

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

Après une première mouture qui avait su nous charmer et cela malgré une motorisation diesel, Wheels And You a pris la direction de l'Espagne pour aller découvrir le nouveau Ford Ranger Raptor. Asphalte, terre, franchissement, le programme est complet pour une première rencontre forte en sensations.



- V6, essence, biturbo, 2'956 cm³
- 288 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 2'028 x 1'926
- Conso. mixte : 13.6 l/100km
- Emissions CO₂ : 310 g/km (G)
- dès CHF 74'010.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

Les pickups ne sont pas vraiment à la mode dans notre pays, à l'inverse des Etats-

Unis où ils représentent une grande partie du parc automobile, en particulier dans les états du sud. Chez nous, c'est plutôt le côté pratique du chargement qui fait opter pour un tel véhicule, donc en majorité pour une utilisation professionnelle. Il y a bien évidemment des passionnés du pays de l'oncle Sam qui se font plaisir mais ils sont relativement rares, surtout en Romandie.

Dans ce contexte, le Ford Ranger est celui qui se taille la part belle du marché. Il se profile tout simplement comme le pickup le plus vendu en Suisse. C'est aussi le cas en Europe où il détient ce titre depuis 2015, avec une année record en 2021 où les ventes ont progressé de 38.1%. Encore quelques chiffres plus spécifiques au Raptor pour indiquer qu'en 2021, il s'est vendu plus de 8'000 unités en Europe, ce qui représente un pickup sur vingt. En Suisse, un Ford Ranger vendu sur deux est un Raptor.

Il semblait donc logique que le nouveau Ranger soit distribué dans notre pays et pour inaugurer le bal, Ford lance les hostilités avec la version déjantée, le Raptor. Ce nom est bien évidemment connu des amateurs puisque cela fait plusieurs années qu'il est utilisé pour des pickups boostés aux amphétamine. Le Ranger, c'est le petit modèle de la gamme des pickup Ford et la première génération du Raptor n'était proposée qu'en diesel. Néanmoins, même ainsi, il avait su me convaincre comme je vous l'avais expliqué dans mon essai complet. Alors quand Ford Suisse nous a invité au lancement de la nouvelle version, j'ai immédiatement accepté.



Esthétique

Pas de révolution en matière de design, un pickup reste un véhicule utilitaire au look plutôt brut et avant tout pratique. Pour le Raptor, la base est bien identique au nouveau Ranger mais modifiée pour un look avec plus de bestialité. A noter que cette cinquième génération affiche un style plus affirmé et même les versions « normales » dégagent un certain caractère.

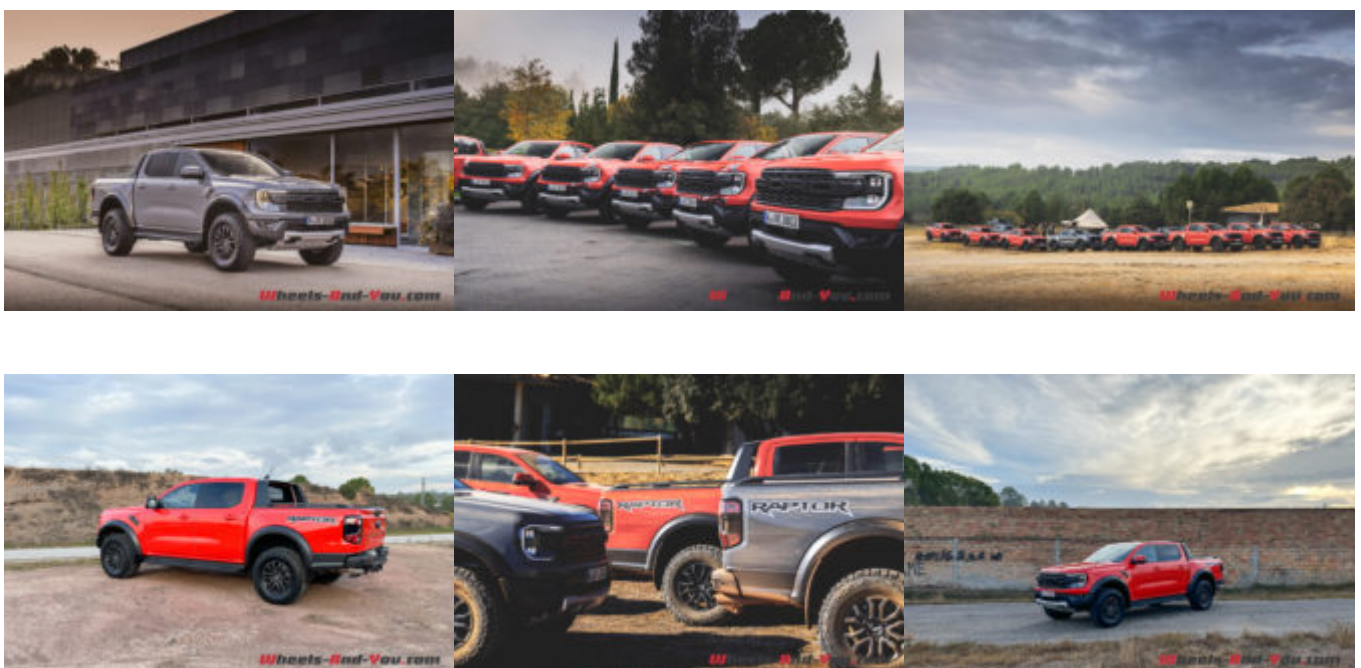
Je dirais même que ce nouveau Raptor se lâche radicalement. La gueule avant est tout simplement hyper agressive, parfaitement dans l'esprit de son grand frère le F-150 Raptor non officiellement importé en Europe.

Du coup, avec ce nouveau look diablement attirant, il va être un peu difficile à assumer en ville, surtout si vous optez pour la teinte « Code Orange ». Bon, il faut avouer que le milieu urbain n'est pas vraiment sa tasse de thé et même s'il est capable de se comporter en véritable agneau, c'est dans un autre décor que notre Raptor se sent le mieux.

En matière de changements pour cette génération, on identifie directement les optiques avant et toute la calandre largement plus affirmée que sur la précédente version. Pour le reste, pas de changement drastique ; encore une fois, difficile de faire différent lorsqu'on parle de pickup. Je note les ailes toujours bien musclées, l'imposant capot et également des nouveaux feux arrière. Dernier détail, la double sortie d'échappement, ça donne le ton.

Ah oui, encore une chose... l'inscription Ford sur la calandre. Ce n'est plus vraiment une simple indication, c'est une face avant à elle toute seule, qui pourrait presque faire office de pare-buffle tant c'est gros.

En comparant avec la version précédente, l'ancienne arborait un look presque gentillet. La dénomination Raptor n'est clairement pas usurpée avec cette nouvelle génération, j'adore.



L'habitacle du nouveau Ranger Raptor a aussi légèrement évolué et la qualité de finition est en hausse. La présentation progresse, avec notamment l'arrivée du nouvel écran central de 12 pouces. Il me fait penser à celui de la Mustang Mach-E mais en mieux car il est combiné à quelques vrais boutons - notamment pour les réglages de ventilation - et il s'intègre parfaitement dans le tableau de bord. L'infodivertissement est très complet, avec notamment un système de caméra à 360 degrés qui sera bien utile pour parquer l'imposant Ranger Raptor. On peut aussi mentionner les compteurs qui s'affichent sur un autre écran de 12.4 pouces, paramétrables selon vos désirs.

La console entre les sièges avant regroupe le nouveau levier de vitesses E-Shifter, plus ergonomique, ainsi que la sélection de modes et les systèmes de réduction des rapports de boîte. Pour revenir aux assises, si elles sont parfaitement confortables et invitent à avaler les kilomètres, je les aurais juste aimées avec un peu plus de maintien. Les sièges sont habillés de cuir noir, avec quelques éléments orange, ça égaie un peu l'habitacle. Cette combinaison de couleur se retrouve également sur le tableau de bord et les contre-portes.



Sous le capot

La cerise sur le gâteau, voilà comment je vais surnommer la motorisation de ce nouveau Ranger Raptor. Nous avons là un nouveau V6 biturbo essence qui développe 288 ch pour un couple de 491 Nm. Vous en conviendrez, c'est bien plus sexy que le 2.0 diesel, certes aussi biturbo, de la génération précédente. A noter

que dès le printemps prochain, il sera aussi possible de commander le Raptor avec le 4 cylindres diesel qui développe maintenant 205 ch (213 ch sur la version précédente) pour un couple maintenu à 500 Nm. Mais pas sûr qu'il rencontre le succès dans notre pays tant le V6 est désirable.

Cette mécanique est toujours couplée à une transmission automatique à 10 rapports, avec palettes en magnésium au volant. Elle a toutefois été revue et est désormais plus légère. Pour ce millésime 2022, le Raptor dispose d'un nouveau système e-4WD qui gère automatiquement la répartition du couple sur les 4 roues. Il y a aussi une boîte de transfert à deux vitesses, Low et High, ainsi que des blocages de différentiel avant et arrière.

Pour animer tout cela, 7 modes de conduite sont proposés, allant de « Normal » à « Baja », en passant par « Sport » et « Slippery » pour la route ou « Rock », « Mud & Ruts » et « Sand » pour le tout-terrain.

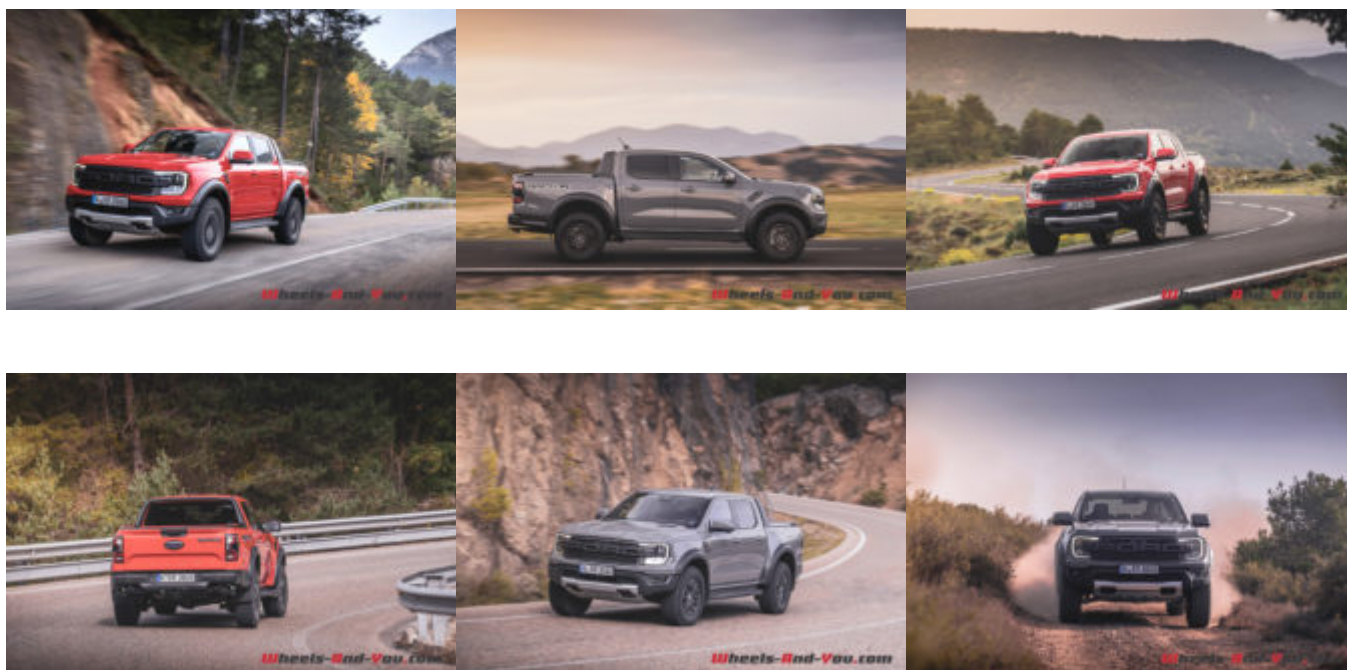
Question de rendre l'exercice encore plus amusant, le système d'échappement actif dispose de 4 modes : « Quiet », « Normal », « Sport » et « Baja ». Le premier, vous l'aurez compris, c'est pour la bonne relation avec votre voisinage alors que le dernier, à utiliser selon la recommandation en conduite offroad uniquement, c'est pour le grand enfant que je suis resté et je suis sûr que je ne suis pas le seul.



Au volant

Nous débutons cette prise en main par un trajet mixant autoroutes et belles départementales sinueuses de l'arrière-pays barcelonnais. Je constate rapidement la virilité des commandes, aussi bien de la pédale d'accélérateur que de la direction. Pour cette dernière, même si elle est plutôt précise, j'aurais aimé qu'elle transmette un peu plus le feeling de la route. Enfin, il faut que je me fasse une raison, c'est le mal des voitures modernes. Autre fait assez évident, l'engin est large et il faut un petit temps d'adaptation pour bien le placer sur la route.

Une fois ces petites choses assimilées, on ne peut qu'être surpris par l'agrément de conduite. Le V6 chante discrètement et surtout le confort est de mise. Aucun souci, ce nouveau Raptor ne craint pas d'avaler les kilomètres et cela même à 120 km/h sur autoroute. Je passe du mode Normal au mode Sport, la suspension et les commandes se raffermissent. Je note surtout que les vocalises du moteur sont un peu plus présentes. Mais pas de miracle, l'engin pèse presque 2.5 tonnes et il ne faut pas espérer attaquer les virages comme avec une sportive.



Pour la suite de cette découverte, direction le centre 4x4 de Les Comes pour différents ateliers qui vont nous démontrer les capacités étonnantes de nouveau Ranger Raptor. On attaque directement les choses sérieuses avec du franchissement de haut calibre. Selon les instructeurs, sans blocage de différentiel avant et arrière, impossible d'affronter les rochers qui se présentent à nous. Parfaitement guidé par le staff, l'exercice se déroule à merveille, le Raptor ne faillit pas même si nous, on transpire.

Le lieu, d'une superficie de 700 hectares, dispose d'une quantité impressionnante de chemins en tout genre (plus de 70 km). Nous nous y baladons en convoi, sous le contrôle des instructeurs, pour expérimenter les technologies à disposition, notamment le « Trail Control ». Ce système régule automatiquement l'évolution de l'auto jusqu'à 32 km/h, quel que soit le terrain. En descente, on connaît assez bien le principe - beaucoup de constructeurs le proposent - en montée un peu moins, surtout lorsque le tracé est semé d'embuche tels que gros cailloux et forte déclivité. A cela s'ajoute quelques croisements de pont ou des passages serrés mais à chaque fois on s'en sort sans souci. Clairement, les premières limites atteintes sont les miennes et pas celles de l'engin.



Ultime exercice et carrément le plus fun, le circuit Baja. Un tracé en terre d'une longueur de 2 km, avec plusieurs virages et même un saut. Toujours avec l'aide des précieux conseils de l'équipe qui gère l'événement, nous nous lançons chacun notre tour pour une expérience unique et forte en sensations. Le mode Baja est bien évidemment activé, le V6 distille une musique envoutante et c'est parti. Premier tour pour découvrir le parcours et après on lâche les chevaux, en montant sur certaines portions à presque 100 km/h. Ca glisse en courbe, c'est grandiose, mon visage affiche un immense sourire. Puis, le moment tant attendu arrive : la bosse. Ne pas dépasser 85 km/h, mon instructeur veille au grain et voilà, c'est l'envol ! Une première en voiture pour moi, c'est génial ! C'est qui est complètement bluffant c'est la douceur de l'atterrissage. Normal, le Raptor dispose de suspensions spécialement étudiées pour cela, avec notamment des nouveaux amortisseurs Fox « Live Valve ». L'ensemble s'adapte en temps réel pour absorber toutes les contraintes qu'il rencontre. On a eu droit à toute l'explication technique, c'est très impressionnant mais ça dépasse mes connaissances ainsi que mes compétences en conduite offroad typée compétition. La seule chose que je peux dire, c'est qu'en situation réelle, c'est bluffant d'efficacité et qu'on a une bonne marge avant d'atteindre la limite de notre monture.



Verdict

La journée touche déjà à sa fin, c'est difficile de rendre les clés du Ranger Raptor tant il est attachant, surtout dans ces conditions d'utilisation. A noter qu'à côté de ce modèle sportif de la gamme, toute une série de déclinaisons viennent compléter l'offre Ranger, avec les modèles XL, XLT, Limited, Wildtrack et Platinum. Cette dernière mouture, nouvelle venue au catalogue, est motorisée par un nouveau V6 3.0 diesel et fait la part belle au confort, avec un niveau de finition et d'équipement ultra qualitatif.

Pour ma part, ma préférence reste et restera pour le Raptor, disponible dès à présent dans notre pays à un prix débutant à CHF 74'010.-. A ce tarif, quasiment tout est inclus et il n'y a pas de concurrence sur le marché. Il y a donc fort à parier que comme pour son prédécesseur, le succès sera aussi au rendez-vous pour ce nouveau Ranger Raptor. On peut aussi féliciter Ford de continuer à nous proposer de telles autos qui font la part belle au plaisir de conduite, malgré un contexte où la passion automobile s'éteint gentiment.





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 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 4×4 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

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

