# Essai : Ford Ranger Raptor VS Volkswagen Amarok : si semblables et si différents

écrit par Luc Vandersleyen



La deuxième génération du **FORD RANGER** a été présentée à l'automne 2022 tandis que le **VOLKSWAGEN AMAROK** nous avait été révélé au cours de l'été 2022. **Tout deux sont sur notre marché depuis le début de cette année.** Si le pick-up Ford de 1ère génération était un best-seller sur le marché européen, le VW Amarok s'était bien vendu en Europe, sans plus. Pour cette nouvelle génération, **les deux constructeurs ont décidé de travailler sur une base commune : celle du Ford Ranger.** D'origine américaine, le Ford Ranger est, en quelque sorte, un véhicule mondial, avec des racines japonaises (Mazda), mais aussi australiennes pour une partie de la conception, avec des usines de construction en Thaïlande pour certaines versions essence, comme le RAPTOR et en Afrique du Sud pour les Diesel et les moteurs 4 ou 6 cylindres essence. Ces deux pick-up sont, donc, construits dans la même usine Ford d'Afrique du Sud. Bien que le concurrent de l'Amarok Aventura soit le Ford Ranger Wildtrack, le Ranger Raptor est arrivé avant sur notre marché et il était intéressant de voir leurs différences. Notre **FORD RANGER** est, donc, une version **RAPTOR avec moteur essence V6 développé par Ford Performance, qui nous vient de Thaïlande tandis que notre VW AMAROK 3.0 TDI V6 vient d'Afrique du Sud** comme tous les pick-up Amarok. Rappelons que l'Amarok de première génération était un produit 100% VW. Le marché étant relativement réduit, il faut que les constructeurs puissent s'unir pour limiter les coûts. On se rappellera que

Ford et VW ont déjà travaillé ensemble pour les Galaxy et Sharan. Et dans les années 90, VW proposait un pick-up, appelé TARO qui n’était autre qu’un Toyota Hilux.




RAPTOR
2-CTB-587
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


RAPTOR
Ford
2-CTB-587
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


FORD
RAPTOR
2-CTB-587
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


4MOTION
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


4MOTION
AUTO 4X4 EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


VW-11
AUTO 4X4 EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


AMAROK
N
AVENTURA


IQ.LIGHT

# PRESENTATION DE CES NOUVEAUX PICK-UP FORD RAPTOR et VW AMAROK :

**Volkswagen importe en Belgique un modèle de base,** en version Life et Style **avec le 4 cylindres 2.0 TDI de 205 ch (151 kW) et 2 versions Style et Aventura** (notre modèle d'essai) **avec le V6 3.0 TDI de 240 ch (177 kW). Ces moteurs** 2.0 TDI et 3.0 TDI **sont** des moteurs **d'origine FORD. En fait, le 3.0 TDI est un** moteur d'origine PSA que l'on retrouvait, notamment sur les Range Rover Sport et Discovery lorsque Land Rover appartenait à Ford. **La boîte automatique à 10 rapports est aussi d'origine Ford.** Cependant, si ces 2 pick-up sont construits sur la **même base technique,** les **dessins des carrosseries sont différents,** même s'ils sont très semblables. Bien sûr, les parties avant et les bennes sont dessinées différemment, mais la partie centrale de ces double-cabines est subtilement différente avec un emboutissage des portières et de l'arrière de la cabine légèrement modifiés. Rappelons que ces pick-up sont construits sur une **base solide comprenant un robuste châssis type échelle et un essieu rigide à l'arrière.** Cependant, **à l'avant, ce sont des roues indépendantes.** Pour **l'Amarok, il s'agit d'une suspension avec des triangle superposés** tandis que **sur le Raptor, nous avons des triangles superposés avec des combinés ressorts/amortisseurs adaptatifs Fox. Et si l'essieu rigide de l'Amarok est associé à des ressorts à lames, l'essieu rigide du Raptor est associé à un parallélogramme de Watt, combiné à des ressorts/amortisseurs adaptatifs Fox.**


4MOTION
AMAROK
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES




V6
VW-11


V6
VW-11
AUTO 4x4 EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


V6
VW-11
GOODYEAR
AUTO 4x4 EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


2-CTB-587
VW-11


B
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Du côté des moteurs, si nous avons des **V6 sur nos deux véhicules**, il s'agit, **pour l'Amarok d'un moteur diesel de 2993 cm³ de 240 ch (177 kW)** à 3250 tr/min avec un couple de 600 Nm à 1750 tr/min. **Pour le Ford Raptor, nous avons un V6 essence de 2956 cm³ Ecoboost de 292 ch (215 kW)** à 5500 tr/min avec un couple de 491 Nm à 2300 tr/min. Tous les 2 sont équipés de **2 turbos.** La boîte de vitesse est, comme signalé d'origine Ford. **La transmission nous propose 4 modes** avec une molette tournante chez VW, mais disposé au centre de cette molette tournante pour le Raptor : 4 roues motrices variables (4A) : 4×4 ou sans roues motrices à l'avant en fonction des conditions d'adhérence; 2 roues motrices arrière (2H), 4 roues motrices permanentes (4H), 4 roues motrices permanentes en gamme courte (4L). Bien sûr, pour accéder à ce dernier mode, il faut être à l'arrêt et mettre la boîte sur N (neutre). A côté, **sur l'Amarok,** nous avons aussi **une commande pour bloquer le différentiel arrière et un bouton pour le Hill Descend Control.** Et puis, il y a, **aussi, différents modes que nous pouvons choisir en fonction de la route ou du terrain.** Pour l'Amarok, par un bouton situé à droite sous l'écran central. Nous avons, ainsi les modes : Normal, Eco, Remorque/charge lourde, faible adhérence, boue/ornière et neige/sable profond. Pour le Raptor, il faut passer par l'écran central pour les blocages de différentiels AV et AR et pour le Hill Descend Control, mais on peut arriver aux différents modes de conduite en tournant l'anneau extérieur de la molette : Normal, Sport, Herbe/Gravier, Pierre/Rocher, Sable/Neige, Boue/Ornières ou Baja. Signalons, aussi, que **nous avons affaire à 2 double-cabines** de dimensions : 5350 x 1910 x 1884 mm pour l'Amarok et de 5381 x 2028 x 1922 mm pour le Ford Raptor avec les **mêmes bennes de 1564 x 1224 x 529 mm** avec un poids de 2474 kg à vide et 3130 kg en charge pour le Ford Raptor et 2380 kg à vide et 3190 kg en charge pour l'Amarok. **Ces 2 pick-up peuvent tracter de lourdes charges : 3.500 kg dans le cas de l'Amarok et seulement 2.500 kg pour le Raptor.** On précisera, enfin, que les pneus du Ford Raptor en 285/70 R17 étaient des pneus tout terrain BF GOODRICH All-

Terrain T/A K02 tandis que ceux de l’Amarok étaient des GoodYear Territory HT en 275/45 R21.







2·CTB·587
EN ROUES LIBRES


VW·11
RAPTOR
EN ROUES LIBRES


VW·11
EN ROUES LIBRES


2·CTB·587
EN ROUES LIBRES


2 CTB 587
EN ROUES LIBRES


2 CTB 587
EN ROUES LIBRES


VW-11
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES


VW-11
V6
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES




# L’HABITACLE DE NOS 2 PICK_UP ?

**Les tableaux de bord sont identiques à de petites différences esthétiques près,** et avec quelques petites différences pour les boutons physiques. **Le combiné d’instrument est digital avec de bonnes informations** et dans le cas du Raptor une animation en couleur pour chacun des modes de conduite tandis que sur l’Amarok les 2 quadrants restent et une image vient se placer au centre. **L’écran central tactile de 12,4 pouces et placé verticalement** est le même sur nos 2 pick-up. Placé un peu trop bas, Il est aussi **facile à utiliser.** Il en est de même pour l’ensemble des boutons du volant. **Les habillages intérieurs sont plus simples et fonctionnels,** mais de qualité **dans le VW Amarok,** tandis que **l’habitacle du Raptor est plus premium** avec des appui-têtes intégrés et un plus grand confort. Comme souvent dans les pick-up, les places arrière sont suffisantes pour des adultes s’ils n’ont pas de trop grandes jambes, mais le dossier est assez raide et le rembourrage un peu moins généreux. On notera, enfin, que **la benne du Raptor était**

**recouverte d’un volet roulant à commande électrique,** en option avec le « Raptor Pack ». A noter que dans nos 2 bennes, nous avions une bonne protection et une prise 12V ainsi qu’une autre de 230 V (mais, avec une fiche américaine ??).


AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES


AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES


Bedrijventerrein Maleizen
Ranger
Manuel du conducteur
Connecter Apple CarPlay
Contact
AUTO
4H
2H
4L
4A
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES


EN ROUES LIBRES


RAPTOR




C H
L H
0 bar 2
0 233 1
km - E
Ordinateur de bord 1
15.3
l/100 km
5:05:20
Temps
219.9
km
43
km/h
D
RPM
x1000
PRNDM
0
km/h
200
50
22°
DAB 11D
4A
NE
22799.2 km




AUTO
EN ROUES LIBRES




NO
4A
29°C
9:51 Heures
519.9 km
11.1 l/100 km
52 km/h
25°C
RPM x1000
PRNDM
958.8 km
km/h
185 km


Climatisation
21.5
R
N
D
4A
4H
2H
AUTO
EN ROUES LIBRES


EN ROUES LIBRES


EN ROUES LIBRES



# EN ROUTE AVEC NOS PICK-UP  FORD RAPTOR ET VW AMAROK :

**Dès que nous prenons place derrière le volant, nous constatons une différence sensible** entre nos 2 véhicules. **Le VW Amarok est plus proche d'un véhicule utilitaire**, avec certes, un agencement fonctionnel, une bonne ergonomie, des commandes intuitives et de nombreux rangements. **D'emblée, l'habitacle du Ford Raptor apparaît plus prémium** avec notamment une superbe installation audio Bang & Olufsen à 10 haut-parleurs. L'Amarok n'est, cependant, pas en reste avec une installation audio Harman Kardon. **Dès que l'on démarre, le V6 diesel de l'Amarok se montre discret, endurant,** mais le confort **manque un peu de moelleux** du fait de l'essieu arrière rigide et de la suspension arrière à lames de ressort. La tenue de route est correcte avec des accélérations qui nous semblent parfois un peu lentes, malgré un passage de 0 à 100 km/h en 10,2 secondes. Lorsqu'on monte le rythme, le moteur se fait plus présent. Nous nous

rendons compte que nous sommes au volant d'un utilitaire, certes très confortable, mais pas un SUV. **Avec le Raptor, nous passons dans un autre monde,** dès la mise en route, **le V6 fait entendre sa voix.** Avec ses gros pneus tout terrain et sa suspension sophistiquée, **il étonne par son confort et apparaît comme un pick-up GTI.** La conduite en ville, ne pose pas trop de problème dès qu'on s'est habitué à son gabarit. Hors agglomération, la tenue de route est très saine et le roulis parfaitement maîtrisé, même dans les virages serrés. Bien sûr, nous avons un véhicule très encombrant et très lourd. Il faut donc bien gérer les accélérations car avec ce superbe moteur V6 on peut passer du 0 à 100 km/h en 7,9 secondes. Il faudra aussi anticiper le freinage car le Raptor est très lourd et encombrant. Heureusement, la position de conduite surélevée, nous permet d'avoir une **excellente visibilité**. D'autre part, **les palettes au volant nous permettent** de choisir le rapport le plus approprié de la boîte avec beaucoup de facilité afin **de profiter du dynamisme du moteur, mais aussi du merveilleux son de son dynamique V6 ! Hors des sentiers battus, il reste impérial.** Bien sûr, il est aidé par ses bons pneus tout terrain, ses blocages, ses angles caractéristiques corrects pour un pick-up et sa garde au sol. Evidemment, il est assez large et il faudra en tenir compte. A côté de lui, **l'Amarok, n'a pas démérité. Il passe les difficultés avec aisance,** même s'il n'a pas le panache et le confort du Raptor. Par contre, il souffre d'un manque de garde au sol, et dispose d'angles caractéristiques moins généreux. Lui aussi est très large.




0 242 1
km - E
0
km/h
0
200
30
PRNDM
Ralenti rochers
25°
4L
SE
22786.5 km


VW-11
EN ROUES LIBRES


VW-11
EN ROUES LIBRES


2·CTB·587
EN ROUES LIBRES


VW·11
EN ROUES LIBRES


RAPTOR
EN ROUES LIBRES


2-CTB-587
EN ROUES LIBRES


FORD
2·CTB·587
EN ROUES LIBRES


2·CTB·587
EN ROUES LIBRES

# CONSOMMATION DE NOS VW AMAROK ET FORD RAPTOR ET PRIX ?

**Avec notre pick-up Amarok**, nous avons parcouru **plus de 600 km et avons consommé en moyenne 11,1 l/100 km** avec des émissions de $CO_2$ de 267 g/km. Bien sûr, en franchissement tout terrain, nous sommes arrivés à 12,5 L/100 km. **Avec le Ford Raptor Ecoboost, nous** avons parcouru un peu plus de 300 km et **avons** consommé 13,8 l./100 km, mais en ville et en tout terrain, nous sommes arrivés à 15,6 l/100 km. Les émissions de $CO_2$ étaient de 315 g/km. Du côté du prix, notre **VW Amarok Aventura 3.0l TDI 177 kW/240 ch 10 v AUTO 4×4 Permanent valait 65.747 Euros.** Évidement, il y avait quelques options :

- Peinture extérieure : 732,05 Euros
- Dispositif d'attelage fixe : 826,43 Euros
- Blocage de différentiel arrière :630,41 Euros
- Pare-brise insonorisant : 191,18 Euros
- Pack Roues 10 : 762,30 Euros
- Préparation livraison : 322,14 Euros

Soit un total pour les options de : **3.464,51 Euros.** Notre VW Amarok valait donc : **69.211,07 Euros.** Si nous rajoutons le volet couvre-benne à ouverture électrique de 3.244,25 Euros, nous arrivons à **72.455,32 Euros.** Le **Ford RANGER Raptor 3.0 EcoBoost V6 de 292 ch (215 kW) valait: 72.055,50 Euros.** Lui, aussi était équipé de quelques options :

- Peinture métallisée : 907,50 Euros
- Raptor Pack avec volet de benne : 2.178,00 Euros
- Frais de mise en route : 248,50 Euros

Soit un total pour les options de : **3.334,00 Euros.** Notre Ford Ranger Raptor valait donc : **75.389,50 Euros.**

- 
2·CTB·587
https://auto4x4enroueslibres.com
- 
2·CTB·587
https://auto4x4enroueslibres.com

- 
RAPTOR
https://auto4x4enroueslibres.com
- 
RAPTOR
https://auto4x4enroueslibres.com

- 
- 

- 
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enrouageslibres.com

- 
B 2·C
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

- 
2-CTB-587
- 
C H
L H
0 bar 2
0 233 1
km - E
20°
1°
1°
D
RPM
x1000
0
PRNDM
22°
DAB 11D
4A
NE
22799.2 km
0
km/h
0
200
50

- 
0 242 1
km - E
0
km/h
0
200
30
PRNDM
Boue/ornière
Faible adhéren
25°
4L
SE
22786.5 km
- 
NO
4L
28°c
120
3
2
4
1
5
6
0
60
RPM
x1000
28°c
PRNDM
OFF
958.8 km
OFF
80
100
120
60
140
40
160
20
200
km/h
0
240
km/h
0

- 
NO
4H
Boue/ornière
29°c
PRNDM
958.8 km
0
km/h
185 km
EN ROUES LIBRES
- 
NO
4A
Faible adhérence
29°c
PRNDM
958.8 km
0
km/h
185 km
EN ROUES LIBRES

- 
NO
4A
29°C
9:51 Heures
519.9 km
11.1 l/100 km
52 km/h
25°C
RPM
x1000
PRNDM
958.8 km
km/h
0
185
km
- 
VW-11

- 
- 

- 
4MOTION
VW·11
- 
RAPTOR
2·CTB·587

- 
RAPTOR
RANGER
2-CTB-587
- 
AMAROK
VW-11
4MOTION



# LES TAXES :

Ici, il y a 2 possibilités. Si le véhicule est utilisé professionnellement, il pourra être immatriculé en utilitaire à 148,76 Euros pour la taxe annuelle à Bruxelles et en Wallonie et 170,94 Euros en Flandre et pas de TMC. A Bruxelles, les pick-up double-cabine sont dans TOUS les cas des utilitaires. Si le véhicule n'est pas professionnel :

| | **Bruxelles** | **Wallonie** | **Flandre** |
|---|---|---|---|
| **Taxe de mise en circulation** | 0,00€ | 4957,00€ | 10913,83€ |
| **Taxe de circulation annuelle** | 148,76€ | 931,66€ | 1347,92€ |
| **Eco malus** | / | 2500€ | / |

Pour le Ford, en Flandre, ce sera : TMC : 12.504,09 Euros et pour la taxe de circulation annuelle : 1.255,69 Euros.

# + et – Volkswagen Amarok V6 TDI

| [redacted] | Les – |
| --- | --- |
| [redacted] | [redacted] |

# + et – Ford Ranger Raptor

| [redacted] | [redacted] |
| --- | --- |
| [redacted] | [redacted] |

**LUC VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**