



## Ford Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo Start/Stopp Titanium 4x4 Powershift

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (154 kW / 210 PS)

In den USA gibt es den Ford Edge bereits seit 2007. Die zweite Generation hat nun auch den Weg über den großen Teich zu uns geschafft und geht hier im boomenden Segment der SUV auf Kundenfang. Das 4,81 m große SUV ist hierzulande ausschließlich mit Allradantrieb und Dieselmotor zu haben. Zum ADAC Autotest tritt der Edge mit dem 210 PS starken Top-Diesel an, der serienmäßig an ein Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt ist. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von zwei Tonnen sorgt der Selbstzünder für gute Fahrleistungen, beim Verbrauch macht sich die Masse jedoch bemerkbar: 7,1 l/100 km sind kein Ruhmesblatt. Auch bei den Schadstoffen macht der Ford keine gute Figur. Den Verzicht auf ein wirksames SCR-System bezahlt der Edge mit deutlich zu hohen NOx-Emissionen. Karoserieseitig punktet das SUV nicht nur mit dem üppigen Platzangebot für Passagiere und Gepäck, auch die Verarbeitungs- und Materialqualität muss den Vergleich mit der Premium-Konkurrenz nicht scheuen. Das im Testwagen verbaute Sportfahrwerk kann weder in puncto Federungskomfort noch bei der Fahrdynamik so recht überzeugen - das ist man von Ford anders gewohnt. 49.150 Euro verlangt Ford für den Edge - ein stattlicher Preis für ein stattliches SUV. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BMW X3, Kia Sorento, Mercedes GLC, Skoda Kodiaq.

⊕ **üppiges Platzangebot, gute Verarbeitungsqualität, umfangreiche Sicherheitsausstattung, gutes Lichtsystem (optional)**

⊖ **hoher Verbrauch und NOx-Ausstoß, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, Schwächen im ADAC Ausweichtest**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **3,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>4,4</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>2,8</b>
	Transport	<b>1,8</b>
	Fahrspaß	<b>3,4</b>
	Preis/Leistung	<b>3,0</b>

EcoTest ★☆☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Wer Befürchtungen hat, dass der in den USA gefertigte Edge etwas nachlässig verarbeitet sei, sieht sich getäuscht. Ganz im Gegenteil, der große Ford ist abgesehen von teils nicht ganz so akuraten Passungen im Innenraum außen wie innen sauber verarbeitet und überzeugt zudem mit wertigen Materialien. So sind die A- und B-Säulen ebenso mit Stoff überzogen wie die Sonnenblenden und neben

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Der Edge ist serienmäßig mit einem Notrad (bis 80 km/h zulässig) samt Wagenheber und Bordwerkzeug ausgestattet.

⊕ Nicht nur wegen des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Edge hervorragend als Zugfahrzeug, mit bis zu zwei Tonnen (gebremster Hänger) darf er auch ordentlich was an den Haken nehmen. Die tatsächliche Zuladung auf Basis des ermittelten Leergewichts (1.990 kg)

### 2,8 Licht und Sicht

⊕ Serienmäßig ist der Edge mit konventionellen Halogenscheinwerfern inklusive Abbiegelicht ausgestattet, gegen Aufpreis sind LED-Scheinwerfer samt Kurvenlicht, dynamischem Fernlichtassistenten und adaptiver Lichtverteilung erhältlich. Dieses Lichtsystem leuchtet die Fahrbahn hervorragend aus, das Geld für diese Option ist gut investiert. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Die gegenläufigen Scheibenwischer besitzen ein sehr großes Wischfeld und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Beim



Die sehr breiten Dachsäulen in Verbindung mit den nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen und dem schmalen, hoch angesetzten Heckfenster schränken die Sicht nach hinten sehr stark ein.

dem Handschuhfach ist sogar das kleine Ablagefach links vom Lenkrad mit Filz ausgeschlagen. In den Türfächern wurde leider darauf verzichtet. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und nur im hinteren Bereich offen. Auch Unterbodenschutz ist ausreichend und sorgfältig aufgetragen.

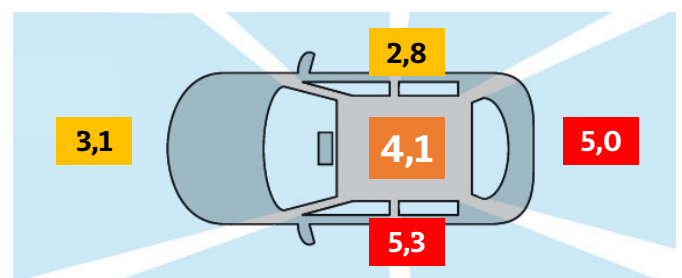
beträgt 565 kg und dürfte damit in den allermeisten Fällen ausreichen. Praktisch: Das Ford-eigene easyfuel-System verhindert, dass man statt Diesel versehentlich Benzin tankt.

⊖ Nicht nur die stattlichen Karosserieabmessungen (4,81 m lang, 2,17 m breit inklusive der Außenspiegel) machen den Ford Edge unhandlich, auch der große Wendekreis von 12,5 m trägt seinen Teil dazu bei.

Parken sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera eine große Hilfe. Gegen Aufpreis steht eine Frontkamera zur Verfügung, die nach vorn sowie links und rechts blicken kann.

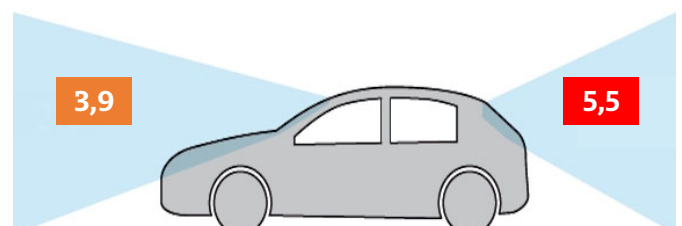
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Die Rundumsicht fällt im Edge bescheiden aus. beim Blick nach hinten sind die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die breiten D-Säulen im Weg, vorn

zur Seite stören die im unteren Bereich sehr wuchtigen A-Säulen sowie die großflächigen Außenspiegel.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt SUV-typisch einfach und bequem. Die großen Karosserieausschnitte sowie die angenehm hoch montierten Sitze zahlen sich hier positiv aus, nur der recht hohe Schweller ist beim Einsteigen hinderlich.

wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.

⊖ Das im Edge Titanium serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber

## 1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Ford Edge steckt ordentlich was weg. Das Standardvolumen beträgt gute 440 l. Belädt man bis unters Dach, gehen bis zu 725 l oder alternativ 15 Getränkekisten hinein. Bei umgeklappter Rücksitzbank beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Fensterkante 965 und bis zum Dach üppige 1.730 l.



Mit 440 l Kofferraumvolumen bleiben auch bei der Urlaubsfahrt kaum Wünsche offen.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante befindet sich mit 75 cm hoch über der Fahrbahn, besonders das Beladen ist dementsprechend beschwerlich. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Garagen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene dürfte die Klappe allerdings etwas weiter öffnen.

was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Der Ladeboden befindet sich nahezu auf dem Niveau der Ladekante, was besonders das Ausladen erleichtert.

⊕ Der Edge Titanium ist serienmäßig mit einer elektrischen, sensorgesteuerten Heckklappe ausgestattet. Trägt man den Fahrzeugschlüssel bei sich und bewegt den Fuß unter die Heckschürze, öffnet oder schließt die Klappe automatisch. Zudem gibt diese eine große Öffnung frei,

⊖ Für ein ausgebautes Heckrollo gibt es keine Verstaumöglichkeit im Fahrzeug.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 60 zu 40 umklappen, eine Durchlademöglichkeit gibt es leider nicht. Entriegelt werden sie entweder per Hebel vom Fond oder per Tastendruck vom Kofferraum aus. Zum Wiederaufstellen ist aufgrund der federvorgespannten Lehnen allerdings

etwas mehr Kraft nötig. Seitliche Ablagefächer sowie Taschenhaken schaffen Ordnung im Gepäckraum.

⊖ Ein Trennnetz ist nur gegen Aufpreis zu haben.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Der Ford Edge hat das neue Bediensystem Sync 3 an Bord. Gegenüber dem Sync 2-System punktet es nicht nur mit einer besseren Bedienbarkeit und -logik, endlich hat Ford den resistiven - reagiert auf Druck - gegen einen kapazitiven und somit berührungsempfindlichen Bildschirm getauscht. Dadurch reagiert der Touchscreen deutlich sensibler auf Befehle via Berührung, zudem kann der Maßstab der Navikarte mit einer Zoombewegung mit zwei Fingern verändert werden.

Die Menüstruktur ist an die Bedienung von Smartphones angelehnt. Über die nun deutlich größeren Kacheln lassen sich die einzelnen Menüs aufrufen, welche übersichtlicher gestaltet sind. Alternativ zur konventionellen Bedienung bietet der Edge eine erweiterte Sprachsteuerung. Damit lässt sich zum Beispiel auch die gewünschte Temperatur einstellen oder mit Sätzen wie "Ich habe Hunger" eine Liste der verfügbaren Restaurants in der Nähe aufrufen.

⊖ Temperatur und Lüftungsstärke können über Tasten auf der Mittelkonsole vorgenommen werden, weitergehende Einstellungen wie Luftverteilung oder Synchronisieren der eingestellten Temperatur müssen allerdings über das Klimamenu auf dem Mitteldisplay erfolgen. Die Handhabung des Bordcomputers gestaltet sich besonders zu Beginn schwierig. Grund hierfür ist neben den verschachtelten Menüs auch die Tatsache, dass für die beiden Displays im Kombiinstrument zwei

verschiedene Tastenfelder links und rechts oben am Lenkrad nötig sind. Die weiter unten angebrachten Tasten (u. a. für Lautstärke, Abstandsregelung und Sprachsteuerung) sind schlechter erreichbar und sorgen dafür, dass das Multifunktionslenkrad insgesamt überladen wirkt.

Die Neigung der Sitze lässt sich nicht stufenlos verstellen, zudem ist die Bedienung über den Hebel umständlich und unkomfortabel - die meisten Konkurrenten haben hier ein Verstellrad zu bieten.



Der Edge überrascht im Innenraum durch eine recht hochwertige Materialanmutung. Auch die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung.

### 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Titanium ist der Edge mit dem Sync 3-System inklusive Festplatten-Navigation ausgestattet. Zu dessen Umfang zählen u. a. ein CD-Player, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, zwei USB-Anschlüsse und digitaler Radioempfang (DAB+). Zudem lässt sich die Bedienoberfläche von Smartphones via Apple CarPlay oder Android Auto auf das Mitteldisplay spiegeln. Das

Soundsystem verfügt über neun Lautsprecher, gegen Aufpreis ist auch eine Audioanlage mit zwölf Lautsprechern samt Subwoofer zu haben. Zum Umfang des Sync 3-Systems zählt auch eine erweiterte Sprachsteuerung, mit deren Hilfe sich beispielsweise auch die Klimatisierung steuern lässt.

### 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Edge bietet Fahrer und Beifahrer viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp zweiter Meter große Personen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft.

Das gute Raumgefühl wird nur durch die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert.



## 1,2 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist immens. Selbst Zweimeter-Hünen finden für Beine und Kopf genügend Platz vor. Auch das Raumgefühl ist abgesehen von der hohen Seitenlinie und der direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säule sehr großzügig.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Im Gegensatz zu einigen Konkurrenten ist für den Edge keine dritte Sitzreihen zu haben. Er belässt es bei der klassischen Variabilität und bietet umklappbare Rücksitzlehnen. Zwar lässt sich die Bank nicht in Längsrichtung verschieben, die Lehnen lassen sich aber zumindest in der Neigung verstellen.

Vorn und hinten finden sich zahlreiche gut nutzbare Ablagen, das Handschuhfach ist jedoch weder abschließ- noch klimatisierbar.

## 2,7 KOMFORT

### 3,0 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Edge auch ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk zu haben. Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie für die meisten Konkurrenten zu haben ist, gibt es für den Ford nicht.

Das im Testwagen verbaute Sportfahrwerk ist zwar nicht sonderlich straff abgestimmt, was in einem großen SUV



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

auch fehl am Platze wäre, dennoch kann der Federungskomfort nicht so recht überzeugen. Das Fahrwerk wirkt besonders im Stadtverkehr etwas steifbeinig, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Auf der Autobahn wirkt das SUV bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten etwas zitterig, insgesamt geht der Langstreckenkomfort aber in Ordnung.

### 3,0 Sitze

Die Rückbank ist kaum konturiert, allerdings ist die Oberschenkelauflege üppig bemessen und der Kniewinkel durch die hoch positionierte Bank angenehm. Zudem lässt sich die Neigung der Lehnen verstellen.

⊕ Der Edge Titanium ist mit Sportsitzen vorn ausgestattet. Die Sitze sind großzügig dimensioniert,

bequem gepolstert und bieten ordentlichen Seitenhalt. Beim Beifahrersitz spart sich Ford die Lendenwirbelstütze sowie die Höhenverstellung. Gegen Aufpreis sind auch Ledersitze erhältlich, dann sind beide Sitze 10-fach elektrisch verstellbar (Fahrersitz inklusive Memory-Funktion).

## 2,6 Innengeräusch

Im Edge verbaut Ford eine aktive Geräuschkompensation (Active Noise Control), um unerwünschte Geräusche im Innenraum zu dämpfen. Dabei überwachen drei Mikrophone den Geräuschpegel im Fahrzeug. Über die Lautspre-

cher werden gezielt Gegenschallwellen erzeugt, die die unerwünschten Geräusche, die etwa vom Motor stammen, dämpfen oder gänzlich eliminieren.

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h 67,0 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert. Der Dieselmotor kann sein Verbrennungsprinzip bei niedrigen

Geschwindigkeiten nicht verbergen und tritt erst auf der Autobahn in den Hintergrund, die Fahr- und Windgeräusche sind gut gedämmt.

## 2,0 Klimatisierung

⊕ Der Edge hat bereits in der Basisausstattung eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, eine separate Temperaturregelung für die Fondgäste ist nicht zu haben. Als Titanium sorgt das SUV an kalten Tagen zusätzlich mit beheizbaren Vordersitzen und einer Lenkradheizung für

Wohlbefinden, auch eine heizbare Frontscheibe ist dann dabei. Gegen Aufpreis lassen sich auch die äußeren Fondsitze und der Innenraum per Standheizung erwärmen.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel sorgt im knapp zwei Tonnen schweren Edge dank 210 PS und 450 Nm für flottes Vorankommen, wirkt wegen des hohen Gewichts dabei aber oftmals angestrengt. Den simulierten Überhol-

vorgang von 60 auf 100 km/h absolviert das große SUV in 5,4 s. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Ford mit 9,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 211 km/h.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 2.0-TDCi-Motor läuft im Edge nicht sonderlich geschmeidig, besonders bei niedrigen Drehzahlen sind Vibrationen deutlich im Lenkrad zu spüren. Obwohl der Edge das innovative Active Noise-System an Bord hat, klingt der Motor bei hohen Drehzahlen angestrengt und brummig.

Trotz der zweistufigen Registeraufladung kann die Leistungsentfaltung des Selbstzünders nicht vollauf überzeugen. Unterhalb von 1.500 Kurbelwellenumdrehungen ist der Drehmomentaufbau noch recht verhalten, während oberhalb von 3.500 Touren die Drehfreude bereits wieder nachlässt.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

Während der 180-PS-TDCi ausschließlich mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe kombiniert wird, ist die 210-PS-Version nur mit dem Powershift-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Übersetzungen vergleichsweise langsam und benötigt auch einen Moment, ehe es beim spontanen Beschleunigungswunsch den passenden Gang gefunden

hat. Möchte man zügig aus dem Stand in den fließenden Verkehr einfädeln, muss man das leicht verzögerte Anfahrverhalten miteinkalkulieren. Die sechs Gänge sind passend gestuft, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit überschaubaren 2.250 Umdrehungen.

Der Wählhebel ist einfach zu bedienen, allerdings landet man beim Einlegen der Fahrstufe D leicht im darunter befindlichen Sportmodus S.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,1 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität schneidet der Edge durchschnittlich ab. Der Geradeauslauf auf ebener Fahrbahn ist gut, bei seitlich abfallenden Straßen oder Fahrbahnrinnen lässt sich das SUV jedoch aus der Spur bringen. Die Aufbaubewegungen fallen SUV-typisch etwas stärker aus.

Fahrdynamisch sind bei einem zwei Tonnen schweren

SUV keine Wunder zu erwarten. Der Edge schiebt bei zu forsich angegangenen Kurven recht früh über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Lastwechselreaktionen sind ihm nahezu fremd.

Im ADAC Ausweichtest bekleckert sich der Edge nicht gerade mit Ruhm. Um ein eventuelles Kippen zu verhindern, bremst das elektronische Stabilitätsprogramm das linke Vorderrad beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrspur zurückzulenken, fest. Dadurch ist der Wagen nicht mehr lenkbar und schiebt in den Gegenverkehr. Insgesamt verhält sich der Edge trotz des optionalen Sportfahrwerks recht träge und legt auch hier eine ausgeprägte Untersteuertendenz an den Tag.

## 2,2 Lenkung

Gegen Aufpreis ist für den Edge eine Aktivlenkung erhältlich, die die Lenkübersetzung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit anpasst. Bei niedrigem Tempo ist die Lenkung direkter übersetzt, was die Handlichkeit erhöht und die Lenkarbeit reduziert. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Übersetzung indirekter, wodurch die Fahrstabilität erhöht wird.

⊕ Die Aktivlenkung bietet dem Fahrer die Wahl zwischen zwei Modi (Normal und Sport). Im Sport-Modus werden die Lenkkräfte etwas erhöht, insgesamt ist die Lenkung recht leichtgängig.

Die Mittellage ist klar definiert, bei größeren Lenkwinkeln lässt der benötigte Kraftaufwand jedoch nach, was dem Lenkgefühl nicht zuträglich ist. Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,2 Umdrehungen nötig.

## 3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Edge nach 36,8 m - ein durchschnittlicher Wert. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts ist die Standfestigkeit der Bremsanlage tadellos, zudem lässt sich die Bremse gut dosieren.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit kann der Edge punkten. Das SUV hat als Titanium serienmäßig ein City-Notbremssystem samt Abstandswarner und Auffahrwarnung. Auch ein Spurhalteassistent, ein Müdigkeitswarner und eine Verkehrszeichenerkennung zählen zum Serienumfang. Die Verkehrszeichenerkennung ist an den Geschwindigkeitsbegrenzer gekoppelt und passt die Begrenzung automatisch darauf an.

Gegen Aufpreis bietet der Edge eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie einen Tot-Winkel-Assistenten.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest kommt der Edge beim Insassenschutz auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt insgesamt ein fünf-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV verfügt über sieben Airbags, gegen Aufpreis sind zudem Gurtairbags für die äußeren Fondinsassen erhältlich, die die Belastung auf den Oberkörper deutlich reduzieren.

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht weit genug ausfahren und bieten gerade einmal für 1,70 m große Insassen ausreichend Schutz. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut und somit unter Umständen schlecht zu erreichen.

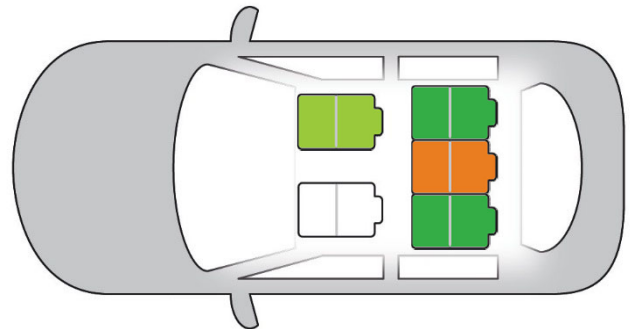
## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der Edge auf 76 Prozent der erreichbaren Punkte. Kindersitze lassen sich dank der großen und weit öffnenden Türen problemlos montieren. Die äußeren Fondsitze sind mit Isofix-Vorrichtung und i-Size-Kennzeichnung ausgestattet, für den Beifahrersitz muss man darauf leider verzichten. Auf der Rückbank und auf dem Beifahrersitz (bei ausgeschaltetem Airbag) können Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten montiert werden. Vorsicht: Ist der Edge mit den Gurtairbags für die äußeren Fondsitzeplätze ausgestattet, können dort nur Kindersitze der Gewichtsklassen 2 und 3 montiert werden. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivieren.

⊖ Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur eingeschränkt geeignet, da sich der Kindersitz wegen des zu geringen Abstands zwischen Gurt und Gurtschloss nicht lagestabil befestigen lässt.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Ford Edge nur durchschnittlich ab. Er kommt hier auf 67 Prozent der erreichbaren Punkte. Neben der Vorderkante der Haube ist auch der Bereich der Frontscheibe zu unnachgiebig gestaltet.

⊕ Das City-Notbremssystem reagiert auch auf Fußgänger und hilft somit, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden.

## 5,3 UMWELT/ECOTEST

### 5,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der Ford Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo auf einen CO<sub>2</sub>-Bilanz von 224 g/km. Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 7,1 l/100 km. Ein Spritknauser ist das große SUV damit nicht, lediglich neun Punkte gibt es dafür. Im Stadtverkehr braucht der Edge 6,7, auf der Landstraße 6,3 und auf der Autobahn 8,7 l/100 km.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



**5,5 Schadstoffe**

⊖ Bei den Schadstoffemissionen schneidet der Edge schlecht ab, der NOx-Ausstoß fällt deutlich zu hoch. Grund: Der Edge besitzt lediglich einen NOx-Speicherkatalysator, auf ein wirksameres SCR-System samt Harnstoffeinspritzung verzichtet Ford leider. Das

Ergebnis sind null Punkte. Insgesamt sammelt der Edge somit lediglich neun Punkte, was nur einen von fünf Sternen im ADAC EcoTest bedeutet.

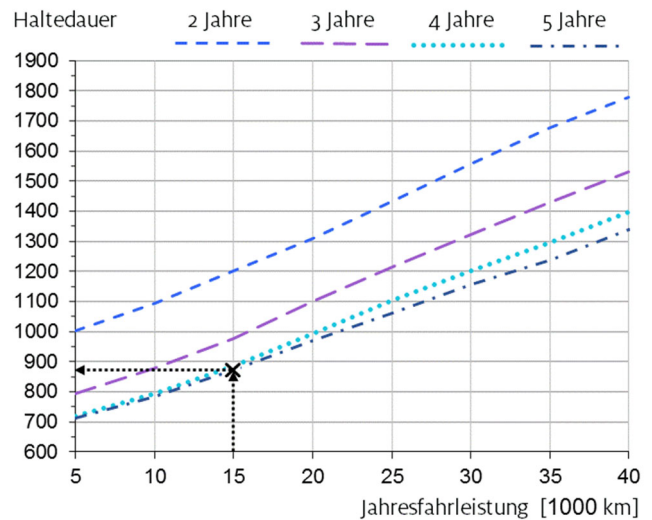
**3,1 AUTOKOSTEN**

**3,1 Monatliche Gesamtkosten**

Ford verlangt für den Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo in der mittleren Ausstattung Titanium 49.150 Euro - viel Geld. Allerdings sind zahlreiche Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, elektrische Heckklappe, Lenkradheizung sowie viele Fahrerassistenzsysteme bereit an Bord, die bei der Konkurrenz erst noch teuer hinzubestellt werden müssen. Die Unterhaltskosten belasten den Geldbeutel aufgrund der recht hohen Kfz-Steuer (298 Euro im Jahr) sowie der ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH 20; TK 24; VK 24) kräftig. Ford gibt für den Edge eine zweijährige Fahrzeuggarantie sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

**Gesamtkosten pro Monat in Euro**

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 871 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TDCi Start/Stopp 4x4	2.0 TDCi Bi-Turbo Start/Stopp 4x4 Powershift
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/2000	450/2000
0-100 km/h [s]	9,9	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8   D	5,8   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	149	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	298	298
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	871
Preis [Euro]	41.900	49.150

**Aufbau**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

**Versicherung**

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff**

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel
- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro6, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	154 kW/210 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	149 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,78 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.808/1.928/1.686 mm
Leergewicht/Zuladung	1.949/606 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	602/1847 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	64 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Kanada, Oakville

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	12,4/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,3/8,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 224 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	1.990/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/965/1.730 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>93 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>142 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>530 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	871 Euro		
Steuer pro Jahr	298 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis Edge 2.0 TDCi Bi-Turbo Titanium 4x4 Powershift	49.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.365 km
Auffälligkeiten/Mängel	Fahrzeug setzte sich beim Anfahren sporadisch nur sehr zögerlich in Bewegung

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.520 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.520 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	200 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/500 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	460 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket, nur Fahrerseite)	Serie/1.950 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/1.950 Euro
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	750 Euro
Metalllackierung	800 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.150 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**3,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Kofferraum-Volumen	1,7	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	1,2	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>5,3</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,1
Federung	3,0	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Mai 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl