

Premier contact - Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

C'est sur la piste d'entraînement Offroad et Enduro d'Ederswiler, dans le Jura, que Wheels And You a été convié pour le lancement du nouveau pick-up Ford Ranger. Au programme, essais route et tout-terrain.



- 5 cylindres turbodiesel, 3'127 cm³
- 200 CV à 3'000 t/min
- 470 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Poids : 2'083 kg
- Charge utile : 1'042 kg
- Capacité de remorquage freiné : 3'350 kg
- Conso. mixte : 10.6 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 281 g/km
- dès CHF 29'450.-

Texte et Photos : Sébastien Moulin

Le lancement d'un nouveau pick-up, sur un marché helvétique pas particulièrement friand de ce genre de véhicule, n'est pas à proprement parler un évènement. Mais difficile de passer outre lorsque l'invitation émane de la firme Ford, dont le savoir faire en la matière est colossal : le fameux pick-up américain Ford F150 a été le véhicule le plus vendu au monde durant plus de 20 ans !

Esthétique

Même si pour les amateurs de pick-up, le critère esthétique n'est pas nécessairement une priorité, c'est toujours un petit bonus. A ce jeu, le Ford Ranger marque tout de suite de précieux points. C'est que la bête à fière allure ! Design robuste mais élégant, il est à l'aise et présentable en toutes circonstances. Son imposante calandre est composée de trois barres chromées, signe distinctif des utilitaires Ford. Ses formes arrondies, ses grandes optiques et son pare-brise incliné lui donneraient même des petits airs de sportive.

Trois versions de carrosserie sont disponibles : « Cabine Simple », « Cabine Extra » et « Cabine double ». C'est probablement cette dernière exécution qui sera privilégiée sous nos contrées. Le Ford Ranger se décline également en quatre lignes de finition en fonction des équipements proposés : XL, XLT, Limited - reconnaissable à son arceau tubulaire - et Wildtrak - toutes options, avec arceau caréné.

L'habitacle du Ford Ranger est raffiné et confortable ce qui est assez singulier pour un véhicule à vocation plutôt utilitaire. Notre modèle de test, version Wildtrak, possède une cabine double particulièrement spacieuse, avec cinq vraies places « adulte ». La finition est soignée avec une multitude de petits rangements et tout le confort habituellement dévolu aux berlines : climatisation automatique, système de navigation, régulateur de vitesse, connectivité Bluetooth, système audio moderne. Amusante également, cette caméra de recul dissimulée dans le rétroviseur central que nous avons découverte lors de notre essai de la Ford Fiesta. Elle s'active automatiquement lorsqu'on enclenche la marche arrière. De prime à bord elle pourrait tenir du gadget mais le système peut s'avérer d'une grande utilité lorsqu'il s'agit d'accoupler une remorque ou lors de parkings en ville, car le Ranger a des mensurations imposantes.

Sous le capot

Deux motorisations turbo diesel répondant aux normes Euro V sont disponibles. Un quatre cylindres TDCi de 2,2 litres développant 150 CV pour un couple de 375 Nm et, pour les versions haut de gamme, un TDCi à cinq cylindres de 3,2 litres. La puissance monte alors à 200 CV et le couple maximum à 470 Nm. C'est dans une plage située entre 1'700 et 3'500 tr/min que la force de traction est la plus forte. Des chiffres impressionnants sur le papier mais que l'on a eu de la peine à vérifier sur la route. Côté consommation, le 3,2 litres avec boîte automatique mis à notre disposition a consommé légèrement plus de 11 l./100km, mais cette valeur de l'ordinateur de bord doit encore être confirmée à la pompe.

Les deux motorisations sont associées à une boîte de vitesses à six rapports manuelle ou automatique (pour les finitions Limited et Wildtrack). Tous les modèles possèdent une transmission intégrale, à l'exception du modèle d'entrée de gamme qui est une propulsion 4X2. Les versions 4X4 disposent de trois modes de propulsion qui se sélectionnent via une molette située sur la console centrale : 2 roues motrices (2H), 4 roues motrices (4H) et 4 roues motrices + rapports courts (4L).

Sur la route

Même si les 200 CV ont semblé peiner à remuer les 2 tonnes de la bête, il faut bien reconnaître qu'au niveau du confort de conduite le Ford Ranger a un comportement digne d'une voiture de tourisme moderne. La direction est souple mais précise et le comportement routier est très sain malgré un pont arrière rigide reposant sur une paire de ressorts à lames. Probablement un choix dicté par le compromis à trouver entre confort, charge utile et tout-terrain.

L'insonorisation est correcte ce qui n'est pas une évidence dans cette catégorie de véhicule. Les sièges sont confortables et disposent d'une multitude de réglages facilitant la recherche de la position de conduite idéale. Le seul petit regret est que le volant ne soit pas réglable en profondeur.

Avec une charge remorquable de 3'350 kg, le Ford Ranger établit une nouvelle référence en la matière. De même, la charge utile maximale peut aller jusqu'à 1265 kg dans la version Cabine Simple.

Après avoir testé le Ford Ranger sur les routes jurassiennes, il me tardait de sortir des sentiers battus. Est-ce que cet élégant pick-up serait également un bon franchisseur ? Rien de tel que la piste d'entraînement Offroad d'Ederswiler pour le vérifier. En deux heures, grâce à des instructeurs professionnels, nous avons exposé le Ranger, et son conducteur, à toutes les difficultés. Et les deux s'en sont sortis « haut la main » ! Il faut avouer que le néophyte que je suis en la matière a bien été aidé par diverses aides développées par les ingénieurs Ford, comme par exemple le système de contrôle en descente, le différentiel électronique ou l'assistance de démarrage en côte. Avec sa garde au sol de 241 mm, rien n'effraie notre baroudeur, même pas l'eau, puisqu'il peut aisément franchir des gués de 80 cm de profondeur sans se noyer.

Verdict

Grâce à son savoir faire en la matière, Ford a généré avec le Ranger une nouvelle référence dans le segment des pick-up. Que ce soit pour un usage professionnel ou pour les loisirs, la polyvalence, le confort et les véritables qualités de franchissement en font un allié de choix en toutes circonstances. Le nouveau Ford Ranger est aussi le premier et le seul pick-up à avoir obtenu la note maximale de cinq étoiles au crash test d'Euro NCAP. De plus ses tarifs sont tout à fait concurrentiels puisque qu'il est disponible à partir de CHF 29'450.- dans la version 4X2 cabine simple, dès CHF 38'700.- en version 4X4 cabine double et jusqu'à CHF 54'000.— pour la version Wildtrack « full option ».

Prix et principales options - Ford Ranger

Cabine Simple :

Ranger XL 4X2 2.2 TDCi : CHF 29'450.-

Ranger XL 4X4 2.2 TDCi : CHF 31'950.-

Cabine Extra :

Ranger XL 4X4 2.2 TDCi : CHF 36'200.-

Cabine Double :

Ranger XL 4X4 2.2 TDCi : CHF 38'700.-

Ranger XLT 4X4 2.2 TDCi : CHF 43'700.-
Ranger Limited 4X4 2.2 TDCi : CHF 47'200.-
Ranger Limited 4X4 3.2 TDCi : CHF 50'700.-
Ranger Wildtrack 4X4 3.2 TDCi : CHF 51'800.-

Options :

Boîte automatique (Limited – Wildtrack) : CHF 2'300.-
Dispositif d'attelage : CHF 530.-
Peinture métallisée : CHF 890.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) SA pour l'invitation aux essais presse de ce Ford Ranger.

A lire aussi

Essai – Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai – Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai – Ford Ka : Petite Ka-naïlle

Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

Genève 2012 – Ford B-MAX

Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon















