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

Ford, et plus précisément son département Performance, propose une gamme variée de véhicules qui font la part belle au plaisir de conduite, on ne peut qu'apprécier. Sont au catalogue plusieurs déclinaisons de la Fiesta et de la Focus, la mythique Mustang et, dans un registre un peu différent, le Ranger Raptor qui nous intéresse aujourd'hui.



- 4 cylindres, biturbo, diesel, 1'996 cm^3
- 213 ch de 1'750 à 2'000 t/min
- 500 Nm à 3'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 10 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h : n/a
- Poids : 2'510 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'363 x 2'028 x 1'873
- Conso. mixte : 11.21 l/100km
- Emissions CO_2 : 233 g/km (G)
- dès CHF 57'650.-, mod. essayé: CHF 58'540.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Difficile de concevoir qu'un pickup peut avoir la vocation d'une réelle voiture plaisir. Toutefois, rien qu'en entendant le nom Raptor, mes sens s'éveillent. En effet, l'appel du rêve américain vous a sûrement permis d'entendre parler du démoniaque F150 Raptor. Mais bon, l'Amérique ce n'est pas la porte à côté et chez nous la topographie étant un peu moins vaste, la branche européenne du constructeur américain a décidé de lui concevoir un petit frère, le Ranger Raptor.

Si, par son nom, nous aurions tendance à l'affilier au Ranger normal, dans la réalité ça se passe autrement et cela même si la base est commune. Mon collègue vous en avait déjà parlé l'été dernier lors de notre premier contact réalisé au Maroc et, au vu de son enthousiasme, j'étais vraiment impatient d'en prendre le volant. Mode « vieux con » activé, voilà enfin une bagnole moderne qui m'excite un minimum !



A l'extérieur

Conscient que je n'allais pas essayer une micro voiture, je suis quand même sous le choc en prenant possession du Ranger Raptor. C'est sûr, il en impose ! Plus de 2 mètres de large, 5,36 mètres de long, c'est un sacré engin dont la cabine est perchée à plus d'un mètre du sol. De plus, sa face avant dégage une prestance indéniable, je suis fan. En comparaison, un Ranger de base est vraiment très discret, pour ne pas dire banal.

La large, enfin très large, calandre avec inscription FORD en grand, des optiques au regard plutôt agressif, mais surtout des ailes bodybuildées et une garde au sol impressionnante, donnent le ton. Aucun doute possible, le Ranger Raptor ne fait pas dans la dentelle. Ça va être difficile de passer inaperçu dans la circulation, mais qu'importe, cela a de la gueule.

Sur le flanc, je profite des belles jantes montées sur des pneus tout-terrain. Voilà

qui donne le ton, et les marchepieds en métal peaufinent cette image bestiale. L'arrière est un peu plus commun, difficile de révolutionner le design d'un pickup. Une benne, ça reste une benne. Bon ici elle dispose d'un couvercle déroulant qui ferme cet espace, c'est bien étudié et ça présente bien.

Seul regret, notre voiture d'essai est noire, j'aurais bien aimé que notre Ranger Raptor s'habille du fameux « Performance Blue » ou du « Conquer Grey ». Enfin, je m'en satisfais et ça permet peut-être de se fondre un peu mieux dans le paysage automobile. A voir toutes les têtes qui se retournent sur mon passage, surtout celles des enfants, j'en doute. Un vrai jouet pour adulte au look de la voiture télécommandée qui a émerveillé mon enfance.







A l'intérieur

Littéralement, je monte à bord du Ranger Raptor, et me voilà installé au dessus de la circulation. Un petit sentiment de puissance m'envahit. Poussez vous ou je vous écrase. Mais non, ne vous inquiétez pas, je ne vais pas rester longtemps sur

votre route, au premier chemin de terre je bifurque. Désolé, je m'emporte, je reviens dans un moment sur mes impressions au volant.

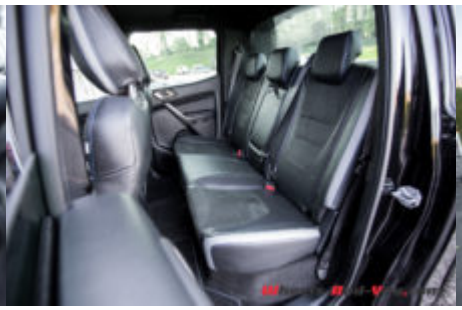
L'habitacle du Raptor est relativement simple, on est quand même dans un pseudo véhicule utilitaire. On pourrait lui reprocher une finition un peu limite, mais il faut être en adéquation avec le type d'engin et surtout que le tarif est plutôt correct.

Toutefois, les assises sont confortables et il y a de place aussi bien à l'avant que pour les passagers arrière. De surcroît, l'équipement est très complet avec tout ce qu'on retrouve habituellement dans une auto moderne, GPS, Apple CarPlay ou Android Auto pour le smartphone, assistant au maintien de ligne, caméra de recul, etc.

Si tout comme moi vous n'êtes pas un habitué des pickups, difficile d'imaginer l'utilité de la benne. En tant que coffre, il y a des aménagements à prévoir car même s'il y a des points d'ancrage, ce n'est pas vraiment adapté à votre simple sac de voyage qui va se balader tout au long du trajet. Un détail pour celui ou celle qui s'intéresse à ce genre de véhicule, il existe des solutions et je suis sûr que les concerné(e)s sont déjà bien au fait.








Sous le capot

Bien évidemment, j'aurais aimé un bon gros V8 « Made in USA » pour animer ce Raptor, mais il faut savoir rester logique et proposer une motorisation adaptée

pour nos contrées. Notre destrier est donc équipé d'un quatre cylindres 2.0 biturbo diesel qui développe 213 ch pour un couple généreux de 500 Nm.

Cette mécanique est couplée à une transmission automatique à 10 vitesses qui propose un excellent agrément. Il y a même des palettes au volant, et en métal s'il vous plait. Quand on sait que certaines marques haut de gamme les proposent en plastique, ça me fait rigoler. Par contre, je ne trouve pas une réelle utilité à les utiliser tant le fonctionnement de la boîte est agréable. Il n'y a que dans le terrain où c'est pratique de pouvoir sélectionner manuellement le bon rapport.

Avec plus de 2.5 tonnes sur la balance, il est totalement utopique d'imaginer obtenir les valeurs annoncées par le constructeur en matière de consommation, à savoir 8.9 l/100km en mixte. Pour ma part, sur les quelques 1'500 km parcourus, alors que l'ordinateur de bord m'annonce 10.6 l/100km, je mesure une moyenne de 11.21 l/100km. Bon j'admets que je n'hésite pas à solliciter ce Raptor, aussi bien sur route qu'en dehors des chemins battus. Grâce à son réservoir de 80 litres, il nous offre tout de même une belle autonomie sans avoir besoin de trop se contenir.





Au volant

J'aborde les premiers kilomètres avec une certaine appréhension. La conduite demande un léger temps d'adaptation, on se rapproche plus de mon ancien Land Rover Defender, ou d'une Jeep Wrangler, que d'une voiture ordinaire. De plus, en configuration normale, il s'agit d'une pure propulsion, avec quasiment aucun poids sur l'essieu arrière, je vous garantie que ça dandine facilement surtout que les pneus terrain n'aident en rien. Personnellement cela ne me dérange pas, il faut juste en être bien conscient lorsqu'on attaque les ronds-points aux premières heures de la journée en cette saison hivernale.

Si la motorisation se montre un peu rugueuse à froid, typique d'un diesel, elle devient relativement discrète une fois en température. Je trouve même que la

sonorité à bord est assez sympa. De plus, l'agrément proposé par le duo moteur-boite est tellement réussi que j'en oublie mon délire d'avoir un V8 sous le capot.

Je fais plusieurs trajets autoroutiers, notamment un aller/retour Nyon-Bienne, je trouve que ce Raptor est plutôt à son aise et les longues distances ne sont pas du tout une sinécure. Pour la ville, c'est une autre histoire. Certes, c'est quand même un véhicule moderne, sa conduite ne vous handicape en rien, mais sa taille peut poser quelques soucis, notamment lorsqu'il faut se parquer. Ce n'est clairement pas son terrain de jeu et comme je dois régulièrement me rendre aux centres de Genève et Lausanne, ça suffit pour calmer mes envies d'en posséder un. Soyons honnête, ce n'est pas l'utilité d'un tel engin, donc rien à lui reprocher.

Sur les petites routes, la tenue de trajectoire est plutôt bonne et, grâce aux excellentes reprises de ce moteur coupleux, j'adopte une conduite assez dynamique. Il faut juste bien assimiler le poids, que ça soit pour les transferts de masse ou lors de freinages appuyés.

Enfin bon, le plus grand plaisir, c'est surtout de quitter le bitume. Tel un gosse, à la moindre vue d'un chemin de terre, je me jette dessus et je ne réponds plus de rien. Sans même enclencher les quatre roues motrices, le Raptor se comporte à merveille, offrant un plaisir indéniable derrière son volant. D'une part on peut d'amuser en glissant à souhait, mais il devient également un redoutable franchisseur en 4×4 lorsque les difficultés se profilent devant ses roues. L'équipement offroad de série, notamment les suspensions Fox, et les différents modes de conduite en font un redoutable engin. Ma plus grande frustration lors de cet essai est de ne pas trouver assez de terrains à disposition pour profiter pleinement de ses capacités et de ses performances. Notre pays est bien trop restrictif dans ce domaine, tant mieux dans un certain sens, et c'est là aussi un facteur qui peut vous raisonner pour d'un tel achat.

Ultime plaisir coupable, les dos d'âne… pas besoin de freiner, au contraire même, plus on passe vite, mieux le Raptor absorbe l'obstacle. Comme on collecte des bonus dans Mario Kart, j'en viens à tracer le chemin qui propose le plus de ralentisseurs. Pas trop politiquement correct, j'admets, mais tellement fun.



Verdict

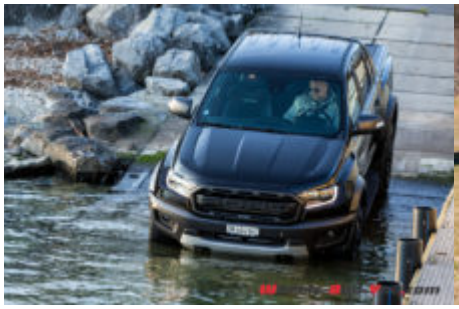
Dans le monde actuel qui fait la part belle à l'automobile « raison » au détriment de l'automobile « passion », sauf dans le segment des véritables sportives, ce Ford Ranger Raptor distille un réel plaisir à son volant. Certes, les moments pour en profiter pleinement sont plutôt rares et ne justifient en rien de l'acheter, mais si vous avez l'utilité d'un pickup, alors franchement il ne faut pas hésiter, le Raptor est le meilleur choix à mes yeux.

Proposé au tarif de CHF 57'650.- avec comme seule réelle option le choix de la

couleur, et disposant d'un équipement très complet, le Raptor offre un excellent rapport prix/prestations/plaisir. Je pense même qu'en agrémentant la benne d'une cabine fermée avec un minimum d'aménagement, il deviendrait un véhicule loisir très intéressant pour partir à l'aventure au camping du coin ou à l'autre bout de la planète.

Vous l'aurez compris, j'aime vraiment beaucoup ce Ranger Raptor et tout comme mon collègue en rentrant du Maroc après notre premier contact, je remercie Ford de nous proposer un tel engin dans notre pays.





<u>Prix et options – Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue</u>

Prix de base : CHF 57'650.-

Peinture métallisée « Shadow Black » : CHF 890.-

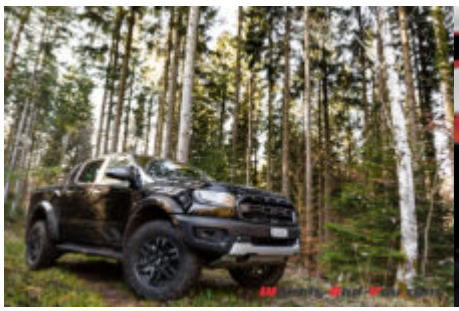
<u>Prix TOTAL : CHF 58'540.-</u>





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, ainsi qu'au garage Red Star SA à Chavannes-près-Renens pour leur soutien logistique.



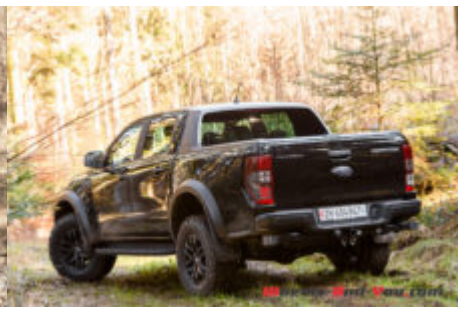










A lire aussi

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

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

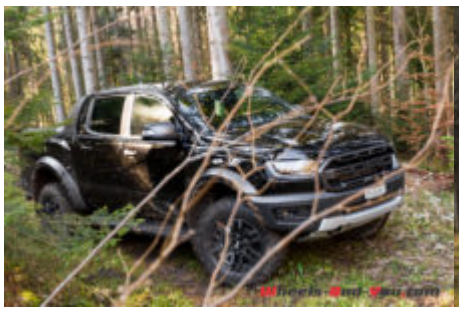
Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

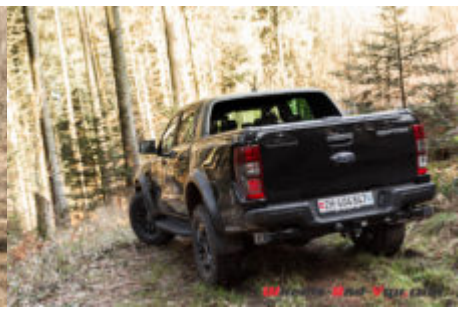
Genève 2012 – Ford B-MAX

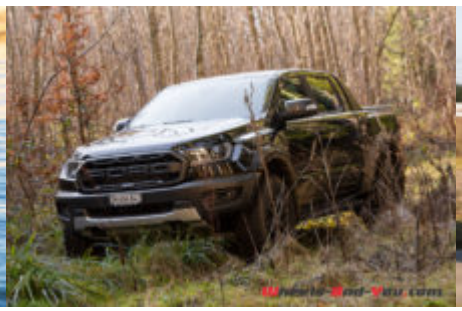
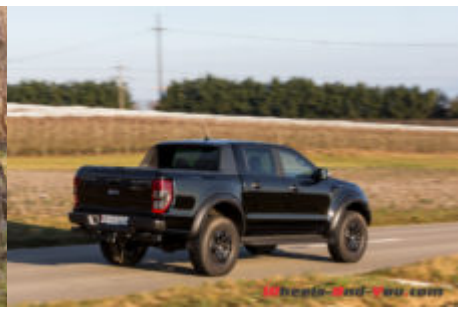
Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon









Wheels-And-You.com




Wheels-And-You.com




Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com