

S E D U C A O

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ES

CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

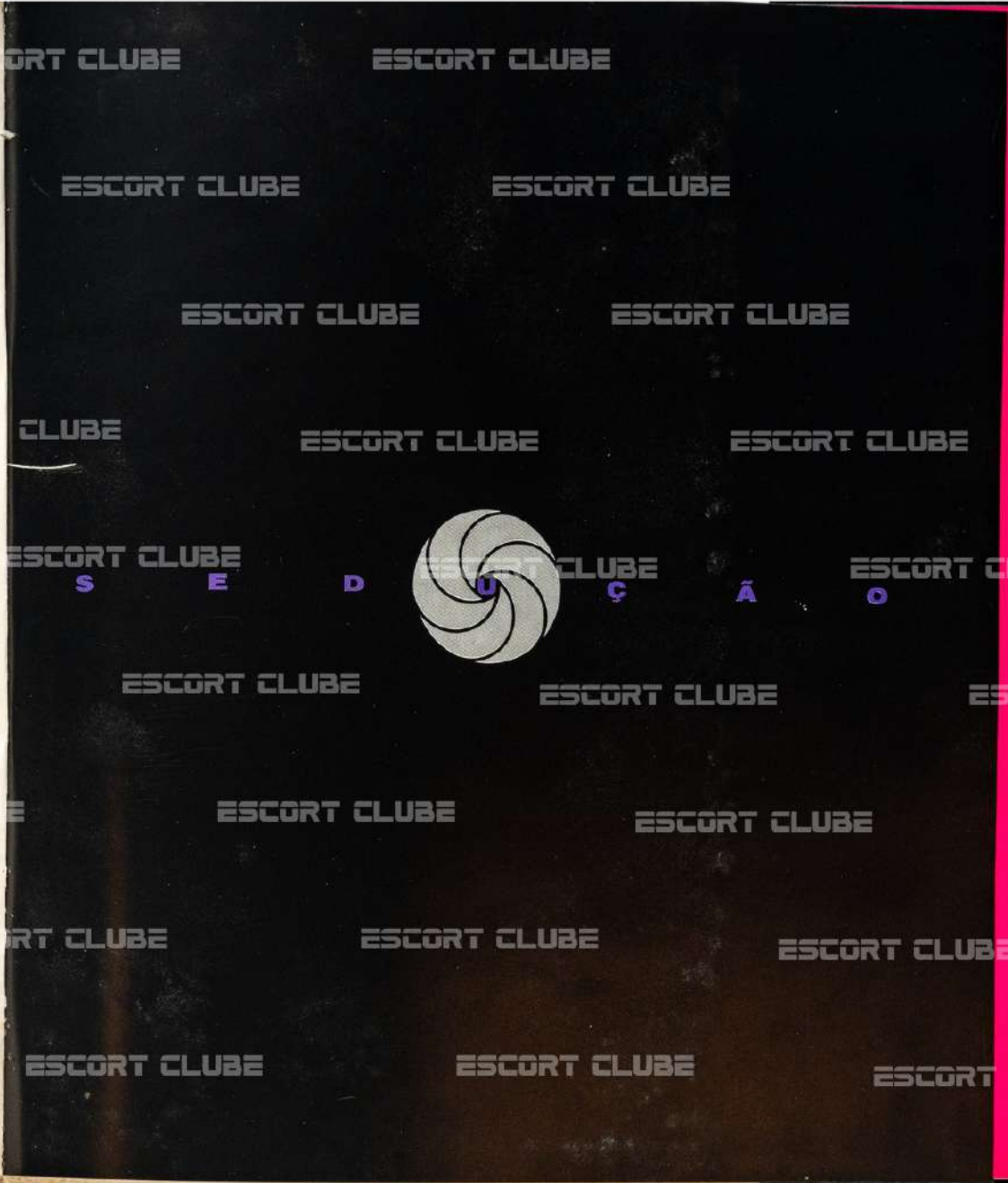
ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT





## O SEDUTOR

Meu Escort é prazer  
encantamento  
atração irresistível  
enlevo  
na tarde clara  
na noite límpida  
na madrugada  
cheia de mistérios

Meu carro, meus pés  
minhas asas  
minha caixinha de música  
que traz samba, Pavarotti  
Beethoven e Gipsy Kings  
voa no caminho da praia  
na subida da ladeira  
na estradinha do lago  
e pára naquele bosque  
das nascentes que cantam

Meu Escort cor de sorte  
azul prataado  
é moda, luz, alegria  
levando amigos e crianças  
deixando saudades  
da casa alegre  
do campo aberto  
nos caminhos de sol  
e daquele arco-íris que enfeitou o pára-brisa

O Escort passa  
e a paisagem emoldura  
o friso, as linhas esguias  
seu brilho, suas cores  
e o espelhinho que congelou  
o rosto da amada  
e seu sorriso de entrega

Lá dentro o contagiado  
no ritmo do coração apaixonado  
e além dos ponteiros, das luzes  
dos botões de comando  
só o seu retrato  
- sedutora maior -  
as promessas de amanhã  
saudades do passado  
a sensação de poder  
do fordinho de sempre  
no trabalho, no passeio  
e nas fotos de família

Escort de amor  
palco de abraços inesquecíveis  
nos macios afagos do estofamento  
que silencia os cavalos de força  
e os ruídos da máquina  
na segurança  
do ferro e do aço  
que protegem o olhar passageiro

Meu Escort de hoje  
sua magia, seus encantos  
seu estilo, sua classe  
vento leve que passa  
disfarçando a aridez das ruas  
tão cheias de prenúncios

Meu carro  
meu ciúme, meu lume  
seus recantos  
suas lembranças  
sua sedução

Mauro Salles

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE



ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

# 12 declarações de amor ao objeto do desejo.

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ES

CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT





ÁLVARO POVOA

Álvaro Pova nasceu em São Paulo, em 1955. Aos dezessete anos de idade, matriculou-se no Curso Técnico de Comunicações Visuais do IADÉ, em São Paulo. Em 1977, ingressou na Faculdade de Economia da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, abandonando o curso três anos depois, quando percebeu que aquele não era seu caminho. Aficionado pela fotografia desde a infância, assumiu-a como profissão em 1980, quando começou a trabalhar no Studio Imagens, em São Paulo. Cinco anos depois, Álvaro Pova tornou-se fotógrafo independente ao abrir seu próprio estúdio. Desde então vem trabalhando nas áreas da publicidade e do editorial de moda. Suas fotos tem sido publicadas nas mais importantes revistas brasileiras especializadas em moda e em algumas internacionais. Fotos de sua autoria ilustraram campanhas promocionais da Brastemp, Calvin Klein, Fiat, Johnson & Johnson, Pierre Cardin, Semp Toshiba, Topper, Walita, Yves Saint-Laurent, Zoomp e outras. Juntamente com Armando Prado, Arnaldo Pappalardo, Bob Wolfenson, Cassio Vasconcellos, Cláudio Elisabetsky, Ella Dürst, Luis Crispino, Miro, Paulo Rocha, Pedro Martinelli e Thomas Susemihl, foi convidado pela Ford para fotografar o novo Escort. As fotos resultantes desse convite integram este livro.







**ARMANDO PRADO**

Armando Prado nasceu em São Paulo, em 1952. Diplomado em Comunicações pela ESPM de São Paulo em 1975, ingressou no ano seguinte, como fotógrafo, no Jornal da Tarde, onde trabalhou durante três anos. Atuou ainda como fotógrafo da revista "Tênis Esporte" e na Sarge (audiovisuais) antes de tornar-se fotógrafo independente em estúdio próprio. Desde então participou com suas fotos de numerosas campanhas publicitárias de grandes empresas, entre as quais o Mappin, o Pão de Açúcar, a C&A. Suas fotos têm sido publicadas em revistas nacionais e estrangeiras. A partir de 1979, Armando Prado participou de várias exposições coletivas de fotografias, entre as quais a "Exposição de Fotógrafos de O Estado de São Paulo", Sala Júlio Mesquita (79), "Lazer", Galeria FUNARTE, Rio de Janeiro (80), "Il Colóquio Latino-Americano", Museu Carrillo Gil, México (81), "São Paulo", SESC Pompéia, São Paulo (82), "Auto-Retrato", Galeria FUNARTE, Rio de Janeiro (83), "Vinte Fotógrafos Brasileiros", Brazilian American Cultural Institute, Washington DC, USA (85), "Liquid Sky", Projeto SP, São Paulo (87), "Exposição Comemorativa do 42º Aniversário da Revista Iris Foto", Museu da Imagem e do Som, São Paulo (89), "Polaroids", Galeria Fotóptica, São Paulo (91). Participou do livro "São Paulo - Múltipla Metrópole", Sogeral (89), com um ensaio sobre Espaços Culturais de São Paulo.

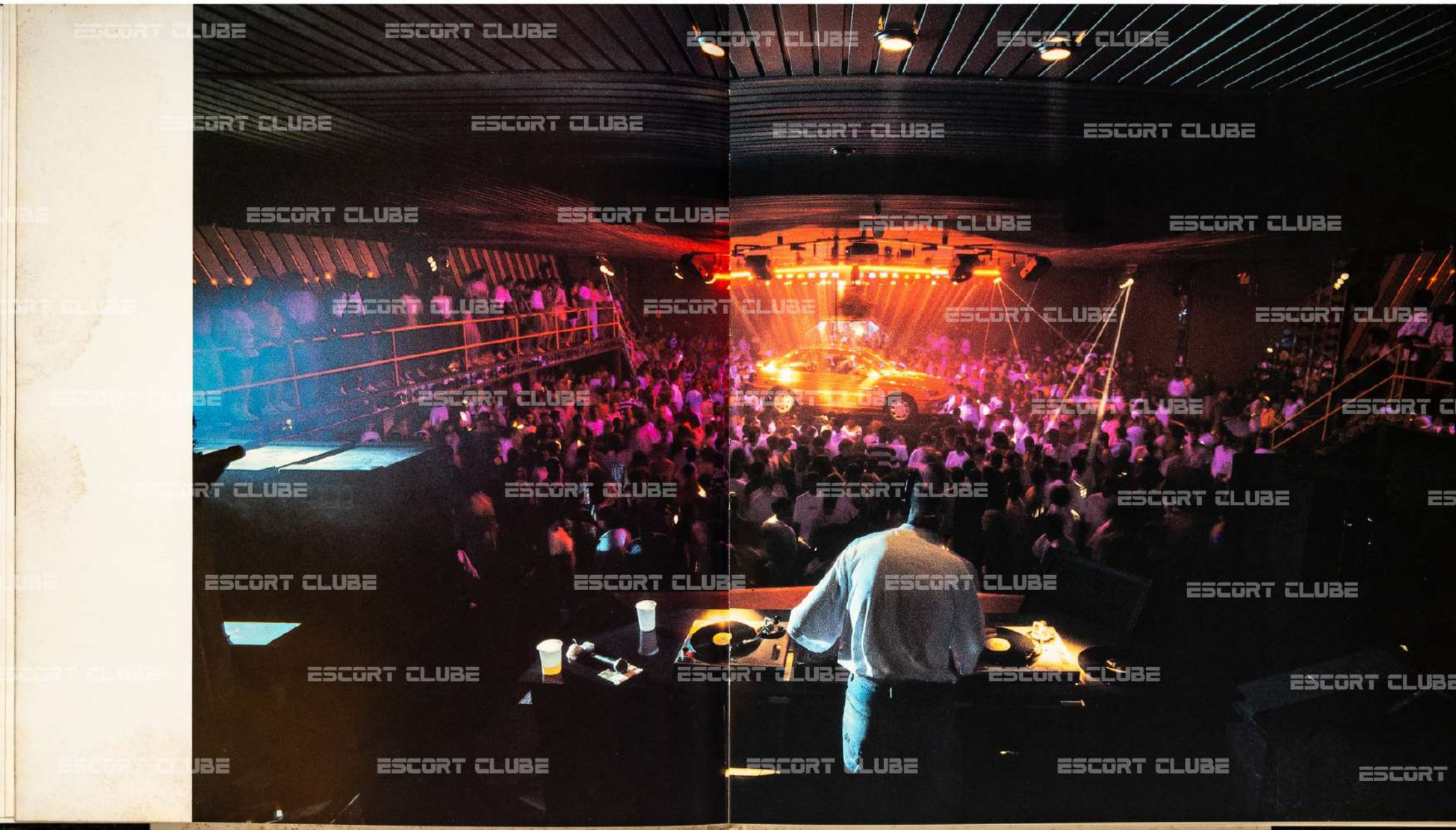




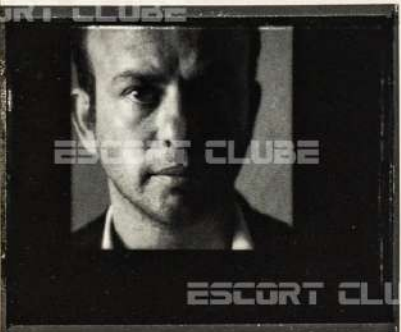


**ARNALDO PAPPALARDO**

Arnaldo Pappalardo nasceu em São Paulo, em 1954. Aos 20 anos de idade ingressou na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, diplomando-se aos 25. De 1976 a 1979 estudou desenho e pintura com Carlos Fajardo. Como fotógrafo participou de numerosas coletivas, no Brasil e no exterior, entre as quais "A Grande São Paulo" (76), "Quadrienal de Fotografia" (85), "Coleção Pirelli de Fotografia" (91) e "Retratos de Artistas" (92), realizadas no Museu de Arte de São Paulo. No exterior, seus trabalhos estiveram presentes nas seguintes mostras: "Rencontres Internationales de la Photographie", Arles, França (80 e 91), "Exposizione Internazionale della Triennale di Milano", Milão, Itália (88), "Photographs from South America", Burden Gallery, Nova York, USA (86), "The City of São Paulo Captured by 23 Photographers", BACI, Washington D.C., USA (86), "Brazil Projects", The Institute for Art Urban Resources, Nova York, USA (88), "Colours of Brazil", FotoFest, Houston, USA (92). Pappalardo realizou exposições individuais na Fotogaleria São Paulo (82), no Museu de Arte de São Paulo (84) e na Galeria São Paulo (88), além de itinerante no nordeste brasileiro, organizada pela FUNARTE (86). Ao longo de sua carreira conquistou vários prêmios, entre os quais o "Revelação", conferido pela APCA e Menção Honrosa do "Leopold Godowsky Jr. Color Photography Awards", Boston, USA (91).



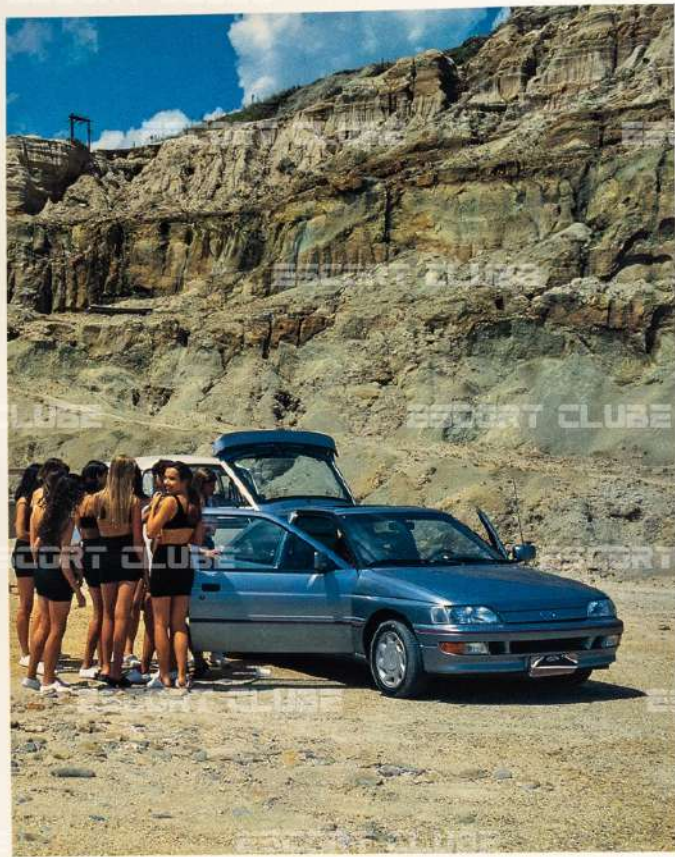




**BOB WOLFENSON**

Bob Wolfenson nasceu em São Paulo, em 1954. Aos 16 anos de idade, ingressou como estagiário no Estúdio Abril. Aos 20, já como fotógrafo, deixou a Abril para se dedicar ao fotojornalismo. Em 1978 abriu seu próprio estúdio realizando trabalhos para as principais agências de publicidade e revistas do país. Viajou para Nova York em 1982 e trabalhou como assistente de Bill King, um dos mais eminentes fotógrafos americanos. Um ano depois retornou ao Brasil e abriu novo estúdio. Fez algumas das mais importantes campanhas de publicidade do país e publicou trabalhos em revistas internacionais. Participou de diversas coletivas e, em 1989, fez sua primeira exposição individual, na Galeria Fotóptica, em São Paulo: "Minhas Amigas do Peito", sendo apresentado por Matinas Suzuki. Em 1990 realizou a exposição "Fotografia", na Galeria Collectors e lançou o livro "Bob Wolfenson: Portfólio I", com texto introdutório de Fábio Magalhães, editado por Sver & Bocato e premiado pela Associação Paulista de Críticos de Arte como o melhor livro de fotografia do ano. Fez workshops na Collectors e na Oficina Cultural Oswald de Andrade, em São Paulo. Em 1991 a Revista "Gráfica", nº 30, publicou matéria de 16 páginas sobre seu trabalho. Bob Wolfenson participa do livro "Color of Fashion", co-editado pela Kodak e Arts Counsel Special Projects, Nova York.





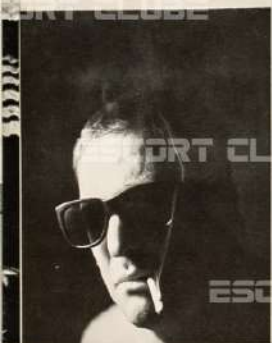


**CÁSSIO VASCONCELLOS**

Cássio Vasconcellos nasceu em São Paulo, em 1965. No início da década de 80 adotou a fotografia como seu meio privilegiado de expressão, ingressando com ela na área publicitária e de moda em 1990. A partir de 1983, participou de várias exposições coletivas: "São Paulo Gigante Intimista", Centro Cultural São Paulo (83), "III Colóquio Latino Americano de Fotografia", Havana, Cuba (85), "Miroir Rebelle", Musée de la Photo, Paris, França (86), "Imagens de São Paulo", XVII Triennale de Milano, Milão, Itália (88), "U-ABC", Stedelijk Museum, Amsterdam, Holanda e Fundação Gulbenkian, Lisboa, Portugal (89), "Ver o Invisível", Museu da Imagem e do Som, São Paulo (89), "Tremplin pour des Images", Palais de Tokyo, Paris, França (91), "Colours of Brazil", Foto Fest, Houston, USA (92), "Coleção Pirelli de Fotografia", Museu de Arte de São Paulo (92). Cassio Vasconcellos realizou exposições individuais no Museu de Arte de São Paulo ("Pequenos Retratos da Rua Augusta" - 82), na Casa de Las Americas, Havana, Cuba (85), Galeria Fotóptica, São Paulo (86), Galeria FotoEspacio, Centro Cultural de Buenos Aires, Argentina (87) e Galeria "Alliance Française", São Paulo (89). Tem obras de sua autoria nas coleções do Museu de Arte de São Paulo, do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, da Bibliothèque Nationale de Paris, de Joaquim Paiva, de Berth Hartkamp, Amsterdam.

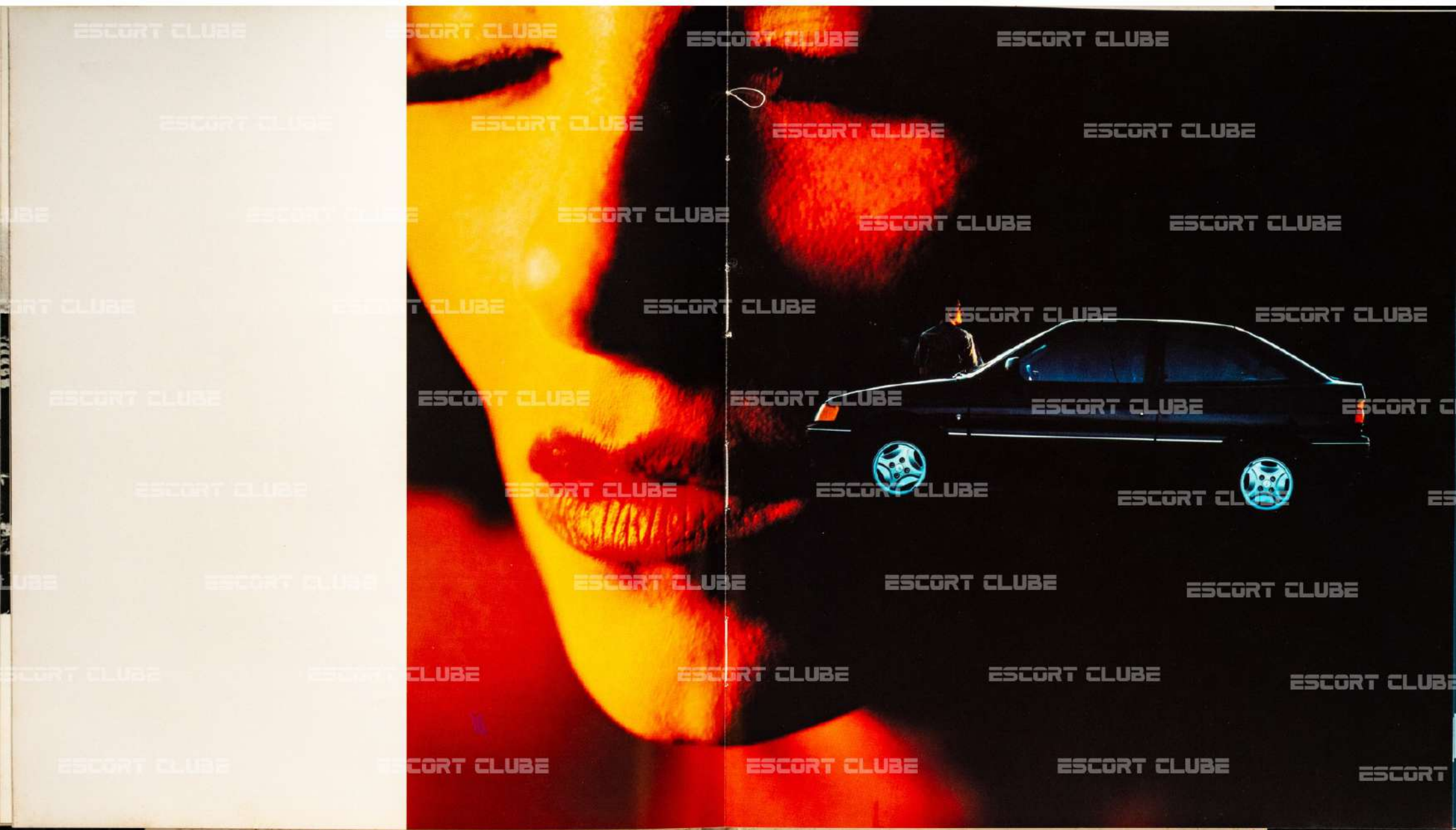


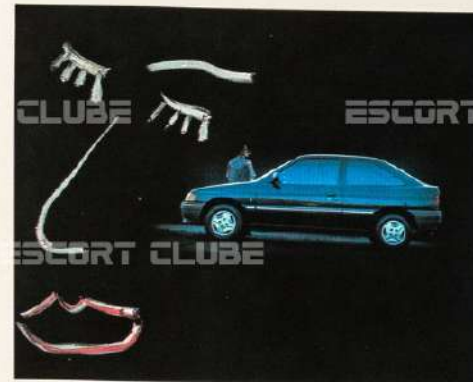




**CLÁUDIO ELISABETSKY**

**Cláudio Elisabetsky nasceu em São Paulo, em 1958. Formado em Comunicações pela Fundação Armando Álvares Penteado, em 1980, iniciou na fotografia em 1981, tendo sido assistente de J.R. Duran e Miro. Em 1982 mudou-se para Nova York, onde trabalhou com Art Kane, Bill Silano, Gary Perweiller e outros. Em 1984 começou a trabalhar profissionalmente. Retornou ao Brasil em 1986, abrindo seu próprio estúdio em São Paulo. Desde então tem trabalhado para agências de publicidade e para grandes revistas brasileiras, tais como Vogue, Casa Vogue, Interview, AZ, Reflexo, Trip, Claudia, Claudia Moda, Playboy, Capricho, Veja São Paulo, Kaos, Moda Brasil. Fora do país, trabalhos de sua autoria foram publicados em Zoom, I.D., Details, Vogue Beleza, Amica (Itália). Cláudio Elisabetsky participou de várias exposições coletivas, entre as quais figuram "Beleza", Liquid Sky, Projeto SP São Paulo (86), "Bazar Rosis", Galeria Papler, São Paulo (87), "Símbolo", Espaço Artefacto, São Paulo (87), "Orquestra de Camelos", Casas Hopping, Rio (88), "Particolare", Espaço Artefacto, São Paulo (88), "Sedução", Museu da Imagem e do Som, São Paulo (90), "170 x 250", Ovídio, São Paulo (92). Realizou cinco exposições individuais de fotografia: "Retratos", Posto 6, São Paulo (81), "Trash", Projeto SP, São Paulo (89), "TSKY", Galeria Fotóptica, São Paulo, (90) e "Polaroids", Sala CGA, São Paulo (92).**







ELLA DÜRST

Ella Dürst nasceu em São Paulo, em 1951. Formada em Cinema, com especialização em Fotografia, pela Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (74), fez pós-graduação, deu aulas na USP, trabalhou como cinegrafista da TV Cultura e fez fotos para os últimos números da revista Realidade, da Editora Abril. No fim da década de 70 passou a colaborar com o Jornal da Tarde, no qual permaneceu até 1989. Fotógrafa free lancer a partir de 1976, Ella Dürst fez campanhas para Hoechst, Du Pont, Shopping Eldorado, O Estado de S. Paulo, Credicard, Linhas Corrente, Valisère e outras e publicou trabalhos nas maiores revistas brasileiras e em algumas internacionais. Participou de várias exposições coletivas e realizou duas individuais — “Ella Durst - Fotografias” e “Altas e Baixas” —, em 1976 e 1977, respectivamente, no Museu de Arte de São Paulo. Referindo-se à primeira mostra, afirmou o crítico Jacob Klintowitz: “Ella vai garimpendo o seu conhecimento da mulher, ora mostrando um rosto, revelado na expressão de uma personalidade... Ella é uma intimista, do ser humano... uma artista de delicadezas”. Em janeiro-fevereiro de 1988, a revista Iris enfocou seu trabalho em “Ella Dürst, a bela que é fera”, e em sua edição de maio-junho de 1991, a revista Abigraf também publicou matéria sobre a fotógrafa: “Ella Dürst, sofisticando a realidade”.

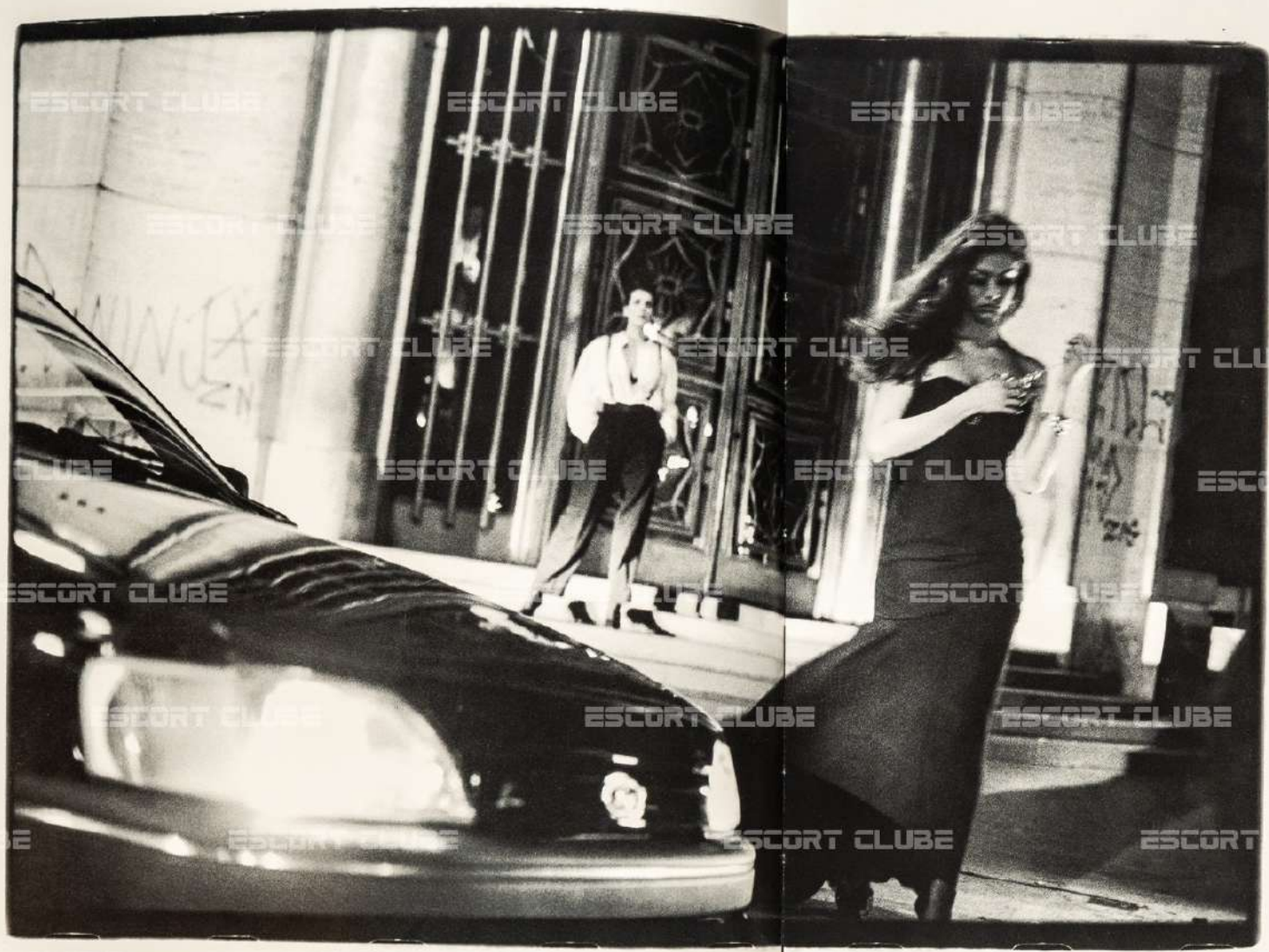




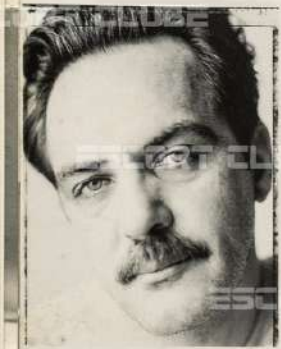


**LUIS CRISPINO**

Luis Crispino nasceu em São Paulo, em 1952. Em 1975 começou sua carreira de fotógrafo como assistente de Miro. Em 1980 foi contratado como fotógrafo pelo Móbile Studio, começando a realizar trabalhos para campanhas publicitárias e editoriais de moda. Em 1982 deixou o Móbile para trabalhar no Estúdio Abril. Nos oito anos seguintes desenvolveu numerosos trabalhos nas áreas da publicidade e da moda, obtendo vários destaques, entre os quais 6 Prêmios Abril de Jornalismo e várias inclusões nos anuários do Clube de Criação de São Paulo e do Clube dos Diretores de Arte de São Paulo. Participou ativamente do lançamento da revista Elle. Em 1990 viajou para a Espanha. Durante um ano permaneceu em Madrid realizando trabalhos editoriais e publicitários para o Mercado Comum Europeu. No ano seguinte retornou ao Brasil e montou estúdio em São Paulo, sem perder todavia os vínculos com o mercado europeu. Retomou um trabalho de direção de fotografia para cinema e, através de diversas agências, atendeu a numerosos clientes, tais como Banco Itaú, Bradesco, Bamerindus, Banespa, Semp Toshiba, Consul, Souza Cruz, Rosset, Johnson & Johnson, Hoechst, Gessy-Lever, Autolatina, Heublein, Tabacow, Alpargatas, Forma, Bayer, H. Stern. Na área da editoria de moda, tem colaborado com Playboy, Elle, Marie Claire, Vogue, L'Europeu e Vogue España.







MIRO

Miro nasceu em Bebedouro, SP, em 1949. Em 1970 transferiu-se para São Paulo, começando a trabalhar como assistente do fotógrafo José Daloia Neto. Em 1973 foi contratado como fotógrafo pelo Studio Alltype. No ano seguinte transferiu-se para Paris, atuando como fotógrafo da revista Elle. De volta ao Brasil, trabalhou no Mobile Studio (76) e na Nova Filmes (79). Em 1987 abriu seu próprio estúdio. Fez, desde então, fotos para a Antártica, Arrow, Artex, Banco do Brasil, Banco Multiplic, Bamerindus, Brastemp, Carrefour, Casas Pernambucanas, Coca Cola, Cofap, Golden Cross, Grendene, Hering, Lycra, Mappin, Mesbla, Mozarteum, O Boticário, Pirelli (Calendário 89), Souza Cruz, Tabacow, Trevira, Unibanco, US Top e outras. Na publicidade de moda, fez fotos para Andréa Saletto, Comédia, Forum, Maria Bonita, Márcia Pinheiro, Polo by Kim, Tráfico, Triton, VR, Zoomp. Na área editorial de moda, colaborou com Vogue, JT, Nova, AZ, Interview, Marie Claire, Elle, no Brasil; e com Elle, MR, Art et la Mode, na França, entre outras. Miro fez fotos para capas de discos - Rita Lee, Kid Abelha, Jorge Benjor e outros -, ensaios fotográficos para as revistas Iris, Fotóptica, Photo Cinema (Paris) e direção de arte e fotografia de filmes publicitários. Participou de diversas exposições coletivas e realizou 10 individuais em São Paulo e uma no Rio de Janeiro.

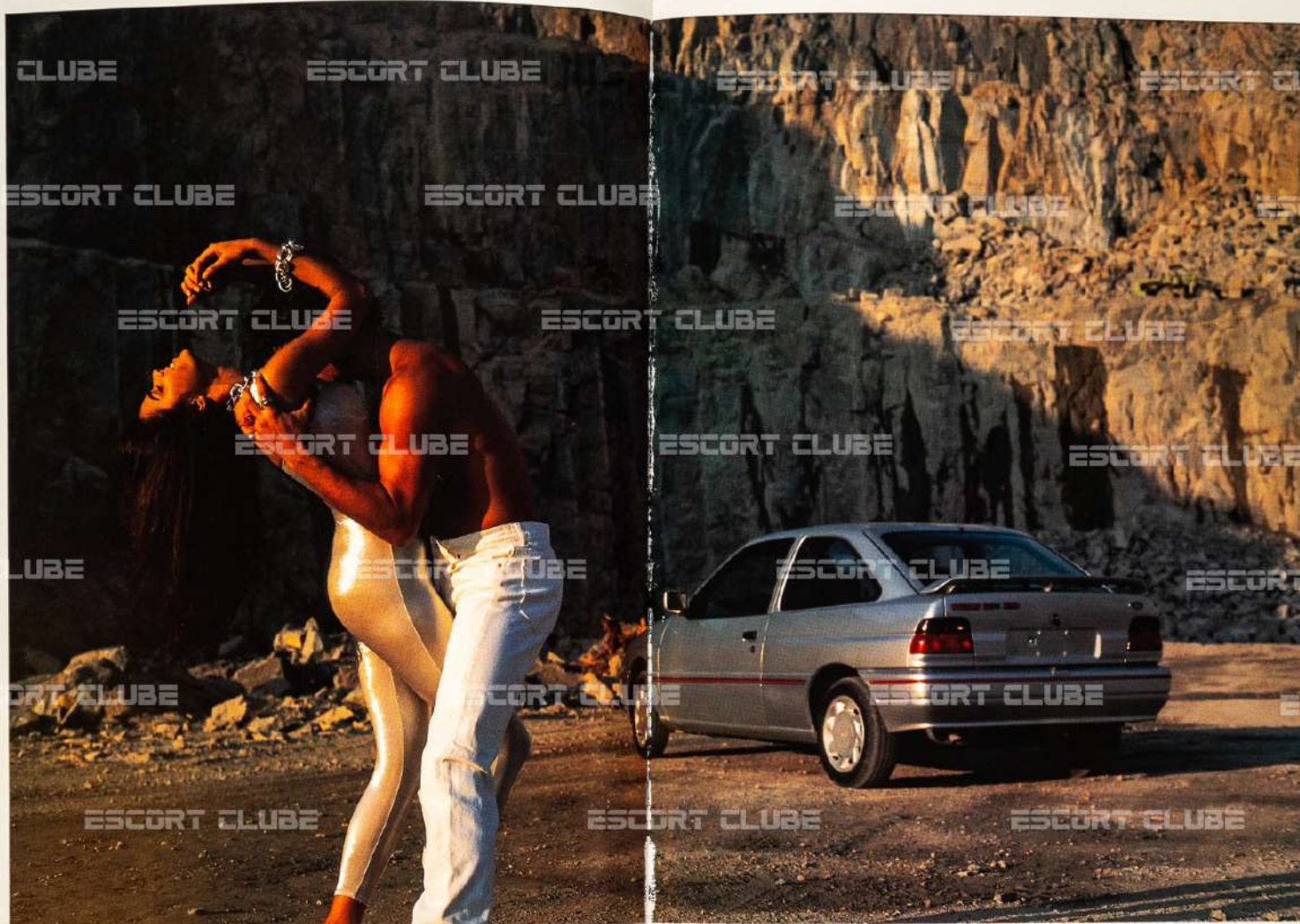






**PAULO ROCHA**

Paulo Rocha nasceu no Rio de Janeiro, em 1947. Designer pela Escola Superior de Desenho Industrial (66-70), foi professor de Metodologia Visual, Comunicação Visual Urbana e Introdução ao Desenho Industrial nas Faculdades de Arquitetura e Urbanismo Santa Úrsula e Gama Filho, no Rio de Janeiro até 1975. Fotógrafo profissional de moda e publicidade desde 1976, transferiu-se para São Paulo em 1977, a convite da Editora Abril, como colaborador da revista Playboy. A partir de então tem fotografado para as maiores revistas do país, tais como Claudia, Claudia Moda, Elle, Vogue, Capricho, Moda Brasil, Marie Claire, Interview e outras, além de Playboy. Nos últimos anos, fotos de sua autoria foram estampadas em revistas estrangeiras, entre elas Elle, Vogue, Axes (USA), Zoom (França), Flare (Canadá), Gioia (Itália), Seventeen (USA), Playboy (Alemanha, Japão, USA). Paulo Rocha fez fotos para campanhas publicitárias, catálogos e anúncios de produtos das marcas Ellus, Bridge, PS, Calvin Klein, Carmin, Einstein, Claudete Deca, Luíza Brunet, VR, Christian Dior, CT Jeans (NY), Alpargatas, US Top, Omino, C&A, Carrefour, Sears, Dillards, Shell, Ericson, Gessy Lever, Max Factor, Revlon, Tampax, Lumière, Marcyn, Levis, Nivea, Tilibra, Pirelli, Honda, Yamaha e, mais recentemente, Kirara Japan. Em 1992 realizou exposição individual na Banana Down Gallery, em Nova York.

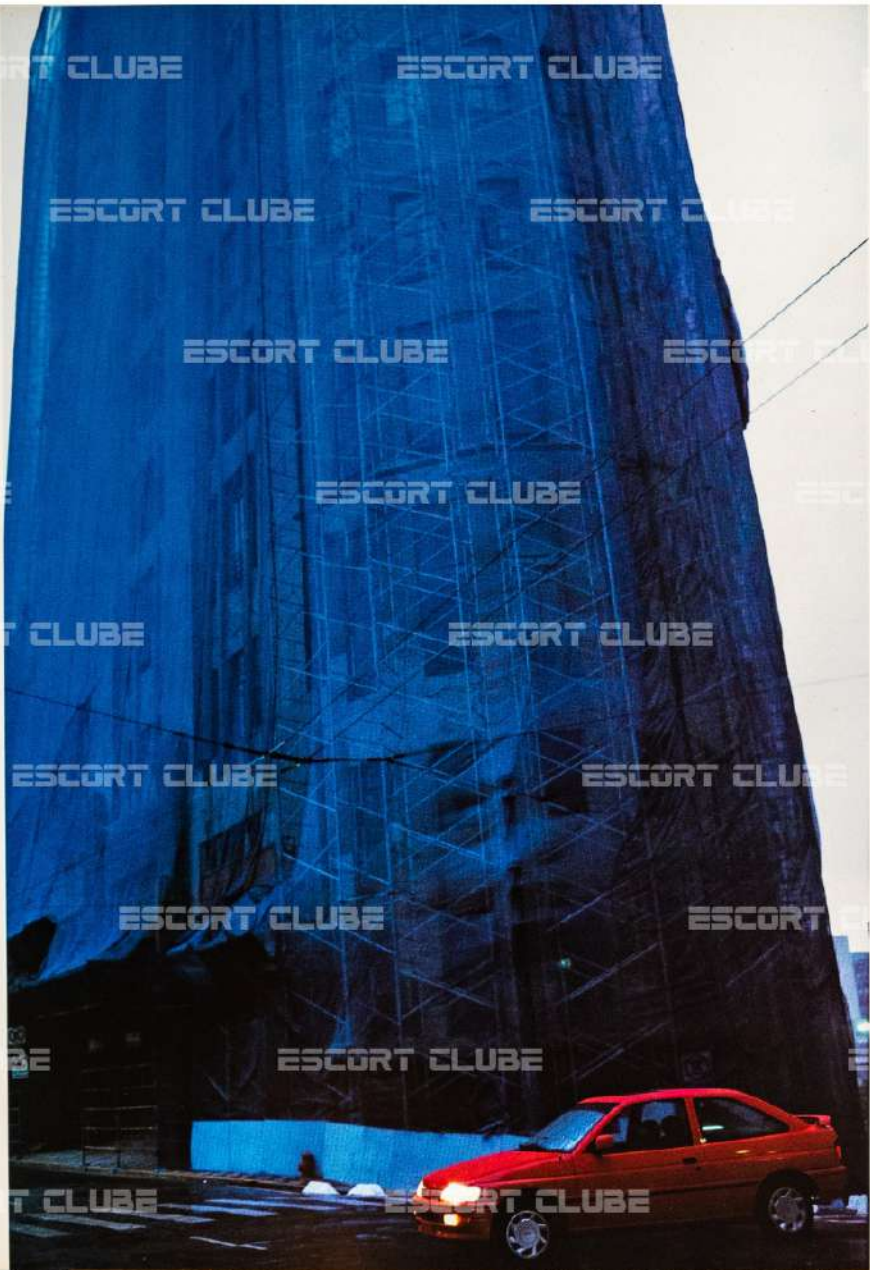


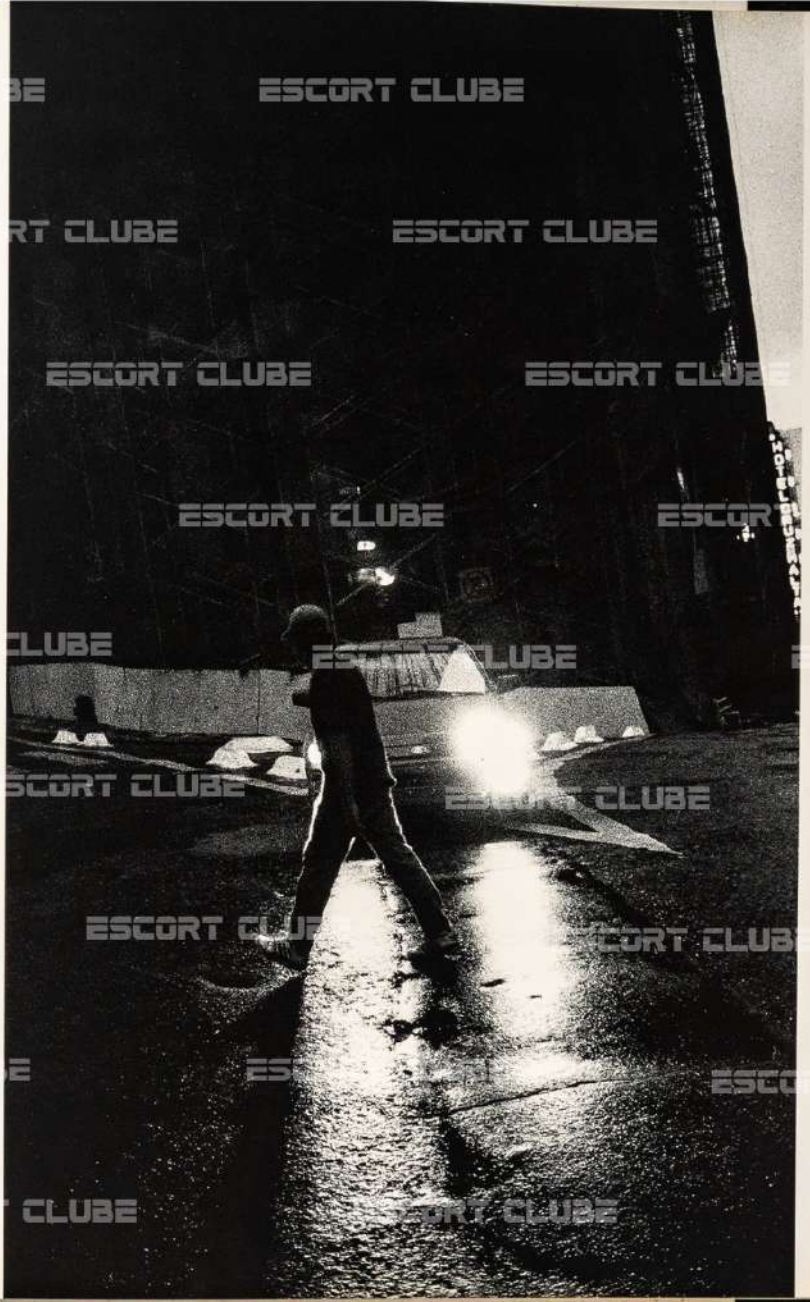


**PEDRO MARTINELLI**



Pedro Martinelli nasceu em Santo André, SP, em 1950. Começou sua carreira em 1967 como fotógrafo do jornal A Gazeta Esportiva, em São Paulo. Em seguida atuou no Diário do Grande ABC, Última Hora e O Globo. De 1975 a 1977 foi fotógrafo do governador Paulo Egídio Martins. Em seguida ingressou como fotógrafo especial da Revista Veja. Em 1981 foi promovido a Editor de Fotografia desta revista e, em 1983, a Diretor do Estúdio Abril. Pedro fez importantes coberturas jornalísticas no Brasil e no exterior, entre as quais a da expedição dos irmãos Villas Boas para contato com os índios Kranhacãore, eleições dos papas João Paulo I e II, copas do mundo da Espanha, México e Itália, guerra Irã-Iraque. Mais recentemente Pedro Martinelli, paralelamente às suas atividades na Editora Abril, vem se dedicando à fotografia de publicidade e de moda. Participou de numerosas exposições, no Brasil e fora do país, entre as quais "SP 76", no Museu de Arte de São Paulo (76), "International Exhibition of Photography Woman", Hungria (77), "Brás", juntamente com Cristiano Mascaro, no Museu da Imagem e do Som, São Paulo (79), "I Trienal de Fotografia", Museu de Arte Moderna de São Paulo (80) e outras. Entre os prêmios que conquistou figuram o "Retratos do Brasil-Realidade" (72), Prêmio Abril (78, 79, 80, 81, 84 - hors concours em 86), Prêmio Internacional Nikon (75 e 80).

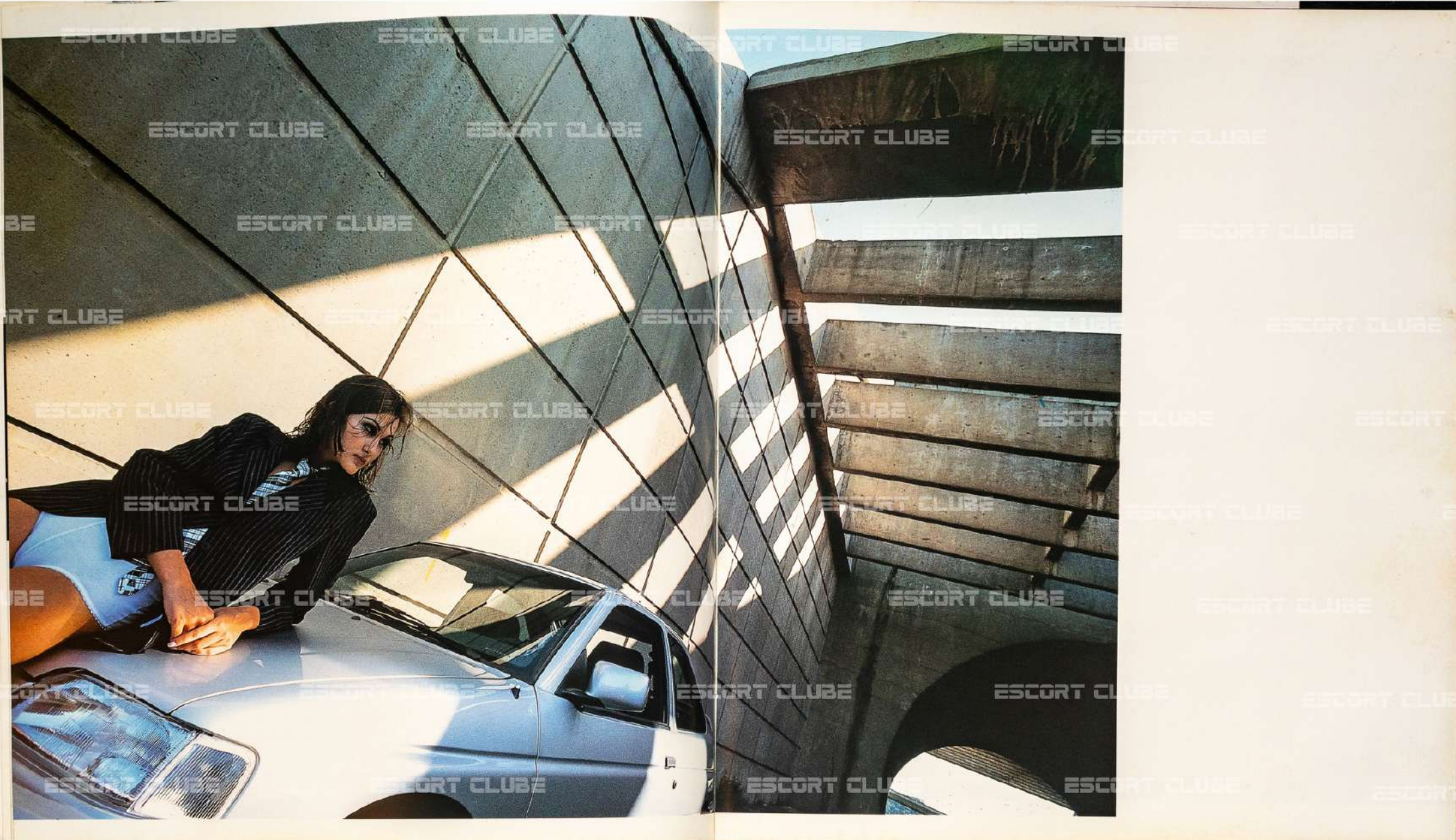


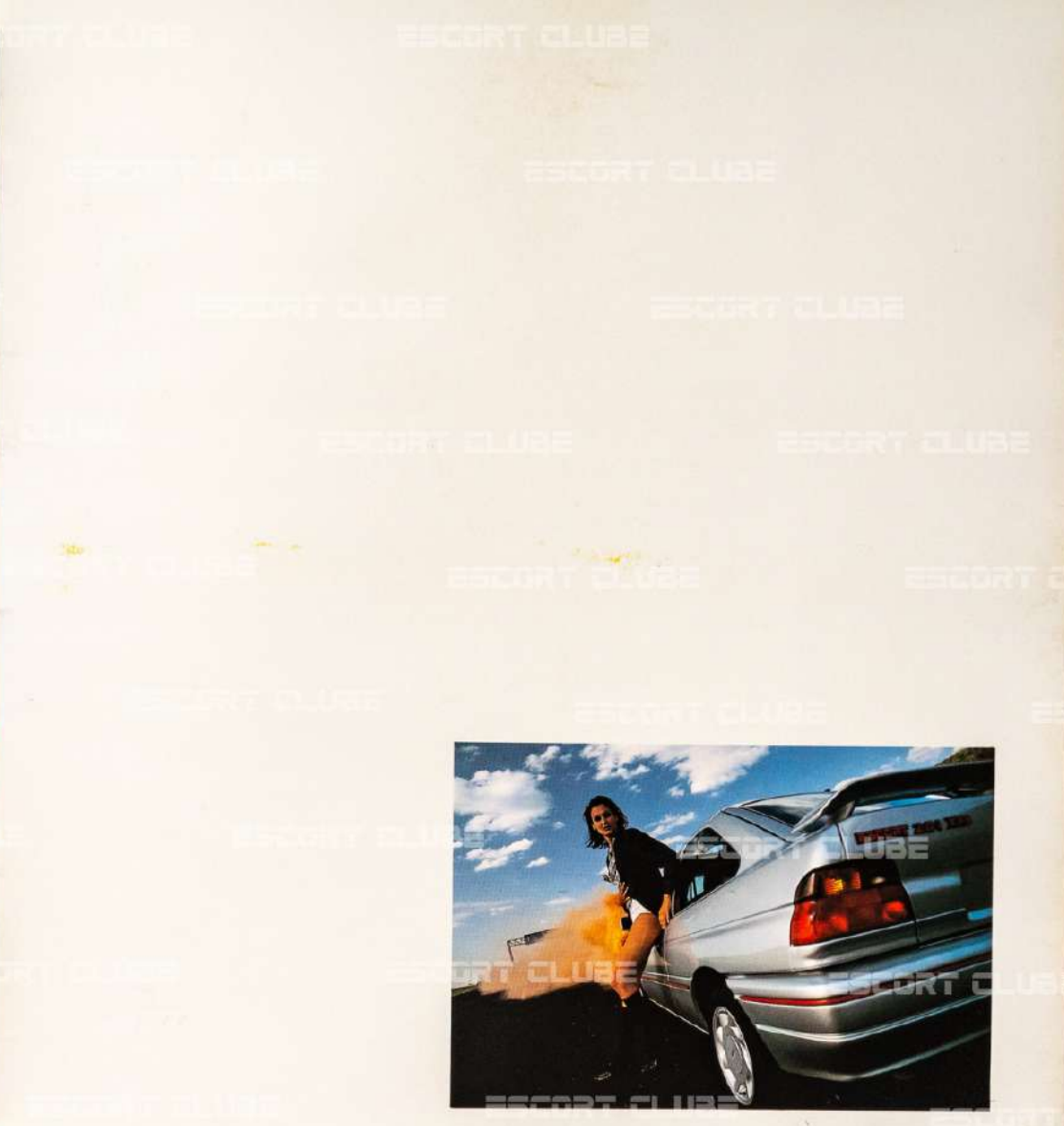




**THOMAS SUSEMIHL**

Thomas Susemihl nasceu em São Paulo, em 1956. Seguiu em 1976 para a Alemanha e estudou durante dois anos na Bayerische Staatslehranstalt für Fotografie, em Munique. Terminando o curso ingressou na equipe de fotógrafos da agência Sportive Werbeproduktion GMBH na qual permaneceu por dois anos. Voltou ao Brasil em 1981 e desde então vem trabalhando como free lancer. Entre seus clientes editoriais figuram Vogue, Elle, Claudia Moda, Moda Brasil, Capricho, Criativa, Playboy, Interview, Claudia (Argentina). Fez fotos publicitárias para Carrefour, C&A, Dillard's, Sears, Honda, Yamaha Sportswear, Marlboro Sportswear, Sony, Bradesco, Bamerindus, Banco América do Sul, Creditcard/Mastercard, Pierre Cardin, Calvin Klein, Casas Pernambucanas, Triumph Lingerie e outras. Realizou no Brasil algumas produções destinadas ao exterior: para a Alemanha fez, sob encomenda da Ariela, catálogos na praia de Maresias, litoral norte de São Paulo (86), no Club Mediterranée, Itaparica (87), no Hotel das Rocas, em Búzios (89) e na Praia do Forte, Salvador (90); para Masculin, fez catálogo no Rio de Janeiro (88). Para a França, produziu catálogos em Angra dos Reis - Fra-de para Best Montana (88) e no Guarujá, para Somebody (88). Thomas Susemihl participou de exposição coletiva em um bar de Munique (78) e na Casa Fuji, em São Paulo (92).





ESCORT CLUBE



ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

**Seu coração vai bater mais depressa. Isso é sedução.**

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

O Ford Escort foi lançado no Brasil em 1983, associado ao conceito de total eficiência. Em função de suas qualidades, tornou-se logo um grande sucesso de vendas, posicionando-se como o líder de seu segmento de mercado.

Em meados da década de 80, a Ford Europa tinha no Ford Escort, semelhante ao produzido no Brasil, um de seus campeões de vendas. Enfrentava vitoriosamente a concorrência de outros carros que competiam na mesma faixa de mercado.

Mas a Ford Europa não se deixou ofuscar pelo sucesso do momento. Preferiu olhar para o futuro. E começou a preparar-se para uma concorrência mais acirrada, o desafio dos anos 90, quando as barreiras alfandegárias cairiam e a Comunidade Européia se transformaria num enorme e único mercado. Assim, em 1985, foram esboçados os primeiros estudos para o desenvolvimento de um sucessor do Escort. As pesquisas de mercado apontaram que a marca "Escort" tinha um apelo muito forte. As vitórias no Campeonato Mundial de Rallye, aliadas ao bom desempenho no uso diário, tinham transformado este Ford no carro preferido de milhões de pessoas. Por isso o projeto que sucederia ao Escort, identificado como CE-14, acabou sendo batizado de "Novo Escort".

Melhorar o que já era bom representava, para todos os envolvidos no projeto, um apaixonante desafio. A etapa inicial desta jornada consumiu dois anos de trabalho. Segundo Tom Scott, Diretor Internacional de Design da Ford, tratava-se de "um programa muito difícil, ambicioso, pois a meta era produzir um carro melhor do que seus futuros concorrentes, em todos os sentidos".

Tendo-se em vista esse objetivo, partiu-se para a análise detalhada de seus futuros usuários. Projetou-se um espaço interno necessário para que cinco pessoas pudessem se acomodar com todo conforto em seu interior. Assim, o Novo Escort foi construído de dentro para fora, visando a total satisfação do cliente.

"Entendemos" — continua Scott — "que uma pessoa que entre num Ford pela primeira vez deva sentir-se em casa. Por isso o interior do Novo Escort é extremamente ergonômico". Para que esse objetivo fosse transformado em realidade, foram feitos pesados investimentos e consumidos 18 longos meses em estudos técnicos e de estilo, testes, modificações e avaliações de resultados. O Novo Escort foi lançado na Europa no outono de 1990, transformando-se rapidamente num dos maiores sucessos de vendas da história da Ford. Ele se impôs num exigente e concorrido mercado, enfrentando modelos de peso, como o VW Golf em sua terceira versão, o Opel Astra — que sucedeu o Kadett — e outros que começam a aparecer no mercado brasileiro através de importações. Nesse contexto mercadológico, o Novo Escort afirmou-se brilhantemente, demonstrando ser um carro vencedor.

Os primeiros estudos para o lançamento do Novo Escort no Brasil tiveram início em novembro de 1988, quando o projeto europeu estava ainda em pleno desenvolvimento. Foram feitos os estudos preliminares e estabelecidos os objetivos do Projeto, que recebeu a sigla BE6. O projeto foi aprovado em novembro de 1989. Desde então, designers, engenheiros e outros técnicos passaram a trabalhar intensamente em sua implementação e aperfeiçoamento, em estreita colaboração com a equipe européia. Essa equipe acompanhou de perto o desenvolvimento do projeto do Novo Escort na Alemanha, na Inglaterra, na Itália.

Paralelamente, várias modificações foram sendo introduzidas no projeto brasileiro, objetivando adaptá-lo às condições específicas de nossas estradas e às exigências de nosso mercado. Assim é que a carroceria foi reforçada. A distância entre a carroceria e o solo foi aumentada tendo em vista que o carro rodará também em estradas de terra batida, de leitos muito irregulares. O manuseio foi melhorado, bem como o sistema de isolamento acústico.

Os primeiros modelos de uma série de cinco foram apresentados ao público brasileiro em outubro de 1992 durante o 17º Salão do Automóvel, em São Paulo. O lançamento da série completa foi feito no dia 17 de janeiro de 1993.

O Novo Escort lançado no Brasil é um carro de qualidade mundial. Entre as novidades que ele aporta estão o design europeu estilo aero-look, maior espaço interno, sistema de som com amplificador gráfico digital e auto-falantes mais potentes, alarme antifurto com levantamento automático dos vidros, direção hidráulica progressiva, cintos de segurança dianteiros com regulagem de altura e direção com ajuste telescópico, maior distância entre os eixos, nova suspensão, freio a disco nas 4 rodas, câmbio com comando a cabo, mais preciso. O XR3i tem motor 2.0 com injeção eletrônica múltipla. Alguns dos itens mencionados são opcionais.

A equipe de técnicos responsáveis por seu desenvolvimento trabalhou com grande entusiasmo. Este clima pode ser sentido pelas declarações de David Broedlove, que dirigiu o Projeto do Novo Escort no Brasil: "Foi um prazer trabalhar com todos, levarei comigo ótimas lembranças das pessoas daqui. E também a experiência de participar de um projeto desse porte, o maior já desenvolvido pela Indústria Automobilística Brasileira até o presente". Continuou: "Estamos orgulhosos de como o carro vem se desenvolvendo. Acreditamos que ele vai estabelecer um novo marco em termos de qualidade não só no Brasil mas também em outros países". E concluiu: "Uma última coisa. Mesmo sabendo que trouxemos o design do Novo Escort da Europa para o Brasil, nós o modificamos para adaptá-lo às condições brasileiras. Nós melhoramos a estabilidade, o manuseio, o isolamento acústico em relação ao carro europeu. Portanto, uma satisfação pessoal seria poder mandar

este carro de volta à Europa e mostrar a eles como o Novo Escort deveria ter sido feito'.

O novo Ford Escort apresenta-se em cinco versões: XR3 Conversível, XR3, Ghia, GL e L. Tanto nos dois primeiros modelos, esportivos, como nos outros, sociais, existem inovações que você pode ver e outras que você apenas sente, todas contribuindo para aumentar o seu nível de satisfação com o veículo.

O design do novo Escort foi desenvolvido dentro do conceito aero-look, de linhas arredondadas, com destaque para o painel frontal, com faróis de perfil baixo, pára-choques envolventes, capuz que desce para a frente do carro, em linha com a maior inclinação do pára-brisa.

Segundo John "Jack" Teinack, Vice-Presidente de Design da Ford, "a linha aerodinâmica e macia de nossos carros foi baseada na premissa de que a forma deve estar intimamente relacionada com a função". Teinack, que revolucionou o modo de desenhar um carro e levou a Ford a uma posição de liderança mundial no setor de estilo ao apostar no aero-look, foi responsável pelo design do Mustang 1979, que substituiu o barroco Mustang II de meados da década de 70, e que teve como base os princípios da aerodinâmica. Ao inverter assim o processo tradicional de se fazer um carro que parecesse bonito e só depois levá-lo ao túnel de vento, Teinack inaugurou uma nova era. Encorajado pelo êxito desse Mustang, que continuou sendo produzido durante 9 anos com pequenas alterações, seguiu adiante. O próximo passo foi o Thunderbird 1983, que representou um marco, uma outra revolução na área do estilo. O conceito passou a ser utilizado em vários outros modelos, como o Mercury Topaz, no Lincoln Mark VII e, atualmente, no Ford Taurus e no Mercury Sable. "Quando desenhamos o Thunderbird 1983" — afirma Teinack — "sabíamos que a concorrência não teria outra escolha a não ser seguir-nos, pois não se poderia continuar fabricando caixotes". O passar dos anos deu total razão a Teinack, com a proliferação dos carros semelhantes aos Ford. O tempo não deixou dúvidas de que o aero-look é extremamente valioso no projeto de um carro. A busca da melhor aerodinâmica traz, como consequência imediata, maior desempenho com menor consumo de combustível. Todos esses conceitos tiveram larga aplicação no design do Novo Escort, um carro projetado para o futuro. Ele representa um exemplo claro do conceito mundial de design da Ford, que dispõe de vários Centros de Estilo nos Estados Unidos, na Europa, no Brasil. E conta ainda com o aporte, de indiscutível valia, dos estúdios Ghia, um dos mais famosos "carrozieri" italianos, que pertencem há bom tempo à Ford. O resultado de toda a equipe de design da Ford foi um Novo Escort que concilia duas metas frequentemente opostas: aerodinâmica e conforto do usuário.

As portas do Novo Escort são do tipo limusine, abertas até o teto, formando uma superfície unifor-

me com a carroceria, sem as calhas convencionais. Este design permite maior abertura da porta, resultando em maior conforto para entrar e sair do veículo, além de conferir ao modelo características mais aerodinâmicas e visual mais moderno.

A aparência melhorou também no compartimento do motor, onde a organização dos cabos facilita a realização de regulagens e de outros serviços eventualmente necessários. As rodas também reforçam a identidade de cada veículo, destacando sua personalidade. Às versões XR3 e XR3 Conversível possuem rodas esportivas aro 14, lembrando aletas de turbina. O acionamento da capota é elétrico e você conta com opções de capota colorida, combinando com a cor externa do veículo. Todas essas características conferem ao novo Ford Escort um visual mais que moderno, evolucionário, responsável em parte pelo grande sucesso que ele vem alcançando na Europa e nos Estados Unidos.

No desenvolvimento do projeto desse carro totalmente novo, de alta tecnologia e qualidade mundial, os conceitos de forma e função estiveram sempre presentes. Para atender a uma determinada função, procurou-se a melhor forma, uma forma comprometida com o estilo e a estética de um carro de design altamente elaborado e inteligente.

O Ford Escort incorpora avanços tecnológicos do projeto a seu processo de produção, visando atingir total satisfação do cliente. Ele foi desenvolvido atendendo inteiramente às solicitações e necessidades dos clientes, dentro da filosofia mundial da Ford de fundamentar seus projetos em intensas pesquisas junto aos consumidores, aplicando o conceito "do cliente para o cliente". Como resultado, o novo Ford Escort, desenvolvido pela Ford Europa e adaptado no Brasil às nossas condições climáticas e de tráfego, oferece o mais elevado padrão de desempenho, conforto, economia, segurança, durabilidade, estilo e beleza. Numa palavra, o mais elevado padrão de qualidade. Cada veículo que sai da linha de montagem é obra de homens e mulheres que estão trabalhando e contribuindo com o melhor de si para manter vivo o ideal Ford de qualidade e satisfação.

O Ford Escort foi projetado para facilitar as operações na linha de produção, permitindo maior atenção na montagem dos componentes, resultando em maior qualidade. Ele é montado sem as portas para facilitar a colocação dos componentes internos. Além disso, motor, transmissão, suspensão dianteira e caixa de direção são montados numa única etapa, o que resulta igualmente em melhoria de qualidade do veículo.

Os esportivos XR3 e XR3 Conversível possuem motor 2.0i com sistema eletrônico de injeção múltipla de combustível. O motor 1.8 a gasolina, de linha na versão Ghia e opcional para os modelos L e GL, vem equipado com um sistema eletrônico de controle de marcha lenta e afogador automático.

Este sistema dispensa o uso do afogador nas partidas a frio e permite o controle perfeito do nível de consumo de combustível, possibilitando a adequada queima da mistura, ajudando assim a reduzir as emissões, otimizando a função do catalizador.

O novo Ford Escort conta ainda com a inovação tecnológica da transmissão por acionamento a cabo, que contribui para maior facilidade de engate das marchas, menor vibração dos componentes internos e redução de peças móveis, facilitando eventuais reparos.

Paralelamente ao câmbio, o novo Ford Escort conta com inovações nos sistemas de suspensão para oferecer mais estabilidade e conforto nas rodagens. A nova suspensão frontal tem nova geometria, recalibragem dos amortecedores e molas. A suspensão traseira é interdependente, com eixo de perfil "V" invertido que lhe dá maior estabilidade. Tudo isso, acrescido da maior distância entre os eixos, resulta em rodagem mais macia e segura e maior silêncio e conforto no interior do veículo.

O interior do novo Ford Escort foi projetado para reforçar a combinação da ergonomia com o padrão Ford de acabamento dos materiais nobres de revestimento.

O Ford Escort vai seduzir você pelos bancos com novos tecidos e novo design, e também pelo interior espaçoso, ampliado ainda mais pelo teto moldado, de excelente visual e ótimo isolamento termoacústico.

Os bancos dianteiros do Ford Escort permitem o ajuste de altura e lombar, que junto com a direção provida de regulagem telescópica possibilitam ao motorista encontrar sempre a posição ideal à sua compleição física. Isto sem falar na direção hidráulica progressiva, que requer menor esforço nas manobras e que garante maior segurança nas curvas e firmeza nas retas em altas velocidades.

O conforto do novo Escort pode ser sentido também pelo amplo porta-malas. Com abertura até o nível do pára-choque, o porta-malas oferece melhor acesso e grande facilidade na hora de abrir e fechar.

O painel de Instrumentos tem design de linhas compactas, estabelecendo uma integração perfeita homem/máquina. Todas as informações sobre o funcionamento do veículo são fornecidas de maneira prática e instantânea. O conjunto de instrumentos é completo, com marcadores do nível de combustível, temperatura do sistema de lubrificação do motor, velocímetro, odômetro parcial e luzes de advertência para falhas no circuito elétrico, farol alto e freio de estacionamento acionado.

Os modelos esportivos contam ainda com contagiros, luz de alerta de portas entreabertas e cigarra eletrônica intermitente que indica lanternas acesas, com motor desligado.

No painel destaca-se ainda o porta-luvas com espaços específicos para guarda de canetas, do-

cumentos e apoio para copos. No painel das portas há também compartimento para pequenos objetos.

O novo Ford Escort traz também rádio e toca-fitas de última geração, com equalizador gráfico digital de altíssima fidelidade, instalado na fábrica, o que é inédito em carros nacionais de série. Um carro moderno, de bom desempenho, que pode desenvolver velocidades elevadas, precisa de um sistema de freios eficientes de respostas rápidas e atuação confiável. O Ford Escort o tem.

Ele possui ainda cintos de segurança dianteiros de 3 pontos com regulagem de altura, para maior conforto e segurança.

O Ford Escort conta também com alarme antifurto instalado de fábrica, com levantamento automático dos vidros das janelas em caso de esquecimento, junto com o acionamento do alarme, assim que você trancar o carro.

Todos os componentes em contato direto com o combustível foram exaustivamente estudados no projeto do novo Ford Escort, para oferecer mais segurança ao usuário.

Produzido em polietileno de alta densidade e elevado poder molecular, o tanque de combustível do Ford Escort possui 64 litros de capacidade, garantindo aos modelos L e GL (motor 1.6) a maior autonomia de rodagem do mercado em sua categoria: mais de 800 km.

O novo Ford Escort resulta do trabalho dedicado e eficiente de uma equipe motivada, que faz parte integrante do processo produtivo e que tem orgulho do que faz. Apoiado na mais avançada tecnologia, cada funcionário da Ford contribuiu para a excelência do Ford Escort. Afinal, o orgulho do que se faz é o primeiro passo para um trabalho bem feito.

Como se vê, é possível falar das características do novo Ford Escort, de sua estrutura material, de seu design, das tecnologias avançadas que ele incorpora. Mas o novo Ford Escort não é só corpo. Ele também é alma.

Os doze profissionais que o fotografaram e cujos trabalhos compõem este livro de arte, revelam aspectos da espiritualidade, do charme, da capacidade de fazer sonhar do novo Ford Escort. São doze declarações de amor a um sofisticado objeto do desejo. Único, belo, indefinível. Com o novo Ford Escort seu coração vai bater mais depressa. Isso é sedução.



---

**Coordenação Geral**

Departamento de Marketing - Divisão Ford

**Projeto Gráfico**

Salles/Inter-Americana de Publicidade S.A.

**Coordenação Editorial**

Caribé Comércio de Arte

**Editor de Texto**

Enock Sacramento

**Modelos Fotográficos**

Ford Model's

**Abertura**

Mauro Salles, jornalista e publicitário, é poeta, autor de "Coisas de Criança" (1991) e "O Gesto" (1993)

Este livro é dedicado a todos os profissionais que fizeram do Novo Ford Escort um produto de altíssima qualidade.

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

ESCORT CLUBE

