

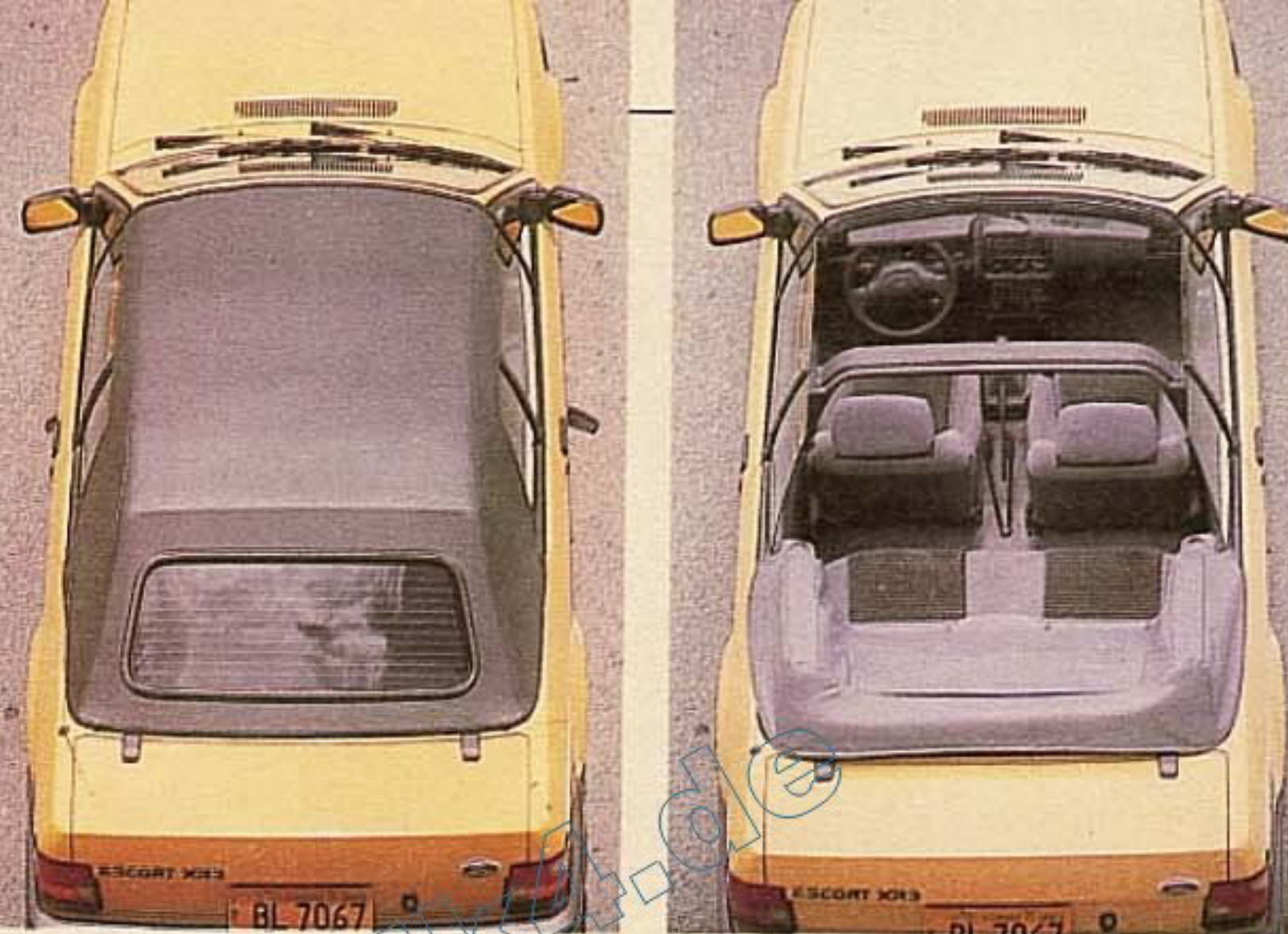
ESCORT XR3

AS DUAS FACES DE UM CONVERSÍVEL

Um teste inédito do XR3 conversível: com capota e sem capota. E também com o ar-condicionado ligado.

Este é provavelmente o último XR3 que testamos equipado com o velho motor CHT. A partir de junho ele sairá de fábrica bem mais potente, impulsionado pelo eficiente motor VW 1.8 atualmente usado no Gol GTS. Quanto ao atual motor CHT, além de continuar nos Escort comuns, deverá equipar ainda uma versão básica e barata do Gol. ☺

FOTOS JORGE MEDITSCH



Com ou sem capota, nosso único conversível sempre chama a atenção.



Mesmo sem capota ele se comporta bem com o velho



Sem capota: visibilidade completa, sem aumento de consumo.

A nova motorização deverá resolver um problema crônico do XR3, que é o do desempenho muito aquém de sua proposta esportiva. Espera-se mesmo que, beneficiado por uma aerodinâmica mais apurada, com o novo motor ele até supere o desempenho do GTS.

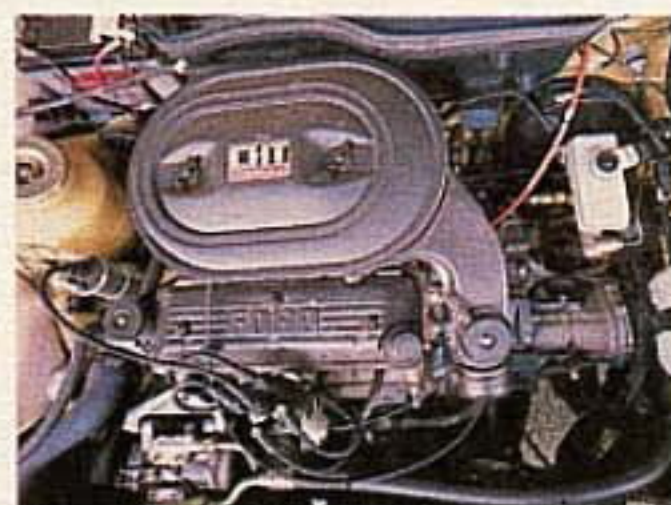
E, no caso deste XR3 conversível, o novo motor dará mais distinção a um carro que, além de ser um dos mais caros do mercado, é nosso único conversível de série. E conversível é sempre fascinante.

Nas primeiras horas da manhã e ao entardecer de nossos dias de verão, nada como desfrutar o ar livre e a paisagem dirigindo tranquilamente um carro sem capota.

E nos momentos mais quentes do dia, quando o sol pode incomodar, erguemos a capota e optamos pelo bem-estar de dirigir sem suar em bicas, ligando o ar-condicionado.

É o que se supõe que todos façam para usufruir as duas faces de um conversível: com ou sem a capota. Por isso, pela primeira vez, testamos o XR3 conversível nessas duas situações — anotando, de quebra, as alterações produzidas pelo uso do ar-condicionado.

Os resultados foram em parte



Motor CHT: últimos dias no XR3.



Painel: claro, bem iluminado.



Banco rebaixado: bagagem para dois.



Ar-condicionado: indispensável.

surpreendentes. No caso do ar-condicionado, deu a lógica: os piores números surgiram quando ele estava ligado, já que consome de 5 a 7 cv da potência do carro. Também a menor velocidade máxima foi obtida com a capota aberta — mas parece claro que dirigir a 150 km/h nessa situação não é comum.

As surpresas começaram nos testes de aceleração e retomada de velocidade: foram mínimas as diferenças entre as avaliações com e sem capota. Isso não apenas nas pequenas e médias velocidades — quando a resistência do ar é menor — como também nas altas, evidenciando o bom perfil aerodinâmico.

A surpresa maior veio nos testes de consumo a velocidades constantes: sem capota, a 40, 60 e 80 km/h, o XR3 chegou a gastar até um pouco menos do que com a capota fechada. Só a 100 e a 120 km/h é que a situação se inverteu e, sem capota, o carro passou a gastar um pouco mais. Isso leva a crer que em baixa e média velocidade a ausência da capota até contribui para diminuir a resistência do ar ao avanço do carro. Mais um ponto para o projeto desse conversível.

Já no teste de nível de ruído, co-

motor. Quando tiver o 1.8 poderá bater o Gol GTS.



Na lavagem: testando a vedação da capota.

**OPCIONAIS:
MAIS 22%**

Um carro da categoria do XR3 conversível não deveria ter tantos opcionais. Certamente, poucos vão querer um carro como esse sem levantador elétrico dos vidros, trava elétrica, aquecedor e rádio, entre outros. Aliás, é praticamente impossível encontrar o carro em sua versão básica.

Os opcionais do modelo testado, em geral indispensáveis num carro de luxo, equivalem a um acréscimo de 22% sobre seu preço de tabela. Mesmo excluído o ar-condicionado, o acréscimo é significativo: 14%.

Por isso, embora já não seja o carro mais caro do mercado, na prática ele continua perto disso, o que se deve sobretudo ao custo da transformação feita pela Karmann-Ghia e da capota importada da Alemanha.

mo se esperava, as diferenças foram bem marcantes. Na nossa média ponderada — em que se dá maior peso às velocidades de uso mais freqüente —, chegamos a 2 decibéis a mais quando o carro estava sem capota. Aparentemente pequena quando expressa em decibéis, essa diferença significa na verdade um aumento de ruído de 34% — o bastante para perturbar ouvidos mais delicados, o que não é o caso dos jovens de variadas idades que gostam de conversíveis e de aparelho de som a todo volume.

Por falar em som, embora os rádios/toca-fitas oferecidos para o XR3 possam ter boa qualidade, seu nível de sofisticação deixa a desejar num carro dessa categoria. Sobre tudo porque a capota proporciona bom isolamento termo-acústico, além de ótima vedação — mesmo as fortes chuvas e as estradas empoeiradas que enfrentamos não deixaram sinal algum dentro do carro. Para tirar dúvidas, ainda o colocamos num lava-rápido e o interior permaneceu totalmente seco.

Enfim, um conversível que funciona bem em suas duas faces. Um carro que sem dúvida dá prazer dirigir e merece o motor 1.8.

RESULTADOS

**ESTÁVEL
E ATRAENTE**

DESEMPENHO — Melhor do que costuma ser. E variou pouco com a posição da capota. **7**

CONSUMO — Baixo para um carro deste nível. Mais alto com ar-condicionado. **5**

MOTOR — Antigo, não suporta mais venenos. Será trocado pelo 1.8 da Volks. **5**

CÂMBIO — Cômodo e preciso, mas o sistema de engates tem desgaste prematuro. **5**

FREIOS — Com discos ventilados, muito eficientes, progressivos e seguros. **7**

DIREÇÃO — Precisa em velocidade. O volante, pequeno, fica pesado nas manobras. **7**

ESTABILIDADE — Um pouco inferior à do XR3 comum, mas ainda um carro firme. **7**

ESTILO — Atraente, mesmo com a capota fechada. Já em renovação na Europa. **7**

CONFORTO — De bom nível, com ar-condicionado e outros opcionais. Apertado atrás. **7**

POSIÇÃO DE DIRIGIR — Cômuda, mesmo para os de estaturas menores. Comandos acessíveis. **7**

INSTRUMENTOS — Conjunto atraente, claro, bem posicionado. Boa iluminação indireta. **7**

VISIBILIDADE — Sem capota, perfeita. Com capota, fica prejudicada, sobretudo atrás. **6**

NÍVEL DE RUÍDO — Aceitável para um conversível, que sempre tende a ser barulhento. **4**

PORTA-MALAS — A transformação em conversível reduz o espaço para 212 litros. **4**

Em aceleração e retomada, diferenças são pequenas.

MÁXIMA NA PISTA - km/h reais			
	s/cap.	c/cap.	c/ar
Média de 4 passagens	153,5	160,5	159,9
Melhor passagem	156,8	164,4	161,4

ACELERAÇÃO - segundos			
Km/h reais	s/cap.	c/cap.	c/ar
0 - 40	2,96	2,94	3,07
0 - 60	5,28	5,23	5,42
0 - 80	8,53	8,47	8,70
0 - 100	12,91	12,89	13,24
0 - 120	19,62	19,40	20,28
0 - 140	29,59	29,13	32,23
sem capota	0,0 s	18,64	34,73
com capota	0,0 s	18,61	34,65
com ar-cond.	0,0 s	18,82	35,16

0 m 400 m 1 000 m

RETOMADA DE VELOCIDADE - segundos			
km/h - em 5.ª	s/cap.	c/cap.	c/ar
40 - 60	10,75	10,48	11,29
40 - 80	19,04	18,85	20,08
40 - 100	27,17	27,16	28,91
40 - 120	37,03	36,56	39,56
40 - 1 000 m	42,18	42,17	43,11

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES - km/litro			
km/h reais*	s/cap.	c/cap.	c/ar
40	12,77	12,15	9,79
60	13,04	12,80	10,72
80	11,32	11,15	9,68
100	9,64	9,97	8,85
120	8,07	8,53	7,83

* Em 4.ª marcha a 40 km/h, em 5.ª nas demais velocidades

CONSUMO MÉDIO - km/litro*	
Na cidade	6,92
Na estrada, a 100 km/h reais, carregado	10,45
Na estrada, a 100 km/h reais, vazio	10,72

* Sempre com capota e ar-condicionado desligado

NÍVEL DE RUÍDO - dB (A)			
km/h reais	Marcha	s/capota	c/capota
0	Ponto morto	58,7	52,0
20	1.ª	64,7	61,5
40	2.ª	70,0	68,9
60	4.ª	65,7	64,0
80	5.ª	69,6	66,1
100	5.ª	75,2	72,4
120	5.ª	78,6	75,4
Média ponderada	QR	72,0	70,0

FICHA TÉCNICA

Motor — Dianteiro transversal, de quatro cilindros em linha, quatro tempos, refrigerado a água. Comando de válvulas lateral, válvulas de admissão e escape no cabeçote. Alimentação por um carburador de corpo duplo e fluxo descendente; a álcool.

Diâmetro x curso — 77,0 x 83,5 mm.

Cilindrada total — 1 555 cm³.

Taxa de compressão — 12:1.

Potência máxima — 86,1 cv (63,3 kW) ABNT a 5 600 rpm.

Torque máximo — 12,9 mkgf (126,3 Nm) ABNT a 4 000 rpm.

Câmbio — Transversal, cinco marchas.

Relações de marcha — 1.ª) 3,15:1; 2.ª) 1,91:1; 3.ª) 1,28:1; 4.ª) 0,95:1; 5.ª) 0,75:1; ré, 3,62:1; diferencial, 4,29:1. Tração dianteira.

Carroceria — Cupê conversível, duas portas, quatro lugares.

Suspensão dianteira — Independente, McPherson, com braços inferiores, transversais, molas helicoidais, am-

tecedores hidráulicos telescópicos pressurizados e barra estabilizadora.

Suspensão traseira — Independente com braço transversal, braços de reação longitudinais, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados.

Freios — A disco ventilado nas rodas dianteiras, e a tambor nas traseiras, com servo.

Direção — Mecânica, de pinhão e cremalheira. Diâmetro do volante, 37 cm.

Diâmetros de giro — 11,20 m para a esquerda e 11,30 m para a direita.

Dimensões externas — Comprimento, 406 cm; largura, 164 cm; altura 132,4

cm; distância entre eixos, 240,2 cm; bitola dianteira, 140 cm; bitola traseira, 142,3 cm; altura mínima do solo, 11,6 cm.

Rodas — De liga leve, aro 14, tala 5,5 pol.

Pneus — 185/60 HR 14.

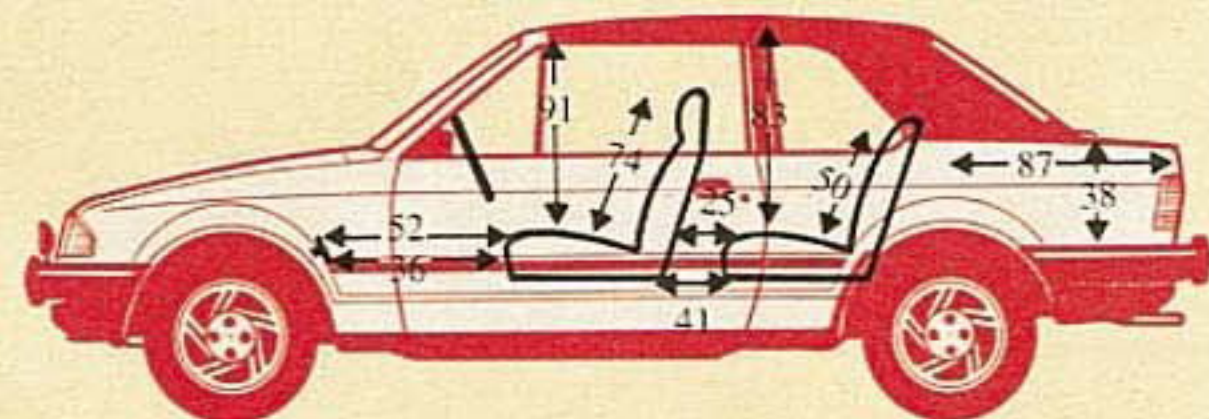
Capacidade do tanque — 65 litros.

Capacidade do porta-malas — 212 litros.

Capacidade total de carga — 324 kg.

Peso do carro testado — 1 030 kg.

Fabricante — Ford Brasil S.A., rua Prof. Manuelito de Ornellas, 303, CEP 04799, São Paulo, SP. Telex (011) 38365.



TESTE DE PISTA DE DOUGLAS MENDONÇA