

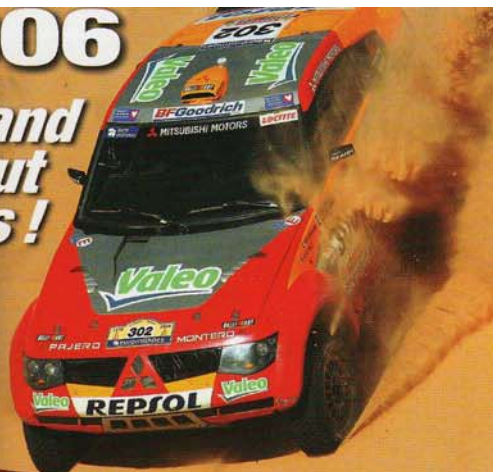
TOUT SUR LE DAKAR 2006

ACTION 4x4

N°26
FEVRIER
2006

ACTION 4x4

Alphand
tout
schuss!



PROMO
15€
L'ANNONCE
COULEUR



Nouvelle Wrangler Diesel

1^{er} ESSAI!



NOUVEAU TOYOTA
RAV4



TEST

Jimny Turbo Diesel 86 ch



PRÉPA

Toyota BJ 45 Pick-Up



ESSAI US

Dodge Ram Hemi 2006



SALON

Les surprises de Detroit



RAID

L'Arctic Trophy en Russie



COLLECTOR

Renault Prairie 4x4

Itinéraire 4x4 en Ardèche

M 03298 - 26 - F: 4,80 €



0,90 € • CENTRAFRIQUE 5700 FCFA • DOM 5,90 € • TOM 680 XPF • CH 9,90 FS • GRECE 5,90 € • REUNION 5,90 € • PORT.CONT 5,90 € • MAYOTTE 5,90 € • SENEGAL 3400 FCFA

Essai > Dodge Ram 1500 HEMI Quad Cab SLT / 2006

PAR STEVE WESTON / PHOTOS LE 3E ŒIL

Toujours plus bestial !

68 000 €

345 ch

33 CV

Bonne année ! Et elle commence plutôt bien du côté de Corbeil dans le sud parisien chez American Car City qui vient tout juste de réceptionner les derniers Dodge Ram, millésime 2006. Certes, au premier coup d'œil, on ne peut pas dire que cette ultime version se démarque de la précédente. Alors, nous nous sommes livrés à un agréable jeu des sept erreurs, histoire aussi de reprendre en main cet engin qui reste sans aucun doute le plus bestial (et fabuleux !) pick-up disponible en France.

Père Noël, dans la famille Ram, je voudrais le 1500 à moteur Hemi en double cabine finition SLT et robe pierre à fusil métallisée. Avec quelques treizièmes mois, ou une pincée de chance à l'Euromillion, ce n'est pas le grand barbu au traîneau qui va vous meubler la cheminée, mais l'ami Hervé Vallet, le boss d'American Car City. Il a en effet dans ses stocks depuis quelques semaines la toute dernière mouture de cette lignée. Alors, comment la reconnaître ? Simple. L'aficionados des productions US que vous êtes, aura d'emblée remarqué les nouveaux phares qui remontent bien plus haut sur les ailes. Des yeux plus gros donc qui encadrent

désormais une calandre chromée aux angles plus vifs, dans la lignée des derniers Dakota / Durango.

Et puis, il y a ces jantes en alliage satiné de 20" livrées de série, d'un design encore plus réussi. Enfin, un discret becquet surmonte désormais le hayon, plus "tuning" que réellement efficace pour l'appui !

La suite se découvre à l'intérieur qui se pare d'un superbe tableau de bord, plus moderne et encore plus fonctionnel.

Le reste, lui, ne saute plus aux yeux,

mais dans le creux des reins ! En effet, ce Ram 2006 distille un agrément de conduite à la fois plus soft et généreux. D'évidence, les ingénieurs ont peaufiné le confort et soigné l'insonorisation. C'en est presque dommage, car le gros V8 5,7L se feutre dans une discrétion totale. À l'arrêt, c'est à peine si on l'entend tourner !





Essai > Dodge Ram 1500 HEMI Quad Cab SLT / 2006

UNE TRUFFE DE CAMION ET LE GROS CŒUR !

Le Ram, c'est d'abord et surtout une "truffe" de camion. Sa silhouette spectaculaire continue de frapper les esprits. C'est du brut de brut trempé d'authentique ! Et bon sang quel profil ! Dans cette version Quad Cab (double cabine 4 portes + benne courte), ses lignes tendues se fondent avec un museau assez court, impression confortée par un pare-brise nettement incliné. Bref, le Dodge dégage une sacrée personnalité ! Et d'ailleurs, il n'a pas besoin de superflu, seuls ici et là des petits logos "Hemi" sur les ailes et le hayon trahissent la cavalerie cachée.

La bête a du répondant puisqu'elle cache sous son capot le V8 autrefois réservé aux seules séries "lourdes" 2500 / 3500. Autrement dit, un gros cœur dont l'architecture conventionnelle (bloc en fonte d'acier, culasses alliage, 16 soupapes) se distingue toutefois par ses chambres de combustion hémisphériques à deux bougies par cylindre. L'accélérateur est électronique et la puissance atteint 345 chevaux

pour un couple de 51 m/kg. La transmission fait appel à une boîte automatique 5 rapports et au transfert NV246 pourvu d'une forte réduction (1 à 2,72) à commande électrique. Le Ram Hemi demeure ainsi un 4x4 non permanent à pont avant enclenchable, fonction qui peut s'effectuer en roulant.

AMBIANCE US ET "PLASTIC TOUCH" DE BOIS PRÉCIEUX !

Par rapport à "nos" chers petits pick-up nippons, l'habitacle de cet américain est une suite du Carlton ! Quel espace ! Pratiquement 1,70 m en largeur et plus d'un mètre de garde au toit ! Les énormes fauteuils ne versent pas dans la mollesse, mais au contraire étonnent par leur maintien. Des réglages sont néanmoins nécessaires car il faut s'accorder avec le volant qui, lui, n'est réglable qu'en hauteur. On appréciera alors le pédalier qui coulisse électriquement sur 12 cm. À l'arrière, la fête tombe d'un cran et, il faut bien l'avouer, vos passagers seront moins enclins à sourire. Les dossiers sont un poil trop verticaux et la distance al-

louée aux jambes passable vu le gabarit extérieur. Reste que la minijupe est formellement déconseillée, car s'installer à bord exige un solide entraînement au 110 m haies !

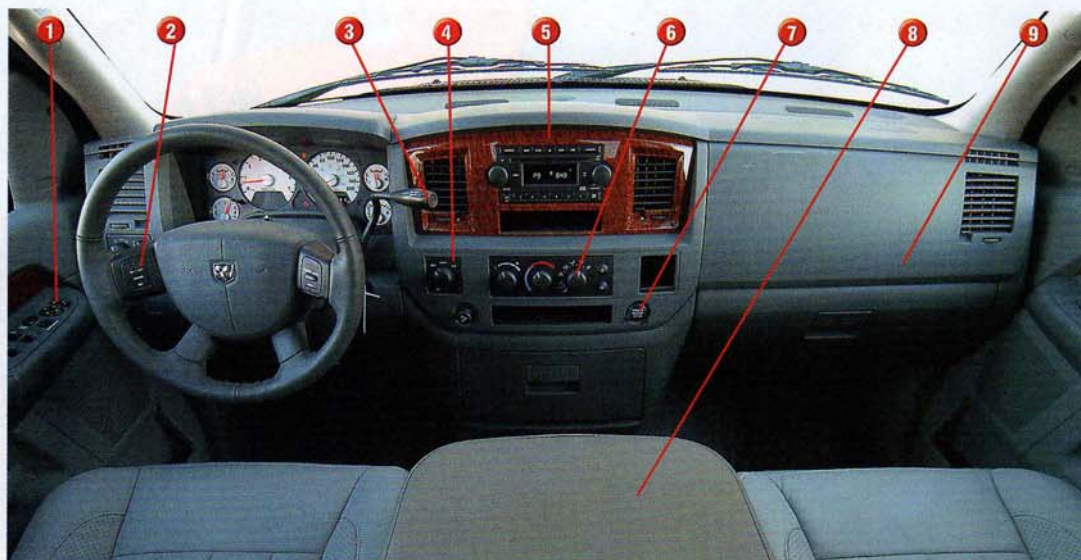
Les plastiques, les cuirs, la finition (pas toujours exceptionnelle notamment aux jointures) et la teinte "gris souris clair" procurent une ambiance très américaine avec les gros porte-gobelets, les vastes espaces rangements (notamment au centre des deux fauteuils avant) le levier de vitesse derrière le volant et... la "plastic touch" de bois précieux sur la console centrale !

À MANIPULER EN TOUTES CONNAISSANCES !

Maintenant, place au sport ! Comme d'habitude, on n'a pas été déçus ! Ce Ram est un "outil" d'hommes ! Lourd, encombrant, doté de suspensions déséquilibrées à vide, il surprend par ses réactions immédiates voire brutales lorsque l'on chatouille la pédale de droite ! Avec un postérieurs toujours un tantinet baladeur et des trains avant plongeants, ils avalent le bitume sur un rythme hors normes. Et ça ne plaisait

pas puisque l'on est sous les dix secondes de 0 à 100 km/h et à trente tout rond au 1000 m départ arrêté ! Les reprises sont fulgurantes, exceptionnelles, et s'accompagnent de feulement langoureux à chaque poussée haut dans les tours. Ce "moulin" possède une sacrée allonge ! Ça déménage et il faut se cracher dans les mains pour tenir son cap surtout si la route prend le profil d'une petite départementale. Bref, à manipuler en toutes connaissances ! Et puis, heureuse surprise, le freinage, devenu enfin puissant endurant et terriblement efficace.

Ce pick-up s'inscrit assez bien en courbe pour suivre des trajectoires disons normales sans trop se soucier de son postérieur, du moins sur le sec. Sur chaussée humide le Ram réclame une bonne dose de prudence, les roues arrière ayant une fâcheuse tendance à se dérober si l'on envoie du gaz trop tôt. Si le gabarit finit par s'assimiler, il n'en va pas de même pour la maniabilité : pensez, on dispose d'un diamètre de braquage de 14 m ! Les manœuvres et toutes les incursions en ville deviennent alors vite des punitions. Un milieu urbain où ce géant sera d'ailleurs



- 1 Tous les ouvrants se commandent électriquement depuis cette plateforme. Les portes s'auto-verrouillent en roulant.
- 2 Le volant intègre les commandes de la radio et le cruise control.
- 3 Levier de vitesses derrière le volant (inclinable) avec au bout, un contacteur qui verrouille l'overdrive et le mode "traction remorquage" privilégiant le couple et le 2^e rapport.
- 4 Le choix du mode de la transmission (4x2, 4x4 H et 4x4 L) se pilote depuis cette molette.
- 5 Nouvelle console centrale "faux bois"...
- 6 Climatisation classique.
- 7 Il ya deux prises 12V en façade + une autre dans l'accoudoir central.
- 8 Énorme accoudoir (ou 3^e fauteuil) !
- 9 Deux airbags seulement.

- 10 Les fauteuils sont nouveaux. Ils maintiennent bien, mais leurs réglages s'effectuent manuellement.
- 11 12 Places arrière généreuses, mais le dossier n'est guère incliné. Les assises se relèvent pour que l'on puisse déplier un porte-bagage très pratique.





Calandre, jantes et phares distinguent les versions 2006...



Un discret becquet surmonte désormais le hayon.



15



16



17



18

13 En bas de la console, un double porte-gobelets avec mini cendrier.

14 La boîte à gants est... ridicule !

15 Très reculé, le V8 semble un peu perdu sous le capot ! Notez l'espace laissé entre les radiateurs et le pare-chocs ainsi que les longerons aux

extrémités "pré-pliées" pour mieux absorber les collisions frontales.

16 17 18 Au centre, le 3^e fauteuil qui se transforme à volonté en accoudoir ou en bac à rangements multiples sur deux étages ! Le Quad Cab est homologué six places.

incapable de se garer normalement ou de descendre dans les parkings souterrains.

Conçu pour les grands espaces, l'Américain retrouve son panache sur les longues pistes où sa suspension parvient à gommer toutes les imperfections. Son empattement ainsi qu'un différentiel arrière autobloquant lui autorisent mêmes quelques facéties sur les mauvais chemins. On peut également se tirer d'un petit bourbier pas trop méchant ou grimper la tête haute quelques butes, mais guère au-delà. Oublier les zones de trial et les petits chemins creux de notre hexagone !

On terminera par ce qui fâche, à savoir la consommation. Difficile de descendre en dessous des 18 litres, qu'elles que soient les conditions de roulage. Mais ce "détail" ne constituera sans doute pas un obstacle pour la clientèle de Ram, compte tenu des treizième mois et du pactole de la Française des Jeux !

On se confortera plutôt de son choix avec des capacités de tractage et de charge bien supérieures aux homologations "officielles" et une benne de 3 m² permettant de transporter quads, motos, VTT et autres jet-skis sans problème. Et puis... quelle gueule !

Un grand merci à nos amis d'AMERICAN CAR CITY (197 bd Kennedy, RN7, 91100 Corbeil-Essonnes, Tél. 01 69 22 19 00) qui nous ont confié ce superbe engin le temps d'un (trop court !) week-end. On fait un dur métier...

Tout le châssis a été revu sur le millésime 2006 : suspension renforcée, nouveaux supports moteur et de carrosserie, nouveau boîtier de direction, etc.



La fiche technique

Moteur

Type moteur : V8 Magnum Hemi
Cylindrée : 5654 cm³ Alésage x course : 99,5 x 90,9 mm Puissance (ch à t/mn) : 345 à 5400 Couple (Nm à t/mn) : 510 à 4200 Boîte de vitesse : 5 auto
Transmission : 4x2 / 4x4 non permanent
Réduction : oui / 1 à 2,72 Différentiel arrière : glissement limité (en option)
Réservoir : 98 litres

Structure

Châssis : séparé à longerons et traverses
Carrosserie : en acier, cellule habitable + benne rapportée Nombre de portes : 4
Nombre de places : 6

Le gabarit

Longueur : 578 cm Largeur : 203 cm
Hauteur : 194 cm Empattement : 356 cm Voies Av. / Ar. : 172 / 171 cm

Les dimensions intérieures

Largeur aux coudes Av. / Ar. : 170 / 169 cm Garde au toit Av. / Ar. : 101 / 96 cm Distance dossiers (mini / maxi) : 61 / 84 cm

Les liaisons au sol

Suspensions avant : Indépendantes, double triangulation, barres de torsion, amortisseurs à gaz + barres stabilisatrices
Suspensions arrière : essieu rigide, lames semi elliptiques, amortisseurs à gaz
Freins avant / ø : disques ventilés / 330 mm
Freins arrière / ø : disques ventilés / 350 mm
ABS : oui Direction : à crémaillère
Nb de tours volant : 3 Diamètre de braquage : 14,0 m Pneus : GoodYear Wrangler, H/P 114-S en 275/60 R20

Les poids

À vide : 2 390 kg Charge utile : 670 kg
Remorquable : 3 500 kg
Rapport poids / puissance : 6,92 kg/ch

La benne

Longueur / ridelle ouverte : 190 / 250 cm Largeur (mini / maxi) : 127 / 153 cm Hauteur des parois : 51 cm
Seuil de chargement : 92 cm

Les aptitudes tout terrain

Angle d'approche : 22° Angle ventral : 17°8 Angle de sortie : 27°
Garde au sol : 20,5 cm

Nos mesures

Vitesse maxi (rupteur) : 175 km/h De 0 à 100 km/h : 9"7 De 40 à 60 km/h : 2"2 De 40 à 80 km/h : 4"5 De 40 à 100 km/h : 7"4 De 60 à 90 km/h : 4"6 De 90 à 130 km/h : 8"6
1000 m D.A : 30"0
Conso durant l'essai : 18,5 l/100 km