ISUZU D-MAX N60 & FORD RANGER

SÓLIDAS ALTERNATIVAS

EN UN SEGMENTO DOMINADO AL ALIMÓN POR EL TOYOTA HILUX Y EL FORD RANGER, EXISTEN ALTERNATIVAS COMO EL ISUZU D-MAX, QUE CON SU PROFUNDA RENOVACIÓN SE HA SITUADO EN UNA POSICIÓN DE PRIVILEGIO.

TEXTO: **R. CAMARGO** FOTOS: **ÁLEX CIENFUEGOS**

Hace poco más de un año, hablábamos con mucho entusiasmo del futuro a medio y largo plazo del segmento de los pick ups. El anuncio de la llegada de nuevos modelos y la consolidación de los ya existentes hacían presagiar un futuro halagüeño aunque, debido a múltiples factores (económicos, en su mayoría), nuestro entusiasmo se ha visto ligeramente mermado, aunque nuestro optimismo de cara sigue intacto.

No obstante, no se puede negar la realidad, y sin duda la situación de la factoría de Nissan en la Zona Franca de Barcelona ha supuesto un duro revés; no en vano, hemos asistido a la desaparición de uno de los modelos más especiales del segmento, el Mercedes Clase X. El Nissan Navara aún sobrevive, si bien sus ventas en los últimos meses son casi residuales en comparación con los volúmenes que alcanzó en sus primeros años de vida. A todo esto hay que sumar la decisión de Volkswagen de cesar la comercialización del Amarok, que nos hizo perder la escasa oferta de motores V6 diésel. Tampoco hay que dejar de mencionar la desaparición del Fiat Fullback, que ha dejado al Ford Ranger como la única alternativa no perteneciente a una marca asiática.

En resumen, la situación actual nos deja un panorama menos positivo de lo que preveíamos, aunque por fortuna con muchos brotes verdes. Y uno de ellos está representado por el Isuzu D-Max, un modelo que ha tenido una andadura discreta en nuestro mercado, aunque siempre con un alto índice de satisfacción por parte de sus usuarios. Hablamos de un modelo que lleva entre nosotros desde mediados de la década pasada, y del que conocimos la tercera generación a finales del pasado año. Y ha llegado con un pan bajo el brazo, en forma de una excelente calificación en las pruebas de seguridad de EuroNCAP, que le sitúan al mismo nivel que sus principales rivales.

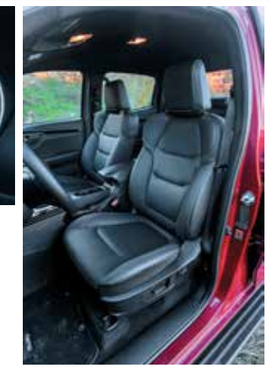
La cuestión es: ¿está también a la altura en el resto de apartados? Para dilucidar dicha incógnita, hemos decidido compararlo con el Ford Ranger, que de los dos modelos que forman en núcleo duro de la categoría (el otro es el Toyota Hilux) es el único que ofrece una mecánica equiparable al robusto 1.9 de 164 CV. No obstante, las circunstancias nos han impedido contar para la prueba con una unidad dotada del bloque 2.0 de 170 CV; como bien habrás adivinado, la de las imágenes corresponde a la versión Thunder, que solamente se ofrece con la variante dotada de dos turbocompresores, que ofrece 213 CV, el mismo motor que encontramos en el excepcional Raptor.

ISUZU ES EL FABRICANTE DE VEHÍCULOS COMERCIALES MÁS ANTIGUO DE JAPÓN, Y **SU PRIMER PICK UP SE REMONTA A LOS AÑOS 60**

PRIMERAS IMPRESIONES

La sensación inicial que ofrece el D-Max (más correctamente, D-Max N60) es francamente buena, al menos es esta terminación tope de gama. La marca japonesa ofrece cuadro acabados: B, BB, F, y FF. Este último, además, es exclusivo de la carrocería de doble cabina, denominada Crew. Isuzu también ofrece una de cabina simple (Single) y otra "cabina y media" (Space), con dos asientos auxiliares traseros.

Este modelo recibió una profunda renovación a finales del año pasado.



Desde el punto de vista estético, lo más llamativo es el nuevo frontal, con una parrilla de gran tamaño que se integra a la perfección con la línea del capó. Bien es sabido que sobre gustos no hay nada escrito, pero en la redacción hemos coincidido en que se trata de uno de los frontales más atractivos del universo europeo de los pick up, junto con el del Ford Ranger Raptor.

El resto del conjunto tiene una presencia clásica, salvo por el detalle del paragolpes trasero integrado en la carrocería. La longitud total es de 5,26 metros, 10 centímetros por debajo del Ford Ranger que, no en vano, es uno de los más largos del segmento. No menos considerable es la diferencia en la distancia entre ejes, que en ambos casos supera holgadamente los tres metros. En concreto, el D-Max se conforma con 3,125 metros, mientras que el Ranger con carrocería de doble cabina se va hasta los 3,22 metros, la cifra más generosa del segmento con bastante diferencia... al menos, hasta que llegue el descomunal Jeep Gladiator.

La carrocería del D-Max no alcanza los 1,80 metros de alto, algo que colabora en que se vea menos aparatoso que el Ranger, y que el acceso a su habitá-

PRÁCTICO. Los asientos delanteros son tan buenos como aparentan: ofrecen muy buena sujeción de la cinctura y los hombros, y resultan realmente cómodos, además de contar con calefacción de serie. Detrás no hay mucho espacio para las piernas, aunque sí una función muy práctica para transportar objetos altos, ya que las dos porciones de la banqueta se pueden plegar en vertical.

ISUZU: RECURSOS TT

Tracción 4x4 conectable. Se trata de un sistema clásico sin diferencial central y con un selector eléctrico. Según el extenso manual de usuario del vehículo, el cambio de 2H a 4H puede realizarse hasta a 100 km/h. En la realidad, la transición no es rápida, ya que llega a tardar unos cinco o seis segundos.
Reductora. Al igual que el paso de 2H a 4H, su inserción requiere de más tiempo del habitual. Como curiosidad, al llevarla conectada, la caja de cambios automática sólo nos permite utilizar las cuatro primeras relaciones.
Bloqueo trasero. Permite que no haya diferencia de giro entre las ruedas del eje trasero en caso de que una de ellas pierda tracción. Sólo puede activarse con la reductora insertada y, por nuestra experiencia, puede llagar a tardar hasta 10 ó 15 segundos en activarse.
Capacidad de remolque. Isuzu fue el primer fabricante en introducir la capacidad de remolcado de 3.500 kg con freno, virtud que aún mantiene. Incorpora de serie una función específica del control de estabilidad orientada a la conducción con remolque.
Control de descensos HDC. Funciona hasta a 30 km/h y con descenso en pendiente superior al 10 %. Puede activarse incluso en tracción 4x2 y marcha atrás.

FUNCIONAL. En el habitáculo del D-Max N60 se prescinde de todo tipo de elementos que no sean funcionales, y los diferentes mandos están ubicados de una manera totalmente lógica.

culo sea muy cómodo. Las estriberas laterales que se ofrecen de serie desde el acabado F pueden resultar de ayuda a las personas menos ágiles o de menor estatura, aunque no son especialmente amplias. En este sentido, resulta mucho más práctica la robusta agarradera situada en el pilar A, situada en una posición perfecta.

Las buenas sensaciones permanecen, e incluso mejoran, una vez estamos en el habitáculo. Los asientos, cuyo respaldo parece el de un coche deportivo, son cómodos, amplios y sujetan el cuerpo a la perfección. El volante, de diámetro comedido y un aro grueso, también dista mucho del exageradamente grande que encontramos en el Ranger. Tras él hay una instrumentación mayoritariamente analógica, con una pantalla central digital que incluye el indicador de nivel de gasolina y el ordenador de a bordo, entre otros. Como anécdota, al accionar el contacto se encienden durante poco más de un segundo todos los testigos del cuadro, y en la vida habíamos visto tantos; hemos contado más de 40...

UN PEQUEÑO GRAN MOTOR

La primera puesta en marcha del propulsor se realiza con más suavidad y menos vibraciones de lo esperado, más aún cuando el día era frio y el coche llevaba bastantes horas parado. De hecho, con puertas y ventanillas cerradas, su funcionamiento pasa bastante desapercibido. Se trata de un bloque que no alcanza los 1,9 litros de cilindrada por muy poco, pero lo suficiente para que sea el más pequeño que encontramos en el segmento. Y no negaremos que este dato, por menudo que parezca, nos generaba cierto rechazo e incertidumbre.

Pero nada más lejos de la realidad. El bloque de la familia RZ, que ya se empleaba en la anterior generación, tiene entre sus virtudes una notable fuerza en la parte baja del cuentarrevoluciones. En este sentido, no tiene nada que envidiar al 2.0 biturbo del Ford Ranger, que le supera ampliamente en potencia y par motor, además de contar con la teórica ayuda adicional de una caja de cambios automática de diez velocidades, mientras que el Isuzu se conforma con una de seis relaciones.

LA EURO 6D OBLIGA. Isuzu fue capaz de homologar su motor para la Euro 6 sin necesidad de AdBlue, pero en esta entrega no les ha quedado otro remedio. Este tapón permite rellenar el depósito de 14,5 litros.

EL D-MAX N60 **HA GANADO MUCHOS PUNTOS EN REFINAMIENTO** RESPECTO A ANTERIORES GENERACIONES

ISUZU D-MAX N60 FF A/T

MOTOR

Delantero longitudinal, diésel, bloque de hierro y culata de aluminio, 4 cilindros en línea, 1.898 cm³, Ø80 mm x 94,4 mm, 164 CV a 3.600 r.p.m., 360 Nm de 2.000 a 2.500 r.p.m., 4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata, inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler

TRANSMISIÓN

Tracción: Trasera permanente, con conexión manual del tren delantero, reductora (2,48:1) y bloqueo trasero. Cambio automático con convertidor de par de seis velocidades (también manual de seis relaciones). Controles de tracción y estabilidad, control electrónico de descenso de pendientes HDC, control de estabilización de remolque TSC

BASTIDOR

Chasis: Chasis independiente de largueros y travesaños. Carrocería de acero. **Suspensión:** Delantera independiente de doble triángulo, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera mediante eje rígido, ballestas de tres hojas y amortiguadores. **Frenos:** Discos ventilados delante y tambores detrás. ABS. **Dirección:** De cremallera, asistida. **Ruedas:** 265/60-18. Rueda de repuesto con idéntica medida a las de servicio, con llanta de acero

DIMENSIONES

Largo / Ancho / Alto: 5.265 / 1.870 / 1.790 mm. **Batalla:** 3.125 mm. **Vías del. / tras.:** 1.570 / 1.570 mm. **Masa en orden de marcha:** 2.105 kg. **Depósito:** 76 litros (AdBlue: 14,5 litros). **Dimensiones de la caja (L/An/Al):** 1.495 / 1.530 / 490 mm

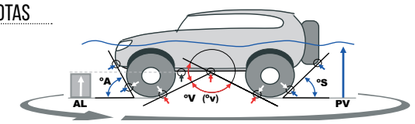
PRESTACIONES

Vel. máx.: No disponible. 0-100 km/h: N.D. **Consumo:** Automático: 9,2 litros/100 km; automático: 8,4 litros/100 km. **CO2:** Automático: 241 g/km; manual: 220 g/km. **Autonomía:** Manual: 864 km; automático: 826 km

EQUIPAMIENTO

FF: Bloqueo del diferencial trasero, control de velocidad de crucero adaptativo, climatizador automático bizona, tapicería de cuero ecológico, asientos delanteros calefactables, retrovisores plegables eléctricamente, pantalla central de 9 pulgadas, Android Auto/Apple CarPlay, etc.

COTAS



Ángulo de ataque (ºA)	30,5º	**Altura libre (AL)**	24 cm
Ángulo ventral	23º (157º)	**Profund vadeo (PV)**	80 cm
Ángulo de salida (ºS)	24,2º	**Diámetro giro (ØG)**	13 m

DESARROLLO MÍMIMO

3,5 km/h

Con una reducción de la caja transfer de 2,48:1, la primera velocidad queda un poco larga, especialmente si la comparamos con los 2,6 km/h de la transmisión manual

LA GAMA

VERSIÓN	COMBUSTIBLE	POTENCIA	PRECIO DESDE
1.9 D Crew	D	164 CV	38.213 €

OPINIÓN TT

Puedes apostar por el Isuzu sin miedo a equivocarte; muchos años de experiencia le avalan. Lástima que su precio esté por encima de la mayoría de sus rivales.

Carrocería	★★★☆☆
Habitáculo	★★★★☆
Motor	★★★★☆
Transmisión	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
EuroNCAP	★★★★★
Total	★★★★

Sea como fuere, en este caso nuestros prejuicios están totalmente fuera de lugar. No en vano, Isuzu ha sido durante muchos años un renombrado fabricante de motores diésel: nada menos que 26 millones de unidades a lo largo de 80 años, si bien la inmensa mayoría de su producción haya sido destinada a maquinaria industrial. En este 1.9, presentado en la anterior generación, pusieron toda la carne en el asador para conseguir una gran potencia específica (86,41 CV/litro) colocando, por ejemplo, un enorme intercooler en la parte baja del frontal y empleando un elaborado sistema de lubricación. No obstante, hay una diferencia fundamental respecto al presentado en 2016: con la exigencia medioambiental actual, no ha quedado más remedio que añadir un sistema de tratamiento de gases mediante AdBlue, algo que se consiguió evitar en 2016 y que ahora le permite cumplir la normativa Euro 6d.

Pese al buen resultado general, el consumo no es uno de sus puntos más destacables, especialmente en relación a lo que ofrece su rival de estas páginas. La cifra homologada, en el caso de las unidades provistas con caja automática, es de 9,2 litros cada 100 kilómetros. Por ponerlo en perspectiva, el 2.0 biturbo del Ranger montado en la versión Wildtrack se conforma con 8,8 litros cada 100 kilómetros (en el Raptor se dispara hasta 10,8 litros).

El dato tiene una consecuencia negativa sobre las emisiones, que una vez adoptado el ciclo de medición WLTP para el impuesto de matriculación, sitúa al D-Max N60 en el tramo más alto (14,75 %) debido a sus más de 200 g/km de CO_2, una penalización que había conseguido evitar, por muy poco, con la vigencia de la medición NEDC.

En la parte práctica, es cierto que el D-Max resulta ligeramente más tragón que su rival, a pesar de ser notablemente más ligero (alrededor de 300 kilogramos, según reflejan sus respectivas fichas técnicas).

EL RANGER THUNDER ESTÁ EQUIPADO CON EL **MISMO CONJUNTO MOTOR-CAMBIO QUE EL RAPTOR**, CON 213 CV Y CAJA DE 10 VELOCIDADES

FORD: RECURSOS TT

Tracción 4x4 conectable. Se trata de un sistema prácticamente idéntico al del Isuzu, si bien Ford amplía la velocidad máxima para cambiar de 2H a 4H (y a al inversa) hasta los 120 km/h y su engranaje es, por lo general, más rápido.
Reductora. La caja transfer presenta la misma desmultiplicación que en el D-Max (2,48:1). En el Raptor, que emplea el mismo motor 2.0 EcoBlue de 213 CV, la reducción es mayor (2,72:1).
Cambio de 10 velocidades. Permite circular siempre en el régimen de giro óptimo del motor, y su convertidor de par posibilita pasar tan despacio como sea necesario por zonas trialeras.
Paquete Off Road. A partir de la termanción Wildtrack, en la que está basado el Raptor Thunder, se incluye de serie el denominado paquete Off Road. Consta de unas planchas en los bajos para proteger tanto el cárter del motor como el depósito de combustible, y el bloqueo del diferencial trasero. Este, como es habitual, sólo se puede activar después de conectar la tracción total y la reductora.

MÁS MODERNO. El cuadro de mandos del Ranger está formado por una esfera analógica en el centro y dos pantalla digitales a los lados. Su visualización es buena en téminos generales, aunque preferiríamos contar con un cuentarrevoluciones de mayor tamaño (puede mostrarse en la pantalla derecha). Por otra parte, el selector de la tracción es muy cómodo de usar.

DEVORADOR DE KILÓMETROS

Pasamos a la parte mecánica del Ranger, con sus luces (muchas) y sombras (pocas). Lo cierto es que en una conducción normal, la más que notable diferencia de potencia pasa bastante desapercibida, más por mérito del propulsor del Isuzu que por demérito del bloque del americano. En los primeros instantes parece que los 213 CV están algo somnolientos, porque la respuesta al acelerador puede ser menos contundente de lo esperado. No obstante, si regresamos a la ficha técnica y vemos que ha de impulsar casi dos toneladas y media en orden de marcha, es más que comprensible.

Las cosas cambian mucho una vez alcanzamos la velocidad de crucero. De hecho, si lo llevásemos a una autopista sin límite de velocidad podría dar un susto a más de un turismo, porque su facilidad para mantener velocidades de crucero por encima de las legales recuerda a la de los tristemente desaparecidos motores V6 del VW Amarok y el Mercedes X 350 d.

MUY HABITABLE. Las plazas delanteras del Ranger son equiparables por espacio a las del Isuzu, aunque los asientos sujetan menos el cuerpo. En las traseras se aprecia la enorme batalla de este modelo, con un espacio para las piernas bastante superior a la media del segmento.

TODO EN ORDEN. La plancha inferior protege de manera efectiva las partes delicadas del motor. En la parte posterior, un detalle importante es que la rueda de respuesto está montada sobre una llanta de aleación.

La insonorización del habitáculo es otro de los puntos positivos del Ranger, aunque en este aspecto la diferencia respecto al D-Max no es tan grande como cabría esperar. Aquí también contamos con unos asientos de generosas dimensiones con muchas comodidades, e incluso es posible adoptar una postura de conducción más tendida, semejante a la que obtendríamos en un SUV.

El Ranger también oculta de manera más eficiente su condición de pick up, tanto en lo que se refiere a los rebotes de la suspensión trasera como en los típicos desacuerdos entre este eje y el delantero, con suspensión independiente de triángulos superpuestos en ambos casos. Hemos probado los dos modelos sin carga en la caja (ambos admiten algo más de una tonelada), y el Ranger está claramente más adaptado a moverse en estas circunstancias. Aquí, el carácter algo más industrial del D-Max le pasa factura, con una dureza superior de la suspensión trasera, donde encontramos como elementos flexibles unas ballestas semielípticas de tres hojas.

EL CONFORT A BORDO DE AMBOS MODELOS ES MUY CERCANO AL DE UN TURISMO, SI BIEN EL RANGER ESTÁ POR ENCIMA EN ESTE ASPECTO

EN CAMPO, DOS COLOSOS

El verdadero confrontamiento comienza a la hora de salir del asfalto, donde los pick up muestran sus verdaderas cualidades. Y qué mejor manera de empezar que echando un vistazo a sus fichas técnicas, donde nos encontramos con un panorama muy similar en lo que a cifras se refiere. Por ejemplo, la altura libre al suelo es prácticamente calcada, con 24 centímetros en el caso del Isuzu y 23,7 cm en el Ranger. En lo que respecta a los ángulos, hay pocas diferencias salvo en el de salida, que es bastante favorable al D-Max, algo debido en parte a un paragolpes trasero integrado en la carrocería. En el caso de las unidades de prueba, la diferencia es aún mayor ya que el Ranger venía equipado con una bola de remolque que empeora notablemente dicho ángulo, aunque sólo resulta especialmente crítico si te enfrentas a una trialera realmente complicada.

Las igualdades continúan en el resto de apartados, como por ejemplo en la altura de vadeo, que en ambos casos es de unos generosos 80 centímetros. La entrada del aire de admisión está en la parte superior del vano motor y en sentido contrario a la marcha, el lugar más adecuado para que la aspiración sea la adecuada.

En esta ocasión no hemos enfrentado estos dos modelos en nuestra trialera más complicada, debido a lo delicado que estaba el terreno por las lluvias y el deshielo. No obstante, en zonas de dificultad más moderada, han mostrado cualidades similares, más allá de que en el caso del Isuzu la inserción de la tracción 4x4 y la reductora resulta lenta, sobre todo la primera vez que lo haces, como si el sistema requiriese de un calentamiento previo. En el caso del Ranger el acople del eje delantero y de las marchas cortas es casi instantáneo en la mayoría de ocasiones, lo mismo

FORD RANGER THUNDER

MOTOR
Delantero longitudinal, diésel, bloque de hierro y culata de aluminio, 4 cilindros en línea, 1.996 cm³, Ø84 mm x 90 mm, 213 CV a 3.750 r.p.m., 500 Nm de 1.500 a 2.500 r.p.m., 4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata, inyección directa, dos turbocompresores secuenciales (alta presión, geometría variable; baja presión, geometría fija) e intercooler

TRANSMISIÓN
Tracción: Trasera permanente, con conexión manual del tren delantero, reductora (2,48:1). Cambio automático, de 10 velocidades, con convertidor de par. Controles de tracción y estabilidad, control electrónico de descenso de pendientes HDC

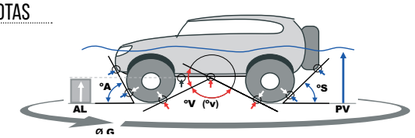
BASTIDOR
Chasis: Chasis independiente de largueros y travesaños. Carrocería de acero. **Suspensión:** Delantera independiente de doble triángulo, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera mediante eje rígido, ballestas y amortiguadores. **Frenos:** Discos ventilados de 302 mm delante, tambores de 295 mm detrás. ABS. **Dirección:** De cremallera, con asistencia eléctrica. **Ruedas:** 265/60-18 110T. Rueda de repuesto idéntica a las de servicio, bajo la caja de carga

DIMENSIONES
Largo / Ancho / Alto: 5.359 / 1.867 / 1.815 mm. **Batalla:** 3.270 mm. **Vías del. / tras.:** 1.560 / 1.560 mm. **Masa en orden de marcha:** 2.399 kg. **Depósito:** 80 litros (AdBlue: 20 litros). **Dimensiones de la caja (L/An/Al):** 1.575 / 1.560 / 561 mm

PRESTACIONES
Vel. máx.: 180 km/h. 0-100 km/h: 9,0 s. **Consumo:** 9,1 litros/100 km. **CO2:** 239 g/km. **Autonomía:** 879 km

EQUIPAMIENTO
Thunder: Llantas de 18 pulgadas en color negro, cámara de visión trasera, asiento del conductor regulable eléctricamente, butacas delanteras calefactables, pantalla central de 8 pulgadas con Ford Sync 3, etc.

COTAS



Ángulo de ataque (ºA)	29,4º	**Altura libre (AL)**	23,7 cm
Ángulo ventral	22º (158º)	**Profund vadeo (PV)**	80 cm
Ángulo de salida (ºS)	21º	**Diámetro giro (ØG)**	12,7 m

DESARROLLO MÍMIMO
Con una reducción idéntica a la del Isuzu (2,48:1), el Ranger no aprovecha su caja de diez velocidades para ofrecer una primera marcha ultracorta.

3,3 km/h

LA GAMA

VERSIÓN	COMBUSTIBLE	POTENCIA	PRECIO DESDE
2.0 EcoBlue	D	170 CV	29.556 €
2.2 EcoBlue biturbo	D	213 CV	40.298 €

OPINIÓN *TT*

No es de extrañar que sea uno de los más vendidos: el Ranger es bueno en casi todo. Eso sí, su a priori poderoso motor te deja algo frío al principio.

Carrocería	★★★★☆
Habitáculo	★★★★☆
Motor	★★★★☆
Transmisión	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
EuroNCAP	★★★★★
Total	★★★★

SEÑORES DEL CAMPO.
Las pistas amplias y ligeramente rotas son el hábitat ideal de estos dos modelos, que ofrecen una notable capacidad de absorción de las irregularidades. En zonas más lentas, el D-Max se muestra notablemente más ágil.

MOLESTAS PARA EL 4X4.
Las estriberas que montan ambos modelos son más un recurso estilístico que un elemento práctico, ya que resultan algo pequeñas como escalón de acceso al habitáculo. Y siempre resultan de poca ayuda en conducción todo terreno por su tendencia a rozar en los obstáculos.

que el bloqueo del diferencial trasero, otro aspecto que Isuzu debería mejorar porque raramente se efectúa al primer intento.

A la hora de maniobrar nos encontramos con dos vehículos extremadamente largos que, evidentemente, tienen radios de giro bastante considerables. Si a ello le sumamos la tracción total sin diferencial central, es fácil adivinar que las zonas angostas no son su territorio predilecto. De hecho, dentro de lo posible, se antoja casi imprescindible desactivar la tracción 4x4 cada que tengamos que realizar giros muy cerrados. Por suerte, en ambos casos contamos con una cámara trasera que es de inestimable ayuda en estos menesteres.

Por último, si el terreno está blando, se impone la mayor ligereza del D-Max. En lo que respecta a los neumáticos, ambos cuentan con la misma sección y perfil de neumático (265/60) en llanta de 18 pulgadas, y no hemos apreciado una gran diferencia en adherencia entre los Dunlop Grandtrek AT25 del D-Max y los Continental Cross Contact del Ranger, que proporcionan un rendimiento general bastante parecido. Por supuesto, ambos cuentan con una rueda de repuesto con la misma goma, con la salvedad de que en el Ford está montada sobre una llanta de aleación ligera y en el D-Max, en una de acero.

En pistas amplias nos ha sorprendido gratamente el D-Max, que muestra muy buenas maneras en toda circunstancia y una gran agilidad si queremos practicar una conducción de tipo raid, con el añadido de que es posible desconectar por completo la electrónica. Tan sólo la lentitud del cambio le hace perder puntos en el aspecto lúdico. El caso del Ford es casi el contrario: la transmisión funciona con bastante rapidez (y, además, tenemos cuatro velocidades "extra"), aunque su pesada carrocería no incita tanto a emular al Raptor.

CONCLUSIÓN

Por primera vez en su extensa historia, Isuzu cuenta con un D-Max que, además de por su robustez, es capaz de encandilarte por su imagen. Y eso, incluso en un segmento como el de los pick up, tiene su importancia. Solucionado este punto, también nos encontramos con la ventaja de que es una marca especializada en este tipo de vehículos (aparte del D-Max, sólo comercializan camiones), cuando para la mayoría de fabricantes se trata de un segmento casi residual. Para finalizar con los parabienes, cuenta con un motor con un rendimiento sorprendente para su cilindrada, si bien peca de un consumo algo elevado si no somos muy cuidadosos con el acelerador.

Ahora bien, Isuzu debería intentar, dentro de sus posibilidades, ajustar al máximo el precio, ya que situarse por encima de modelos como el Ranger no es la mejor forma de que los potenciales clientes se fijen en tu producto. Y, ojo, no es que no lo valga, pero la competitividad es máxima y, en una época en la que los TT puros escasean, este sector es la válvula de escape ideal para quienes buscan un vehículo con buenas cualidades fuera del asfalto con un coste razonable.

En el caso del Ranger, sea en esta versión especial (sólo para Europa y limitada a 4.500 unidades) o en cualquier otra de la gama, es una apuesta segura que convence en casi todo y que, gracias a las promociones, tiene un precio de adquisición difícil de rechazar, y por ello se alza como el vencedor de esta comparativa. ***TT***

CON RECURSOS Y APTITUDES MUY PAREJAS, EL PRECIO REPRESENTA UN FACTOR DETERMINANTE, Y AHÍ EL FORD RANGER COBRA VENTAJA