

Essai - Ford F150 Lightning : Un pick-up électrique hors normes

Pour faire parler d'elle sur le thème de la voiture électrique, la marque Ford a choisi d'abord un nom, Mustang, avec la Mach-E. Ensuite, elle est la première marque à lancer un pick-up 100% électrique en Europe, le F-150 Lightning. Alors que le F-150 est la voiture la plus vendue aux USA depuis 42 ans, sa version qui carbure aux électrons pourra-t-elle séduire ? Et en Europe où c'est la première fois que le F-150 est officiellement distribué, a-t-il sa place ?



- Double moteur électrique
- 337 kW (458 ch)
- 1'050 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 177 km/h
- 0 à 100 km/h : 4.5 sec
- Poids : 2'900 kg
- Long./larg./haut. (mm): 6'290 x 2'123 x 2'000
- Conso. mesurée : 25 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 127'000.-, mod.essayé: CHF 127'000.-

En théorie, électrifier un best-seller devrait permettre d'en vendre un bon nombre d'autant que dans ce grand format, il peut embarquer suffisamment de batteries pour offrir une autonomie convenable. Véritable outil de travail pour les artisans, véhicule à tout faire en Amérique du Nord, son prix d'appel était inférieur à 40'000 dollars en 2021. Le nombre de précommandes lors de sa présentation était phénoménal au point que le rythme de production planifié a dû être augmenté.

Jusqu'à présent, le F-150 n'a cependant jamais traversé l'Atlantique, dans quelque version que ce soit. Le Lightning est le premier qui suit le chemin officiel plutôt que l'importation parallèle. Après un passage par l'Allemagne pour lui porter quelques modifications régionales, ce mastodonte est désormais distribué dans nos contrées.



A l'extérieur

Si ce n'est son gabarit nettement supérieur, lorsqu'on croise un F-150, on peut le prendre pour le dernier Ranger car ils ont les mêmes traits globaux : larges ailes aux quatre coins, face verticale qui intègre la caractéristique signature LED en C, grande benne et ridelle. Mais placés l'un à côté de l'autre, le F-150 s'avère bien plus imposant : il y a 93 cm de différence en longueur et 10 cm de plus en largeur.

Pour la Suisse, le F-150 Lightning arrive par défaut avec la finition "Lariat" et il est proposé dans une unique couleur appelée "Antimatter Blue Metallic". A première vue, on dirait du noir mais la teinte bleue se révèle rapidement.

La calandre fermée affiche d'emblée qu'il s'agit d'un véhicule électrique ne nécessitant pas de ventiler un moteur en position avant. La ligne lumineuse qui dessine l'arête horizontale du capot est un marqueur fort du look imposant du F-150. De même pour la proéminente barre du type pare-buffle qui est

homologuée. On trouve également une ligne lumineuse qui relie les feux arrière, juste au-dessus du nom du modèle embouti sur la ridelle, marque typique d'un pick-up. Cette ridelle est à ouverture électrique et intègre un marchepied pour monter dans la benne. Ford Europe installe des clignotants orange dans le pare-chocs arrière, lesquels n'existent pas aux Etats-Unis.

J'aime bien le dessin des jantes, de grandes hélices qui cachent les disques nécessaires à arrêter ce gros cube en mouvement. Détail un peu anachronique pour une voiture électrique en 2024, il y a une énorme antenne radio fixe sur l'aile avant droite.



A l'intérieur

Le F-150 Lightning est si large que les sièges sont de véritables fauteuils séparés par une énorme console centrale. Cette dernière se déploie pour former une table d'appoint où poser un ordinateur portable et répondre à quelques emails par exemple. Mais cet espace n'existe pas en roulant car il faut escamoter le sélecteur de vitesse par pression d'un bouton pour déployer la console centrale.

L'écran tactile fait 15.5", avec un bouton de volume physique qui semble flotter au milieu. Sur cet écran, on trouve absolument tout, de la ventilation à l'infodivertissement. C'est là aussi que tout se joue pour les aides à la conduite. Parmi les quelques boutons physiques, on trouve ceux dédiés au remorquage, situés entre le volant et l'écran.

A l'avant et à l'arrière, Ford a installé de nombreuses connexions électriques : chargeur à induction, USB, USB-C, 12V et même 230V. Il y en a également deux dans la benne à l'arrière, pour alimenter des outils portatifs ou des accessoires de plein air. On peut par exemple scier des planches sur la ridelle avec une scie circulaire. Ce F-150 pourrait être la plus grosse batterie externe que vous ayez vue : elle peut alimenter un ménage moyen pendant 3 jours.

Je reproche toujours aux pick-up de ne pas avoir de coffre, à moins d'en couvrir la benne. Sans V8 à abriter sous le capot, Ford a profité de l'espace pour y mettre un grand coffre à ouverture électrique. Appelé Frunk - contraction de front (avant) et trunk (coffre) - il offre autant d'espace que le coffre d'une VW Golf : 400 litres. Petit détail très symbolique dans le Frunk : un dessin en hommage à la Ford T de 1913.





Sous le capot

Les deux moteurs électriques - un par essieu - proposent une puissance combinée de 458 ch. Ils sont alimentés par une batterie d'une puissance nominale de 98 kWh. Le couple disponible est phénoménal : 1'050 Nm ! Ça explique pourquoi Ford souligne les capacités de remorquage de ce pick-up. Le permis de circulation autorise jusqu'à 3'490 kg remorqués alors qu'aux États-Unis, ce sont même 10'000 livres (4'535 kg) qui sont autorisées.

Sous la carrure de ce pick-up, Ford a quand même amélioré la conception des trains roulants. Il n'y a plus d'essieu rigide à l'arrière et la suspension à roues indépendantes est beaucoup plus confortable que les traditionnels ressorts à lames très répandus sur ce type de véhicules.

Les batteries du F-150 Lightning sont logées dans son plancher. On peut les charger de courant alternatif ou continu, ce dernier jusqu'à 150 kW. Sur un tel super-chargeur, on peut passer de 15 à 80% en 39 minutes. Sur ma borne à la maison qui délivre 5.4 kW, on est plus proche des 12 heures alors qu'il faudra env. 6h sur une borne domestique de 11 kW.



Au volant

1'050 Nm et 458 chevaux assurent un 0 à 100 km/h en seulement 4.5 secondes et ce n'est pas une blague. Cette brique roulante qu'on conduit dans un fauteuil est effectivement capable d'accélérer fort, à vide tout au moins. Mais relevons que ce

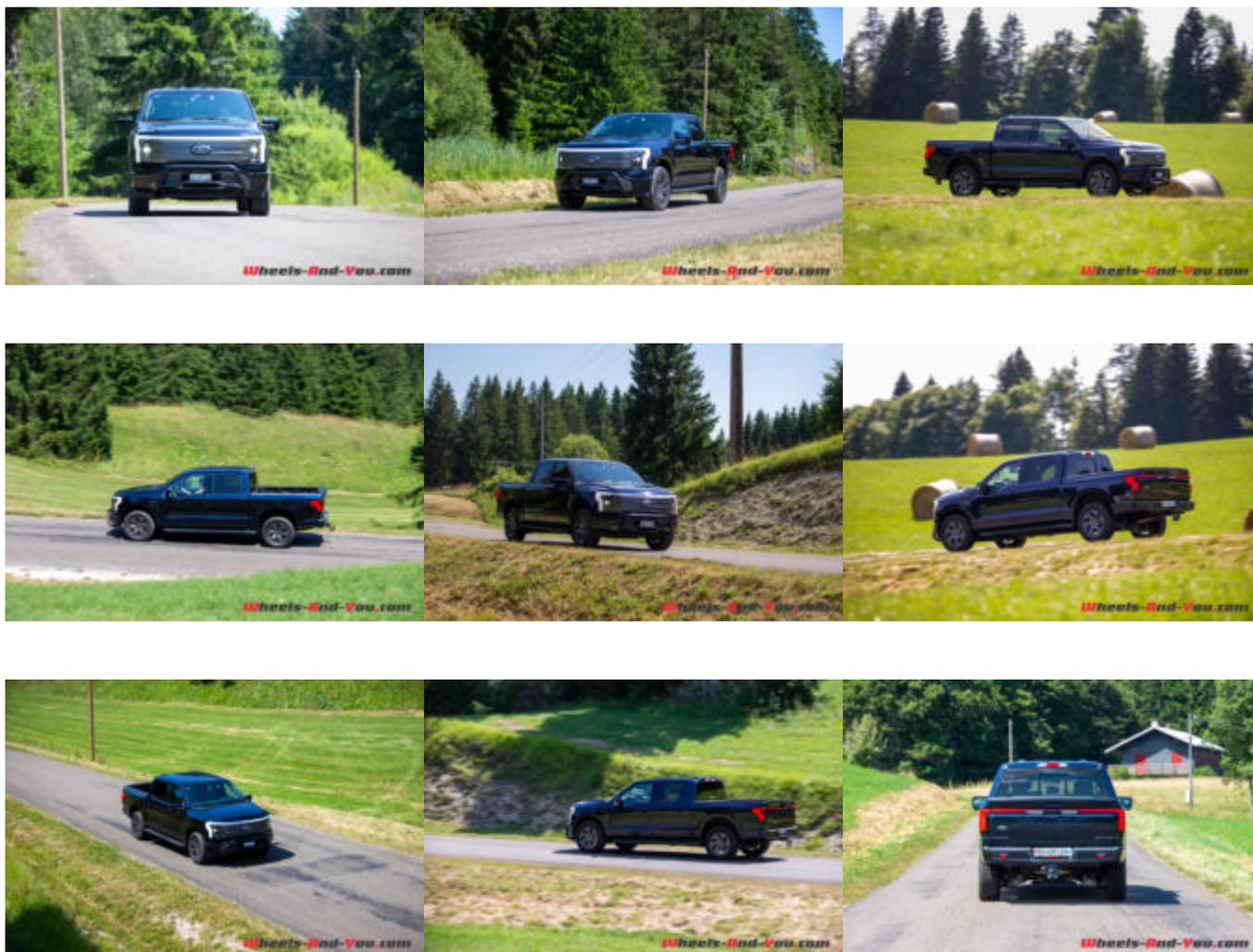
seul trait sportif est bien caché au fond de la course de la pédale d'accélérateur. Sur les premiers 80%, le Lightning se laisse apprivoiser. Je le conduis en souplesse et c'est peut-être ça le plus agréable. Bien que lourd - 2'900 kg à vide - et imposant, on en a assez sous la pédale pour ne pas se mouvoir au ralenti.

On roule en silence. L'aérodynamique peu avantageuse génère le bruit le plus présent dans l'habitacle mais c'est très léger, même sur autoroute. Par contre, la consommation ne permet pas de parcourir plus de 370 km sur ces grands axes. Au long de mon essai, j'ai emprunté toute sorte de routes qui m'ont permis de mesurer une consommation moyenne légèrement inférieure à ce que des confrères indiquent, soit environ 25 kWh par 100 km.

Grâce à la conception plus moderne de l'essieu arrière notamment, la tenue de route est comparable à celle d'un SUV de taille normale. En plus, son centre de gravité est très bas, l'essentiel de la masse étant concentré dans le plancher de batteries. C'est un gain en stabilité générale et en courbe, son agilité est surprenante. Il y a peu de roulis, les mouvements de caisse sont bien contenus.

Je l'ai expliqué plus haut, le F-150 Lightning met en avant sa capacité remorquage. Oui, il y a une montagne de couple pour remorquer mais l'autonomie annoncée par l'ordinateur de bord tombe de 380 à 180 km dès qu'on y met quelque chose sur l'attelage. Evidemment, de nouveaux calculs sont effectués une fois en route mais l'info est claire : l'autonomie se réduit sensiblement en tractant. Les aides électroniques permettent d'aligner automatiquement la boule d'attelage sous le timon de la remorque, c'est bien pratique. Pour reculer soi-même, l'énorme écran de la console centrale peut afficher plusieurs points de vue pour réussir à coup sûr son alignement.

L'autre exercice « spécial remorque », c'est de la reculer en suivant une courbe. Là aussi, la technologie vient aider. Au lieu de tourner le volant, on tourne le bouton pour dire dans quel angle la remorque doit reculer; la voiture s'occupe du reste. Dès qu'on lâche le bouton, il se recentre et le pick-up s'occupe de faire revenir le train dans l'axe. Lors de mon examen de conduite, j'en ai fait la démonstration à l'inspecteur mais je ne compterais pas dessus. Ce serait bête d'être perdu dans une voiture qui en est dépourvue.



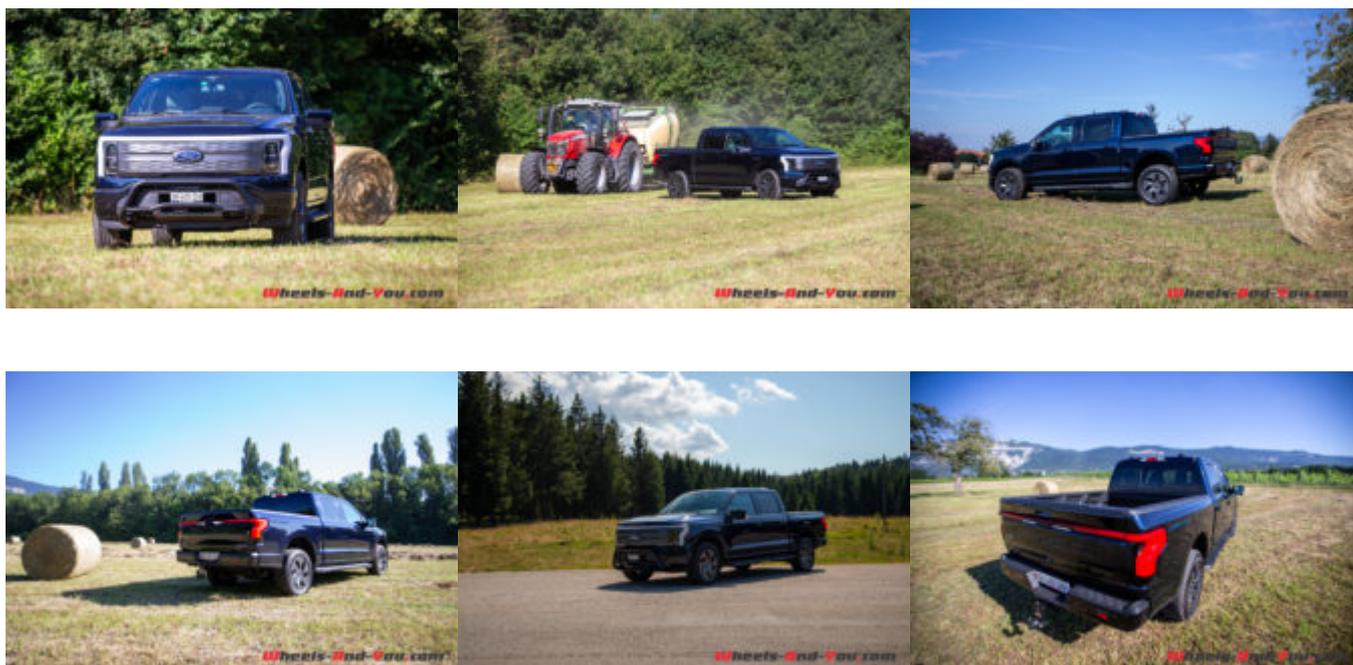
Verdict

Dit simplement, j'ai adoré rouler avec le F-150 Lightning pour ce qui touche à l'agrément de conduite. Le confort est au rendez-vous, la versatilité de la pédale d'accélérateur permet de se couler dans le trafic. La tenue de route aussi est convaincante. Par contre, il faut composer avec l'extrême largeur du véhicule, le plus difficile étant de savoir où s'arrête la voiture à droite.

Voilà pour la partie où on roule car dès qu'on cherche à s'immobiliser, la réalité nous rattrape. Si le F-150 n'était pas officiellement importé jusqu'à présent, il y a une raison. Avec ses 6.29 m, il est 10 cm plus long qu'une Maybach 62 ou 45 cm plus long qu'une Rolls-Royce Phantom Series II. Autant dire qu'on ne le gare pratiquement nulle part. Il passe sous les 2m de hauteur mais déborde des places en longueur. Et si on veut tirer son van pour aller à un concours hippique à 300 km, il faudra charger en route. Et comment charger un train routier qui dépasse les 10m de long ? Généralement, les stations de recharge proposent des places en épi ou en bataille. Vous vous imaginez poser votre remorque sur une place

normale pour aller ensuite charger votre tracteur sur une aire de repos, un samedi par exemple ?

Essai plaisant d'une voiture qui restera le premier pick-up électrique largement distribué à travers le monde. Présenté ici dans sa configuration de lancement européen, et la seule disponible pour le moment, soit presque toutes options et affiché à CHF 127'000.-, je me demande seulement qui pourra faire fi des inconvénients liés à son encombrement pour en faire son véhicule, même de loisirs.



Prix et options - Ford F-150 Lightning "Lariat"

Prix de base : CHF 127'000.-

Peinture "Antimatter Blue Metallic" : CHF 0.-

Jantes aluminium 20 pouces en Carbonized Grey : CHF 0.-

Marchepieds fixes allongés éclairés en Carbon Black : CHF 0.-

Système d'attelage de remorque intelligent : CHF 0.-

Système d'aide au remorquage : CHF 0.-

Système audio B&O - 8 haut-parleurs avec subwoofer : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 127'000.-



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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de ce Ford F-150 Lightning, ainsi qu'au garage BYmyCAR Meyrin, à Meyrin/Genève, pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Ford Bronco : Un mythe ressuscite et traverse l'Atlantique

Premier contact - Ford Mustang MkVII : Pour son 60ème anniversaire, le cheval fougueux se décline en Coupé, Convertible et Dark Horse

Essai - Ford Ranger Raptor V6 : Fun, furious but so big !

Essai - Ford Focus ST : Mieux que GTI, la ST !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Rien n'arrête son V6

Essai - Ford Mustang Mach-E GT : La première eMuscle Car !

Essai - Ford Mustang Mach 1 : Une Mustang à l'ancienne

Premier contact - Ford Mustang Mach-E GT : Une version 4x4 plus sportive

Essai - Ford Mustang Mach-E AWD : Un cheval sauvage qui va en électriser plus d'un

Essai - Ford Puma ST : LE petit SUV sportif par excellence

Essai - Ford Explorer PHEV : Son truc ? Les grands espaces

Essai - Ford Mustang Bullitt : Dans la peau de Steve McQueen ou presque

Essai - Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Essai - Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact - Ford Focus ST : Un autre monde !

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

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

Nouveauté - Ford Capri

Nouveauté - Ford All-Electric Explorer

Présentation - Ford Mustang MkVII

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Puma ST

Nouveauté - Ford Bronco

Lancement - Ford Mustang Mach-E

Nouveauté - Ford Puma

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

