

MERCADO|VEÍCULOS

FORD

Ranger cabine simples mira no agro e frotas

Picape passa a dispor de seis versões XL: cabine simples, chassi e cabine dupla, todas com a opção de transmissão manual ou automática

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

A Ford iniciou a venda da Ranger XL nas novas versões cabine simples, chassi e cabine dupla automática, ampliando o portfólio da picape média. Desde o lançamento da nova geração, a Ranger é líder de vendas das versões de topo e intermediárias. Agora, chega forte também no segmento de entrada, de picapes de trabalho, com uma estratégia agressiva que combina a maior capacidade de carga e o menor preço para continuar a crescer no mercado.

“A chegada das novas Ranger XL faz parte da expansão dos negócios da Ford Pro, que tem feito investimentos contínuos na ampliação da estrutura e oferta de produtos e serviços, sempre com foco na produtividade e máximo retorno para o negócio do cliente comercial”, diz Guillermo Lastra, diretor da Divisão de Veículos Comerciais da Ford América Latina.

No segmento de picapes de trabalho, a Ranger cresceu 71% e somou mais de 6.200 unidades no ano passado. Esse desempenho foi determinante para o crescimento de 26% das vendas da Ford Pro no Brasil, com mais de 9.000 unidades. Agora, com a oferta de seis versões XL – cabine simples, chassi e cabine dupla, todas com a opção de transmissão manual ou automática – a linha está pronta para um novo salto.

“Com esse lançamento, vamos entrar em segmentos que vêm crescendo: os de chassi cabine e cabine simples, que representam 19,3% e 18,5% das vendas de picapes de trabalho, respectivamente, e o das automáticas, que já respondem por quase um terço dos modelos. São espaços adicionais que permitirão aumentar nossa participação de mercado”, completa o executivo.

Os novos modelos chegam para ampliar a família de picapes médias, incluindo versões para o trabalho (XL), uso misto (XLS, Black), pessoal (XLT e Limited) e esportivo (Ranger Raptor). Junto com a Transit e o Territory, elas também fazem da Ford Pro a marca de veículos comer-

ciais leves com o portfólio mais completo do mercado. A Ranger XL é equipada com motor Panther 2.0, transmissão automática ou manual de seis velocidades e tração 4x4, que garantem excepcional desempenho e baixo custo operacional. É a picape com maior capacidade de carga da cate-

goria: a cabine simples transporta 1.690 litros e 1.223 kg com transmissão manual, e 1.170 kg com transmissão automática. Com esse pacote de série, a Ranger XL Cabine Simples é oferecida por R\$ 256.600 com transmissão manual e R\$ 266.600 na versão com transmissão automática.



Ranger agora avança também no segmento de picapes para uso comercial



Interior oferece conforto e tecnologia para quem usa



Classificado como VUC, modelo atende diversos tipos de uso

AUTO FOCO

Reprodução



A Romiseta

GABRIEL YUKI



Antes mesmo da indústria automobilística brasileira ganhar escala, um pequeno e curioso veículo já circulava pelas ruas chamando atenção por onde passava. Era a Romi-Isetta, conhecida popularmente como Romiseta.

A história começa em 1956, quando a empresa Indústrias Romi, sediada em Santa Bárbara d'Oeste, no interior de São Paulo, decidiu apostar em um veículo pequeno, econômico e urbano. Para isso, licenciou o projeto do microcarro europeu Iso Isetta, criado pela fabricante italiana Iso SpA.

O resultado foi um carro que parecia saído de um desenho animado: compacto, arredondado e com uma característica única a porta ficava na parte da frente. Ao abrir a porta, o volante se movia junto com ela, facilitando a entrada do motorista e do passageiro.

UM CARRO MÍNIMO PARA TEMPOS DE MUDANÇA

A Romiseta tinha dimensões diminutas. Media pouco mais de dois metros de comprimento e era movida por um motor monocilíndrico de cerca de 300 cm³, capaz de gerar aproximadamente 13 cavalos de potência. Pode parecer pouco hoje, mas na época era suficiente para levar o pequeno veículo a cerca de 80 km/h, com um consumo extremamente baixo de combustível.

O carro tinha espaço para duas pessoas e um pequeno compartimento para bagagens. Em muitos modelos havia ainda uma terceira roda traseira, o que reforçava a imagem curiosa do veículo.

No final dos anos 1950, possuir um automóvel ainda era um privilégio para poucos brasileiros. Nesse cenário, a Romiseta surgiu como uma proposta mais acessível e prática, especialmente para deslocamentos urbanos.

O PIONEIRISMO DA INDÚSTRIA NACIONAL

A Romiseta ganhou importância histórica por um motivo especial: foi o primeiro automóvel produzido em série no Brasil, com fabricação nacional oficializada antes mesmo da chegada das grandes montadoras estrangeiras.

Isso aconteceu em um período de transformação econômica do país, durante o governo de Juscelino Kubitschek, quando o plano de industrialização incentivou a instalação da indústria automobilística no território brasileiro.

Entre 1956 e 1961, cerca de 3 mil unidades da Romiseta foram produzidas. Embora o número seja modesto, o modelo abriu caminho para a consolidação da indústria automotiva nacional.

PEQUENA EM TAMANHO, GIGANTE EM HISTÓRIA

Com o passar do tempo e a chegada de carros maiores e mais modernos, a Romiseta acabou saindo de linha. Mesmo assim, nunca desapareceu da memória dos apaixonados por automóveis.

Hoje, encontrar uma Romiseta em perfeito estado é quase como ver uma peça de museu rodando pelas ruas. Restauradas por colecionadores, elas aparecem em encontros de carros antigos e despertam sempre a mesma reação: curiosidade, sorriso e nostalgia.

Afinal, aquele pequeno carro de porta frontal não foi apenas uma excentricidade da engenharia. Foi um dos primeiros passos da indústria automobilística brasileira e uma prova de que, às vezes, os grandes capítulos da história começam em veículos bem pequenos. Para mais histórias como essa siga: @autofocorp