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

C’est sur les routes du Jura que nous avions découvert la mouture précédente du Ranger, mais pour ce deuxième opus, le dépaysement est total. En effet, Ford a invité Wheels And You en Norvège pour une première prise en main du nouveau Ranger.

- 4 cylindres, turbo, diesel, 2’198 cm^3
- 130 ch à 3’700 t/min
- 330 Nm à 1’600-1’700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.5 sec.
- Poids : 1’917 kg
- Conso. mixte : 6.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 173 g/km
- dès CHF 25’050.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Le pick-up de Ford évolue profondément dans cette nouvelle version dénommée New Ranger. Tout en conservant ses capacités d'utilisation qui en font un excellent véhicule de loisirs, de travail ou de transport, il a largement progressé en matière de confort et d'équipements. Voici nos premières impressions après ce séjour scandinave.

Esthétique

Le Ford Ranger en est à sa quatrième version. Cette dernière mouture intègre le nouveau style de la marque avec une large calandre hexagonale, des phares s'étendant largement sur les côtés pour plus de dynamisme, un capot et des flancs nervurés. Le Ranger existe en trois versions deux portes, deux portes rallongé dit Extra Cabine, ou quatre portes, pour une longueur totale presque similaire, plus 9 cm pour le 4 portes, le pont de chargement étant évidemment plus court sur ce dernier (1.55 m contre 2.32 m pour le 2 portes simple cabine).

Le design est le fruit du bureau australien, Ford disposant de trois unités de design localisées aux USA, en Allemagne et en Australie. Il s'avère réussi et ne détonnera pas sur les routes européennes, même si les pick-up ne sont pas une spécialité du vieux continent.

Les jantes sont des 18'' x 8'' chaussées de pneus 265/60 R 18, soit une dimension plus adaptée à la route et aux chemins qu'au franchissement. L'arceau installé derrière la cabine est de série sur la Wildtrack et proposé en options sur les autres niveaux d'équipement.

L’intérieur fait aussi de gros progrès et s’approche désormais vraiment de celui d’une berline. On y trouve tous les équipements actuels, notamment un écran proposant toutes les fonctionnalités classiques que sont le GPS, la téléphonie, l’audio et le réglage des paramètres du véhicule. S’y ajoutent quelques commandes spécifiques au 4×4 : la sélection du mode de transmission (2H, 4H et 4L), une commande de verrouillage de différentiel, une assistance à la descente. Toutes ces commandes sont électriques, les sélections mécaniques laissant la place à la gestion électronique.

Quatre niveaux d’équipement sont disponibles : XL, XLT, Limited et Wildtrack. C’est cette dernière version « toutes options » que j’ai eu l’occasion d’essayer. Elle se distingue notamment par son système Navigation, un audio radio / single CD SYNC 2.0 Dual Tuner et 6 haut-parleurs, un écran couleur tactile 8″, une caméra de recul, une connectique USB, un volant intégrant de nombreux contrôles et des garnissages de portes en cuir.

Sous le capot

En Europe, ce nouveau Ranger n’est disponible qu’en motorisation diesel mais avec trois groupes propulseurs différents : la version cabine simple (2 portes) avec un 2.2 TDCi de 130 ch, la version cabine extra (2 portes rallongée) et double cabine (4 portes) avec soit deux 2.2 TDCi de respectivement 130 et 160 ch, soit un V6 3.2 TDCi de 200 ch.

La version cabine simple est disponible avec une transmission 4×2 ou 4×4 et uniquement avec une boîte 6 manuelle alors que les deux autres versions ne sont disponibles qu'en 4×4 mais soit avec une boîte 6 manuelle, soit une boîte automatique à 6 vitesses également. A noter que le Stop-and-Start n'est disponible qu'avec la boîte manuelle et les motorisations 160 et 200 ch.

Homologuées aux normes Euro 6, les consommations annoncées varient de 6.6 l/100 km en cycle mixte pour la version 4×2 simple cabine à 8.8 l/100 km pour la version double cabine 4×4, les émissions CO2 allant de 173 à 231 g/km.

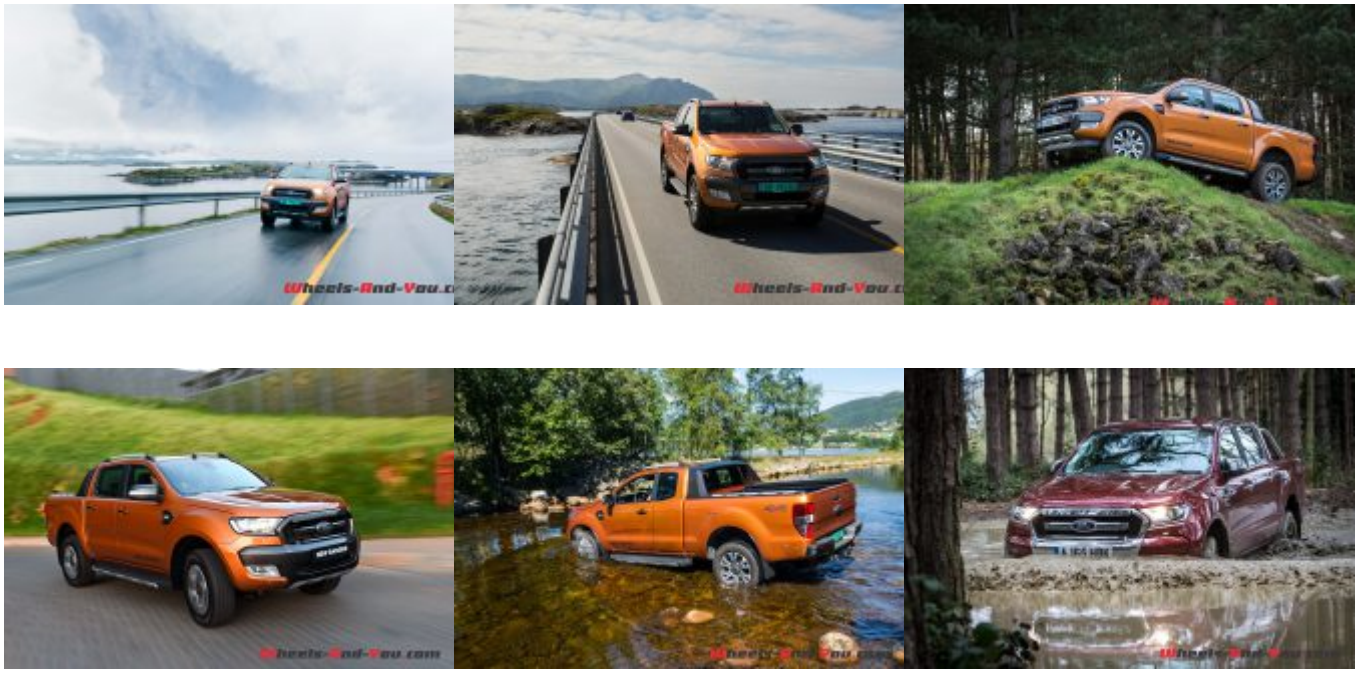
Au volant

Première impression en s'installant au volant : on est loin de la "camionnette" d'antan. La position de conduite est bonne, la vision excellente, les commandes judicieusement placées. Une fois le moteur démarré, l'évolution est encore plus évidente. L'insonorisation est celle d'un SUV moderne, j'ai même cru un instant que le véhicule qui m'était mis à disposition était une version essence.

Les premiers kilomètres sur route confirment ces progrès. Les trains roulants assurent un confort sécurisant et une tenue de route sans gros reproche. Certes, l'essieu arrière rigide est perceptible et son amortissement un peu dur alors que le pont est vide. Ma seule véritable critique va à une direction vraiment très démultipliée alors qu'avec les actuelles assistances de direction, cela n'est plus nécessaire, même pour du franchissement offroad.

Une fois quitté le bitume, ma bonne impression demeure. Le confort est certes assez ferme, mais de bon niveau pour un tel véhicule. Ford m'avait annoncé de bonnes capacités de franchissement que je n'ai pas vraiment pu tester, faute de terrain suffisamment sélectif. Bien sûr, dès un croisement de pont suffisant pour délester une ou deux roues, le patinage apparaît, ce qui arrête le véhicule. Il suffit alors de verrouiller le différentiel arrière et la traction reprend, permettant de continuer la progression.

Certes, les roues indépendantes à l'avant limitent la garde au sol et le débattement, mais un pick-up est avant tout conçu pour la piste et le travail en chemins. Et dans ce registre, le Ford Ranger s'en sort vraiment bien ! A noter que la capacité de franchissement de gué atteint 80 cm pour les versions 4×4. Quant aux angles d'attaque et de fuite, ils s'élèvent à 28%. La charge utile est de l'ordre de la tonne pour les versions 4×4 et le poids remorquable de 3'500 kg.



Verdict

Avec une esthétique qui devrait convenir à ses principaux marchés que sont l'Amérique et l'Australie, le Ranger saura certainement séduire quelques amateurs de pick-up en Europe où, si ce segment demeure limité, il croît tout de même régulièrement. Avec des capacités de franchissement situées entre celles d'un habituel pick-up et celles d'un véritable 4×4, alliées à des qualités routières remarquables et un confort étonnant, gageons que le nouveau Ranger se taillera une part de marché intéressante dans le segment des « petits » pick-up.

Quant aux prix, ils s'échelonnent entre CHF 25'050.- pour le XL 4×2 et 49'100.- pour le Wildtrack double-cabine 4×4. Bien sûr vous trouverez de quoi l'agrémenter via le catalogue d'options, avec par exemple le dispositif d'attelage (CHF 540.-), le couvre-benne en aluminium (CHF 2'000.-), ou encore le pack Offroad (CHF 625.-) qui comprend un blocage de différentiel arrière, des protections de bas de caisse et du réservoir.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de ce Ford Ranger ainsi qu'au Molde Jazz Festival.

A lire aussi

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

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

AJ65 HBK

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com