

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

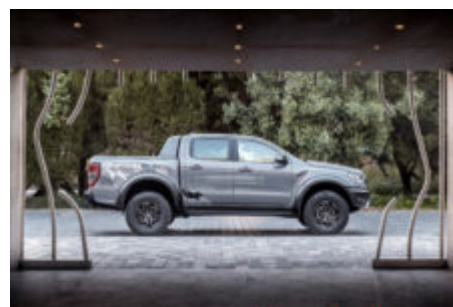
Les amateurs de pickups américains connaissent depuis longtemps le Ford F150 Raptor, une déclinaison sportive du pickup le plus vendu aux Etats-Unis dont l'origine était de fournir une base spécifique aux amateurs désirant préparer la Baja 1000, le « Paris-Dakar » américain. Le Ford Ranger Raptor, développé par Ford Performance, suit une philosophie identique : un véhicule optimisé pour la performance et un look ravageur.



- 4 cylindres, biturbo, diesel, 1'996 cm³
- 213 ch à 3'750 t/min
- 500 Nm de 1'750 à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 10 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h : n/a
- Poids : 2'510 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'374 x 2'028 x 1'873
- Conso. mixte : 8.9 l/100km
- Emissions CO₂ : 233 g/km
- dès CHF 57'650.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Ce Ranger Raptor n'a guère de parenté avec le Ford Ranger que son nom. En effet, autant son châssis, sa carrosserie, ses suspensions que sa motorisation ou sa transmission sont spécifiques. J'ai eu le loisir de le découvrir pour Wheels And You dans l'ouest marocain et voici mes impressions.



Esthétique

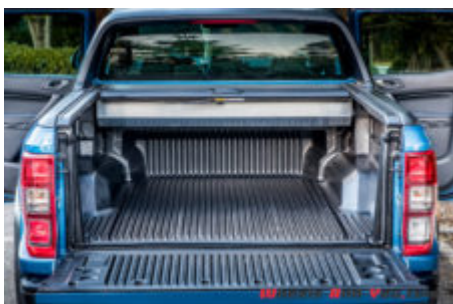
Le moins que l'on puisse dire, c'est que le Ranger Raptor affiche la couleur. Il a certes un air de famille avec le Ranger mais il est bodybuildé sous tous les angles. Il faut dire que les ingénieurs de Ford Performance n'y sont pas allés de main morte : pour relever la garde au sol de 50 mm et éviter que cette élévation du centre de gravité favorise un risque de passage sur le toit, le véhicule a été élargi non pas de 50 ou 100 mm mais de 167 mm ! Plus de 8 cm de chaque côté !

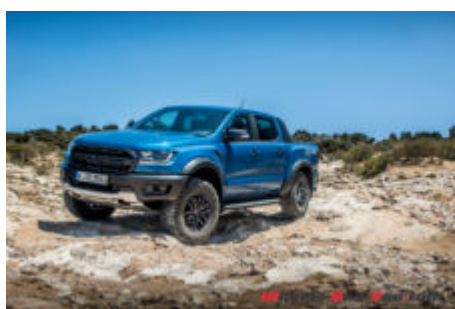
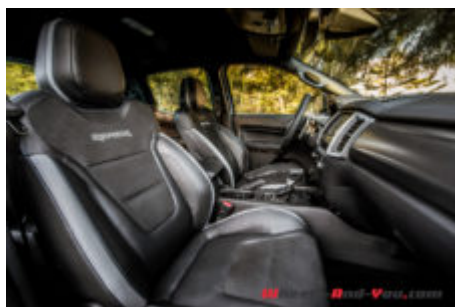
Les boucliers avant et arrière sont spécifiques, comme la protection de carter plus épaisse et large que celle du Ranger. Les ailes ont été élargies et dotées d'extensions ; elles sont faites d'un matériau composite solide et léger.

A l'arrière, un couvre-tonneaux rétractable est inclus en série. Alors que le Ranger Trailhawk est livré avec des jantes de 18 pouces, le Raptor lui préfère des

jantes de 17 pouces permettant le montage de pneus BF Goodrich 285/70 R 17 au flanc plus haut, mieux adaptés à l'utilisation tout-terrain.

Je suis séduit par l'esthétique de ce Raptor qui rappelle son grand frère F150 bien que d'un gabarit plus raisonnable pour l'Europe. Tandis que ce Ranger est disponible en bleu et gris uniquement, la seule option proposée au catalogue est, pour la teinte bleue, le décor de carrosserie livré de série sur la teinte grise.





Sous le capot

Techniquement, tout est spécifique au Raptor : le châssis est élargi à l'avant, renforcé en plusieurs endroits et comporte des attaches spécifiques pour les suspensions. Alors que le Ranger dispose de ressort à lames, le Raptor adopte un pont arrière renforcé guidé par 4 bras tirés et une barre de Watt pour un parfait guidage latéral. Les magnifiques combinés ressort-amortisseur développés par Fox disposent de bi-pass autorisant des règles d'amortissement différentes selon la vitesse et l'amplitude des irrégularités. Il en est de même à l'avant où les trains sont guidés par deux triangles superposés en aluminium. La crémaillère de direction est disposée de manière optimale pour éviter les angles induits par les

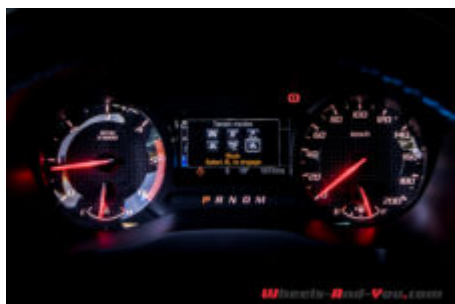
grands débattements, plus de 30% supérieurs à ceux d'un Ranger Trailhawk.

Côté mécanique, le Ranger Raptor n'est disponible qu'avec un moteur diesel 2.0 l biturbo qui, s'il peut paraître curieux pour un véhicule sportif, s'avère fort approprié grâce à des caractéristiques étonnantes. Il développe 213 ch mais surtout un couple impressionnant de 500 Nm ! Les deux turbos de tailles différentes gommement pratiquement tout temps de réponse. Quant à la transmission automatique à 10 rapports, elle est capable de sauter jusqu'à 3 rapports autant en montant qu'en descendant. Le différentiel arrière peut être verrouillé manuellement.

L'électronique du Raptor n'est pas en reste puisqu'il dispose de pas moins de 6 modes : Normal, Sport pour la conduite sportive en 2 routes motrices, Pluie/Neige pour surfaces à faible adhérence, Sable/Boue pour les surfaces où il s'agit de garder de la vitesse malgré le patinage, Rock pour le franchissement en 4x4 vitesses courtes et Baja pour la conduite sportive en offroad. Ce dernier sélectionne une version spécifique de l'ESP qui autorise les glissades. L'ESP peut en outre être complètement déconnecté manuellement.

Le Ranger Raptor pèse presque 2.5 tonnes mais sa construction inspire une réelle solidité et robustesse, un paramètre nécessaire lorsqu'il s'agit de conduite offroad sportive.





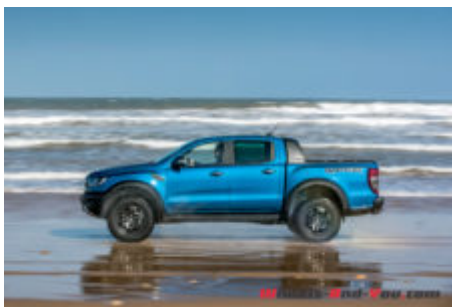
Au volant

Dès la première prise en main, le Raptor affiche ses capacités, celles d'un véritable pickup sportif : sur le goudron, il accélère fort et vire à plat tout en distillant un confort étonnant. Dans le terrain, les suspensions impressionnent. Elles amortissent tout ce qui se présente, des petites irrégularités aux grosses compressions. Même en décollant des 4 roues sur une grosse bosse abordée à vive allure, l'atterrissage est parfaitement amorti ! Je retrouve là les sensations déjà éprouvées lorsque j'avais roulé le F150 Raptor dans le désert californien.

Autre aspect très plaisant pour un véhicule axé loisir et lifestyle, l'inscription en courbe gomme tout sous-virage et l'arrière enroule volontiers dès l'entrée en courbe si l'ESP est débranché. C'est très sécurisant pour qui n'appréhende pas la conduite d'une propulsion. De plus, l'énorme couple moteur permet allègrement d'entretenir la glisse à l'envi, autant en 2 qu'en 4 roues motrices. Même dans le sable très mou et fin du Maroc, ce Ranger Raptor s'avère souverain. Bien sûr, l'ESP est là pour garantir à tout un chacun une parfaite stabilité en conduite quotidienne. Il avale les kilomètres à vive allure tout en ménageant ses occupants. La précision de la direction est étonnante pour un véhicule aussi haut, l'adhérence transversale également.

Autre élément qui impressionne par son efficacité, la transmission automatique. Elle se trouve toujours dans le bon rapport sans qu'on y prête attention, tant son fonctionnement est discret. Heureusement d'ailleurs car avec 10 rapports, l'utiliser manuellement oblige à constamment jouer des palettes au volant. La

seule situation où le mode manuel est utile, c'est le franchissement à faible vitesse, le « rock crawling » comme disent les américains, où il permet de choisir le rapport optimal.





Verdict

Je l'avoue, même si ce n'est pas une auto que j'achèterais en Suisse puisqu'il n'y a pas véritablement de terrain de jeu offroad pour un tel véhicule, je suis vraiment séduit par ce Ranger Raptor. Que ce soit son agrément moteur, son couple omniprésent, ses suspensions hyper efficaces dans toutes les situations ou son comportement dynamique aussi sain que joueur, tout contribue à distiller des sensations que je n'avais connues qu'outre-Atlantique.

Ford le propose en Suisse, tout équipé, au prix de CHF 57'650.-, et prévoit d'en vendre 300 à une clientèle qui ne sera de toute évidence pas celle des pickups classiques, cantonnés à une utilisation utilitaire, mais à un public qui recherche un véhicule lifestyle sympa et différent. Je suis prêt à parier que ces véhicules trouveront facilement preneur parmi les personnes qui oseront se lancer à aller l'essayer et cela même si le prix dépasse le tarif de base de pickups V6 comme le Mercedes Classe X, dont nous vous proposeront prochainement un essai, ou le Volkswagen Amarok.

En tout cas, bravo à Ford de nous proposer cet extra-terrestre en Europe !





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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





A lire aussi

Essai - Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité...

Essai - Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai - Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai - Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Premier contact - Ford GT : Road Legal Race Car

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact - Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai - Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact - Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai - Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai - Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère...

Premier contact - Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact - Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact - Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact - Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact - Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai - Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai - Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai - Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact - Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

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

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

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

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Présentation - Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation - Ford Kuga

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Focus MY2018

Nouveauté - Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté - Ford EcoSport

Nouveauté - Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté - Ford Fiesta MY2017

Sport Auto - Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté - Ford Galaxy

Lancement - Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté - Ford Mustang, les prix !

Présentation - Ford GT

Nouveauté - Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté - Ford S-Max

Nouveauté - Ford Mondeo

Nouveauté - Ford Focus ST

Nouveauté - Ford Edge

Nouveauté - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté - Ford Focus

Nouveauté - Ford Mustang

Présentation - Ford Edge Concept

Présentation - Ford S-Max Concept

Nouveauté - Ford Fiesta ST

Présentation - Ford Fiesta

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





