

Impresión de manejo: Ford Ranger



gaucho In

La pick-up por excelencia para el uso rural vuelve a la carga con una renovación que conserva la solidez de la raza fuerte sumando un plus de modernidad.

Texto y fotos: Hernando Calaza

Velocidad máxima: 163,8 km/h
Acel. 0 a 100 km/h: 14s1
Consumo prom.: 6,1 l/100 km

De izquierda a derecha:

Los faros traseros de la Ranger ganan detalles metalizados, pero sobre todo mayor visibilidad para los destelladores y luz de retroceso.

Las luces delanteras son más brillantes, literalmente gracias al nuevo sistema con cristal prismático.

Los retrovisores ahora tienen un marco más recto.

Si existe una universidad de las pick-ups, entonces Ford es el decano. Solo en Argentina la marca lideró las ventas del rubro durante 50 años consecutivos. Sin embargo, el presente es menos prometedor ya que Toyota tracciona las ventas con la nueva Hilux y Volkswagen está a punto de presentar al mundo la Amarok, su primera pick-up mediana. Entendiendo que el éxito de los vehículos de trabajo está ligado al suceso de la economía, estos no son buenos momentos para desembolsar una fortuna en desarrollar un modelo completamente nuevo. Especialmente si la pick-up está íntimamente ligada a la producción agrícola. Ford divide al mundo de las pick-ups en dos sectores, el de uso 100% laboral y el que denomina Medio-Alto; durante el año 2008 el 60% de las unidades patentadas pertenecen al primero. Entonces es muy lógico continuar atacando al mismo grupo con una herramienta conocida y fortalecer la presencia con una visible renovación de producto, la primera desde 2005.

Así como el mundo era sostenido por elefantes parados sobre una tortuga, la Ranger se apoya sobre pilares, robustez, potencia y confort; los tres incrus-

Precio: \$ 133.330 | Versión: Limited | Origen: Argentina





La nueva parrilla de barrotes cromados sigue las tendencias de diseño norteamericanas de Ford.

El capot elevado y plano sumado a las ópticas le entregan un «no se qué» a Land Rover.

El paragolpes en metal para toda la gama (LTD cromado) refuerza la aptitud off-road.

Los guardabarros permanecen casi idénticos, pero ahora sus protectores están estampados directamente sobre la chapa aumentando su rigidez.

Gaucha sí, pero a la moda. La renovada Ranger conserva la solidez propia de la Raza Fuerte de Ford y le suma atributos de modernidad como el capot, parrilla y faros.

tados sobre el reconocido concepto de Raza Fuerte. Sobre el metal, el cambio más importante se produce en el frente donde la parrilla renueva su solidez mediante barrotes horizontales, cromados en las versiones XLT y Limited. Las ópticas aportan la claridad de su recubrimiento en policarbonato transparente y se destaca el cristal prismático en su interior que direcciona la luz logrando una mejor iluminación. El capot acompaña con un corte recto sobre la parrilla y lomo central que refuerza su imagen. En la mitad inferior aparece un nuevo paragolpes realizado en metal para toda la gama y cromado en las versiones top. Su unión con la moldura plástica no está bien lograda, pero ofrece mayor solidez en excursiones off-road. Los rompenieblas están empotrados para mejor protección y las versiones 4X4 cuentan con dos ganchos para remolque.

Los laterales y el plano posterior suman varios detalles nuevos como las manijas de puertas de diseño «desempotrado» y los retrovisores de perfil anguloso. Las luces de giro y retroceso ganan notoriedad con cristal transparente y mayor tamaño. El cromado en el paragolpes trasero (propiedad exclusiva de la Limited), ofrece escalón central que facilita la carga y la instalación de bocha para remolque.

Poco ha cambiado en el interior, que conserva las clásicas líneas de las pick-ups.

Hay nuevos decorados metalizados, pero lo mejor es el estéreo con gran potencia, fidelidad, Bluetooth, y fichas para iPod y USB en la guantera.

Rematan los estribos en aluminio anodizado (Limited) de nuevo diseño plano. Los guardabarros lucen inalterados, pero ahora los protectores están estampados sobre la chapa reforzando su estructura. Su remate superior en forma de arista genera una línea recta con continuidad por toda la cintura metálica, suplantando la anterior nervadura. De esta manera la Ranger parece más angosta perdiendo cierto aplomo, pero gana un estilo que varios describieron por la calle como «un aire Land Rover».

Abra la puerta y la Ranger ofrece un panorama bien conocido. Sus clásicas líneas horizontales empiezan a dar señales de fatiga estética, aunque conservan el espíritu de la «chata», todo depende desde qué óptica se lo observe. La consola central recibe un decorado metalizado que anima el ambiente en predominante negro. En su corazón se encuentra el nuevo estéreo, de frente amplio, mayormente ocupado por un decorado celeste de



gusto cuestionable. Dicho esto, no hay más críticas para un equipo fácil de operar y dotado del sistema My Connection que permite integrar el teléfono vía Bluetooth y ofrece en la guantera dos cables con fichas para USB y iPod. El arreglo no es muy prolijo, pero garantiza horas de potente y sonido con perfecta definición.

Luego de girar la llave nada especial sucede, lo cual es muy bueno ya que el 3.0L entra en marcha sin alcanzar los niveles de ruidos y vibraciones propios de los diesel laborales. Sistema Common Rail, 16 válvulas, rígido bloque y tapa de aleación colaboran en este aspecto y en conseguir 38.7 kgm constantes entre 1.600 y 2.200 rpm. En la práctica esto equivale a desembarazarse en cualquier avenida de varios «mosquitos». La tecnología permite buenos registros de consumo para el tamaño y peso de la Ranger, necesitando en la prueba menos de 11 litros para recorrer 100 km, tanto en ciudad como a 120 y saciándose con solo 8.8 litros si el velocímetro se fija a 90 km/h constantes.



En ruta, los 163 CV no se sienten tan sólidos, aunque el progreso es rápido. A velocidad la insonorización de la cabina no es perfecta, sin llegar a impedir charlas normales con un desahogado motor que gira a 3.000 rpm mientras se viaja a 160 km/h reales (casi 170 en el velocímetro). En las pruebas se alcanzaron a medir solo 4 km/h más antes de que se acabaran las rectas y tardó 14s30 en alcanzar los primeros 100 km/h. La marca resultó un poco decepcionante para el poderío esgrimido, pero hay que tener en cuenta que el motor de la unidad probada aún estaba

en kilometraje de ablande. Lo más interesante es que este impulsor está presente en toda la gama, una de las claves del éxito de la Ranger en el sector de trabajo puro.

La posición de manejo correcta se consigue rápidamente ajustando en altura volante y asiento, cuya manija adora engancharse en las botamangas a la hora de salir del vehículo. La versión Limited cuenta con cómodos asientos tapizados en cuero, al igual que el volante de buen grip. El cuadro de instrumentos ofrece fondo negro, gruesos aros en tono metalizado, nueva serigra-



Raza Ranger

El nombre Ranger se remonta muchos años antes de la llegada a las líneas de Pacheco de la pick-up mediana. Las primeras Ranger “modernas” llegaron al país en 1995 provenientes de EE.UU., un año después comenzaron a ser producidas en nuestras tierras y en 1997 recibieron su primer rediseño. Durante su larga vida se ofrecieron distintos impulsores y carrocerías entre las que se encuentra la extinta cabina y media, aún comercializada en el gran país del norte. A fines de 2004 llegó la última renovación estética, quizá la más interesante desde su lanzamiento y rápidamente amplió la utilización del poderoso 3.0L TD a toda la gama. Actualmente hay diversas Rangers; en mercados como el Tailandés se ofrece con otra estética frontal más aerodinámica y ya se está desarrollando la próxima generación que debería debutar en el hemisferio norte durante 2012.



Especificaciones

Motor delantero, longitudinal	
4 cilindros en línea, 16 válvulas, 1 árbol de levas	
Inyección directa Turbo Intercooler	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	2.968 cc. / ND
Potencia:	163 cv a 3.800 rpm
Torque:	38,7 kgm a 1.600 rpm
Relación de compresión:	17.0:1
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Tracción / Transmisión	4x4 c/alta y baja / Manual, 5 velocidades
Suspensión delantera:	Paralelogramo deformable, 2 barras de torsión y estabilizadora
Suspensión trasera:	Elásticos semi-elípticos y barra estabilizadora
Frenos del/traseros:	Discos ventilados / Tambor
Seguridad activa:	ABS en las cuatro ruedas
Llantas / Neumáticos:	Aluminio 16" / 245/70 R 16

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	5.143/1.769/1.765 - 2.510 mm
Trochas del / tras:	1.486 / 1.455 mm
Radio de giro / Despeje:	ND / 236 mm
Peso / Capacidad de carga:	2.023 / 747 kg
Caja de carga (mm):	1.467/1.377/419
Capacidad del tanque:	75 lts. Gasoil



Equipamiento

Airbags delanteros
 Aire acondicionado
 Barra protectora de luneta y estribos cromados
 Butacas delanteras individuales
 Butaca del conductor con ajuste de altura y lumbar
 Cierre central c/mando a distancia y sensor de movimiento
 Computadora de a bordo
 Espejos exteriores eléctricos
 Faros antiniebla delanteros
 Levantacristales eléctricos delanteros/traseros
 Radio AM/FM, CD, MP3, USB, Bluetooth
 Sistema de alarma e inmovilizador de motor
 Tapizado de cuero
 Tercera luz de stop e iluminación de caja de carga
 Volante forrado en cuero regulable en altura

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	9,3 km	185,2 km	10,8 litros	697,5 km
a 90 km/h	11,4 km	227,3 km	8,8 litros	855,0 km
a 120 km/h	9,4 km	188,7 km	10,6 litros	705,0 km

Útil y práctica para todo tipo de labores, la Ranger hace gala de su raza fuerte con cornamusas, ganchos y jaula en la caja.

La versión Limited cuenta con nuevos estribos en aluminio, ahora de corte recto.

El paragolpes trasero (LTD cromado) ofrece estribo y facilidad de montar, bocha para remolque, soluciones que facilitan las tareas laborales.





No se trata de una generación totalmente nueva, pero se aprecian las bondades de un producto que ha mejorado constantemente, desde el chasis hasta el poderoso motor.

fía y pantalla computadora con medidor del turbo. El techo bajo impide una vista panorámica de los paisajes y el escueto espacio para las piernas del asiento trasero mejoró marginalmente mediante un cambio en la inclinación del respaldo. El corte en la diagonal interior-inferior de los nuevos retrovisores oculta información vital, sin llegar a perturbar una visibilidad general excelente para una pick-up, permitiendo inclusive estacionarla fácilmente.

La construcción con carrocería sobre chasis suele generar gran solidez en detrimento de la calidad de marcha, transmitiendo vibraciones al interior. La Ranger no logra borrar estas características, pero las disimula con hidalguía, con un gran confort de marcha en la super pista off-road que es Buenos Aires. Este es un gran logro para un vehículo con neumáticos de perfil muy alto y eje trasero sólido suspendido por ballestas semielípticas. En ruta se siente que es un vehículo angosto y alto, pero rápidamente se gana confianza para poder viajar velozmente. Esto no implica abusar del potencial, algo que se aplica en todas las pick-ups ya que son vehículos pensados para trabajar, con las limitaciones dinámicas que esto supone.

La dirección es precisa, no tanto la palanca de cambios de recorridos largos y el pedal de freno duro requiere cierta decisión para hacer un buen trabajo ayudado por el precoz ABS. En curva cerrada y sin haber cargado un kilo de los 750 que pueden llevar en la caja, la violencia sobre el acelerador implica una victoria del torque sobre el grip de las gomas traseras. El diferencial autoblocante ayuda mucho a contener el ímpetu de la zaga y puede hacer la conducción fácilmente divertida fuera de asfalto; eso sí, en espacios amplios y despejados.

Parte del éxito se debe a las mejoras mecánicas introducidas en 2007, especialmente en los amortiguadores traseros que pasaron a la parte externa del chasis para lograr un mejor control del eje. Experiencias como los tres Pirelli Challenge Adventure y la propia pista de pruebas creada por Ford para la presentación de esta nueva edición lo dicen todo acerca de su capacidad off-road. Solo hace falta girar la perilla del tablero para pasar a tracción completa, tanto en alta o baja y las Pirelli Scorpion ATR encuentran todo el aga-

re necesario. Solo hay que cuidar la zona ventral y del resto se encargan un chasis rígido, el despeje de 236 mm en y ángulos de ataque, salida y lateral de 28.6, 30.0 y 45.0 grados, respectivamente.

En resumen, la Ranger entró en una nueva era con un rendimiento probado y refinado con el paso del tiempo, al que Ford sumó un nuevo estilo más moderno que respeta los valores tradicionales de la Raza Fuerte. Algunos competidores la superan en modernidad, pero por todas sus cualidades sigue siendo la pick-up preferida para el trabajo, especialmente en el campo donde Ford sigue moviéndose.

