

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Le Ford Edge arrive dès le mois de juin sur le vieux continent. Avec plus de 4m80 et son équipement riche, les 4x4 premium des marques européennes sont sa cible désignée. Look avant-gardiste, traction intégrale intelligente, habitabilité insoupçonnée : tels sont les ingrédients d'un modèle prometteur pour le marché helvétique.



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'997 cm³
- 180 ch à 3'500 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1'913 kg
- Conso. mixte : 5.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 149 g/km
- dès CHF 49'800.-

Le marché du SUV est en plein essor. A l'horizon 2020, on parle de 27% des parts de marché des voitures neuves. En Suisse, leurs ventes représentaient déjà 29% en 2015. Pour Ford, c'est leur modèle Kuga qui s'illustre jusqu'à présent dans cette catégorie. Seulement c'est un SUV compact, pour avoir plus d'espace il aura fallu attendre que le Ford Edge franchisse officiellement l'Atlantique.

La première version est apparue en 2006, avec l'idée simple d'allier l'habitabilité d'un break familial avec l'agrément de conduite d'un 4x4. En 2015, le Edge s'offre une refonte complète pour sa seconde génération, en commençant par se faire une beauté. Car oui, pour moi, son premier atout c'est le look !



Esthétique

Le design du Edge est un savant mélange de formes massives et de détails élégants. La face avant très haute avec ses phares à LED optionnels et son imposante calandre trapézoïdale semblent prêts à dévorer la route.

De profil, les bas de caisse et les jantes sont assez proéminents, surtout chaussée en 20". Le pare-brise et la vitre arrière sont très inclinés, un sacrifice d'espace pour gagner en dynamisme. On constate aussi que la hauteur des vitres latérales

représente moins de la moitié de celle de la voiture complète.

L'arrière est aussi particulièrement réussi, avec une ligne de phare allant d'un bout à l'autre du Edge en mettant l'insigne Ford en valeur. D'une finition à l'autre, le bouclier arrière change. En Titanium, le bouclier rebondi en plastique noir laisse apparaître deux silencieux ronds. La version Sport est plus raffinée, avec un diffuseur intégrant deux sorties d'échappement rectangulaires, définitivement mon coup de coeur.



A l'intérieur, Ford mise tout sur l'habitabilité, autant pour le conducteur que pour les passagers. En offrant plus d'espace aux épaules que la concurrence, ainsi qu'un espace aux jambes généreux, le Edge se place aussi dans le segment des voitures familiales.

Les places arrières sont équipées d'office de ceintures à airbag intégrés et peuvent, selon équipement, devenir des sièges chauffants. Une foule de rangements et de prises électriques se répartissent dans l'habitacle, comme cette énorme malle sous l'accoudoir central, la prise 12V sur le côté du tunnel central ou la prise 220V destiné à la banquette arrière.

Pour le conducteur et son passager, de nombreuses fonctions sont à portée de doigt. L'écran haute définition de 8" donne accès à tous les paramètres qui ne sont pas sur les boutons physiques. Ceux-ci sont pratiques, mais leur répartition est peu logique et pourrait gagner en ergonomie. Esthétiquement, l'intérieur est soigné, avec des inserts plastiques look alu et de nombreuses garnitures en cuir. Seule la planche de bord moussée détonne dans ce véhicule qui se veut premium.



Sous le capot

En Europe, le Edge n'est vendu qu'avec deux moteurs diesel, indissociables de leur boîte de vitesse. Le premier est un 2.0 TDCi de 180 ch et 400 Nm transmis par une boîte mécanique 6 vitesses. Le second est presque identique, mais bi-turbo et proposant 210 ch pour 450 Nm au travers d'une boîte automatique 6 vitesses PowerShift.

Peu importe la motorisation ou la finition choisie, ce SUV est équipé de la nouvelle traction intégrale intelligente de la marque. En s'activant en moins de 20 ms celle-ci permet au Edge de passer en tout chemin.



Au volant

Ma prise en main débute à bord d'un Edge Titanium en boîte mécanique. Je remarque tout de suite que la pédale d'embrayage est assez dure et que le levier de vitesse doit se manipuler fermement. Le guidage est lui excellent, outre la force nécessaire, le levier se place immanquablement au bon endroit. Dans sa version 180 ch. le moteur délivre suffisamment de couple pour mettre les 1'900kg en mouvement. En ville, on peut rester en troisième pratiquement jusqu'à l'arrêt tout en pouvant repartir.

L'itinéraire nous guide vers une forêt où nous attend un parcours off-road. Le nouveau crossover Ford s'en sort bien, au milieu de grosses racines et de trous. Bien sûr, le parcours n'a pas de quoi déstabiliser le Edge, ce serait paradoxal. Bien qu'amusant, cet intermède ne dure pas, il faut déjà reprendre la route.



Je profite d'un court trajet pour m'installer comme passager. Bien que mon conducteur soit grand, je profite encore d'un espace aux jambes plus que généreux ! Ce volume d'air autour de moi est très agréable, les aptitudes de voiture familiale de ce SUV sont un argument de poids.

Passons au Ford Edge Sport, avec le moteur 210 ch et la boîte automatique PowerShift. Logiquement, je mets le sélecteur en position D puis prend la route. En quelques kilomètres, je suis plutôt déçu du peu de différence entre les deux motorisations. J'ai même l'impression que l'autre est plus dynamique, tant la latence est importante, la voiture juggle toute tentative de conduite dynamique.

Sur une charmante route de campagne tortillant à travers la Bavière, je tire le sélecteur une position plus basse pour atteindre le S. C'est là que la voiture se révèle. La direction adaptative devient ferme, les passages de vitesse plus rapides et le moteur plus volontaire. La différence de puissance se fait sentir et justifie le surcoût.

Lancé sur route sinueuse, le Edge fait démonstration de sa tenue de route impressionnante pour un SUV de presque 2 tonnes. Au freinage, la suspension contre bien l'effet de plongée, tout comme le roulis en appui. Bien installé dans les sièges sport, les virages s'enchaînent rapidement. Seul le délais en rétrogradant manuellement me dérange, sinon les relances sont satisfaisantes.



Verdict

Ce Ford Edge arrive tard dans la bagarre des SUV cossus de moins de 5 mètres. Le segment est bien occupé par les Audi Q5, Volvo XC60 ou plus récemment le Land Rover Discovery Sport. Avec un prix commençant à CHF 49'800.- et une liste d'équipements inclus longue comme le bras, le grand frère du Kuga se place d'entrée. Mais s'il manque de luxe pour vous, le Edge rejoindra aussi le programme Vignale, le haut de gamme façon Ford pour l'Europe.

Pas que beau, ce 4x4 m'a aussi convaincu par son habitabilité généreuse, les nombreuses aides à la conduite disponibles ainsi que l'ergonomie de l'habitacle. Les capacités routières des deux versions sont pertinentes, grâce à un très bon châssis et une transmission intégrale sur laquelle on peut compter.





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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Ford Edge.



A lire aussi

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



