



Martijn Verhoef
21 februari 2017

Polder-Amerikaan

Voor de liefhebber van het Amerikaanse wagenpark is de Ford Edge geen onbekende. In de USA rijdt het model al meer dan tien jaar rond, sinds 2015 ook als tweede generatie. Vanwege de ambitie van Ford om overal ter wereld hetzelfde modellenaanbod te hebben, maken wij - net zoals bij de EcoSport en Mustang - nu ook kennis met dit type Ford.

Hoewel de auto naar Amerikaanse begrippen vrij bescheiden is, wordt hij in Europa als een fullsize SUV gezien die het de gevestigde orde lastig moet gaan maken. En dat is als vreemde eend in de bijt nog een hele uitdaging, gezien de teloorgang van eerdere kapers op de kust. Om die reden is de Edge er alleen in dieseluitvoering, waarvan wij de krachtigste versie testten.



Voor durfballen

De Ford Edge valt meteen met de deur in huis, want veel uitgesprokener wordt het niet in SUV-land. Welke uitvoering je ook kiest, de auto is allesbehalve bescheiden. De testauto is wellicht wel het brutaalst, want in het Electric Spice oranje en de 20 inch wielen in het contrasterende antraciet kun je niet meer incognito over straat. Je moet dus behoorlijk wat durf hebben, maar het past wel heel goed bij de auto.

Door de sterk aflopende daklijn kun je de auto ook als crossover zien, maar welke naam het beestje ook krijgt, het blijft een beest. En dat bedoelen we in positieve zin, want met zijn imposante grille en zijn stoere uitstraling zorgt de auto voor een welkome afwisseling van het Nederlandse wagenpark.

Overigens is de auto ook in Vignale-uitvoering te krijgen, net als bijvoorbeeld de Mondeo.

Waar de Sport-uitvoering die wij reden van zwarte accenten is voorzien, is het bij de Vignale voornamelijk chroom dat de boventoon voert. Veel Amerikaanser wordt het



niet.



Tegen vooroordelen in

Waar de buitenkant de brave burger behoorlijk choqueert, blijft het interieur juist zeer behoudend. Sterker nog, op het eerste gezicht moet je goed zoeken naar verschillen met bijvoorbeeld een Ford Mondeo of S-Max. Die zijn er dan ook niet veel, want de bedieningselementen, het multimediascherm en de tellers komen rechtstreeks uit de eerder genoemde modellen.

Over het uit de kluiten gewassen dashboard kijk je uit op diezelfde imposante neus, waardoor je je king of the road waant in de Edge. De hoge zitpositie helpt daar uiteraard ook aan mee en dat zal kopers in dit segment alleen maar aanspreken. Door de dichte a-stijl en de aflopende daklijn met dichte stijlen is de auto wel behoorlijk onoverzichtelijk. Gek genoeg biedt Ford geen 360-graden camera. Wel zit er een camera in de neus, die je om een hoekje heen laat kijken.



Ford Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo Sport

Amerikaanse auto's hebben een niet al te beste naam als het om afwerking gaat, maar die vlieger gaat voor de Ford Edge niet op. De auto zit erg goed in elkaar en hoewel de materialen hetzelfde zijn als die van bijvoorbeeld een Galaxy en daarom niet heel luxueus overkomen, heb je geen last van rammeltjes of krakende kunststof panelen. In de cabine heerst rust, mede doordat motorgeluiden en windgeruis keurig buiten worden gehouden.

Wil je volledig lederen bekleding? Dan zit je gelijk aan de Vignale-uitvoering vast, want de rest van het gamma moet het zonder stellen. Toch is het geperforeerde alcantara in combinatie met halflederen bekleding ook erg fraai.

De Edge is door zijn binnenruimte een volwaardige vierzitter, waarbij een wat smallere volwassene als vijfde inzittende ook niet slecht zit. De kofferruimte is groter dan die van bijvoorbeeld een BMW X3 of Mercedes-Benz GLC. Wel heb je te maken met een behoorlijke tildrempel.





Beperkte keuze

Zoals gezegd biedt Ford de Edge alleen aan met een dieselmotor als krachtbron. Daarmee sluit het merk een grote groep particuliere kopers buiten, want de wegenbelasting over de 1842 kilo zware mastodont is behoorlijk te noemen. Je hebt wel keuzes uit twee gradaties, een 180 pk en 210 pk (met een extra turbo) sterke tweeliter TDCi. De laatste is altijd gekoppeld aan een Powershift automaat met dubbele koppeling, terwijl de eerste ook kan worden voorzien van een manuele zesbak.

Wij rijden de krachtigste Edge en dat is ook de beste keuze die je kunt maken. 180 pk zal ook voldoende zijn om je moeiteloos door het verkeer te bewegen, maar die 30 pk extra voegt een hoop karakter toe.

De Ford straalt nu eenmaal uit dat hij het overige verkeer rauw lust en met de Bi-Turbo maak je die bluf ook waar. De motor sleurt er lekker aan en doet de Edge gewoonweg vlot aanvoelen, ondanks dat de prestaties op papier niet spectaculair zijn.



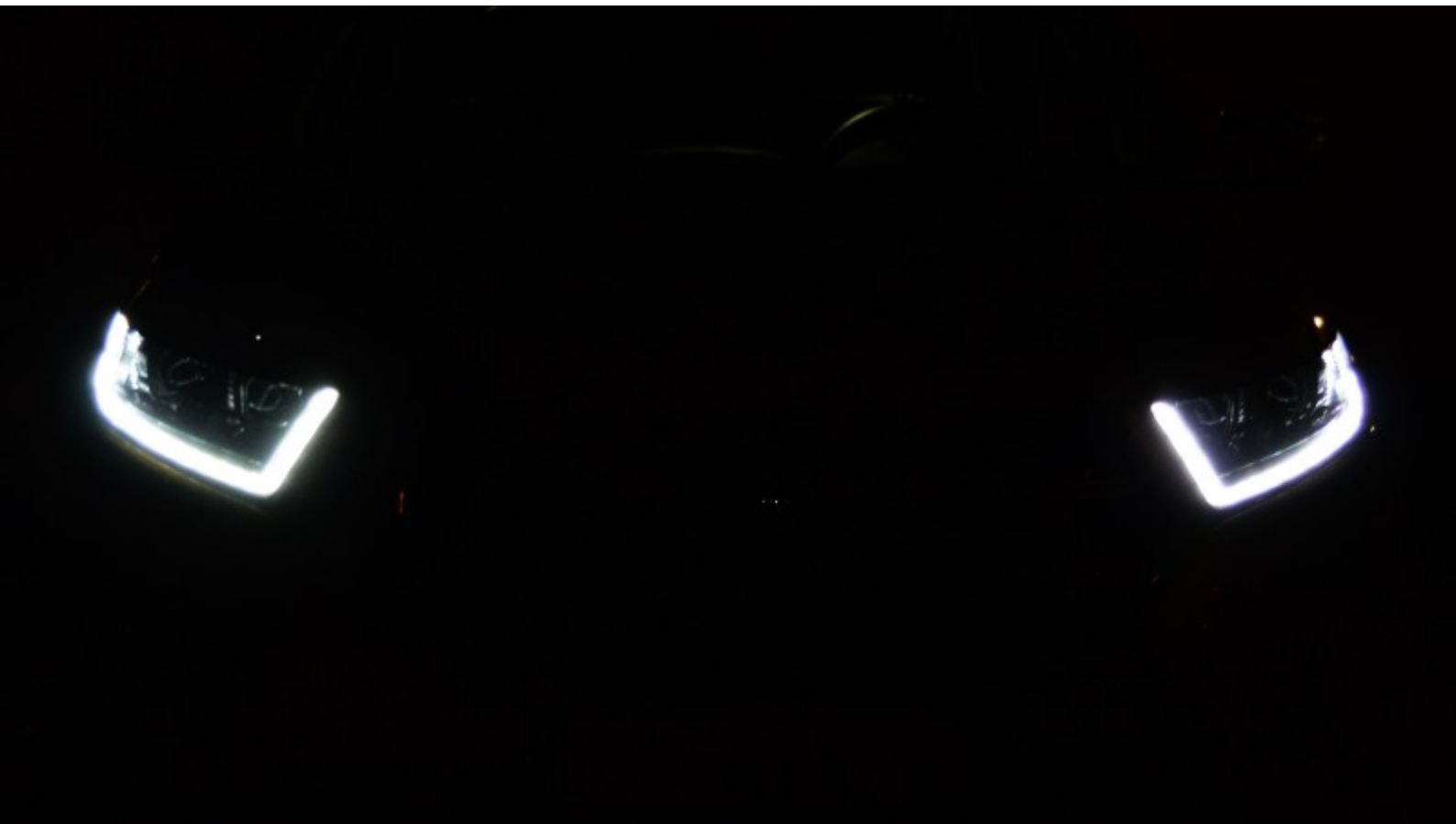
Fijne reisgezel

Bovendien maakt de auto korte metten met een ander vooroordeel over Amerikaanse wagens: dat ze week aan zouden voelen. Ford is er in geslaagd om het sportieve karakter waar het merk om bekend staat ook in de Edge te verwerken. Het rijgedrag wordt nooit zompig en van nadeinen is zeker geen sprake.

De auto ligt heerlijk op de weg en mede door de directe besturing vergeet je nog wel eens met een grote auto onderweg te zijn. Living on the edge is het zeker niet, want verwacht geen sportieve uitpattingen. Bovendien beschikt de auto door de standaard aanwezige vierwielaandrijving over een flinke dosis grip.

De Edge is een relaxte cruiser geworden, maar je wordt als bestuurder erg goed bij het rijden betrokken.

Een vooroordeel over Amerikaanse auto's dat de Edge dan wel weer bevestigt, is het drinkgedrag. Want 1 op 11 met een viercilinder diesel is niet heel zuinig te noemen, zeker aangezien de fabrieksopgave van 1 op 17 bij lange na niet gehaald wordt.



Verder dan een niche?

Zo op papier voldoet de auto aan de wensen die je als koper in het SUV-segment zomaar zou kunnen hebben: een onderscheidend uiterlijk, lekker hoge zit, veel binnenruimte en betrouwbaar rijgedrag. Is er dan nog iets dat de koper nã-et naar de showroom zou lokken? Helaas wel en het bezwaar om en masse richting de plaatselijke Ford-dealer te gaan is ook nog eens vrij onoverkomelijk.

Want zijn prijs zit de Edge niet bepaald mee. Met de aanschafprijs van onze testauto kun je ook zeer goed uit de voeten bij de premium concurrenten. Auto's als de BMW X3 en de Audi Q5 zijn voor een bedrag van 73.000 euro prima aan te kleden, net als bijvoorbeeld een F-Pace.

De Edge moet het dan ook voornamelijk hebben van mensen die niet voor het gebruikelijke willen gaan en daarnaast natuurlijk de echte liefhebbers die als een blok voor de Amerikaan vallen.

Deze mensen kunnen wij geruststellen, want goed beschouwd biedt de Ford eenzelfde luxe-ervaring als de gevestigde orde. De materialen in het interieur zijn bij lange na niet



Ford Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo Sport

van eenzelfde niveau, maar de Edge biedt (gedeeltelijk optioneel) wel dezelfde luxe-accessoires en veiligheidssystemen.

Heel veel verder dan een niche zal de Edge - mede door de beperkte keuze in motorisering - in Nederland niet komen. Maar dat neemt niet weg dat degenen die de stap toch wagen zichzelf zeker niet tekort doen. De Edge is qua uitstraling dan misschien de cowboy onder de SUV's, hij voldoet wel degelijk aan de Europese smaak.

Plus

- + Uitgesproken en stoer design
- + Verrassend goed rijgedrag
- + Ruim interieur

Min

- Stevig aan de prijs
- Dorstig
- Onoverzichtelijk