



## Ford Ranger

### El muchacho salvaje de nuestra empresa

Prueba | Cuando se habla del coche comercial, mayormente se piensa en la furgoneta. Cuando se necesita más espacio, se habla del furgón. Más allá de nuestras fronteras, más específico Norte América, la camioneta es la primera opción. Para hacer la camioneta más atractiva para Europa, el Ford ranger ha recibido una actualización y está disponible en el excitante versión "Wildtrak".

Cuál es el modelo más vendido de Ford? El Focus? El Fiesta? O quizás el Mondeo? En Europa son las respuestas lógicas, pero en los Estados Unidos, el "F150" es el modelo de más ventas. El F150 es una enorme camioneta que en América es vista como un coche de familia de tamaño modesto, pero fuera de América casi requiere licencia de camión.

Es por eso que Ford vende en Asia y Africa una camioneta más pequeña: el Ranger. El Ranger mide "apenas" 5 metros 36, comparable con otras camionetas que se venden en Europa. No quiere decir que sea pequeña, porque el piso del departamento de carga está a la altura del techo de un coche europeo. Pero... el Ranger, por lo menos, es algo menos colosal que los modelos americanos.



### Wildtrak

Lo que tiene el Ranger en común con los gigantes americanos, es que este modelo tampoco es intencionado como puro coche de trabajo, sino también como coche para el tiempo libre. Por eso, está disponible en la aquí mostrada versión "Wildtrak", que se puede reconocer por sus ruedas de 18 pulgadas, asientos en aluminio, parrilla negra y parachoques en color de la carrocería. El coche de

prueba tiene, además, el fantástico color "Pride Orange". Así, el mastodonte tiene un carisma más agradable.

En el interior reaparece el mismo color. Más importante, es que el interior tiene el carisma de un coche normal, y no tanto de un coche de trabajo. La organización del salpicadero, el material usado y el equipamiento recuerdan a un SUV.



El equipamiento es como el de un coche de lujo. De esta manera, el Ranger Wildtrak tiene, entre otras cosas, control crucero con radar, un extenso sistema infotainment que se llama SYNC2 (audio, navegación y comunicación), y mucha seguridad activa. El ordenador ayuda al conductor y advierte o interviene cuando sea necesario.

## Espacio

La posición detrás del volante recuerda a un SUV grande. El espacio delantero es excelente, gracias a la muy elevada posición. La visibilidad es buena. En parte, por los enormes retrovisores. Como si no fuera suficiente, también hay una cámara de retroceso en la lista de opciones.



El Ford Ranger está disponible en España en tres versiones: cabina sencilla, super cab y doble cabina. El nuevo Ranger tiene capacidad de sobra, ya que puede transportar hasta 1403 kg, remolcar hasta 3500 kg y vadear cauces con una profundidad máxima de 800 mm. Su precio es a partir de 19.408 euro sin incluir IVA para cabina sencilla. La doble cabina cuesta a partir de 20.846 euro.

Lo que hace único al Ranger, es su departamento de carga al aire libre (largo: 1847 mm, ancho: 1560 mm, profundo: 511 mm). Está provisto de un piso muy sólido y resistente. El acceso es fácil, gracias a una compuerta sólida, que puede llevar el peso de un hombre adulto. Es un coche para trepar! El Wildtrak está provisto de un "rollertop", que protege la carga contra los elementos climáticos o las miradas curiosas de personas no invitadas. En el Ranger, todo es grande y grueso. Más que sólido, el coche parece indestructible.



## Diésel de cinco cilindros

También grande y grueso, es el motor diésel de cinco cilindros en el coche de prueba. En contraste con los motores modernos como el del Ford Transit, el Ranger emplea solamente fuerza bruta. De la cilindrada de 3.2 litros, el Ranger saca a penas 200 CV, que son transmitidos con un caja automática de seis marchas.



La reacción al acelerador desde parado es muy ávido, de manera que este bruto arranca siempre con mucha muestra de poder. Sin embargo, una vez que ha adquirido velocidad, el motor es lento y sin ganas. Su considerable par de 470 Nm debería resultar en potentes aceleraciones. Pero no es así.

Ford ha elegido el carácter del motor y de la caja de tal manera, que el coche se desplaza fácilmente desde

parado con mucha carga, ya sea detrás de la cabina o en un remolque. Cuando se conduce sin carga, la avidez al acelerador es un poco inútil. En el terreno tiende a enterrarse a si mismo.



El sonido desacostumbrado de los cinco cilindros, hace sonar el motor como si produjera muchas RPM. En la autopista, eso es incómodo. En uso normal, los RPM casi nunca suben de los 2.000. Es decepcionante que el consumo no sea mejor que 1 en 10. Solamente en largas distancias y no conduciendo más rápido que 100 kms/h, el consumo es aceptable.

## Comportamiento en camino

Todos los Ford son elogiados por su sublime comportamiento en carretera. En, prácticamente, cada prueba se describe cómo la marca encuentra el perfecto balance entre deportividad y comunicación con el conductor. El Ranger tiene un tercer factor: agilidad en el terreno. Además, el Ranger tiene que comportarse bien sin y con carga. Y eso hizo más difícil la búsqueda del balance!





El resultado es que el Ranger sin carga tiene la suspensión muy rígida. Desigualdades en la autopista son claramente transmitidas al conductor, el cual de por sí comienza a corregir. Por las largas vías de la suspensión, el coche tiene un poco de movilidad horizontal. Es como si balanceara sobre sus piernas.

Por el otro lado, el Ranger puede vencer enormes baches y obstáculos en el terreno (altura libre desde el suelo: 229 mm, ángulo de entrada y salida: 28 grados). En vista de su uso en áreas remotas, Ford no provee electrónica avanzada de doble tracción, pero una solución sencilla y mecánica para la doble tracción. Con un botón se elige entre doble y sencilla tracción. Si la doble no alcanza, hay una caja reductora. Luego depende del conductor cómo aproveche de las capacidades del Ranger...



## Conclusión

Ford tiene como política que sus modelos estén a la venta en el mundo entero. Ford entiende, por supuesto, que no todos los modelos gozan la misma popularidad en cada país. Mientras que una camioneta es muy común en Estados Unidos, se ven pocas en España.

Una prueba enseña el por qué. A pesar de que el Ranger es la camioneta más pequeña de Ford, es un coche inútilmente grande. Luego, una carrocería abierta casi nunca es más práctica que la cerrada de un furgón. El Ford Ranger tiene serias capacidades en el terreno, pero son poco útiles en la pavimentada Europa.

Pero, a pesar de todo, el Ranger nos ha encantado durante la prueba! Su comportamiento en carretera, el equipamiento y la posición del conductor están todos en un mejor nivel que en un furgón. Además, la versión "Wildtrak", lo hace tan deseable que uno se olvida de todos los argumentos racionales. ■



# Especificaciones

## Ford Ranger Double Cab 3.2 TDCi Wildtrak

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	536 x 198 x 184 cms
Batalla	322 cms
Peso	2.149 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	3.500 kg
Contenido del tanque de combustible	80 l
Maletero	No se sabe
Dimensiones de los neumáticos	265/60R18

### Motor y prestaciones



Cilindradas	3196 cc
Cilindros / valvulas	5/
Potencia	200 cv @ 3000 rpm
Par motor	470 Nm @ 1500 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,9 seg.
Velocidad máxima	175 kms/h
Consumo promedio	8,3 l / 100 kms
Consumo urbano	9,7 l / 100 kms
Consumo extraurbano	7,4 l / 100 kms
Emision CO2	218 grs/km

### Precio

Precio	€ 26.616
Modelo mas barato	€ 19.408