
Fahrbericht Ford Edge 2.0 Bi-Turbo: Vom Rand in die Mitte

Von Axel F. Busse, cen

Was beim Ford Mustang so gut geklappt hat, muss für das Modell Edge nicht falsch sein, könnte man sich in Detroit gesagt haben. So kam das seit 2006 in den USA bewährte SUV nach Deutschland. Für rund 3500 hiesige Kunden war es im ersten Halbjahr 2017 die beste Wahl.

Seinen Abmessungen, seinem Platzangebot und seiner Technik zufolge tritt der Edge gegen Audi Q5, Volvo XC60 oder auch Kia Sorento an. Zwar hat er im ersten Jahr seines Verkaufs die vom Hersteller gesetzten Prognosen hierzulande nicht erreicht, doch jetzt läuft es besser, vielleicht auch deshalb, weil die Preise leicht nach unten korrigiert wurden. Die aktuelle Generation soll in Europa diejenigen ansprechen, die mehr Platz suchen, als der Kuga bietet, aber markentreu bleiben wollen.

Zwei Antriebsvarianten stehen zur Auswahl: Der eine Vier-Zylinder-Diesel hat 132 kW / 180 PS und wird mit manuellem 6-Gang-Getriebe angeboten, der andere leistet 154 kW / 210 PS, die Kraftübertragung erfolgt automatisch. Für diesen Test stand der stärkere der beiden Motoren zur Verfügung, verbaut in einem Fahrzeug der Ausstattungslinie Titanium. Deren Preise beginnen bei 45 650 Euro.

Ein Sonderangebot sieht anders aus, weshalb Ford versucht, mit umfangreicher und hochwertiger Ausstattung die Kunden nicht am Rand („Edge“), sondern mitten in ihren Bedürfnissen abzuholen. Die Basisausstattung bietet bereits das Sync-Audiosystem mit Touchscreen und Rückfahrkamera, Berganfahrassistent, Tempomat, Klimaautomatik, elektrische Fensterheber auch hinten, Nebelscheinwerfer, Distanzwarnen und Notbremsassistent, Spurassistent inkl. Müdigkeitswarner, Verkehrsschilderkennung, LED-Rückleuchten, Wankstabilisator und Torque-Vectoring, Licht- und Regensensor sowie 19-Zoll-Alufelgen und Zentralverriegelung.

Das Titanium-Modell legt noch Navigationssystem, beheizbare Sportsitze, beheizbare Frontscheibe, sensorgesteuerte Heckklappe sowie ein beheizbares Lenkrad obendrauf. Als außergewöhnliche Sicherheitseinrichtung sind die an den hinteren Sitzen angebrachten Gurt-Airbags anzusehen, die sich langsamer als gewöhnliche Prallsäcke aufpumpen und das Verletzungsrisiko in Hals- und Brustbereich mindern sollen. Allerhand an Bord also, nur muss man für elektrisch verstellbare Vordersitze die ST-Line bestellen. Dann kostet der Edge gleich noch rund 3000 Euro mehr, 20-Zoll-Alufelgen und Sony-Navigationssystem inklusive.

Eine Außenlänge von mehr als 4,80 Metern und ein Radstand von 2,85 Metern lassen auf ein üppiges Raumangebot im Innern schließen. Und richtig: Auch in der zweiten Reihe sitzt man bequem mit ausreichend Beinfreiheit, da könnten die Sitzpolster ruhig noch eine Idee tiefer sein. Die Dachhöhe von 1,71 Metern bürgt für Kopffreiheit. Nur unter dem Schloss der Heckklappe ist es mit der Kopffreiheit nicht so doll, da sollte man ein wenig aufpassen, wenn man Gepäck über die 78 Zentimeter hohe Ladekante schiebt. Bei umgeklappten Sitzen kann man eine Ladeflächentiefe von 1,90 Metern nutzen. Ein Kofferraumvolumen von 602 bis maximal 1847 Litern erlaubt ausgedehnte Urlaubsreisen mit fünf Personen.

Das Cockpit ist geschmackvoll gestaltet und macht einen hochwertigen Eindruck. Der 8,1 Zoll große Bildschirm ist im Unterschied zu anderen Ford-Modellen auf der Mittelkonsole und deshalb nah an den Augen des Fahrers platziert, so dass die Ablesbarkeit keine Probleme bereitet. Bei der Bedienung des Schaltknäufes der Automatik sollte man

aufpassen, dass man nicht versehentlich in den S-Modus rutscht. Sonst fährt man mit unnötig hohen Drehzahlen bei entsprechendem Verbrauch. Hier täte eine Sperre gut. Naturgemäß wird bei Automatikfahrzeugen der linke Fuß des Fahrers oder der Fahrerin wenig beansprucht. Deshalb ist bei vielen Fahrzeugen, auch im Edge, ein Ablagegesteg im linken Teil des Fußraumes montiert. Nur ist es etwas kurz geraten, so dass es bei Schuhgröße 40 oder mehr seinen Nutzen nicht erfüllen kann. Die Tasten der Mittelkonsole sind zwar mit Symbolen für ihre Funktion gekennzeichnet, aber leider ohne Zusatzbeleuchtung schlecht ablesbar. Kleine amerikanische Sicherheitsmarotte: Die elektrische Heckklappe kann bei eingeschalteter Zündung nicht geöffnet werden.

Bei den höherwertigen Ausstattungslinien wie etwa Titanium will Ford den Insassen ein erhöhtes Ruhe- und Entspannungs-Erlebnis bieten: Eine aktive Geräuschkompensation senkt das subjektiv empfundene Schallniveau auf elektronische Weise. Drei im Dachhimmel versteckte Mikrophone zeichnen Lärmfrequenzen im Innenraum auf und neutralisieren sie durch gegenläufige Schallwellen, die – für die Passagiere nicht wahrnehmbar – über die bordeigene Audioanlage abgegeben werden. Das funktioniert so lange mit überraschendem Erfolg, bis die tempobedingten Windgeräusche von außen die Oberhand gewinnen. Das ist ab etwa 160 km/h der Fall.

So robust wie er aussieht, ist der Ford Edge auch. Mit allerlei Extras an Bord nähert sich das Fahrzeuggewicht der Zwei-Tonnen-Marke. Kein Wunder also, dass der Allrad-Kombi während der Fahrtests nicht durch überschäumendes Temperament auf sich aufmerksam machte. Ab etwa 2800 Umdrehungen wirkt die Motor-Akustik etwas angestrengt. Das per Doppel-Turbo befeuerte SUV mobilisiert 450 Nm und sprintet in 9,4 Sekunden auf 100 km/h. Bei 211 km/h soll der Vortrieb laut Hersteller sein Ende finden. Das Fahrwerk ist so ausgelegt, dass Agilitätsreserven zugunsten eines komfort-orientierten Reiseerlebnisses unausgeschöpft bleiben. Die Lenkung ist direkt genug, um sicheres Manövrieren zu gewährleisten.

Der Tank fasst 64 Liter Kraftstoff, weshalb theoretisch eine Reichweite von 1000 Kilometern möglich sein sollte. Die 5,8 Liter Durchschnittsverbrauch, die der Hersteller angibt, wurden aber erwartungsgemäß in diesem Testzyklus nicht erreicht. Doch auch die am Ende protokollierten 7,5 Liter Testverbrauch können sich sehen lassen. Stellen Fahrbahnbelag oder Kurventempo keine besonderen Anforderungen, lässt die Allrad-Elektronik den Edge als Frontriebler laufen. Melden Sensoren Schlupf, wird die Hinterachse aktiviert.

Fazit: Im unübersichtlichen gewordenen SUV-Segment kann der Ford Edge durch hochwertige Grundausstattung und ein üppiges Platzangebot – vor allem hinten – punkten. Das Fahrerlebnis ist eher von der unauffälligen Sorte. Das passt zu seiner optischen Präsenz, die alles andere als auf Effekthascherei ausgelegt ist. Als solide Alternative zu deutlich teureren einheimischen und importierten Allrad-SUV wird er seinen Platz behaupten. (ampnet/afb)

Daten Ford Edge 2.0 TDCI Bi-Turbo Titanium

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,81 x 1,93 x 1,71

Radstand (m): 2,85

Motor: R4-Turbodiesel, 1997 ccm

Leistung: 154 kW / 210 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 211 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 152 g/km (Euro 6)

Testverbrauch, 7,5 Liter

Effizienzklasse: A
Leergewicht / Zuladung: 1949 kg / 606 kg
Kofferraumvolumen: 602–1847 Liter
Wendekreis: 11,9 m
Reifen: 255/45 R 20
Grundpreis: 45 650 Euro
Testwagenpreis: 54 540 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel