

## Ford Ranger Raptor

## Osez!

Le Ford Raptor est ce genre d'engin dont on se demande encore comment, dans le contexte actuel, un constructeur ose le garder au catalogue. Bien sûr, il s'adresse en premier lieu à une clientèle de professionnels, mais pas seulement. Osons à notre tour d'en prendre le volant.

Dans ce monde devenu aussi aseptisé qu'électrifié, que vient faire, sous nos latitudes, un *pick-up* monstrueux doté d'un 3.0 l. V6 biturbo à essence qui engloutit allègrement ses près de 14 l/100 km? 292 ch, 491 Nm, une gueule de guerrier, un échappement tonitruant et des atours pour le moins *flashy*; placez-le en ville – si vous y arrivez – et vous ne serez même pas considéré comme un sympathique agitateur, voire un provocateur, mais comme un terroriste.

Rien que monter à bord est une expérience en soi. Étape 1: escalader le marche-pied, étape 2: attraper la poignée du pilier A, étape 3: se hisser à bord. Non, vous n'avez pas pris 20 ans d'âge en une nuit, c'est le Raptor qui est haut perché. Une fois installé à bord, l'impression que plus rien ne peut vous arriver domine. C'est costaud et imposant. Les jantes de 17 pouces s'habillent de pneus tout-terrain renforcés, capables d'encaisser les pires tortures. Rustique en apparence, le confort est étonnant grâce aux amortisseurs Fox, qui avalent sans broncher n'importe quel gendarme couché ou bordure. Le Raptor est donc plus raffiné qu'il n'y paraît.

Le moteur et la boîte automatique à 10 rapports se complètent parfaitement, tandis que les différents modes de conduite calibrent la transmission intégrale de manière prédéfinie. Il est également possible de verrouiller les différentiels avant et arrière, ainsi que d'opter pour une gamme de rapports courts pour se jouer de n'importe quelle topographie.

Le Ford Ranger Raptor est ainsi prêt à affronter toutes les situations, même si pour exploiter pleinement le mode Baja, le plus «sportif», il faudra trouver l'étendue de sable adéquate. En plus d'une puissance de feu, il y a plus de 2,5 tonnes glissées dans 5,2 m de long à gérer, ce qui nécessite un peu de doigté. Les routes humides ont révélé une motricité très relative en mode 2 roues motrices (propulsion): ça décroche vite, même en ligne droite. Heureusement,



JAGUAR

Un côté décalé et provocateur.

l'électronique veille... un peu. Mais un moteur débordant de couple, un arrière très léger, un centre de gravité élevé, des pneus à crampons – et donc à faible adhérence – sur l'asphalte gras et une suspension parfois dépassée par les événements mettent à mal le système de contrôle de traction. Autre étonnement, surtout pour un véhicule à vocation professionnelle, la charge remorquée de 2,5 tonnes «seulement», là où ses concurrents annoncent 3 tonnes au moins. Dommage.

Alors avouons-le, on a adoré le côté décalé et provocateur à l'extrême du Ford Ranger Raptor, même si en revenant à la raison, il demeure un véhicule difficile à justifier

et utiliser au quotidien dans nos contrées pour un particulier. A 74 710.- francs, le jouet n'est pas donné non plus, mais on comprend qu'on puisse tomber sous son charme. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage  
d'images

