

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Lancé aux Etats-Unis en 2006, le Ford Edge vient d'être renouvelé. Il vient élargir en Europe l'offre de SUV, l'un des segments dont la croissance est la plus forte actuellement, et j'ai l'occasion de le découvrir pour Wheels And You.



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'997 cm³
- 210 ch à 3'750 t/min
- 450 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses Powershift, 6 rap.
- Vitesse maxi : 211 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 2'077 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'808 x 1'928 x 1'686
- Conso. mesurée : 8.0 l/100 km
- Emissions CO₂ : 152 g/km (D)
- dès CHF 57'400.-, mod. essayé: CHF 65'220.-

Trop « américaine », la première version du Edge n'a pas rencontré un grand succès en Europe, ce d'autant plus qu'elle n'était pas officiellement importée dans tous les pays, notamment en Suisse.

Ford rectifie le tir en proposant cette nouvelle version nettement plus dynamique que sa devancière, cela autant sur le plan de l'esthétique et que par son châssis qui devrait mieux convenir au vieux continent.



A l'extérieur

Le moins qu'on puisse dire est que, dans l'exécution Sport et la couleur « Electric Spice » que Ford Suisse nous met à disposition, le Edge se la joue dynamique. Tout d'arrêtes saillantes, le profil est à la fois râblé et assez effilé. La calandre est plutôt massive avec des optiques quasi verticales, alors que pare-brise et hayon arrière sont, au contraire, très inclinés. Le capot, raccourci par l'implantation transversale du moteur, laisse la part belle à l'habitacle.

Les faces avant et arrière affichent un look sportif, avec des épaules carrées qui transmettent une impression de puissance à laquelle les grandes roues contribuent également. La signature LED arrière est typiquement américaine, avec un filet qui parcourt presque toute la largeur de la voiture en rejoignant l'insigne Ford au centre.

Le Edge reprend les caractéristiques typiques des nouveaux design Ford : des optiques avant et arrière qui s'étendent largement sur les côtés, diminuant la distance avec le passage de roue, des flancs et un capot désormais sculptés et nervurés, autant d'éléments qui renforce la vigueur de sa silhouette.



A l'intérieur

L'intérieur est, lui aussi, complètement nouveau. Mon véhicule propose une sellerie mixte microfibre-cuir noir. L'assise des sièges avant est confortable mais le maintien latéral du dossier insuffisant à mon goût, peut-être conçu au gabarit américain... L'espace aux places arrière est généreux, même pour un passager de 1.80 m. Le tableau de bord est bien conçu et relativement sobre. La console centrale demeure en plastique dur - attention aux rayures - alors que le reste de l'habitacle est recouvert de cuir moussé de belle qualité.

Les compteurs sont plutôt bien conçus, mais je trouve qu'ils sont souvent sujets aux reflets, ce qui les rend parfois peu lisibles. Le volant propose pas moins de 22 commandes qui nécessitent de lire le manuel pour savoir à quoi chacune correspond. Outre les traditionnels limiteur et régulateur de vitesse, les commandes de sonorisation et de téléphone/commande vocale, elles permettent de gérer divers affichages entre les deux compteurs.

La console centrale n'échappe pas à la mode des écrans tactiles qui commandent la climatisation, la sonorisation, la téléphonie et la navigation. Satiné pour réduire les réflexions, je trouve qu'il marque beaucoup les traces de doigts, dommage. Au-dessous, les commandes de la sono Sony en option et de la ventilation surplombent un vide-poche dans lequel on trouve deux prises USB, une prise Aux et un lecteur de mémoires SD contenant les cartes GPS.

La profondeur du coffre est impressionnante, son volume atteignant 507 litres avec le cache bagages fermé et même 800 litres sans ce dernier. En baissant les dossiers de siège 1/3 - 2/3, son cubage croît à 1'847 litres, soit l'un des meilleurs volumes de sa catégorie, et cela malgré la présence d'une roue de secours sous le plancher du coffre. Dommage que le plastique de ses garnitures soit dur, il risque d'être rapidement marqué à l'utilisation.



Sous le capot

En Suisse, seules deux motorisations sont disponibles, toutes deux en diesel 2.0 litres : une version Turbo de 180 ch pour un couple de 400 Nm et une version Bi-Turbo de 210 ch pour un couple de 450 Nm, celle de notre test. Ce moteur n'est pas une foudre de guerre, mais son couple généreux entièrement disponible à 2'000 t/min permet tout de même d'emmener les 2 tonnes de l'auto à bon rythme.

La boîte automatique Powershift à 6 vitesses est la seule disponible sur la version 210 ch. Le mode Sport modifie les règles des passages des vitesses qui s'opèrent alors à régime plus élevé. Il permet aussi d'en prendre les commandes par palettes au volant. A noter que la version 180 ch n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à 6 rapports.

La consommation moyenne sur les 1'500 km de mon essai s'élève à 8.0 l/100 km, soit sensiblement plus que les 5.8 l/100 km annoncés. Mais comme je ne roule pas à l'économie, je suis sûr l'on peut faire mieux.



Au volant

Le gros point positif de ce SUV est son amortissement. Je trouve les choix de compression et détente véritablement judicieux, assurant un comportement sain et sans mouvement de caisse, tout en encaissant parfaitement petites et grosses bosses. La voiture vire bien à plat, sans transfert de masse excessif. Même en rentrant fort en virage, le Edge s'inscrit franchement sur l'appui et suit la

trajectoire dictée par le volant. Il en découle un comportement sain, sécurisant et surtout confortable dans son ensemble.

Autre point qui m'étonne : le silence de roulage. Les bruits de suspension et de vent sont quasi inexistantes, seul le roulement des pneus demeurant audible. C'est en lisant la documentation que je découvre l'origine de ce bon point : outre un soin particulier accordé au châssis pour en minimiser les bruits, Ford a installé un système de réduction de bruit actif. En effet, les haut-parleurs compensent les bruits de roulement en envoyant des ondes antagonistes, annulant les ondes sonores provenant du châssis. Force est de constater que le système est bluffant de réussite.

La position de conduite est bonne mais j'aurais préféré pouvoir davantage abaisser mon siège. Autre bon point : le réglage du volant permet de l'approcher suffisamment de soi, ce qui est plutôt rare dans la production automobile actuelle. La direction adaptative me plaît, quant à elle, un peu moins. Bien que suffisamment directe, son assistance lisse presque toute remontée de la route et le volant ne transmet rien. Difficile dans ses conditions d'appréhender la limite d'adhérence du train avant. Je l'aurais également souhaitée un peu plus légère.

Le moteur s'avère souple et suffisant pour mouvoir les 2 tonnes de l'ensemble, mais s'essouffle dès qu'on dépasse les 3'000 t/min. Il est ainsi plus agréable à rouler entre 2 et 3'000 t/min, sur le couple généreux. La boîte de vitesses est agréable, fluide et sans à-coup. Je préfère le mode Normal au mode Sport qui n'offre guère de performance en plus.

Autre qualité qui mérite d'être relevée : le régulateur de vitesse adaptif gérant très bien la distance avec le véhicule qui précède. C'est la première fois que je trouve un tel système performant et m'inspirant vraiment confiance.

Je m'essaye également à sortir du bitume et à flirter avec les chemins de traverse. La transmission 4WD adaptative gère plutôt bien la répartition du couple et offre un surcroît d'adhérence là où une simple traction s'arrêterait. Les débattements limités de la suspension arrêtent tout de même le véhicule dès qu'une roue perd l'adhérence en quittant le sol. Malgré cela, ce SUV vous permet de sortir en tout chemin où sa garde au sol plutôt importante s'avère être un atout.



Verdict

Dans le segment des SUV moyens, Ford progresse véritablement avec ce nouveau Edge au positionnement Premium bien mieux adapté aux marchés européens que son prédécesseur. Outre des atouts pratiques, en particulier un espace intérieur très généreux et un coffre de taille XXL, le comportement routier est très bon, ce grâce à un amortissement judicieusement développé. Si le Edge n'est pas le plus sobre de sa catégorie, sa consommation demeure toutefois dans une bonne moyenne.

Certes, le moteur n'est pas des plus démonstratifs et ne constitue pas le point fort du Edge, mais vu l'usage qui est fait d'un SUV de cette catégorie, je ne peux le considérer comme un véritable point faible. Reste l'esthétique au caractère affirmé que certains aimeront et d'autres moins. Elle a du moins le mérite de se distinguer de la concurrence en offrant une vraie alternative.

Le prix de base de CHF 58'900.- (hors primes en vigueur actuellement) pour la finition "Sport" est compétitif, notamment si l'on considère le niveau d'équipement Premium. Notre modèle d'essai est lui affiché à CHF 65'220.- car doté notamment des aides actives au stationnement, des caméras 360°, d'une alarme antivol avec double verrouillage, d'un régulateur de vitesse adaptatif d'excellente facture et de deux packs : « Luxury » et « X ». A noter que le modèle 180 ch est accessible à partir de CHF 49'800.- en finition "Trend" avec la boîte manuelle à 6 rapports.



Prix et options - Ford Edge Sport 2.0 TDCi 210ch AWD

Prix de base : CHF 58'900.-

Luxury Pack : CHF 2'300.-

(Microfibre/cuir, sièges AV chauffants/climatisés, sièges AR chauffants, toit ouvrant panoramique)

X Pack : CHF 1'530.-

(Aide au stationnement actif (longitudinal/transversal, système de navigation Sony, écran 8", 12 haut-parleurs, connectique Aux/USB, phares LED adaptatifs)

Caméra avant Split View : CHF 480.-

Système d'alerte d'angle mort : CHF 550.-

Alarme antivol avec double verrouillage : CHF 310.-

Régulateur de vitesse adaptatif : CHF 300.-

Couleur métallisée "Electric Spice" : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 65'220.-



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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de

ce Ford Edge Sport.



A lire aussi

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

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

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

