



TCS Test de voiture **Ford Edge 2.0 TDCI AWD**

Crossover aux couleurs de **l'été indien**

Dans l'air du temps, Ford a choisi de chapeauter sa gamme avec un crossover. Issu du Canada, le modèle Edge exhibe un look décalé et recèle un équipement de pointe. Une routière patinée proposant une vision avenante de l'automobile.



♥ 4 cylindres 2 l turbodiesel, 210 ch 🚗 8,7 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie D
∞ Autonomie: 827 km 📊 Poids: 2125 kg (modèle testé) ⚡ 9,6 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 58 900 fr.

Novembre 2016

TECHNIQUE

- + Stylisme distinctif
- Agrément de marche/insonorisation
- Sièges cuir avant très confortables
- Apport des assistances à la conduite
- Harmonie moteur/transmission
- Comportement équilibré
- Freinage efficace/direction très directe

- Poids élevé grevant les performances
- Encombrement/visibilité périphérique
- Pas de mode tout-terrain ni neige
- Largeur de la banquette/garde au toit
- Coffre limité par le hayon incliné
- Intuitivité du système multimédia
- Cache-bagages malcommode

Orange mécanique: c'est la première impression qui fuse lorsque l'on aperçoit le Ford Edge dans sa livrée «electric spice». Il est vrai que sa proue à la calandre expressive et son hayon incliné ne manquent déjà pas d'allure. Saison oblige et sachant qu'il est issu des chaînes canadiennes du groupe, on se dit que ce baroudeur du bitume exhale aussi un soupçon d'été indien. De quoi le différencier agréablement de la production européenne conventionnelle. Plus prosaïquement, Ford entend aguicher les blasés des familiales et des mono-



Accueillant Ce n'est pas du premium mais la qualité perçue est de bon ton.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Ford Edge 2.0 TDCi Sport AWD aut.: 5 portes, 5 places; 58 900 fr. (véhicule testé: 65 220 fr.)

Gamme: 2.0 TDCi Trend, 180 ch (49 800 fr.) à 2.0 TDCi Sport, 210 ch, (58 900 fr.)

Options: peinture métallisée (900 fr.), pack X, navigateur, phares LED, aide au parcage (1480 fr.), pack Luxury, cuir partiel, sièges ventilés, toit panoramique (2300 fr.), airbags ceintures arrière (230 fr.), régulateur ACC (300 fr.)

Garantie: 5 ans d'usine, 12 mois d'assistance (après service); garantie anti-rouille: 12 ans (sous conditions)

Importateur: Ford Motor (Switzerland) SA, 8304 Wallisellen, www.ford.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 2.1 diesel biturbo, 210 ch; boîte automatique 6 vitesses, traction intégrale. Poids: 2125 kg (véhicule testé), total admissible 2555 kg, charge tractable 2000 kg

Baroudeur de salon Le crossover Edge est censé redynamiser le haut de gamme Ford.

spaces à coup de crossover. Cela étant, ce SUV à la dégaine dynamique n'est pas qu'une figure de style. Sous ces dehors nord-américains, il dissimule une impressionnante armada d'assistances à la conduite. Et fonctionnant la plupart à satisfaction, tels la reconnaissance des panneaux ou le détecteur de trafic arrière. Le tout fourni à des tarifs abordables. On n'est évidemment pas allé jusqu'à tester les airbags ceintures arrière mais, à 230 fr., cette option apparaît presque incontournable.

Une ambiance engageante

Vu son prix plutôt modéré, le Ford Edge n'offre pas un habitacle aussi cosy que les potentats du segment premium. Mais à y regarder de plus près, la qualité perçue des matériaux s'avère engageante. On est moins convaincu par l'instrumentation comportant une multitude



Ford Edge 2.0 TDCI AWD

d'affichages qui relève un peu du fouillis technologique. Moyennement lisible et intuitif tout cela. Le conducteur se ravivera en prenant place dans la sellerie cuir partiel. Du seyant, enveloppant et agréablement moelleux. Et lorsqu'on découvre la fonction sièges ventilés de la version Sport, l'aise est à son comble. Les passagers arrière ne sont pas en reste, eux qui accèdent à la banquette par des portes s'ouvrant à 90 degrés. Tout aussi douillette la sellerie aux dossiers ajustables offre beaucoup de place. Seul bémol, la faible largeur des assises. Vu l'inclinaison du hayon de ce crossover typé, le volume du coffre est moyen pour un véhicule de 4,81 m. Heureusement, l'architecture se révèle des plus pratiques et le hayon, certes du genre poussif, est électrifié.

Une vocation routière

Chaussée de boudins de 20 pouces, le modèle Sport annonce la couleur. Bien qu'il dispose d'une traction intégrale, le Ford Edge est prédestiné à avaler du bitume et non à batifoler dans le terrain. D'ailleurs, il ne dispose d'aucun programme 4x4 spécifique. Histoire d'être



Foule d'infos On peine parfois à s'orienter parmi les multiples données de l'écran 8".

exhaustif, on précisera que l'engin accuse 2,1 tonnes, ce qui n'en fait pas non plus un SUV sportif. Les 210 ch développés par le 2 l diesel biturbo seraient un peu justes pour cela. Non, ce crossover est davantage du genre à s'ébrouer sur son couple généreux et à distiller de solides reprises. On apprécie aussi la discrétion de ce moteur qui, en fin de compte, imprime un dynamisme de bon aloi. De quoi évoluer dans un substantiel confort de marche et avec un niveau sonore permettant de goûter au mieux à l'excellence de l'installation audio. Et comme la boîte automatique 6 vitesses à double embrayage œuvre aussi dans la douceur et avec une réactivité correcte, le tableau est positif, à défaut de déchaîner véritablement les passions.



Confort absolu Forts seyants, les sièges cuir partiel sont chauffants et ventilés de série.

Même constat côté train de roulement. Plutôt pataud sur les tracés sinueux, le Ford Edge se rattrape par un comportement posé et exempt de roulis. Plus que de la direction adaptative, la bonne surprise provient de sa démultiplication hyper directe: deux tours de volant d'une butée à l'autre. Le Ford Edge n'en est pas très maniable pour autant. La caméra de recul et l'aide au stationnement de série sont les bienvenues.

La dotation est d'ailleurs l'un des arguments forts de ce cousin d'Amérique du Nord pourvu de commodités tels l'accès sans clé, l'ouverture gestuelle du hayon ou le volant chauffant. Le tout sous la surveillance bienveillante des aides à la conduite. Un bon plan ce Ford Edge.

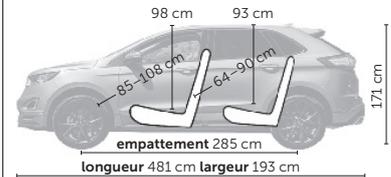
Teinté de sportivité
La poupe arbore un diffuseur et de larges échappements.



MARC-OLIVIER
HERREN

ESSAYEUR

Sans être parfait, le Ford Edge recèle un agrément de marche appréciable et une riche dotation. S'il n'est pas du genre ludique, il satisfera les amateurs de bonnes routières.

**Accessible et spacieuse** La banquette 60/40 réserve un bon dégagement aux jambes.**Pratique** Le coffre est large et les dossiers des sièges se rabattent électriquement.**TECHNIQUE**

largeur intérieure: avant 157 cm, arrière 162 cm
 coffre: 507–1847 litres
 pneus: 255/45R20, min. 235/60R18

EXCLUSIVITÉ TCS TCS MoBe: R. Blättler/B. Schwab

ÉVALUATION DYNAMIQUE			FRAIS D'EXPLOITATION				
Accélération (0–100 km/h):	9,6 s		km/an	ct./km	fr./mois		
Elasticité:					fixes	variables	
60–100 km/h (mode D)	5,2 s		15 000	95	781.–	405.–	
80–120 km/h (mode D)	6,8 s		30 000	64	781.–	810.–	
Diamètre de braquage:	12,9 m		Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.				
Freinage (100–0 km/h):	34,6 m		(OFS), agences Ford: 125 à 185 fr.				
Insonorisation:			CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI				
60 km/h: 57 dB (A)			(UE 80/1268)				
120 km/h: 67 dB (A)				urbain	interurbain	mixte	
				Usine	6,5	5,5	5,9
				Emissions de CO ₂ :			
				Moyenne suisse de CO ₂ :			
				EtiquetteEnergie (A–G):			
				D			
				CONSOMMATION DU TEST			
				8,7 l/100 km (cycle normé TCS: 6,5 l)			
				autonomie 827 km			
				réservoir: 72 litres			

¹ matériel inclus

La vidéo du test

Tableau comparatif

Le Ford Edge est le 4x4 routier par excellence. Son design typé cache un habitacle spacieux, un riche équipement et des aides à la conduite dernier cri.

	Ford Edge 2.0 TDCi 210 ch Sport	Range Rover Evoque 2.0 TD4 HSE aut.
Prix (fr.)	58 900.–	57 500.–
Cylindrée (cm ³)	1997	1999
Puissance (kW/ch)	155/210	132/180
Couple max. (Nm/min)	450/2000	132/180
Consommation (l/100 km)	5,9 ¹ D ²	4,8 ¹ B ²
Volume du coffre min./max. (l)	507/1847 (VDA)	575/1445 (VDA)
Frais kilométrique (fr./km) ³	0,95	–
Frais d'entretien ⁴	4837.–	–
Test Touring	9/2015	2/2012

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur
³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an)

CRÉDITS: emplacement: centre TCS de Cossonay (VD). Nos remerciements à Jean-Marc Thévenaz et, en particulier, à l'instructeur Grégory Junod.

CARROSSERIE

Ce crossover exhibe des traits futuristes. L'accès à bord est facilité par la large ouverture des portières. L'habitabilité est généreuse mais la garde au toit arrière pâtit de la pente du pavillon. Bien configuré, le coffre est suffisamment volumineux malgré le hayon incliné. Cache-bagages de piètre qualité. Les manœuvres sont compliquées par la largeur importante et les extrémités non discernables.

HABITACLE

L'ambiance futuriste se prolonge à l'intérieur garni de matériaux valorisants. Les sièges semi-cuir (option) très seyants assurent un bon maintien et sont ventilés. Surchargée de multiples éléments, l'instrumentation offre une lisibilité moyenne.

CONFORT

Sièges confortables, faible niveau sonore et filtrage de suspension efficace, le Ford Edge est une excellente routière. Sans compter la discrétion du moteur et la douceur de la boîte à double embrayage.

PRIX-PRESTATIONS

Ce SUV constitue une alternative abordable aux modèles premium de taille équivalente. Bien fourni dès la version de base, l'équipement est très complet sur le modèle Sport. Paquets d'options proposés à des tarifs attractifs.

COMPORTEMENT

Le châssis du genre dynamique fait oublier les 2,1 tonnes de l'engin. Les virages sont négociés en toute stabilité et la direction ultra directe concourt à la précision du guidage. Bonne motricité. Un 4x4 pas destiné à s'écarter des sentiers battus vu l'absence de systèmes tout-terrain.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Plus que ses accélérations, simplement correctes, le Ford Edge séduit par la consistance des reprises du diesel de 210 ch, bien épaulé par la boîte 6 vitesses.

CONSOMMATION

Pas de miracle vu le poids, la consommation moyenne du test s'est établie à 8,7 l/100 km.

SÉCURITÉ

Son freinage puissant et endurant ainsi que ses multiples assistances lui valent une brillante note dans ce domaine.



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	53	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	80	20
qualités pour le transport en général	80	10
visibilité circulaire	40	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	50	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	69%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	80	20
système multimédia	70	20
intérieur	70	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	70	20
utilisation	60	20
Note	71%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	90	30
visibilité circulaire	40	10
suspension	80	10
sièges	90	10
équipement de confort de série et équipement effectif	90	10
équipement de confort en option et équipement effectif	80	20
Note	82%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	90	30
prestations de garantie	60	20
coûts des services	80	10
rapport puissance/poids	50	5
maintien de la valeur	70	20
performances	60	10
frais de consommation	60	5
Note	73%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	80	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	70	50
Note	73%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	60	20
puissance et accélération	80	10
régularité de fonctionnement	80	10
traction	80	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	80	15
charge tractable	80	15
Note	76%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	70	10
consommation cycle TCS	80	35
consommation données d'usine	90	10
consommation effective	40	35
autonomie	60	10
Note	64%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	90	10
équipement de sécurité en option	100	30
système d'éclairage/feux	80	10
distance de freinage	90	50
Note	90%	15%

Note finale



**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1997 ccm
puissance/tours-minute	154.5 kW/ 3750 tr/min
puissance mesurée	154.5 kW
couple/tours-minute	450 Nm/2000 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	a6
dimensions pneus de série	255/45 R20
dimensions pneus véhicule de test	255/45 R20

CONSUMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	5.9 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	5.9 l/100 km
mixte TCS-P	6.5 l/100 km
effective	8.7 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	152 g/km
autonomie au TCS-P	1108 km
volume du réservoir	72 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	9.4 /9.6 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	5.2 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6.8 s
freinage à 100 km/h	34.6 m
diamètre de braquage gauche/droite	12.9 /11.8 m
insonorisation à 120 km/h	67 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.81 /1.93 /1.71 m
poids à vide usine	2030 kg
poids à vide mesuré	2125 kg
poids total	2555 kg
charge utile effective	430 kg
charge tractable freinée	2000 kg
capacité du coffre minimum	507 litres
capacité du coffre maximum	1847 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	2 ans
garantie d'usine en km	illimitée
garantie antirouille en années	12 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS



la vidéo du test