

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

*A la rédaction, le Ford Ranger Raptor, on connaît bien. Après l'essai du modèle précédent en 2020, puis la découverte de cette nouvelle mouture l'année dernière, il est temps de reprendre le volant du nouveau Ranger Raptor. Ce deuxième opus nous revient avec des technologies embarquées améliorées, plus intelligentes, plus rapides, optimisées à l'extrême. Extrême, le mot est lancé. Le genre de voiture que le regretté Ken Block aurait apprécié sans avoir trop à la modifier. Contact.*



- V6, biturbo, essence, 2'956 cm<sup>3</sup>
- 292 ch à 5'500 t/min
- 491 Nm à 2'300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 10 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.9 sec
- Poids : 2'454 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'360 x 2'030 x 1'930
- Conso. mesurée : 14.5 l/100km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 315 g/km (G)
- dès CHF 74'010.-, mod. essayé: CHF 77'100.-

---

Aujourd'hui, on est loin du premier pick-up Ford Ranger apparu en 1982 même si le concept de base - un véhicule capable de franchissement avec une benne et une charge utile d'une tonne - perdure. En 2018, le Ranger a muté avec la version Raptor. Cette deuxième génération sortie tout droit des laboratoires du département Ford Performance relève le défi de faire encore mieux. C'est du pur, du brut, du lourd et du puissant, cela sans une once d'électricité ou d'hybridation. Mais ça sert à quoi ?

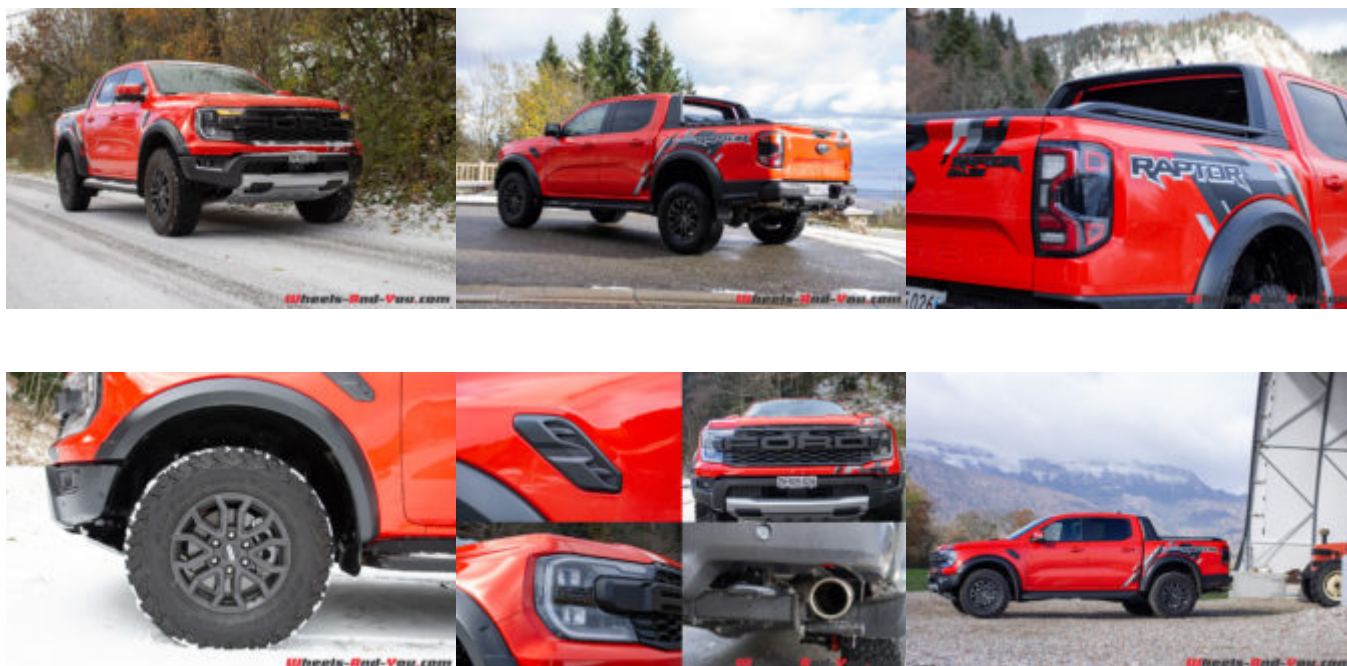


### ***A l'extérieur***

Avec 5.36 m de long, soit 5 cm de plus que son prédécesseur, 2.03 m de large, 1.93 m de haut et 27 cm de garde au sol, il grandit encore. De face, les lettres « F O R D » dominant la calandre. On ne peut guère faire moins discret !

Ses ailes élargies, son gros sabot en alu qui remonte vers le parechoc, sa hauteur impressionnante pour nous, l'éclairage LED en forme de pince repoussé aux quatre coins, le Raptor en impose ! Si on devait faire un remake du film Duel, nul doute que le Raptor pourrait remplacer le camion.

On en oublierait presque qu'il s'agit d'un pick-up. Pourtant, la benne est bien là, plus courte que sur un Ranger normal et acceptant 622 kg de charge utile seulement. Elle est recouverte d'un rideau coulissant électrique et contient des prises 12V et 220V. Même si elle paraît peu pratique au premier abord, elle a été étudiée pour que les professionnels soient à l'aise pour charger ou travailler autant que pour les loisirs.



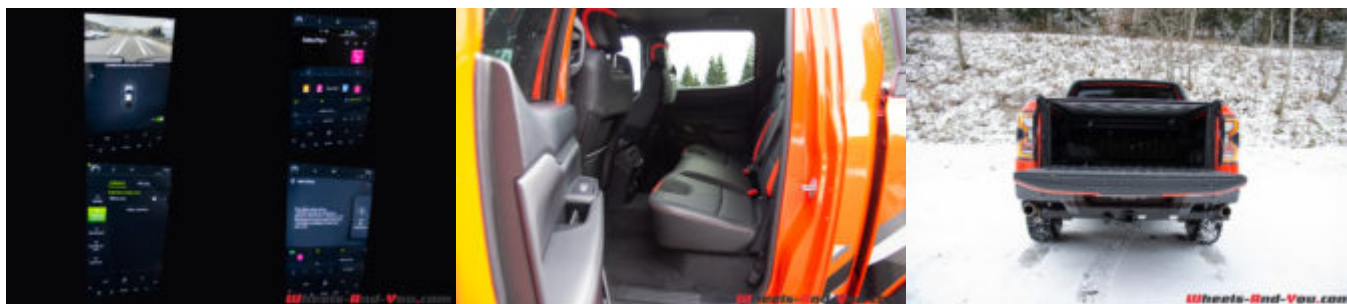
## ***A l'intérieur***

Il va falloir enlever ses bottes et chausser ses « driving shoes » car cet intérieur est très typé sport, avec un mélange de cuir, d'alcantara et de plastiques de belle qualité. Les assemblages sont très corrects, avec la volonté de garder un bel aspect sur la durée.

Les sièges sport estampillés « Raptor » ont des liserés orange du plus bel effet. Confortables, possédant dix positions de réglages et très « américains », ils auraient été conçus en s'inspirant des avions de chasse F-22 Raptor. Ici ou là, des inserts orange égagent une ambiance assez sombre. Les places arrière sont accueillantes même si leur dossier est un peu vertical.

Le bloc compteur entièrement numérique est très complet et on y retrouve quantité d'informations. Chaque action sur une commande y est visualisée. Au centre, en position verticale, un écran tactile de 12 pouces intègre le système multimédia Sync 4 ultrarapide et très ergonomique. Déjà vu sur la Mustang Mach-E, il a été mis à jour pour le Raptor. Il propose la prise en charge sans fil d'Android Auto et d'Apple CarPlay. Le ciel de toit accueille une série de six interrupteurs préinstallés pour la commande d'accessoires.

Pour les mélomanes, dix haut-parleurs Bang & Olufsen délivrent de quoi faire une rave party à cinq. De mon côté, ce sera plutôt le son du V6 en mode Sport.



### ***Sous le capot***

Adieu le 4 cylindres diesel, bonjour le V6 biturbo essence. Il offre 292 ch et un couple de 491 Nm. Il emprunte la technologie anti-lag des Ford GT et Focus ST. Ce système maintient les deux turbos en rotation pendant trois secondes une fois la pédale de droite relâchée, ce qui permet une réaction immédiate à la remise de gaz. Le couple est transmis à la route par une très douce transmission automatique à dix rapports.

Plus en détails, le moteur cube 2'956 cm<sup>3</sup>. Le bloc est fait de fonte graphite compactée 75 % plus rigide que la fonte traditionnelle. Côté performances, le 0 à 100 km/h est effectué en 7.9 s sur route comme sur piste défoncée grâce à des débattements de suspension impressionnants. En conduite usuelle, la consommation se stabilise autour des 14.5 l/100 km.

J'oubliais le son : en mode Normal c'est déjà sympa mais en mode Sport valves ouvertes (sélection au volant), le son grave donne la chair de poule.



## ***Au volant***

On monte et on descend de haut dans le Ranger Raptor. Bien installé, j'appuie sur le poussoir et le V6 se fait entendre. J'opte d'abord pour le mode Normal parmi les sept modes de conduite. Tout est spécifique à ce Raptor, un châssis rigidifié avec une série de renforts dédiés. Le Raptor possède un système à quatre roues motrices avec une boîte de transfert à deux vitesses et commande électronique. Les différentiels avant et arrière sont verrouillables. Il y a deux poussoirs sur le gros levier de vitesse : à gauche pour accéder à la conduite manuelle et en haut pour sélectionner les rapports. A l'usage, j'aurais préféré l'inverse car pour moi, il est plus facile d'appuyer avec le pouce qu'avec l'index.

La direction devient légèrement plus dure en mode Sport. Hélas, même dans cette position, elle reste trop filtrée à mon goût, offrant peu de ressenti sur la nature du terrain. Ce qui est remarquable par contre, c'est l'extrême douceur des commandes, l'onctuosité du V6 et les suspensions qui avalent les dos d'ânes sans broncher. J'ai arpenté Genève un samedi soir, en m'interdisant de me parquer même si avec les aides au parking, c'est un jeu d'enfant. Le lendemain, j'ai pris la direction du Valais pour gravir des montagnes. Efficace à condition de gérer les blocages de ponts. Heureusement, avec le Ranger Raptor, rien n'est difficile. Il est mon héros des 4x4 modernes, mon « Captain America » qui passe par « Transformer » pour devenir Raptor (vous suivez ?).

Arrivé au bout du bitume, je me retrouve devant un chemin boueux. Que choisir ? Ici point de levier, point de passage au neutre avant une sélection des rapports courts ; simplement des touches sur lesquelles il faut appuyer. J'opte donc pour le 4L. Le verrouillage inter-ponts se bloque et les deux essieux tournent à la même vitesse. Pour être sûr de passer, je bloque le pont arrière. Toutes ces actions se visualisent à l'écran central. Le blocage de différentiel me permet d'évoluer doucement mais sûrement sans jamais patiner. Mais il y a encore plus simple : choisir l'un des modes dédiés en tournant la mollette située entre les sièges. Il y a au choix : Normal, Sport, Slippery (Glissant), Rock Crawl (Rocailleux), Mud/Ruts (Boue), Sand (Sable) et Baja (piste rapide) ; l'ESP peut être déconnecté.

En altitude, sur un faible manteau neigeux, j'ai pu ressentir toutes les capacités du Ranger Raptor. Sur une portion roulante mais glissante, je quitte le mode 2H car sur ce terrain, la puissance est vite castrée par les aides à la conduite. J'opte pour le mode 4H qui passe vite en 4A (gestion automatique des 4 roues motrices

qui fait varier la puissance délivrée sur les roues avant) et limite le couple si besoin. C'est redoutable d'efficacité. Pour jouer, il reste le mode « Baja » mais il est à réserver aux routes ou pistes fermées. Le Raptor porte alors bien son nom.

Le couple omniprésent permet de jouer du volant et de l'accélérateur pour placer cette brute là où vous voulez aller. C'est vraiment une « machine » fantastique. Une fonction « Trail control » m'aide dans les descentes en agissant comme un régulateur de vitesse. Surprenants aussi ces gros pneus BF Goodrich T/A (All terrain) en 285/70R17. Ils m'ont agréablement surpris par leur efficacité sur la neige et le mouillé, sur chemin comme sur autoroute. Rien à voir avec les MUD Goodrich montés de série sur les Jeep Wrangler Rubicon. Je trouve leur limite sur un passage boueux. La boue emplit la sculpture, faisant une bande de roulement presque lisse. Mais là encore, le Raptor réussit à trouver l'adhérence sur des pierres pour extirper ces 2'454 kg du borbier.

En revanche, pour opérer un demi-tour avec ses 13 m de rayon de braquage, il faut prévoir quelques manœuvres. Elles se font sans difficulté avec la transmission rapide et efficace. La boîte à dix rapports est douce et intelligente. Elle gère tout et bien. Associée au système anti-lag, elle permet au Ranger Raptor de bondir en avant à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Alors, même si la clé est un peu lourde et massive, j'ai du mal à me séparer de mon « Captain Raptor ».





## **Verdict**

Le Ford Ranger Raptor dans sa livrée « Code Orange » m'évoque le côté dérangeant du film de Stanley Kubrick, Orange Mécanique. Si vous comptez passer inaperçu, c'est raté !

Même si vous n'avez pas de complexe d'infériorité, même si vous affichez sur TikTok chaque jour n'est pas votre truc, même si vous n'avez pas d'exploitation agricole et même si vous ne sortez que très rarement des sentiers battus, le Ranger Raptor sait vous ensorceler. Impossible de lui résister une fois qu'on y a goûté.

Et pourtant, s'il est à l'aise en Valais, circuler à son bord dans Genève reste insensé. Long, haut et large, il est l'engin idéal pour rouler vite sur pistes de terre. Et alors ? Alors si j'étais agriculteur ou vigneron dans la campagne Genevoise, sur la Côte Vaudoise ou en Valais, je me laisserais bien tenter. Mais là, je n'ai aucune justification valable. Pourtant, il me fait craquer...



## **Prix et options - Ford Ranger Raptor V6 Biturbo**

**Prix de base : CHF 74'010.-**

**Peinture "Code Orange" : CHF 890.-**

**Pack Raptor : CHF 2'200.-**

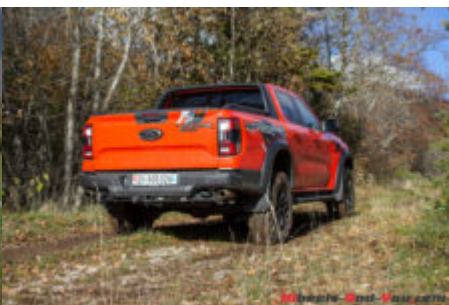
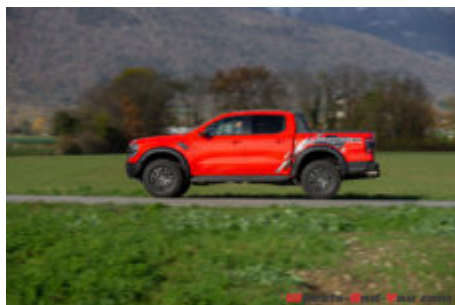
**Prix TOTAL : CHF 77'100.-**



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 Ranger Raptor V6, ainsi qu'au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

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 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

