



Ford Edge Randverschijnsel

Rij-impressie | Grote SUV's zijn er in twee soorten. De eerste wordt vooral gekocht om het imago en is een liefhebbersauto. Bij de tweede draait het om functionaliteit en gaat het om de ruimte en/of de mogelijkheden in het terrein. De Ford Edge is echter een geval apart, deze staat op het randje van beide categorieën. Lees waarom.

MPV's (Multi Purpose Vehicles) worden nauwelijks meer verkocht, omdat klanten de voorkeur geven aan SUV's (Sports Utility Vehicles). Beide bieden ongeveer evenveel ruimte, maar de SUV combineert dat met een stoere uitstraling en de mogelijkheid om in terrein te rijden. Ook Ford gaat met de trend mee om MPV's te vervangen door SUV's. Omdat Ford echter wat laat inspeelt op deze trend, en omdat de vraag naar zeer grote SUV's gering is, koos het merk ervoor om een Amerikaans model naar Europa te halen. En dat is de Edge!

"De Edge is geen premium product, maar weet toch liefhebbers aan te spreken"



Amerikaans

Die Amerikaanse herkomst is tegelijkertijd het sterkste en het zwakste punt van de Ford Edge. Dankzij de Amerikaanse vormgeving oogt de Edge nog stoerder dan andere SUV's en is de Edge nog een maatje groter. Bovendien is de Edge, net als andere modellen van Ford, leverbaar als "ST-Line". Dat betekent dat de Edge dezelfde sportieve aankleding kan krijgen als de sportwagens van Ford. Die combinatie betekent dat de Edge Amerikaans stoer en Europees gespiegeld is.

Om het uiterlijk nog meer te benadrukken is de Edge voor modeljaar 2019 aangepast met een nieuw front. Voortaan lijken de koplampen, achter het plaatwerk door, aan te sluiten op de breedstralers en dat geeft de Edge een nog imposantere uitstraling. Aan de achterzijde verbindt een zwart paneel de beide achterlichten, zodat de auto breder lijkt. Tegelijkertijd zorgen staande reflectoren in de bumper ervoor dat de Edge juist hoger lijkt. Kortom: dit is een grote SUV en dat zal de buitenwereld weten!

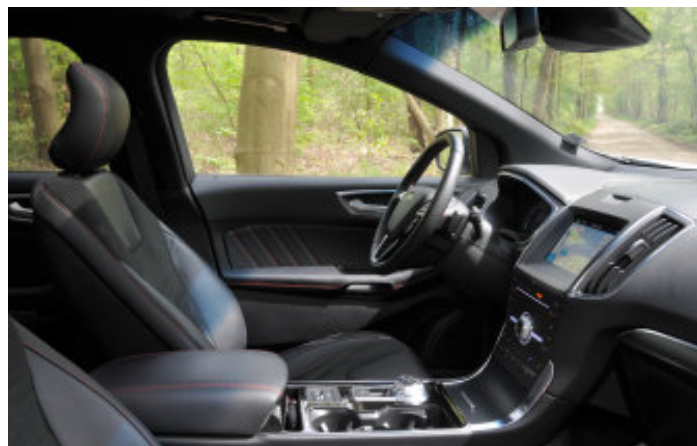


Ook binnenin is de Edge overduidelijk Amerikaans, maar dat is dit keer minder positief. Zonder belastingen kost de Edge 38.000 euro en dat is grofweg vergelijkbaar met de prijs in Amerika. Maar vanwege co2- en dieselbelasting bedraagt de rijklarprijs in Nederland ruim 75.000 euro. Afgaande op de Amerikaanse prijs zijn de afwerkingskwaliteit en de gebruikte materialen prima, maar naar Nederlandse normen is de kwaliteit mager. De kunststof, het relatief kleine beeldscherm en het gebrek aan verfijning zorgen er allemaal voor dat de Edge zijn stevige prijskaartje moeilijk kan rechtvaardigen.

Ruimte en uitrusting

De binnenruimte is goed, maar niet zo overweldigend als de buitenmaten doen vermoeden. De ruimte voorin is riant, waarbij de enorme ruimte rondom de voorstoelen opvalt. Voor de stoelen is een strekkende meter dashboard te vinden en de brede middentunnel zorgt ook voor heel veel (berg)ruimte naast de stoelen. De ruimte achterin is slechts voldoende. Met voorin

twee grote volwassenen passen achterin nog eens twee volwassenen, maar het houdt niet over. De voorstoelen hebben verwarming en koeling, de achterbank is alleen van verwarming voorzien. De bagageruimte is bovengemiddeld groot voor een auto van dit formaat. Dat doet vermoeden dat Ford de Edge ook als zevenszitter zou kunnen leveren, maar daar is de (nog grotere) Explorer voor bedoeld.



Dankzij de facelift voor modeljaar 2019 is de uitrusting modern en compleet. Zo is de Edge voorzien van de laatste generatie van het "Sync"-infotainment-systeem. Alhoewel het systeem wat simpel oogt, is het krachtig en tegelijkertijd eenvoudig te gebruiken. De grootste aanwinst is het audiosysteem van B&O. Voor veel bestuurders is de radio het enige gezelschap onderweg en dan is een aangename klank van groot belang. Het B&O systeem klinkt helder en krachtig, zonder vermoeiend of overheersend te worden. Precies zoals het hoort!

De Ford Edge biedt ondersteuning voor Apple Carplay en Android Auto. Opladen van de mobiele telefoon kan via USB en draadloos opladen volgens de Qi standaard. Optioneel is een 230 volt / 150 Watt stopcontact achterin leverbaar. Indien gewenst kan de Edge worden voorzien van een ingebouwde wifi-router, zodat passagiers gemakkelijk hun tablets of laptops onderweg kunnen gebruiken. Ford levert bij alle nieuwe modellen een app waarmee de gebruiker de auto op afstand kan uitlezen (brandstofniveau, portieren op slot (of niet), technische staat, locatie, etc.) en dat geldt ook voor de Edge.

Zoals mag worden verwacht van een moderne auto,

kan de Edge 2019 tot op zekere hoogte zelf rijden. De Edge kan zelf remmen, gasgeven en het stuurwiel subtiel in de juiste richting draaien. Daarbij remt de Edge wel voor voetgangers, maar niet voor fietsers of (grote) dieren. Ford belooft dat de Edge zelf tussen de lijnen op de snelweg kan blijven, maar tijdens de proefrit -met alle controlelampen op groen- dreef de auto toch voorzichtig af naar rechts om uiteindelijk op de vluchtstrook te belanden. Wanneer de Edge het gaspedaal bedient, leest de computer verkeersborden en wordt de snelheid automatisch aangepast aan de laatst geziene snelheidsbeperking (eventueel plus enkele kilometers per uur extra, als de bestuurder dat heeft ingesteld).

Rijden

De Edge ziet er niet alleen groot uit, maar voelt ook zo vanaf de bestuurdersstoel. Het zicht wordt gedomineerd door de enorme motorkap met hoog opstaande randen. Dat geeft de bestuurder het gevoel een machtige machine te besturen, terwijl die opstaande randen handig zijn als oriëntatiepunten. Niet alleen de motorkap, maar ook de rest van het koetswerk is goed te overzien. Op de snelweg is de bestuurder met sommige auto's van dit kaliber altijd bang kleinere auto's over het hoofd te zien, maar dat geldt zeker niet voor de Edge. Tegelijkertijd realiseert de bestuurder zich continu hoe groot de Edge is, juist omdat het koetswerk zo goed overzichtelijk is. In smalle straten moet de bestuurder voortdurend anticiperen op tegemoetkomend verkeer. Bij parkeren is het zelden mogelijk "een gaatje" te vinden, maar moet stevast worden doorgereden naar een grote open parkeerplaats.



Ook in het weggedrag is merkbaar dat de Edge niet is bedoeld voor de stad, maar voor de lange afstand. In korte bochten is duidelijk merkbaar dat het koetswerk niet van nature in balans is, maar door elektronica onder controle wordt gehouden. Bij hard remmen of plotseling gasgeven moeten de elektronische hulpsystemen vrijwel direct bijspringen om alles in goede banen te leiden. Terwijl de meeste Fords worden gekozen om hun uitmuntende weggedrag, is de Edge een goede lobbies die niet gediend is van rare fratsen. Juist op de lange afstand komt de Edge tot zijn recht. Dan zorgen de hoge zit, de ontspannen reactie op stuurbewegingen en de goede geluidsisolatie voor heel veel rust.

Diesel

Toen de Edge in de zomer van 2016 voor het eerst naar Europa kwam, was er keuze uit twee dieselmotoren. Beide hadden een inhoud van 2.0 liter, maar de basisversie leverde met één turbo 190 pk en de sterkere versie leverde dankzij een dubbele turbo 210 pk. Voortaan is de Edge alleen leverbaar met de bi-turbo motor, die voortaan 238 pk / 500 Nm levert. De co2-uitstoot steeg van 152 naar 176 gram per kilometer, maar dit is deels te wijten aan nieuwe meet- en rekenmethoden ("Euro6" versus "Euro6d-TEMP").

De 6-traps automaat is voor modeljaar 2019 vervangen door een exemplaar met 8 versnellingen en een "E-Shifter". Dat laatste staat voor een draaiknop in plaats van een hendel om te kiezen voor "drive", "park", "reverse" of "neutraal". Het voordeel van deze knop is, dat deze minder ruimte inneemt en

automatisch terugkeert naar "park" bij het stoppen van de motor (geen risico op bokkensprongen bij het starten van de auto).



In de stad is wederom merkbaar dat de Edge er niet in zijn element is. Hier heeft de dieselmotor simpelweg te veel vermogen. Onvoorzichtig met het gaspedaal omspringen resulteert in wielspin, de variabele vierwielaandrijving kan dan niet snel genoeg de achterwielen bijschakelen. Heel voorzichtig met het gaspedaal omspringen kan resulteren in onrustig of haperend reageren, als een hond die onrustig aan de lijn trekt. Wanneer de bi-turbo diesel de ruimte krijgt, presteert de Edge in alle rust en leent deze grote SUV zich wederom prima voor het afleggen van lange afstanden.

Dankzij de standaard aanwezige vierwielaandrijving is de Edge ook geschikt voor licht terrein. De "iAWD" kiest automatisch hoeveel vermogen naar de voor- en de achterwielen wordt gestuurd. Hulpmiddelen zoals een terreinmodus, afdaalhulp of lage gearing zijn niet

beschikbaar. De Edge kon zich tijdens de fotosessie voldoende redden in zand en modder, maar is toch vooral bedoeld als luxe reisauto.

Conclusie

De Ford Edge is geen "premium" auto, maar voelt ook niet als een functioneel werkpaard. Dankzij de Amerikaanse herkomst heeft de Ford Edge een eigen karakter dat het midden houdt tussen beide. De Edge is geen premium product, maar weet toch liefhebbers aan te spreken. De Edge oogt uitgesproken stoer, waarbij de nieuwe ST-Line de auto ook nog eens extra gespierd doet lijken. Dankzij de facelift komt het uiterlijk nog beter tot zijn recht, terwijl de uitrusting rijker werd. Met name het B&O audiosysteem is een echte aanwinst.

Als het gaat om de rijeigenschappen, is de Edge ook echt Amerikaans. Ondanks de naam is de Edge niet zo scherp als de Europese modellen van Ford. Terwijl Europese Fords dynamisch en tegelijkertijd comfortabel zijn, is de Edge groots en goedmoedig. Speciaal voor de Europese markt wordt de Edge geleverd met een dieselmotor en die komt vooral tot zijn recht op lange afstanden. ■



Specificaties

Ford Edge 2.0 TDCi BiTurbo ST-Line

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

483 x 193 x 173 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.116 kg
750 kg
2.000 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

68 l
800/1688 l
255/45R20

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1997 cc
4/
238 pk @ 3750 tpm
500 Nm @ 2000 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9 sec.
216 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

6,7 l / 100 km
8,5 l / 100 km
5,7 l / 100 km
176 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 76.145,-
€ 65.215,-