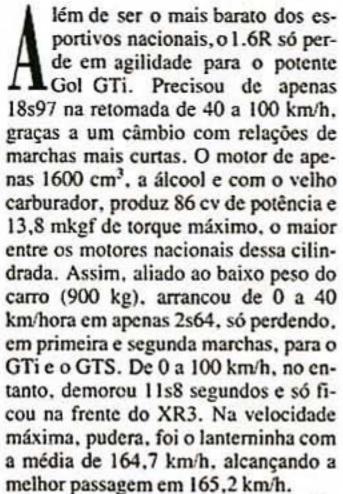
mente são os carros mais sofisticados da linha. São sábias, as fábricas. Não é novidade que o brasileiro adora acelerar um pocket rocket. E essa mania vem desde os anos 60, quando a Willys lançou o Gordini 1093, com motor mais potente e inovações no estilo. Depois passou pelos saudosos Puma e SP até chegar ao Escort XR3, aos Gol GTS e GTi, ao Uno 1.6R e ao Kadett GSi - legítimos seguidores dessa tradição. Agora basta virar a página para começar a ver o que cada um tem de melhor.











Apesar de não ser um quesito fundamental num esportivo, o 1.6R conseguiu destaque no consumo, com médias de 11,35 km/l na estrada e 8,07 km/l na cidade, o melhor entre os modelos a álcool. Segurança, porém, precisa ser oferecida a quem pisa fundo no acelerador. E a reconhecida boa estabilidade da linha Uno ficou ainda melhor no 1.6R com suspensão mais rígida, amortecedores pressurizados e 104 rodas de 5,5 polegadas de tala, contra

UNO 1.6R

Cr\$ 48,5 milhões 86 cv a 5 500 rpm 13,8 mkgf a 3 000 rpm

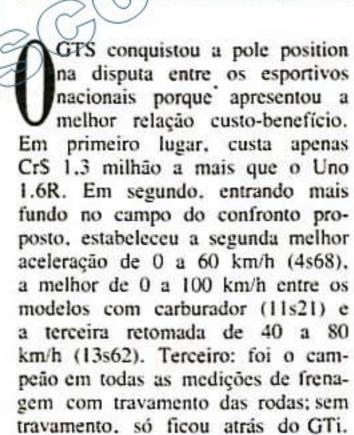
5 polegadas de tala e amortecedores convencionais nos modelos S e CS. Ainda em relação aos seus semelhantes de linha, o Uno 1 6R possui freios a disco ventilados na dianteira. Mas, na disputa com os outros esportivos, perde em comodidade nas curvas porque o volante exige mais voltas. Em compensação, a suspensão independente nas quatro rodas apresenta perfeito acerto de rigidez das molas e cargas dos amortecedores, dando ao carro a classificação de subesterçante em pequeno grau. Só desgarra quando está muito próximo do limite das curvas e não antecipa sinais de que isso pode acontecer. Como todos os outros carros do teste possuem pneus de 185 mm de largura (165 mm no Uno), o 1.6R percorreu os maiores espaços nas frenagens com e sem travamento de rodas.

Se viesse equipado com injeção

eletrônica, caso das versões S e CS de motor 1.5, o Uno 1.6R mostraria resultados ainda melhores em desempenho. aceleração e consumo. Embora represente uma elevação no preço, não se entende por que a fábrica ainda não o equipou com a injeção eletrônica e computador de bordo. A Fiat escorrega em outras incoerências. Nos opcionais, oferece sistema de ar-condicionado quente/frio, mas não dá nenhuma opção de sistema de som. Todos os outros esportivos do teste já saem de fábrica ou oferecem como opcional sistemas de som bastante sofisticados.

Na instrumentação, bem visível e iluminada, e com check-control, substituiu-se o manômetro de óleo por um econômetro que auxilia na diminuição do gasto de combustível.

Embora bastante despojado, o interior traz sistema elétrico de acionamento dos vidros e é o único com cinto de três pontos até para os dois passageiros do banco de trás. Por fim, o Uno 1.6R possui ainda um argumento que pode ser decisivo no momento da escolha. A política de preços da Fiat tem sido bastante agressiva e o modelo podia ser encontrado, em várias concessionárias de São Paulo, com descontos de até 20% sobre o preço de tabela.



É certo que na velocidade máxima apanhou do GTi, do Kadett - ambos a gasolina e com injeção eletrônica - e até do XR3, mas por margens muito pequenas - na média. 7.6 km/h atrás do velocíssimo GTi. Mostrou-se também o mais beberrão, com uma média de 8.53 km/l de álcool. No entanto, custando quase 30 milhões de cruzeiros a menos que o Kadett, traz um pacote de equipamentos de série que seduz qualquer consumidor: ar quente, desembaçador, lavador e limpador do vidro traseiro, relógio digital, retrovisores externos com controle interno, sistema

GOL GTS

Cr\$ 49,8 milhões 99 cv a 5 600 rpm 14,9 mkgf a 3 600 rpm

elétrico de acionamento dos vidros. trava elétrica nas portas, rodas de liga leve com pneus de perfil baixo e bancos Recaro com regulagem na altura do assento e apoio de perna. Por isso, são poucos os opcionais: rádio/toca-fitas, rodas raiadas de liga leve, ar-condicionado e pintura

Procurado em quatro concessionárias Volkswagen de São Paulo, somente uma possuía o Gol GTS para pronta entrega e não oferecia qualquer desconto, indicando que a procura supera a oferta do carro. Afinal, seu motor de 1800 cm3 vem com um comando que propicia maior tempo de abertura de válvulas e o diferencia da versão GL, também 1.8, dando-lhe 99 cv de potência e 14 mkgf de torque - responsáveis, em parte, pela performance

já mencionada anteriormente. A outra parte fica por conta do câmbio, que, além de ter relações de marchas mais curtas, possui engates suaves e precisos.

Enquanto os Gol CL 1.8 e GL. 1.8 saem com rodas de aro 13, tala de 5.5 polegadas e perfil 70. o GTS ganha aro 14, tala de 6 polegadas e perfil 60 - mais baixo e aderente. Mesmo sem ter ventilação nos discos dianteiros, mas pesando 10 kg a menos que o GTi, o Gol GTS desbancou a todos na frenagem com as rodas travadas. Com molas e amortecedores (não pressurizados) mais duros e direção rápida, o GTS agarra bem nas curvas, mas apresenta leve tendência a sair de traseira. Dá sinais claros ao motorista, porém, antes que essa tendência sobrestercante se manifeste.

Apesar das linhas um tanto ultrapassadas, sem um claro perfil aerodinâmico que lhe proporcione maior velocidade e melhor consumo, o GTS agrada, com desempenho, agilidade e conforto, ao consumidor de poder aquisitivo não muito alto. Como é o caso da grande maioria dos motoristas brasileiros. Por isso, o Gol GTS a álcool é o nosso campeão nesse comparativo.

QUATRO RODAS JULHO 1992



restes a sofrer uma cirurgia que transformá-lo radicalmente ganhará novas linhas e o motor do Gol GTi -, o XR3 ainda possui o apelo do esportivo que, até o final da década passada, polarizou boa parte dos aficionados do carro compacto e bravo. Ainda é o único que possui suspensão com regulagem eletrônica. Acima dos 80 km/h. um computador enrijece os amortecedores pressurizados e cola o carro, que passa a oscilar ainda menos. Se o motorista preferir, com um simples toque em um botão no painel, aciona o engenho a qualquer velocidade. Com o auxílio da direção hidráulica, das rodas de aro 14 de 6 polegadas de tala e pneus de perfil baixo (série 60), o XR3 responde bem nas curvas, exibindo neutralidade, mas com tendência sobresterçante. Exige, porém, habilidade e experiência do motorista que gosta de andar rápido e jamais deixa de acelerar nas curvas de alta.

Mesmo com a regulagem mais dura na suspensão (independente McPherson) e tendo discos de freio ventilados na dianteira - assim como toda a linha -. o modelo usado no confronto apresentou grande desequilibrio na traseira em frena-

Cr\$ 61,3 milhões 100 cv a 5 600 rpm 15,6 mkgf a 3 200 rpm

gens mais fortes, colocando o moto rista em dificuldades. A/100 km/h. com travamento de rodas, precisou dia de 8.77 km/l. Quando receber o de 53.1 metros para frear totalmente. espaço inferior apenas ao percorrido pelo Uno 1.6R (55,5 metros). Na versão 93 será adotado um sistema de suspensão traseira semelhante ao do Gol - semi-independente, com eixo de torção com braços longitudinais -, que deverá dar maior equilíbrio ao novo XR3.

Na dianteira a suspensão passará a ter braço triangular, para melhor posicionamento da roda.

O motor, apesar de desenvolver 100 cv a 5 600 rpm e possuir torque de 15,6 mkgf a 3 200 rpm. tem de deslocar 1 020 kg de peso total - 50 kg a mais que o Gol GTS, por exemplo. Por isso, o Escort foi o mais lento nas provas de

aceleração, precisando de 12s11 para ir de 0 a 100 km/h. Depois que embala, no entanto, o XR3 torna-se o melhor em velocidade máxima entre os modelos com carburador. ficando pouco atrás do GTi e do GSi. que possuem injeção eletrônica. Nesse item alcançou média de 172,3 kmh. com a melhor passagem a 174 km/h. O consumo, tambem por essas características de peso, motor e combustível (álcool). pode ser considerado razoável: mémotor AP-2000i do GTi, o XR3 certamente irá oferecer números bem mais expressivos. O seu mercado. aliás, já vive esse compasso de espera.

Tanto a suspensão eletrônica quanto a direção hidráulica, assim como ar-condicionado, sistema de som e bancos Recaro com regulagem de altura, lombar e nos apoios laterais, são oferecidos como opcionais. Mas era possível encontrar. em várias concessionárias de São Paulo, modelos com todos esses equipamentos pelo preço da versão básica. Pesquisando-se um pouco mais, achamos um modelo básico oferecido com 17% de desconto uma oferta atraente para um carro que alia conforto e desempenho esportivo.

nioneiro da injeção eletrônica em Inossos carros, incorporada no final de 1988, o Gol GTi ainda é o campeão de desempenho: ele massacra seus adversários em todas as provas de desempenho e consumo, apesar do catalisador. No item venda. contudo, fica na lanterninha - mas não por ser pouco procurado. A Autolatina culpa a falta de componentes para colocar mais unidades em suas concessionárias, gerando até filas de compradores.

Mesmo pecando nos itens de estilo e aerodinâmica, o GTi é um carro que ainda fascina os apaixonados pela velocidade. Com sua personalização esportiva bem ao gosto brasileiro, sem exageros e atraindo a atenção por onde quer que passe, oferece pintura metálica, inclusive para o aerofólio, e injeção eletrônica multipoint. São essas as diferenças básicas entre ele e o GTS que é bem mais barato, mas que também apresenta rodas de liga leve com pneus de perfil baixo.

Os sinais de esportividade do GTi marcam presença ainda no interior do carro. Os bancos Recaro têm padronagem de forração diferenciada, o sistema de som digital é de série e o volante recebe revestimento de couro. que melhora a empunhadura. Mas é

GOL GTi

Cr\$ 65,9 milhões 112 cv a 5 600 rpm 17,5 mkgf a 3 400 rpm

na hora de dirigir que ele mostra seu verdadeiro espírito: a direção chega a ser até pesada nas manobras, e seu sistema de suspensão (com amortecedores hidráulicos não pressurizados iguais ao do GTS) transmite as irregularidades do solo para a carroceria. Em contrapartida, isso leva a bons níveis de estabilidade e segurança.

O ar-condicionado é apenas um "refresco" nesse carro com 980 kg. duro e barulhento, que chegou à média de 71.73 decibéis, mas acelera e retoma velocidade como nenhum outro nacional. Apesar de suas limitações de estilo e conforto, o GTi tem público certo. A dificuldade de se encontrar o modelo zero quilômetro se repete no mercado de usados, garantindo um bom preço na revenda.

Sua mecânica é toda desempenho. O ótimo motor AP-2000i, que não é ne-

nhum "gastão" de combustível, supera o péssimo perfil aerodinâmico do carro. Ele dispôe de potência mais que suficiente desde os baixos regimes de rotação, somado ao excelente câmbio de cinco marchas com relações perfeitas para o uso do veículo. Os engates são fáceis em qualquer situação, garantindo o prazer de dirigir.

Embora equilibrada, sua suspensão poderia ser melhorada com a adoção de amortecedores pressurizados, que aumentariam o conforto sem comprometer a estabilidade. Já seus freios (disco ventilado na frente e tambor na traseira) são compatíveis ao alto desempenho do carro. O Gol GTi teve, juntamente com o GTS, os melhores resultados de frenagem entre os concorrentes.

Na pista, o GTi mostra tudo o que pode: vai de 0 a 100 km/h em 10s34 e retoma de 40 a 100 km/h, em quinta marcha, em pouco menos de 17 segundos. Com velocidade máxima em nossa pista de testes de 176,7 km/h, estabeleceu uma marca de 11,87 km/l de consumo médio de gasolina - o segundo melhor custo de combustível por quilômetro rodado, perdendo apenas para o Uno 1.6R, que é equipado com um motor de capacidade cúbica bem inferior. De todos, sem dúvida, o GTi é o mais esportivo.