

# A NOVA RURAL COM QUATRO CILINDROS



**TESTE**  
EXCLUSIVO

Com o motor de quatro cilindros e novo câmbio, a Rural



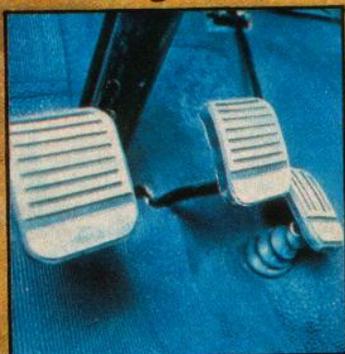
O motor de quatro cilindros é o mesmo do Maverick, modificado de 99 HP a 5 400 rpm para 91 HP a 5 000 rpm, tornando-se mais durável e elástico.



Seus freios a tambor nas quatro rodas devem ser usados com cuidado porque não são dos mais eficientes: é preciso frear aos poucos, sobretudo com o carro vazio, para evitar o travamento das rodas traseiras e deslocamento lateral.



**Ford agora pode fazer seu trabalho de utilitário melhor que antes.**



O acelerador muito próximo impede que pessoas de estatura média ou alta estiquem a perna.



O volume útil aumenta de 1 298 para 1 898 litros com o banco traseiro inclinado para a frente, permitindo boa capacidade de carga. O estepe sai facilmente.



Detalhes que deveriam ser modificados são as maçanetas das portas e vidros, que incomodam pelo formato e má colocação.

OS RESULTADOS	RUIM	REGULAR	BOM	ÓTIMO
<b>DESEMPENHO</b> — Pelo tipo de veículo, com características marcantes de utilitário, seu peso e a potência do motor utilizado, o desempenho é bom. A velocidade máxima, de 129,032 km/h, é superior às reais necessidades, as acelerações e retomadas de velocidade são normais.			●	
<b>CONSUMO</b> — A utilização de um motor de concepção moderna não chega a modificar as características gerais do veículo, utilitário por excelência. A média (sistema <b>Quatro Rodas</b> ) é de 7,5 km/litro, a mesma observada em estrada a velocidades em torno dos 80 km/h.		●		
<b>MOTOR</b> — O moderno 4 cilindros, com comando de válvulas no cabeçote e sistema de alimentação e escape em lados diferentes (cross-flow), foi inteligentemente revisto para uso num utilitário. Sua potência (91 HP) e seu torque (17 mkgf) são obtidos numa rotação menor.				●
<b>TRANSMISSÃO E CÂMBIO</b> — Beneficiados por um longo trabalho de testes, não apresentam qualquer problema. O câmbio, com lubrificação permanente para toda a vida útil do veículo, tem ótimo escalonamento de marchas e a embreagem topa qualquer parada.				●
<b>FREIOS</b> — De concepção técnica superada, devem ser utilizados levando em conta a necessidade, encontrada pelos técnicos, de equilibrar a freada tanto com o veículo vazio como carregado. Acima de 80 km/h, com o carro vazio, é preciso muito cuidado para o veículo não rodar.		●		
<b>DIREÇÃO</b> — Problemas de custo impediram que, além do motor, a nova Rural utilizasse também o modelo de esferas recirculantes do Maverick; assim ficou com a velha caixa do tipo setor e rosca-sem-fim, de atrito elevado. Assim mesmo, é boa e não apresenta qualquer defeito.			●	
<b>ESTABILIDADE</b> — Em condições normais, seria ruim. Como se trata de um utilitário, é aceitável, já que não se pode exigir muita estabilidade. Mas o motorista deve se lembrar da forma do carro e do sistema de suspensão adotado para não cometer imprudências.		●		
<b>SUSPENSÃO</b> — Se tivesse sido projetada agora, seria inaceitável e digna de um museu. Como se trata de uma velha herança, deve ser tomada como característica própria do carro, e o motorista deve adaptar-se a ela, tomando muito cuidado nas curvas.	●			
<b>ESTILO</b> — Sem qualquer modificação, conservando o "design" de um quarto de século atrás, já então discutível. Hoje chega a constituir um "tipo" característico, como o "besouro", e, fora do meio urbano, pode ser aceito. A pintura em duas cores lhe dá um pouco de leveza.		●		
<b>ACABAMENTO</b> — Para um utilitário é bom, tanto no que diz respeito aos bancos como às partes em chapa e aos tapetes de borracha com feltro inferior. Apenas as maçanetas das portas e dos vidros deveriam ser em material revestido de borracha, para aumentar a segurança passiva.			●	
<b>CONFORTO</b> — Aqui, a noção de utilitário também condiciona o julgamento: os bancos são bem estofados mas não têm preocupação com a anatomia das pessoas que vão utilizá-los. Para pessoas de estatura média ou superior, a Rural só tem, a rigor, quatro lugares em viagens longas.		●		
<b>NÍVEL DE RUÍDO</b> — O motor vibra pouco e o isolamento é bom, indicando um cuidado até certo ponto surpreendente. Mas o barulho de vento, provocado pela forma da carroceria, aumenta com a velocidade, com assovios que incomodam quando as janelas não estão bem fechadas.			●	
<b>POSIÇÃO DO MOTORISTA</b> — Levando em consideração a finalidade do veículo e a forma como deve ser dirigido, a posição do motorista deixa a desejar, pela proximidade do pedal do acelerador que impede que pessoas de estatura média ou alta estiquem a perna direita.		●		
<b>INSTRUMENTOS</b> — Os necessários, com destaque para a precisão do velocímetro em média e alta velocidade, bem iluminados, de fácil leitura, sem reflexos prejudiciais à noite. Para a categoria e finalidade do veículo, seria ilógico pedir mais.				●
<b>PORTA-MALAS</b> — Um volume útil de 1298 litros, que aumenta para 1898 litros (sistema <b>Quatro Rodas</b> ) com o banco traseiro inclinado para a frente, permitindo boa capacidade de carga. Boa também a colocação, junto à lateral direita, em pé, do estepe, facilmente retirável.			●	

## A estabilidade

Quando, no começo da década de 40, engenheiros da firma norte-americana Willys, projetaram um carro para qualquer terreno, que deveria ser usado pelas Forças Armadas dos EUA, certamente não imaginavam que aquele "jeep" seria não apenas o salvador econômico de sua indústria mas o primeiro de uma longa série de versões que continuam sendo produzidas até hoje. Entre essas versões, figurou uma "station-wagon", denominada Rural, no Brasil.

Como todo produto industrial, com o passar dos anos as qualidades da Rural começaram a se destacar menos: afinal de contas, nossa rede rodoviária foi se expandindo, o asfalto invadindo o interior e permitindo a circulação de veículos mais modernos, ao mesmo tempo em que, no tráfego das cidades, carros mais leves e menos robustos, em eventuais choques, iam tomando seu lugar, gastando menos gasolina, com maior agilidade para fugir dos congestionamentos cada vez mais frequentes. Mas nem por isso sua produção deixou de ser viável, porque ele continuou sendo bem vendido para as zonas rurais.

Agora, como a Ford projetou e construiu um motor de características modernas, resolveu equipar com ele a Rural. Seu velho grupo motopropulsor, de seis cilindros, cedeu lugar ao novo motor de quatro cilindros, naturalmente acompanhado por um câmbio também novo, ambos produto de muitas horas de cálculos e testes.

### Ferramenta de trabalho

A definição da Ford, de que a Rural é uma "ferramenta de trabalho", é absolutamente correta e com ela concordamos, a ponto de basear-nos nessa premissa para o julgamento das virtudes e dos defeitos da Rural, com tração em duas rodas, que **Quatro Rodas** submeteu a seu teste completo.

Assim, antes de mais nada, é necessário eliminar algumas impressões subjetivas. Um carro, como o Maverick, por exemplo, que tem o mesmo grupo motopropulsor da Rural, não pode, de forma alguma, ser comparado a ela: são produtos finais diferentes para utilização diferente. Por isso, determinadas formas de conduta do veículo, que seriam inadmissíveis no Maverick, são perfeitamente normais na Rural, e vice-versa.

# muito precária é aceitável apenas porque a Rural é um utilitário

Em estabilidade, por exemplo, como a Rural tem eixo rígido na frente e atrás, e um centro de gravidade excepcionalmente alto, num peso total de quase tonelada e meia, reage às tentativas de modificar sua trajetória e só segue a trajetória definida pelo motorista quando a tomada de curva é feita com toda cautela, de modo a possibilitar que a massa em movimento se acomode devagar na suspensão. Na segunda etapa, quando a curva já tiver sido iniciada, de forma correta, então a Rural aceita até mesmo uma certa dose de aceleração, sem movimentos parasitas. Se o motorista, porém, quiser dirigir a Rural como um esportivo, terá sérios e graves problemas. Antes a Rural tinha suspensão dianteira independente, com molas helicoidais. Substituí-la pelo eixo rígido não representou, certamente, um progresso.

Quanto à dirigibilidade, elemento que se liga diretamente à suspensão, é necessário também lembrar o formato do carro e sua altura do solo: a carroceria pode ser idealmente decomposta em dois tijolos, um mais comprido por incluir o motor e outro mais curto, completando a altura da cabine, bem acima do solo. Isto é ótimo quanto à visibilidade e excelente para trafegar fora da estrada mas é um problema em relação aos ventos laterais, sobretudo em velocidades mais ou menos elevadas. Assim, é preciso realmente considerar, sob todos os aspectos, a Rural como uma ferramenta de trabalho. Isto evitará problemas. Se for usada de acordo com suas características, a Rural poderá prestar bons serviços.

## Consumo

Um dos itens mais importantes da Rural, sobretudo nos dias atuais, é o consumo. A troca do motor se faz sentir de forma positiva, não apenas pelo ganho em peso (o de quatro cilindros é 53 kg mais leve do que o antigo seis cilindros e tem a mesma potência), como pelo aumento de velocidade, ponto em que a Rural nos surpreendeu ao superar amplamente as indicações da Ford, que fixa em 125 Km/h seu limite, atingindo, na melhor passagem, a mais de 132 km/h. O que não é propriamente uma vantagem em se tratando da Rural, que pode ser razoavelmente econômica e segura se dirigida com equilíbrio. À velocidade constante de 80

km/h — perfeita para a Rural — um litro de gasolina permite percorrer 9 km, enquanto que um aumento de 50% na velocidade, isto é, a 120 km/h, corresponde a uma redução de 31% no percurso, pois então o litro de gasolina permite percorrer apenas 6,2 km. Se, pelo contrário, o motorista estiver disposto a gastar um pouco de tempo mais, e viajar a 60 km/h ao invés de fazê-lo a 120, conseguirá "esticar" sensivelmente o litro de gasolina: ao invés de 6,2 km, percorrerá 10,2 km. E, o que é muito importante, estará fazendo economia com extrema segurança, pois a Rural não foi construída para ser um carro veloz: quem quiser correr, com esse mesmo motor Ford de quatro cilindros, deve comprar o Maverick, nunca a Rural.

## Motor e câmbio

O motor de quatro cilindros, um sucesso no Maverick, ao ser montado na Rural foi ligeiramente modificado em seu diagrama, para se adaptar melhor às características utilitárias do veículo. Assim a potência foi reduzida de 99 para 91 HP, e o regime em que ela é obtida também baixou, das 5 400 rpm originais para 5 000 rpm. À primeira vista isso pode parecer pouco importante, mas contribuiu decididamente para adequar o motor ao resto do projeto, aumentando ainda mais a durabilidade, e possibilitando, o que é muito importante, uma modificação da curva de torque, aqui mais plana. Seu torque máximo aumentou de 16,9 para 17 mkgf, enquanto o regime em que isto ocorre diminuiu de 3 200 para 3 000. Isso significa que o motor é mais elástico, a necessidade de troca de marchas é menor, numa ampla faixa de utilização é suficiente pressionar levemente o acelerador para que, mesmo em quarta, a Rural retome seu caminho após uma desaceleração. Sempre com o motor funcionando "redondo", sem falhas nem engasgadas, o que, como é possível evidenciar pelo exame do cano de descarga, demonstra a perfeita regulagem da carburação.

Acoplado ao motor, um câmbio que tem lubrificação permanente (durante toda a vida útil da Rural não é necessário trocá-lo), um funcionamento preciso e silencioso, mesmo nas condições difíceis que se observam no teste de aceleração, e novas relações que permitem subir rampas com

até 36° de inclinação. (Aliás vale lembrar que a Rural oferece, como opções, a tração nas quatro rodas, reduzida e o diferencial autoblocante, para condições de utilização ainda mais severas.) Entre câmbio e motor, uma embreagem monodisco a seco de 216 mm de diâmetro que não apresentou qualquer sinal de desgaste ao longo de todo o teste, constituindo-se um dos pontos altos do veículo. Naturalmente, o motor da Rural, que é alimentado por um carburador Solex de corpo simples (no Maverick, pelo contrário, é usado um duplo corpo) utiliza gasolina comum e em condições normais não apresenta auto-ignição nem batida de pinos, nem qualquer sinal de superaquecimento. Ao longo do teste, numa temperatura ambiente de 31 graus, o termômetro permaneceu sempre próximo da marca dos 80 graus, o que garante total tranquilidade ao motorista.

## Freios

Parar uma tonelada e meia (no caso de a Rural levar só o motorista) ou duas toneladas e pouco (com carga total) não é fácil, quando o projeto original estabelece limites técnicos e de custo bem claros. Assim, eliminada qualquer pretensão a freios a disco e limitador de freada no eixo traseiro, solução sofisticada para um veículo que já vem sendo fabricado há mais de trinta anos, a solução é ficar mesmo com os velhos tambores nas quatro rodas e calibrá-los da melhor forma possível, coisa, por sinal, nada fácil, pois nos dois extremos — sem carga ou carga total — a situação se modifica fundamentalmente. Assim o motorista deve ter em mente isso, ao frear em emergência a Rural: com o carro vazio, é imprescindível modular a freada para evitar o travamento do eixo traseiro que, sem carga, levanta-se e desloca-se lateralmente. Naturalmente o problema, como quase todos os da Rural, só aparece com certa intensidade em velocidades superiores aos 80 km/h. Desde que o motorista tenha conhecimento dele, e das causas que o provocam, a solução é imediata.

## Aceleração e velocidade

A marcação do velocímetro da Rural, ao contrário de todo o resto do carro, melhora com o aumento da velocidade: a 40

km/h é muito impreciso, a 60 já é razoável para um utilitário, a 80 é muito bom e daí para cima não registra erros. Assim a velocidade máxima é exatamente a indicada pelo velocímetro, com média de 129,032, e a melhor passagem a 132,352 km/h, valores sensivelmente melhores que os indicados pela fábrica e muito bons também para as características gerais do veículo.

Quanto à aceleração, é compatível com o uso da Rural, percebendo-se claramente certo "estrangulamento" do motor na faixa mais alta de rotações, por causa da substituição do carburador duplo corpo, que equipa esse motor quando utilizado no Maverick, por um de corpo simples e à modificação do diagrama geral. Mas é aconselhável não "esticar" as marchas, o que aumenta sensivelmente o consumo a não ser em caso de necessidade. O tempo médio para se chegar aos 100 km/h foi de 22 segundos, um pouco elevado em relação aos dados de fábrica, que falam em 19 segundos.

Também foi considerado muito alto o rendimento anunciado pela Ford, de 8,9 km/litro, enquanto no nosso teste, pelo sistema Quatro Rodas, chegamos a 7,5 km/litro.

## Conclusão

A Rural, agora equipada com motor de quatro cilindros, continua sendo uma boa ferramenta de trabalho, modernizada no seu grupo motopropulsor mas igual no resto. Assim deve ser entendida e utilizada adequadamente, sendo certo que, usada inteligentemente, prestará ainda anos de bons serviços no Brasil. Mas a conservação do projeto, em seu todo, não impede que a Ford faça algumas pequenas mudanças em detalhes. Como as maçanetas da porta e do vidro, contra as quais se choca o relógio do motorista, se estiver usando um, ou a alavanca do pisca-pisca, que deveria ser mais alta, a fim de ser acionado sem tirar a mão da direção. Ou o cinto de segurança, que desliza e não segura. E, finalmente, o oferecimento como opcional, de uma alavanca de comando do câmbio, colocada no piso, mais prática tanto no uso como na manutenção. São todos detalhes que não invalidam o bom conceito da Rural, mas de que a fábrica poderia cuidar, aumentando, a um custo industrial mínimo, o agrado da Rural junto a seu público.

# O CALADÃO

Só para quem tem Volkswagen, mas não gosta de fazer barulho por causa disso: cano escapamento com miolo que elimina ruído e super

**KIT DO SILENCIOSO**

aquecimento, especialmente tratado para evitar ferrugem



e desgaste precoces.



Este é o preto - modelo com as mesmas características do cromado, mas que oferece maior durabilidade.

KIT DO SILENCIOSO - abraçadeira, junta e tubo - um trabalho sem ruídos da ORMA

INDÚSTRIA E COMÉRCIO **ORMA** LTDA

RUA HÉLIO MANZONI, 34  
GUARULHOS - SP.  
TELEFONE: 209-0560

TESTE RURAL continuação

A Rural pode chegar a 132 Km/hora e percorre

## DESEMPENHO

Ao utilizar na Rural o mesmo motor de 4 cilindros e comando de válvulas no cabeçote do Maverick, a Ford modificou o sistema de alimentação, substituindo o carburador duplo-corpo por um de corpo simples, e o diagrama geral, com o objetivo de ter uma unidade motora ainda mais robusta e com uma curva de torque mais plana. Como resultado a Rural tem, para o motor de 2 300 cm<sup>3</sup>, uma potência de 91 HP SAE (contra 99 do Maverick) a

um regime 8% inferior, isto é, 5 000 ao invés de 5 400 rpm. Paralelamente o torque aumentou de 16,9 para 17 mkgf e seu pico foi antecipado, ocorrendo a 3 000 e não mais a 3 200 rpm. Como resultado geral a Rural tem uma velocidade máxima muito boa, mesmo para as características do veículo, uma grande elasticidade de marcha e acelerações compatíveis com o conjunto.

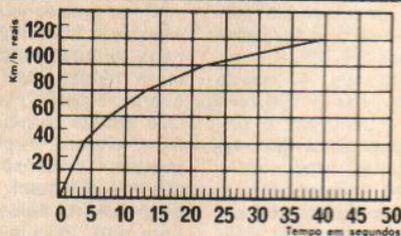
### ACELERAÇÃO

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marchas
0 - 40	3,6	1.ª
0 - 60	7,5	1.ª/2.ª
0 - 80	13,3	1.ª/2.ª/3.ª
0 - 100	22,0	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 120	39,8	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 500 m	25,2	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª
0 - 1000 m	41,2	1.ª/2.ª/3.ª/4.ª

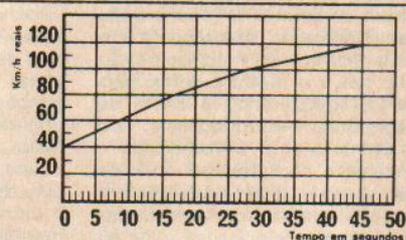
### RETOMADA DE VELOCIDADE

Variação de velocidade km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	8,5	4.ª
40 - 80	16,6	4.ª
40 - 100	27,6	4.ª
40 - 120	45,1	4.ª
40 - 1000 m	42,2	4.ª

### ACELERAÇÃO



### RETOMADA DE VELOCIDADE



### CONSUMO A VELOC. CONSTANTES

Velocidade indicada km/h reais	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	11,0	4.ª
60	10,2	4.ª
80	9,0	4.ª
100	7,5	4.ª
120	6,2	4.ª
40	8,3	3.ª

Faixa de consumo a velocidades constantes: de 6,2 a 11,0 km/litro

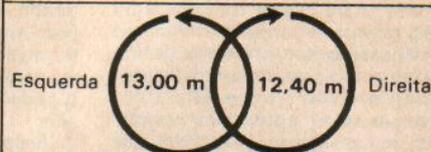
Faixa de consumo em teste e estrada: de 5,6 a 7,5 km/litro

Média (sistema Quatro Rodas): 7,5 km/litro de gasolina comum

### AFERIÇÃO DO VELOCÍMETRO

Velocidade indicada	Velocidade real	Erro percentual
40	37,460	6,3%
60	58,158	3,0%
80	79,646	0,4%
100	100,000	0,0%
120	120,000	0,0%

### DIÂMETRO DE GIRO

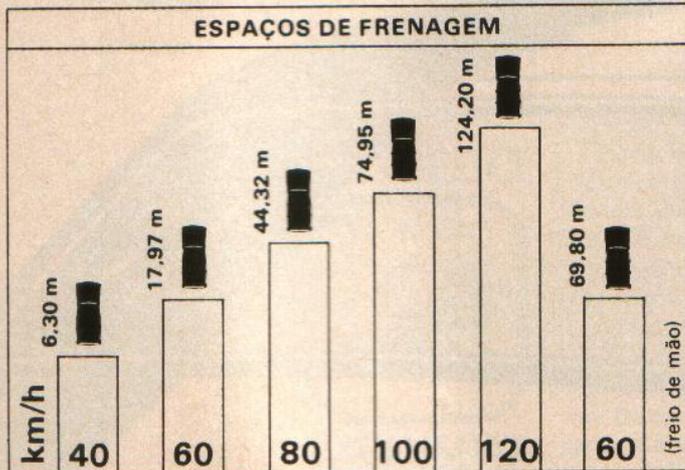
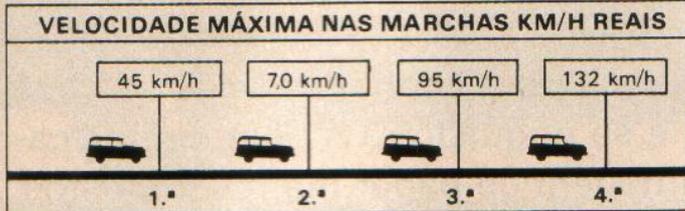


### VELOCIDADE MÁXIMA - KM/H REAIS

Média de quatro passagens  
129,032 km/h

Melhor passagem  
132,352 km/h

em média 7,5 Km/litro de gasolina.



## FICHA TÉCNICA

**Motor** — De quatro cilindros em linha, dianteiro, quatro tempos, refrigerado a água, diâmetro e curso dos cilindros de 96,04 x 79,40 mm; 2 300 cm<sup>3</sup> de cilindrada total; taxa de compressão de 7,8:1; comando de válvulas no cabeçote acionado por correia dentada; válvulas de admissão e escapamento no cabeçote acionadas diretamente pelos balancins apoiados em tuchos hidráulicos; potência máxima de 91 HP SAE a 5 000 rpm; torque máximo de 17,0 mkgf SAE a 3 000 rpm; alimentado por um carburador de corpo simples e fluxo descendente; gasolina indicada: comum.

**Transmissão** — Embreagem monodisco a seco tipo "chapéu chinês" de acionamento mecânico; câmbio de quatro marchas sincronizadas para a frente e uma à ré, com alavanca de mudanças na coluna de direção; relações: 1.ª) 3,569:1; 2.ª) 2,378:1; 3.ª) 1,531:1; 4.ª) 1,00:1; ré) 4,229:1; relação do diferencial: 4,89:1; tração traseira.

**Carroceria e chassi** — Carroceria em chapa de aço estampado, do tipo station-wagon, com três portas, seis lugares, montada sobre chassi de longarinas paralelas com quatro travessas.

**Suspensão** — Dianteira e traseira: eixo rígido com molas semielípticas, longitudinais, e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.

**Freios** — A tambor nas quatro rodas, de acionamento hidráulico; freio de estacionamento mecânico atuando nas rodas traseiras.

**Direção** — Mecânica, do tipo setor e rosca-sem-fim.

**Rodas, pneus** — Rodas de aço estampado com aro de 15 polegadas e tala de 5 polegadas; pneus 7.75 x 15, do tipo convencional.

**Dimensões** — Comprimento total: 454,7 cm; largura: 181,9 cm; altura: 183,4 cm; distância entre-eixos: 265,4 cm; bitola dianteira: 145,7 cm, traseira: 145,5 cm; distância livre do solo: 17,7 cm.

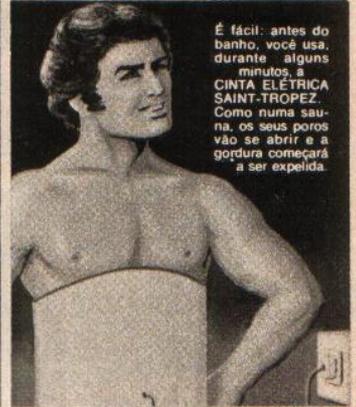
**Peso** — 1 418 quilos (aferido).

# Revolucionária Sauna Abdominal

UNISSEX



Dê agora o passo decisivo para acabar com sua barriga. Você não tem por que carregar alguns quilos de mais que o envelhecem, incomodam, acabam com sua estética e prejudicam sua saúde.



É fácil - antes do banho, você usa, durante alguns minutos, a CINTA ELÉTRICA SAINT-TROPEZ. Como numa sauna, os seus poros vão se abrir e a gordura começará a ser expelida.



Em seguida, você entra para o banho. Ao invés de se lavar com sabonetes comuns, usará o nosso exclusivo e consagrado SABONETE DE ALGAS MARINHAS.



As algas eliminam a gordura expelida durante a sauna abdominal, combatem a flacidez e enrijecem os tecidos. É fantástico: uma semana depois você notará a estupenda diferença!



Com a cinta, seguem dois SABONETES de ALGAS MARINHAS Unissex, a CINTA ABDOMINAL SAINT-TROPEZ pode ser usada por duas ou mais pessoas da família.  
PREÇO DE LANÇAMENTO Cr\$ 150,00

**sua  
barriga  
desaparece  
em uma  
semana!**

**PONTO  
PROMOÇÕES  
LTD.**

A MAIOR ORGANIZAÇÃO BRASILEIRA EM VENDAS PELO REEMBOLSO POSTAL  
Rua Alvaro Alvim 21 Gr. 1109/10 - Tel.: 232-9633  
Caixa Postal 15.194 - Centro - Rio - GB

Desejo receber a revolucionária Sauna Abdominal Unissex, composta de Cinta Elétrica e exclusivo sabonete de Algas Marinhas.

Nome .....  
Endereço .....  
Cidade ..... Estado .....  
CEP ..... Assinatura .....

MARQUE COM UM 'X' L 110 VOLT, L 220 VOLT.

OP-182