

ESSAI : LE PICK-UP FORD RANGER WILDTRAK 2.0 EcoBlue, UN UTILITAIRE TRES SEDUISANT !

écrit par Luc Vandersleyen



On ne présente plus le pick-up Ford RANGER, qui se décline en plusieurs variantes, dont la [Wildtrak](#), qui est la plus vendue en Europe. Il s'est renouvelé en début d'année et est très proche de [l'Amarok](#) qui en partage les dessous et toute la technique. Si l'été dernier nous avons essayé ce dernier équipé du moteur V6 3.0 TDI de 240 ch, il est aussi vendu avec un 4 cylindres 2.0 TDI de 205 ch (151kW), qui est un moteur d'origine Ford. C'est, donc, cette version de base que nous essayons aujourd'hui avec notre RANGER WILDTRAK 2.0 EcoBlue, qui reçoit, aussi, la boîte auto A10 de Ford. Bien sûr, de subtils détails esthétiques différencient les pick-up Ford de ceux de VW. D'autre part, la catégorie des pick-up est un peu à part, puisque ce sont des utilitaires qui sont aussi des véhicules de loisirs. Cependant, au niveau de la fiscalité, la situation a changé depuis peu en Flandre et en Wallonie. Il n'y qu'à Bruxelles que le pick-up peut encore être vendu comme un utilitaire 5 places à un particulier.







PRESENTATION DE NOTRE PICK-UP FORD RANGER WILDTRAK 2.0 EcoBlue:

Comme tous les pick-up, notre Ranger Wildtrack est construit sur un **solide châssis type échelle** avec une suspension à **doubles triangles à l'avant** avec des roues indépendantes, un **robuste essieu rigide à l'arrière** et des ressorts à lames avec des amortisseurs Bilstein. **Le moteur est un 2 litres diesel de 205 ch (151 kW) avec un couple de 500 Nm.** Nous avons une **boîte automatique Ford à 10 vitesses et une boîte courte**. Une molette tournante sur la console centrale, nous permet de rouler en 2 roues motrices (arrière), 4 roues motrices automatiques (4A), 4 roues motrices avec différentiel central bloqué (4H) et 4 roues motrices en boîte courte, différentiel central bloqué pour les terrains difficiles. En plus, nous avons un Hill Descend Control, mais aussi différents modes de conduite : Normal, Eco, Faible adhérence, Boue/ornière et Sable/neige. En plus, **en passant par l'écran central on peut bloquer le différentiel**

arrière. Il y a aussi de nouvelles aides à la conduite en tout terrain : le Trail Control ou le Rock Crawl.





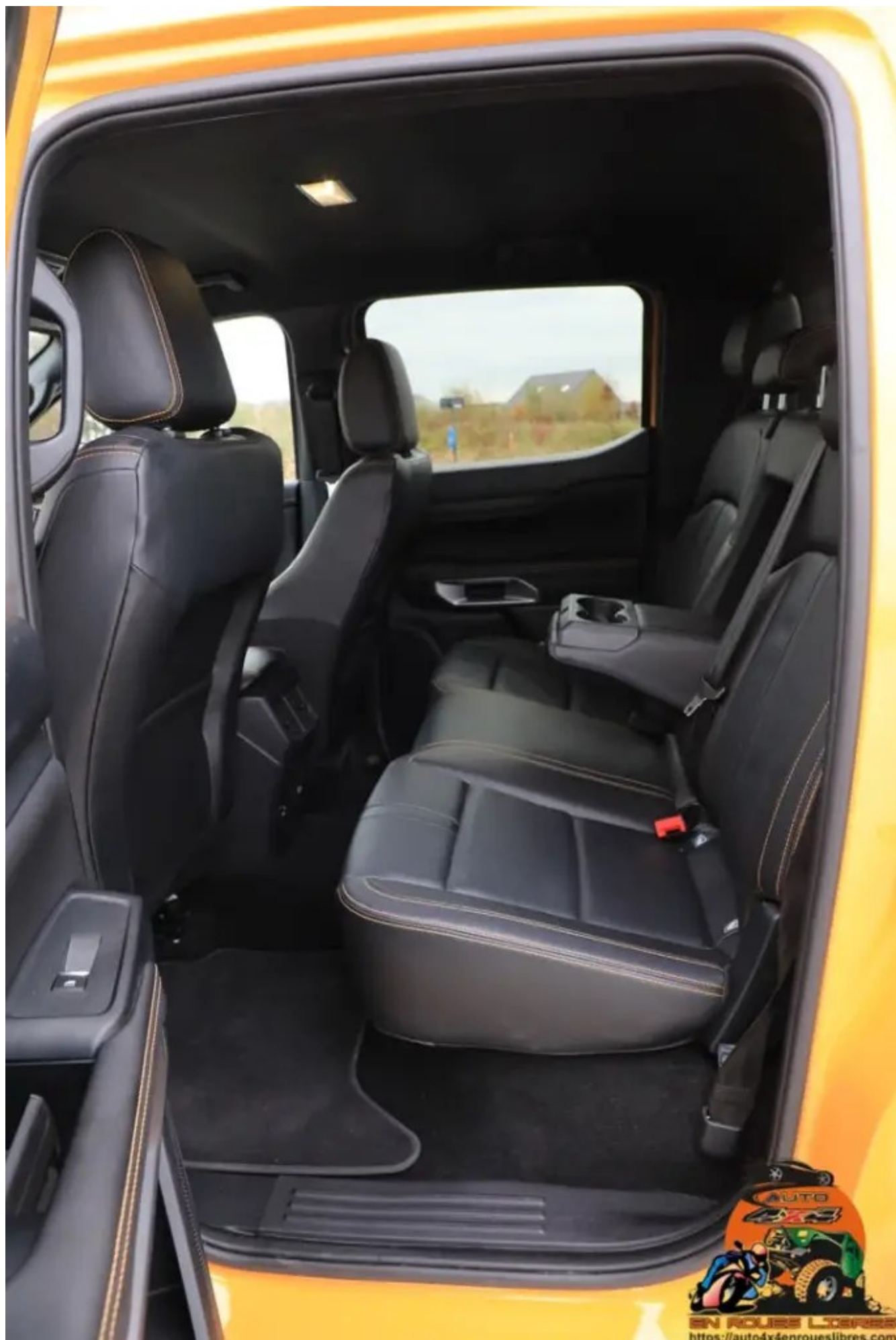


L'habitacle est très confortable avec d'excellents sièges à réglage électrique pour le conducteur, mais aussi chauffant tout comme le volant. Mais, il y a, aussi, des aides à la conduite et une aide au stationnement, un accès mains libres et un très bel écran central de 12,4 pouces, placé verticalement, qui malheureusement arrive un peu trop bas avec les commandes de climatisation, difficilement visibles de ce fait. Il reste, encore, quelques boutons physiques, sinon tout passe par l'écran. Si les sièges avant sont vraiment très confortables, **la banquette arrière, bien suffisante pour des adultes, n'offrent pas assez de places pour de grandes jambes** et le dossier reste assez raide avec un rembourrage assez sommaire. La benne est assez grande avec des dimensions de 1564 x 1224 x 529 mm, mais était couverte, ici, à l'aide d'un volet manuel, dont la caisse prend vraiment beaucoup de place. Cependant, il y a des prises 12V et 230 V. Si notre Ranger pèse à vide quelques 2311 kg, on peut y charger 970 kg.















EN ROUTE AVEC NOTRE PICK-UP FORD RANGER WILTRACK 2.0 EcoBlue:

Derrière le volant, nous sommes très confortablement installés et nous disposons d'une **excellente visibilité**. Les manœuvres, en ville, sont aussi faciles, grâce aux caméras. L'agencement est fonctionnel et **la sellerie est élégante** tandis que **les plastiques durs de qualité** sont bien adaptés à un véhicule utilitaire. L'**équipement est très complet** et le **système audio est de qualité**. Les aides à la conduite sont, bien sûr, aussi présentes. Le moteur 2.0 l de 205 Ch lui convient parfaitement. Malgré son encombrement et son poids, ce pick-up se conduit facilement et le confort est correct. Malheureusement, il n'y a pas de palettes au volant et les 2 petits boutons sur le côté du pommeau de vitesse pour passer à une vitesse inférieure ou supérieure sont vraiment peu pratiques et demandent une certaine habitude...







Hors des sentiers battus, nous sommes pénalisés par la monte pneumatique. Si nos GoodYear Wrangler en 265/65R18 sont plus robustes, ils ont un profile routier et notre terrain d'essai

est particulièrement boueux avec ces semaines continues de pluie. **Les patinages sont nombreux** et dans les ornières notre **garde au sol n'est pas toujours suffisante**. De plus, en laissant faire la boîte auto sur ces terrains très glissants, la boîte passe d'un rapport à l'autre dans les 2 sens et fini par laisser le Ranger à l'arrêt. Nous n'aurons le choix, dans une longue montée très glissante, que de reculer et des mettre la 2^{ème} vitesse longue, afin de prendre un maximum d'élan et de passer grâce à la vitesse. Il n'empêche que de glissades et glissades, nous avons pu parcourir plus de 50 km de pistes très boueuses. **Vu les conditions, ce Ranger s'en sort plutôt bien !**









LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE PICK-UP RANGER WILTRACK 2.0 :

Sur route, notre consommation est restée très raisonnable avec une **consommation de 9,5 l/100 km** . Ce qui est très correct, le constructeur annonçant une consommation de 8,8 l/100 km ! En ville, notre consommation s'est stabilisée à 11 l/100 km tandis qu'en tout terrain, nous fleurtons avec les 15 l/100 km. **Les émissions de CO₂ sont de 235 g/km**. Du côté du prix, **notre pick-up FORD RANGER WILDTRACK 2.0 EcoBlue A10 coûtait 54.952,15 EUROS**. Cette version WildTrack est très bien équipée et seuls les tapis de caoutchouc avant et arrière ainsi que le volet de benne manuel étaient des options.







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	00,00€	1239,00€	8,079.58€
Taxe de circulation annuelle	127,51€	980,10€	719.82€
Eco malus	/	1200€	/

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen