
Jetzt kommt der Ford Edge auch hier um die Ecke

Von Jens Riedel

Nach dem Mustang im vergangenen Jahr schickt Ford ein zweites US-Modell über den Atlantik: Ab Juni wird auch in Europa der Edge eingeführt, den es in Nordamerika bereits seit 2007 gibt. Die zweite Modellgeneration rundet die SUV-Palette der Marke in Deutschland nach oben ab. Die Kölner sind zuversichtlich, noch in diesem Jahr 5000 Einheiten und im nächsten Jahr rund 7000 Edge hierzulande abzusetzen. Der 4,81 Meter lange Neuling positioniert sich gegen etablierte Konkurrenz wie den Audi Q5 und den Volvo XC60. Eines seiner Argumente ist das Preis-/Leistungsverhältnis, ein weiteres eine im Segment neuartige Technologie zur Geräuschreduzierung.

So wie sich Ford bei der Preisgestaltung zurückhält, tut es das Unternehmen leider auch bei der Leistung. Offensichtlich nicht zuletzt mit Blick auf den Verbrauch gibt es den Edge in Deutschland nur mit dem bereits aus anderen Baureihen bekannten 2,0-Liter-Diesel mit 132 kW / 180 PS oder als Biturbo mit 154 kW / 210 PS. Das beschert dem SUV auf dem Papier absolut akzeptable Normwerte von 5,8 bis 5,9 Litern je 100 Kilometer und die Effizienzklasse A. Die Selbstzünder tun sich jedoch im wahrsten Sinne des Wortes ein wenig schwer mit den über 1,9 Tonnen Fahrzeuggewicht. Beide Motoren verrichten ihre Arbeit untern Strich brav, aber eben nicht berauschend.

Die Einstiegsvariante liefert 400 Newtonmeter Drehmoment, die das SUV in 9,9 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen. Zum Vergleich: Ein kompakter Fiat Tipo mit 120-Diesel-PS beispielsweise schafft das zwei Zehntel Sekunden schneller. Die 30 Mehr-PS des Biturbo sind kein Quantensprung, aber er kann natürlich alles ein bisschen flotter. Er benötigt eine halbe Sekunde weniger für den Standardsprint auf Tempo 100 und ist 11 km/h schneller, aber trotz seiner 50 Newtonmeter mehr Drehmoment hat auch er kein leichtes Spiel, zumal er noch ein paar Pfunde mehr zu schleppen hat. Auch der S-Modus des optional bestellbaren Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebes reißt im doppelten Sinne des Wortes nicht wirklich mit. Den 2,7-Liter-V6-Benziner mit rund 300 PS enthält Ford den europäischen Kunden leider vor. Dass derlei ökologische Zurückhaltung nicht unbedingt sein muss, beweist der Mustang. Der Großteil der deutschen Käufer ordert den Sportwagen mit dem standesgemäßen V8 unter der Haube.

Leichtbau hatte sich Ford noch nie auf die Fahne geschrieben. Dafür darf die Marke für sich in Anspruch nehmen, mit dem Edge ein besonders leises Fahrzeug geschaffen zu haben. Zu den Scheiben aus Schall schluckendem Akustikglas kommt noch eine einzigartige Technologie: Die Active Noise Control eliminiert mittels nicht wahrnehmbaren Gegenfrequenzen aus der Audioanlage störende Geräusche, die von drei Mikrofonen im Fahrzeuginnenraum erfasst werden. Und das Ergebnis kann sich wirklich „hören“ lassen: Hier fährt ein echter Leisetreter.

Bei den Assistenzsystemen zeigt sich der Edge auf der Höhe der Zeit. Die verfügbaren Fahrhilfen reichen vom aktiven Spurhalteassistenten über ein automatisches Notbremsystem mit Fußgängererkennung und eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung bis hin zur Frontkamera mit dreigeteiltem 180-Grad-Blickwinkel für schlecht einsehbare Querstraßen sowie einem Parkpiloten auch für Querlücken. Auf den beiden hinteren äußeren Sitzen finden sich Gurtairbags, die den Torso bei einem Aufprall besser abfedern. Weniger Mühe haben sich die Entwickler bei der elektrischen Heckklappe gegeben. Sie lässt sich zwar per Fußbewegung öffnen, macht beim Heruntergleiten aber nicht vor im Weg stehenden Hindernissen halt.

Der Edge fährt in allen drei Ausstattungsversionen serienmäßig mit bedarfsgesteuertem

Allradantrieb vor. Bei normalen Straßenverhältnissen ist er mit reinem Frontantrieb unterwegs. Bis zu 50 Prozent des Drehmoments kann die Elektronik aber blitzschnell automatisch auch an die Hinterachse schicken, die bei vorderem Schlupf notfalls auch den Antrieb alleine übernimmt. Mit 20,3 Zentimetern Bodenfreiheit kann sich der Amerikaner im Gelände gut halten.

Innen geht es geräumig und komfortabel zu. Das Material schmeichelt Augen und Händen, wenngleich sich mancher sicherlich etwas mehr Pepp bei der einfarbigen Mittelkonsole wünschen dürfte. Fahrer und Beifahrer thronen förmlich, die Sitze sind allerdings etwas breit geraten, so dass der Seitenhalt nicht optimal ausfällt. Mit bis zu zwei Tonnen Anhängelast und 602 bis 1847 Litern Kofferraumvolumen sowie einer maximalen Ladelänge von 1,92 Metern wird der Edge allen SUV-Ansprüchen in dieser Hinsicht voll und ganz gerecht.

Auch in der Ausstattungsversion Sport mit speziell abgestimmten Fahrwerk ist der Edge nicht zu hart gefedert und begeistert vor allem mit seiner adaptiven Lenkung, die je nach Geschwindigkeit das Übersetzungsverhältnis des Lenkeinschlags ändert. Das führt bei dynamischer Fahrweise zu einer sehr direkten Steuerung, die durch deutliche Rückstellmomente unterstützt wird.

Ford lockt mit einem Einstiegspreis von lediglich 42 900 Euro. Darin sind aktiver Fahrspurhalteassistent, das sprachsteuerbare Kommunikations- und Infotainmentsystem Sync 2 mit 20,3 Zentimetern Touchscreen-Bildschirmdiagonale, Tempomat, Notbremsassistent, Verkehrschilderkennung und Rückfahrkamera bereits enthalten. (ampnet/jri)

Daten Ford Edge Sport

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

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)

Effizein Klasse: A

Leergewicht / Zuladung: 1949 kg / 606 kg

Kofferraumvolumen: 602–1847 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Böschungswinkel: 21 Grad (vorne) / 28 (hinten)

Rampenwinkel: 17 Grad

Bodenfreiheit: 20,3 mm

Wattiefe 450 mm

Wendekreis: 11,9 m

Reifen: 255/45 R 20

Serviceintervalle: 30 000 km / 2 Jahre

Preis: 49 050 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Ford



Ford Edge.

Foto: Ford



Ford Edge.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge Sport.

Foto: Ford



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel



Ford Edge.

Foto: Jens Riedel