



Ford Capri Extended Range (79 kWh) Premium AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Wie der Ford Explorer EV, ist sein Bruder Capri gleichermaßen in Zusammenarbeit mit VW entstanden. Entsprechend liegt nahe, dass auch unter der Neuinterpretation des Klassikers aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts VWs MEB-Plattform steckt, auf welcher ID.5, Skoda Enyaq Coupé und Co. ebenfalls stehen. Beim optischen Gesamtauftritt und der breiter gefächerten Antriebspalette bleibt Ford betont eigenständig und kombiniert eine Coupé-Silhouette mit SUV-Genen, sodass sich ein Sport-Crossover ergibt. In Sachen Technik grüßt VW mit gewohnt hervorragender Funktionalität. Im Innenraum wird reichlich harter Kunststoff geboten, dafür aber ist die Ausstattung selbst in der Basis mehr als ausreichend. Zum Test tritt der Stromer in der Topmotorisierung und der höchsten Ausstattung für mindestens 59.400 Euro an. Die Reichweite fällt mit rund 495 km (im ADAC Ecotest) dank der großen 79-kWh-Batterie für ein E-Auto praxistauglich aus – noch langstreckentauglicher sind die hohe Zuladung, das beachtliche Kofferraumvolumen und die großzügigen Platzverhältnisse. Das Fahrwerk des Fords ist gelungen abgestimmt und geizt nicht beim Federungskomfort. Durch die Pylonengasse beim ADAC Ausweichtest lässt sich der Capri flott mit einem tänzelnden Heck zirkeln. Bei guter Witterung hält das ESP den Stromer stets sicher auf Kurs, wohingegen der Capri bei Nässe und ambitionierter Fahrweise herausfordernd für Fahrer und ESP werden kann. Die Fahrleistungen sind durch den starken Antrieb enorm und lassen einen ab und an vergessen, dass das SUV schon unbeladen rund 2,2 Tonnen auf die Waage bringt. Dabei ist die Effizienz mit einem gemessenen Stromverbrauch von 17,5 kWh pro 100 km im praxisnahen ADAC Ecotest beachtlich gut. Bei der Funktionalität der Fahrerassistenzsysteme wird die Zusammenarbeit mit VW deutlich – hier gibt es keinen Grund zu klagen. Unterm Strich ist der Capri eine Überlegung wert, wie das gute Gesamtergebnis bescheinigt. Insgesamt ist er im Vergleich zum Explorer EV in Nuancen länger und geräumiger, aber auch teurer. In puncto Antrieb, Assistenz und Bedienung gleichen sich die beiden – letztlich ist es eine Frage des eigenen Geschmacks. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q4 e-tron Sportback, Cupra Tavascan, Hyundai IONIQ 5, Kia EV6, Mercedes-Benz EQC, Nissan Ariya, Skoda Enyaq Coupé, Tesla Model Y, VW ID.5, XPeng G6.

- +** reichhaltige Serienausstattung, durchdachte Gestaltung der Mittelkonsole mit schwenkbarem Zentralsdisplay, sehr gute Fahrleistungen, ausgewogenes Fahrwerk, ausgereifte Fahrerassistenzsysteme, V2H-Funktionalität
- preisbewusste Verarbeitung und Materialanmutung, eingeschränkte Übersichtlichkeit insbesondere nach hinten, ablenkungsintensive Touch-Bedienung, Klimasteuerung zu tief sitzend, loses Heck bei sportlicher Fahrweise, nur zwei Jahre Garantie

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Insgesamt fällt der Verarbeitungseindruck des Ford Capris befriedigend aus. Die Spaltmaße zwischen den flächig zueinander sitzenden, gut gefertigten Karosserieteilen passen. Wirft man einen Blick unter die Frontklappe, fallen unvollständig ummantelte Kabelstränge und die nicht durchgängig in Wagenfarbe lackierte Karosserie auf. Man kann deutlich sehen, dass nur die primär sichtbaren Bereiche im Farbton des Fahrzeugs erstrahlen sollten – die übrigen Regionen sind nur grundiert oder bekamen zumindest ein paar Lackspritzer ab. Unter der Heckklappe setzt sich der Eindruck fort: Primär ist das Gepäckabteil mit Stoff ausgekleidet; wirft man jedoch einen Blick unter den Ladeboden, wird grundiertes Blech sichtbar, welches etwas Nebel in Fahrzeugfarbe abbekommen hat. Beim Interieur zeigt sich erneut das Preisbewusstsein bei der Verarbeitung und der Materialanmutung. Das Armaturenbrett ist aus hartem Kunststoff gefertigt – lediglich ein schmaler Streifen ist gepolstert gestaltet. Immerhin haben die vorderen Türverkleidungen eine teilweise Polsterung erhalten – hinten sind sie komplett

hart. Ähnlich ist es mit dem Mitteltunnel, welcher einen kleinen, geschäumten Bereich oberhalb des Kontaktpunkts mit dem Knie erhalten hat. Zierelemente, wie die Chromapplikation entlang der Lüftungsdüsen, sind Mangelware: Knarzendes, teilweise scharfkantiges Hartplastik und schwarzer Hochglanzkunststoff dominieren den Innenraum. Die Mittelkonsole ist recht wackelig im Bereich um die Armlehne – bei einem Testwagenpreis jenseits der 60.000 Euro entspricht das nicht der Erwartungshaltung eines jeden Kunden.

⊕ Der Unterboden des Capris ist aerodynamisch günstig gestaltet und vollständig geschlossen. Sogar einzelne Fahrwerksteile sind mit Kunststoffelementen zur verbesserten Luftführung ausgestattet.

⊖ Die Frontklappe wird nur über einen Stab gehalten, welcher sich direkt auf dem Blech abstützt, ohne Schutz für den Lack. Wirft man die Türen bei geöffneten Seitenfenstern zu, scheppern die Scheiben in den unteren Führungen.

3,2 Alltagsauglichkeit

Der Ford Capri kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 569 kg liegt die Zuladung auf einem standesgemäßen Niveau, was für vier Personen samt Gepäck locker ausreicht. Ordert man die elektrisch schwenkbare Anhängerkupplung für 900 Euro, darf das rund 2,2 Tonnen schwere SUV Anhänger mit einer Masse von bis zu 1,2 Tonnen ziehen, wenn diese über eine eigene Bremse verfügen. Sonst sind 750 kg zulässig. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, was für zwei E-Bikes ausreichend ist. Auf dem Dach sind ebenfalls 75 kg erlaubt. Hierzu ist aber ein entsprechender Dachträger aus dem Zubehör zu erwerben. Mit 4,63 m hat der Ford eine beachtliche Länge. In Kombination mit dem Wendekreis von 11,4 m kann das Rangieren im Stadtverkehr herausfordernd werden, wobei sich der Capri dennoch recht wendig anfühlt. Die enorme Fahrzeugbreite von 2,07 m ist sowohl im Großstadtdschungel als auch in Autobahnbaustellen nicht grade leicht zu handhaben. Nach WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Capris bei mindestens 552 km. Auf Basis des im wesentlich praxisnäheren ADAC Ecotest ermittelten Verbrauchs kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 495 km. Ein durchschnittliches Ergebnis für ein SUV der Mittelklasse, aber für ein E-Auto durchaus praxistauglich. Hinter der Ladeklappe auf der Beifahrerseite hinten befindet sich die CCS-Ladebuchse, welche teilweise von einer zusätzlichen Kappe geschützt ist. Serienmäßig lässt sich der Ford mit bis zu 185 kW per Gleichstrom (DC) oder Wechselstrom (AC) mit maximal 11 kW laden. Ab Werk liegt dem Stromer ein Mode-3-Kabel

(dreiphasig, 20 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es optional. Unter optimalen Bedingungen vergehen 30 min, um die netto 79 kWh große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) mit Gleichstrom zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von 127 kW bei kurzzeitig maximal knapp 185 kW. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in acht Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen 38 Stunden. Umgekehrt ist es seit Anfang des Jahres möglich, die Lithium-Ionen-Batterie mit Nickel-Mangan-Kobalt-Technologie (NMC) des Capris via V2H (Vehicle-to-Home) als Speichererweiterung für ein Gebäude mit E3/DC-Hauskraftwerk zu nutzen. Der mit der heimischen Photovoltaikanlage überschüssig erzeugte Strom kann dann über die entsprechende Wallbox von E3/DC den Capri laden und bei Bedarf in Retour dem Haus Energie zur Verfügung stellen. Es gibt aber ein Kontingent an Betriebsstunden und Energiemenge, für das der Ford nur freigegeben ist. Es ist denkbar, dass der Batterie nicht allzu viele Ladezyklen abseits des Fahrens zugemutet werden sollen. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung entweder manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Zusätzlich informiert der Ford auch über die aktuelle Schnellladefähigkeit und prognostiziert, wie viele Minuten er benötigt, bis zur derzeit maximal verfügbaren Ladefähigkeit. Ohnehin lassen sich

Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren und praktischerweise deutet der Capri auf der Navi-Karte einen Radius an, welchen er mit dem aktuellen Ladestand noch erreichen könnte. Außerdem ist es möglich einen Zielladestand einzustellen und die Ladeleistung beim AC-Laden zu begrenzen. Während des Ladens informieren die Displays im Innenraum detailliert über den Ladevorgang und von außen signalisiert die LED an der Ladebuchse, ob der Capri lädt. Nach Aktivierung und Hinterlegung der Zahlungsmodalitäten in der FordPass-App lässt sich der Ford auch via Plug&Charge an teilnehmenden Säulen unkompliziert laden.

3,2 Licht und Sicht

Das vordere Ende des Capris lässt sich schwer abschätzen. Die Frontklappe ist verhältnismäßig lang und dessen Vorderkante mit Blick durch die schräg stehende Frontscheibe nicht sichtbar. Entsprechend ist die Sicht auf Hindernisse vorn stark eingeschränkt und man verschätzt sich regelmäßig. Durch das schräge Heck samt flacher, hoch montierter Scheibe lässt sich das dortige Ende noch schlechter erahnen und Hindernisse verschwinden hinter dem Stromer schnell aus dem Blickfeld. Hinzukommend schränken die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten D-Säulen das Sichtfeld zusätzlich ein, sodass die Rundumsicht allgemein nur mäßig ausfällt. Die Sicht auf den Verkehr hingegen ist SUV-typisch erhaben. Für deutliche Unterstützung beim Parken sorgen die serienmäßig verbauten Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, welche sogar eine Waschdüse besitzt und sich somit effektiv gegen Schmutz wehren kann. Optional gibt es eine 360-Grad-Kamera und einen Einparkassistenten mit insgesamt zwölf Ultraschallsensoren – beides Bestandteile des Fahrerassistenz-Pakets für 1.300 Euro. Bei Dunkelheit sorgen die Matrix LED-Scheinwerfer für eine gute, aber beim Fernlicht etwas inhomogene Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist Serie und blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus. Ein dediziertes Kurvenlicht gibt es nicht, obwohl sich im Infotainment das „dynamische Kurvenlicht“ aktivieren lässt. Von der Funktionsweise her handelt es sich hierbei aber um ein Abbiegelicht mit separater Leuchte, welches auch serienmäßig an Bord ist und gezielt den Bereich schräg vor dem Capri erhellt. Der Innenspiegel blendet nachts automatisch ab - die Außenspiegel hingegen nicht. Einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels haben sie auch nicht. Die Scheibenwischer befreien die Frontscheibe selbst bei höheren Geschwindigkeiten zuverlässig von Wasser, nur oben rechts bleibt konstruktionsbedingt ein größerer Bereich ungewischt.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist auch gegen Aufpreis nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen

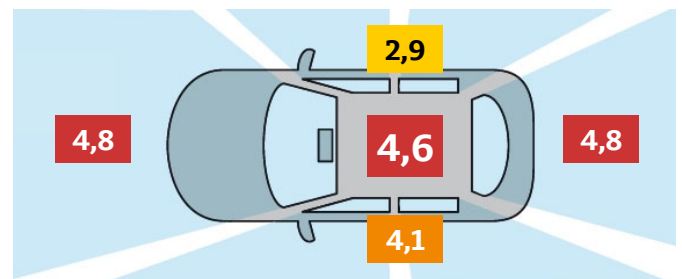
⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pneu die Weiterfahrt ermöglicht. Dieses muss man aber auch im Fall der Fälle erstmal finden, denn es befindet sich ungewöhnlicherweise unter der Frontklappe. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.



Die Rundumsicht des Capri ist eingeschränkt: Die Front ist durch die lange Motorhaube und nicht sichtbare Kante schwer abschätzbar, während die Heckpartie und breite D-Säulen die Sicht nach hinten zusätzlich limitieren.

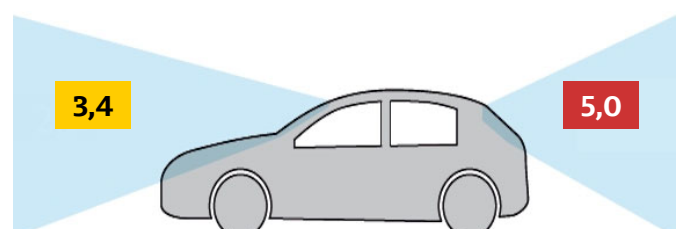
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Das Sichtfeld durch den Innenspiegel fällt grenzwertig schmal aus. Ohnehin lässt er sich auch schlecht verstellen, da er griffungünstig sehr nah an Bestandteilen der Deckenverkleidung angebracht ist. Insbesondere bei starker Sonneneinstrahlung von vorn spiegelt sich das Kunststoff-

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ In die erste Reihe gelingt der Zustieg in den Capri nicht sonderlich elegant, da der Einstiegskorridor ergonomisch ungünstig ausfällt. Zum einen muss man darauf achten, sich nicht an der schräg stehenden A-Säule mit dem Kopf zu stoßen. Zum anderen drängt einen die recht weit vorn befindliche B-Säule dazu, das Bein weiter vorn über die wuchtigen Schweller zu schwingen und dabei einen Kontakt zwischen Knie und Armaturenbrett bzw. dem Verstellhebel für die Lenkeinstellung zu riskieren. Der optionale Komforteinstieg für Fahrer und Beifahrer, wodurch der Sitz automatisch nach hinten fährt, erleichtert jedoch das Ein- und Aussteigen. Auf dem Fahrersitz angekommen, fällt die Sitzhöhe mit 54 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) SUV-typisch angenehm hoch aus. In das hintere Abteil kommt man besser. An sich ist der Türausschnitt breit und die Tür öffnet weit. Ungünstig hingegen beim Zustieg ist die Lage der hinter dem ausladenden Radlauf befindlichen Rückbank. Der Einstiegskorridor über die massiven Schweller und die dicke Seitenwand über dem Radlauf ergibt sich so, dass man sich beim Einsteigen gern mit dem Kopf an der C-Säule stößt bzw. das Hosenbein schmutzig macht und beim Aussteigen die

Armaturenbrett deutlich in der Frontscheibe und erschwert damit die Ablesbarkeit des optionalen Head-up-Displays. Ford spendiert dem Capri keinen Heckscheibenwischer und setzt auf den Entwässerungseffekt durch Fahrtwind, wie es bei Coupé-haften Silhouetten oft der Fall ist.

Türverkleidung mit dem Knie touchiert. Da es keinen Mitteltunnel gibt, lässt es sich aber leicht von der einen zur anderen Seite der Rückbank durchrutschen. Das serienmäßige, schlüssellose Schließsystem lässt sich im Menü so einstellen, dass es je nach Abstand des Schlüssels zum Fahrzeug ver- bzw. entriegelt. Alternativ lässt sich der Stromer via Fernbedienung oder mittels Zug am Türgriff öffnen und durch Berührung der Sensorfläche an den vorderen Türgriffen abschließen. Mithilfe eines Reichweitenverlängerers kann man das System nicht täuschen, es bietet daher einen ausreichenden Diebstahlschutz. Weiterführende Informationen befinden sich unter: www.adac.de/keyless. Bei Dunkelheit erleichtern die Leuchten in den Türgriffen und unter den Spiegeln den Zustieg und helfen dabei, nicht in Pfützen o. Ä. zu treten. Letztere projizieren einen Capri-Schriftzug inklusive Fahrzeugsilhouette auf die Erde.

⊖ Haltegriffe gibt es zwar an allen äußeren Plätzen, diese sind aber ohne Dämpfung ausgestattet und schnippen daher regelrecht wieder zurück ans Dach, wenn man sie loslässt.

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des Capris fällt für ein SUV der Mittelklasse ordentlich aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 495 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Damit schluckt der im Vergleich zum Explorer 16 cm längere Capri 85 l mehr Gepäck. Ist der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 80 l nach unten hin abtrennen. Weitere 20 l kann man in der Mulde unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 565 l - alternativ lassen sich elf handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 880 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.390 l Stauvolumen möglich. Im Zubehör gibt es eine für den Capri passende Kunststoffschale mit Abdecknetz (150 Euro), welche sich ohne Werkzeug unter der Frontklappe installieren lässt. Mittels dieser Art Frunk lassen sich weitere 20 l unterbringen.



Das Kofferraumvolumen des Capri beträgt im Normalfall 495 Liter und ist auf bis zu 1.390 Liter erweiterbar. Optional lassen sich unter der Frontklappe weitere 20 Liter unterbringen.

Im Test bei Nässe blieb das Fach jedoch nicht komplett trocken, sodass man sich hier bei der Unterbringung auf feuchtigkeitsbeständige Dinge beschränken sollte.

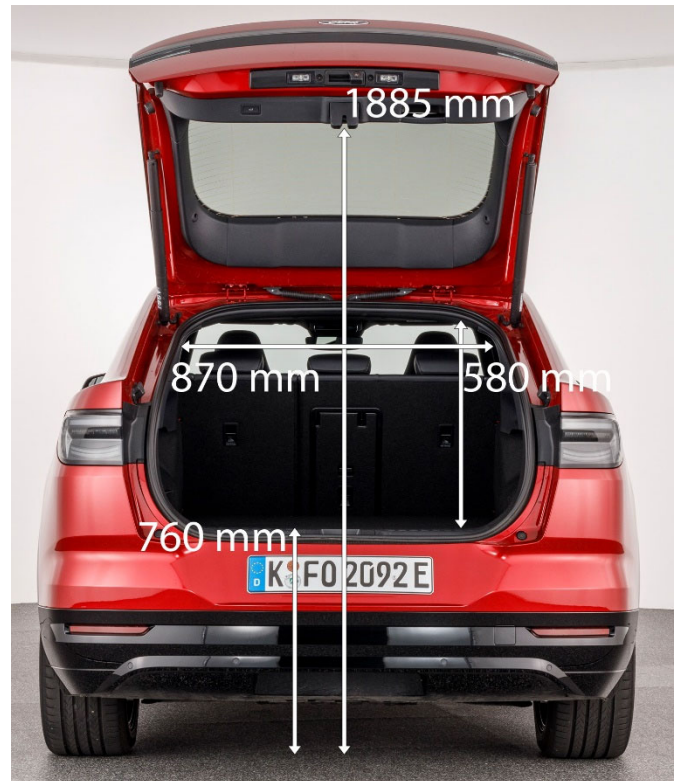
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig wird die Heckklappe des Capris elektrisch bedient. Das Öffnen und Schließen gelingt per Taste in der Fahrertür, mittels Fußschwenk unter der Heckschürze oder klassisch über die Tasten an der Klappe. Die Öffnungshöhe lässt sich konfigurieren, was praktisch ist in niedrigen Parkgaragen. Unter der maximal geöffneten Heckklappe können knapp 1,90 m große Gewächse aufrecht stehen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, sich mit dem Kopf am abstehenden Kofferraumschloss zu stoßen, welches aber großzügig mit Kunststoff ummantelt ist. Insgesamt gibt die Kofferraumklappe eine großzügige Karosserieöffnung frei, in welche auch sperrige Gegenstände problemlos eingeladen werden können. Mit 76 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante allerdings ziemlich hoch. Wenn der variable Ladeboden auf der obersten Stufe ruht, fällt die Bordwand innen nur um drei Zentimeter ab. Das erleichtert das Ausladen schwerer Gegenstände. Ist der Boden auf unterster Stufe, müssen 13 cm beim Ein- und Ausladen überwunden werden. Beleuchtet wird der Kofferraum ausreichend mittels LEDs sowohl links als auch rechts. Links im Gepäckabteil befindet sich ein 12-V-Anschluss. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich im Bereich der Lehne ein leicht ansteigender Ladeboden. Der Boden ist zweigeteilt, wobei sich der hintere Teil nicht aufstellen lässt. Den vorderen Teil kann man entweder geneigt aufstellen oder senkrecht arretieren, um den Kofferraum quer zu teilen.

⊖ Die Hutablage ist im Wesentlichen nur als Tuch ausgeführt, das mittels Draht in Form gehalten wird. Sie erweckt den Eindruck, als wäre sie lediglich als Sichtschutz konzipiert. Fixiert wird sie über windige Stricke und eine Schnappverbindung an der Heckklappe, mit der sie gemeinsam hochschwingt. Beugt man sich weit genug in den Kofferraum, lässt sich die Ablage demontieren und platzsparend unter dem Ladeboden verstauen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des Capris lässt sich vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt umklappen. Ein Umlegen vom Gepäckraum her ist arg umständlich: Den Klappmechanismus erreicht man kaum durch die Länge des Laderaums – umgeschubst bekommt man die Lehnen dann aber ohnehin nicht mehr, von allein fallen sie nicht um. Vorsicht ist geboten beim Wiederaufstellen der Lehne: Die äußeren Sicherheitsgurte haben keine gesonderte Halterung, welche ein Einklemmen im Lehnenschloss und damit Beschädigungen zuverlässig vermeiden kann. Immerhin ist ein kleiner Wulst zur Gurtführung neben der Rücksitzlehne angedeutet.



Die elektrisch betätigte Heckklappe des Capri bietet eine anpassbare Öffnungshöhe. Leider enttäuscht die hohe Ladekante von 76 cm.

⊕ In der Mitte der Lehne gibt es eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände – mit 20 mal 40 cm ist die Öffnung aber überschaubar groß. Zwei kleine Ablagen links (herausnehmbares Kunststoffbehältnis) und rechts (Fach mit Gummizug) sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum. Ein Gepäcknetz zur Fixierung des Ladeguts ließe sich problemlos anbringen – ein Schienensystem ist aber auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

2,5

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Die wesentlichen Funktionen des Capris werden über das hochkant stehende, 14,6-Zoll-Zentraldisplay bedient, welches sich durch horizontale Verschiebung der Unterkante des Displays in Höhe und Neigung (30 Grad) verstellen lässt. Wird das Display vom Fahrer weggeschoben, steht jenes nahezu senkrecht maximal hoch und man erlangt Zugriff auf ein darunter befindliches Fach mit zwei USB-C-Buchsen, welches Ford „My Private Locker“ nennt; zieht man das Display zu sich ran, ist jenes Fach verschlossen und das Display fügt sich passend, maximal tief und schräg in die Mittelkonsole ein. Trotz der beachtlichen Größe des Displays muss man insbesondere zur Bedienung des unteren Bildschirmrands den Blick stark vom Verkehrsgeschehen abwenden. Klassisch haptische Bedienelemente in Form von Knöpfen oder Drehreglern gibt es in der Mittelkonsole nicht – lediglich Touchflächen, welche zur Aktivierung haptischen Druck benötigen. Das macht Sinn, denn sonst würde man öfters versehentlich den Lautstärkeslider oder die Warnblinkanlage in der Mittelkonsole bedienen. Weitere Einstellungen lassen sich über die Lenkradtasten in Kombination mit dem kleinen und für manche Menschen schwer abzulesenden 5,3-Zoll-Fahrerdisplay vornehmen. Hat man das Fahrerassistenz-Paket geordert, wird man ohnehin primär das tadellos übersichtliche Head-up-Display präferieren. Eingeschaltet wird der Stromer entweder mittels Startknopf an der Lenksäule oder einfach per Tritt auf das Bremspedal. Der Gangwahlhebel befindet sich günstig angeordnet am Lenkstock anstelle eines Scheibenwischerhebels. Bedient wird der aus dem Volkswagen-Konzern bekannte Hebel, indem man dessen oberen Teil nach vorn oder hinten dreht. Neben dem Fahrerdisplay leuchtet die entsprechend eingelegte Fahrstufe. Zum Aktivieren der elektrischen Feststellbremse wird die P-Taste am Ende des Hebels betätigt. Die Funktionen des Scheibenwischers befinden sich mit am Blinkerhebel – weitere Funktionen, wie das Ausschalten des Regensensors, sind im Menü auf dem Zentraldisplay vorzunehmen. Das Lenkrad wird manuell eingestellt und die Spiegel gewöhnungsbedürftig über einen Drehschiebe-Knopf in der Fahrertür: Der Knopf muss erst gedreht werden, bis das gewünschte Einstellfeld leuchtet und wird dann verschoben zum Justieren der Spiegel. Die Klimabedienung ist dauerhaft unten im Zentraldisplay eingeblendet und macht daher eine sehr starke Blickabwendung notwendig. Schnellwahlbereiche sind vorhanden und teils auch redundant noch mal an der Lichtschalterbedieneinheit links neben dem Lenkrad vorzufinden. Das Bediensystem erinnert generell an die aktuellen VW-Modelle, ist aber dennoch gewöhnungsbedürftig und ablenkungsintensiv. Insgesamt benötigt es eine gewisse Zeit, bis man mit dem Funktionsumfang des Volks-



Die meisten Funktionen werden auf dem verschiebbaren 14,6-Zoll-Touchdisplay bedient. Mithilfe der Lenkrad-Touchflächen in Kombination mit dem kleinen Fahrerdisplay lassen sich weitere Einstellungen vornehmen.

Fords zurechtkommt – man muss einfach wissen, wo sich was im Menü befindet, um unnötige Bediensackgassen zu umgehen. Haptische Schnellwahltasten für Grundfunktionen würden den Alltag deutlich erleichtern. Sämtliche Bedienelemente sind beleuchtet und damit auch nachts gut auffindbar. Die Umrandung der Deckenleuchten sorgt permanent für eine schummrige Illumination der Mittelkonsole. Vorn und hinten gibt es jeweils zwei Leseleuchten, welche aufgrund ihrer Anordnung in der ersten Reihe auch als zentrale Leuchte fungieren können.

⊖ Gewöhnungsbedürftig ist das deutlich höher als das Gaspedal angeordnete Bremspedal. Das Touchpad für die Licht-Einstellung, welches auch den Status der Außenbeleuchtung signalisiert, befindet sich links neben dem Lenkrad, wird aber vom Lenkradkranz und Blinkerhebel verdeckt. Da sich die Flächen nicht haptisch voneinander unterscheiden, ist eine deutliche Abwendung vom Fahrgeschehen zur Bedienung notwendig. Die Touch-Bedienelemente am Lenkrad sind überladen und nur mäßig bedienbar. Leichte Erhebungen lassen sich zwar auf den sonst glatten Flächen erfühlen, dennoch neigt man dazu, die falsche Fläche zu betätigen und muss doch noch einen zusätzlichen Kontrollblick auf die Elemente werfen. Ähnlich ist es mit der Bedienung der Fensterheber in der Fahrertür: Zur Aktivierung der hinteren Heber muss zunächst die Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“ betätigt werden, denn es gibt insgesamt nur zwei Hebel für alle vier Fenster – ärgerlich, wenn es mal bei Regen und offenem Fenster beispielsweise schnell gehen muss.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia ist der Capri bereits serienmäßig ordentlich ausgestattet – die Aufpreisliste ist kurz. Standardmäßig an Bord sind ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie DAB+ und Sprachsteuerung. Das Smartphone lässt sich ab Werk via Apple CarPlay bzw. Android Auto mit dem Infotainment kabellos koppeln und dabei auch laden, entweder über einen der insgesamt vier USB-C-Ladebuchsen (je zwei vorn und hinten) oder die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole. Das Online-Navigationssystem, welches Ladesäulen in der Routenplanung berücksichtigt, beinhaltet Verkehrs-Informationen in Echtzeit – kostenfrei im ersten Jahr. Ohnehin ist der Ford durch das integrierte Modem permanent online und kann daher auch OTA (Over-The-Air) softwareseitig auf Stand gehalten werden – ein Online-Radio oder WLAN-

Hotspot sind dennoch nicht verfügbar. Serienmäßig ist ein Audiosystem mit sieben Lautsprechern inklusive Soundbar auf dem Armaturenbrett verbaut. Optional für 600 Euro bietet Ford das B&O-System mit zehn Boxen inklusive Soundbar und Subwoofer an. Sofern man die App „FordPass“ herunterlädt und sich registriert, lassen sich auch dank des FordPass Connect-Diensts, welcher die ersten zehn Jahre ab Erstzulassung kostenfrei dabei ist, per Smartphone Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand oder Standort) abrufen, bestimmte Funktionen steuern (u. a. Standklimatisierung, Ladeprozess oder Verriegelungszustand) und Ladestationen finden.

⊖ Im Fond gibt es keinen 12-V-Anschluss für eine Kühlbox o. Ä. Einen 230-V-Anschluss sucht man ebenfalls vergeblich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Capris lassen sich für 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit genügt sogar Personen von mehr als zwei Metern Körpergröße. Großzügig bemessen ist auch die Innenbreite, sodass das Raumgefühl für die Frontinsassen trotz der einnehmenden Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie kaum eingeschränkt wird. Dennoch herrscht durch den geringen Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe eine gedrungene

Atmosphäre. Hinzukommend ist lediglich ein dunkler Dachhimmel verfügbar, welcher einem freundlichen Raumgefühl nicht grade zuträglich ist. Optional gibt es für den Capri in der Premium-Ausstattung ein Panoramadach (950 Euro) – auch in Kombination mit einem dunklen Himmel. Die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, welche sich auch durch die Soundbar auf dem Armaturenbrett zieht, hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit deutlich an.

2,8 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond fällt immer noch gut, aber nicht ganz so großzügig aus wie vorn. Sind die Vordersitze für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für mehr als zwei Meter große Menschen. Ab rund 1,90 m Körpergröße geht man auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel – hier macht sich die Coupé-hafte Silhouette des Capris im Vergleich zum Explorer EV bemerkbar, welcher etwa fünf Zentimeter mehr Kopffreiheit zu bieten hat. Die Innenbreite reicht für zwei Personen auf der Rückbank locker aus, für drei Insassen mit schmaler Statur nebeneinander auf kürzeren Strecken sicher auch. Vom bis nach hinten reichenden, optionalen Panoramadach haben auch die Fondinsassen etwas.

⊖ Im Sinne des subjektiven Raumgefühls setzt sich die gedrungene Atmosphäre aus der ersten Reihe im Fond fort: Die Seitenlinie steigt weiter an, entsprechend werden die Fenster immer schmaler und der dunkle Himmel trägt sein Übriges bei. Hinzukommend hält man seinen Kopf direkt neben der C-Säule und tritt immer wieder unbeabsichtigt in Kontakt mit der



Der Fond bietet ausreichend Platz für Passagiere bis 1,90 Meter Körpergröße - limitierend ist hier die Kopffreiheit aufgrund der Coupé-haften Silhouette.

Seitenverkleidung. Hinten setzt sich die Ambientebeleuchtung nicht fort, welche das Raumgefühl freundlicher gestalten könnte.

3,0 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum des Ford Capris sind enge Grenzen gesetzt. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch in der Neigung einstellen; lediglich ein asymmetrisch geteiltes Umklappen ist möglich. Dafür ist die Mittelkonsole vorn außergewöhnlich gestaltet. Hinter dem verschieb- bzw. schwenkbaren Zentraldisplay lassen sich kleinere Gegenstände unterbringen und vor Blicken schützen, wenn das Display drübergefahren wird. Eine Handbreit weiter hinten befindet sich ein weiteres, oben offenes Fach, welches auch den induktiven Ladeplatz für das Smartphone beherbergt. Die zwei gut nutzbaren Getränkehalter lassen sich als gesamten Baustein herausnehmen und ersetzen bzw. ergänzen. Das „Mega-Console“ genannte Staufach unterhalb der Mittellarmlehne soll insgesamt 17 l aufnehmen können, bzw. einen 15-Zoll-Laptop oder mehrere 1,5-l-Flaschen. Standardmäßig ist das entsprechend sehr tiefe und beleuchtete Fach mit einer Schale und Eiskratzer ausgestattet, welcher als Trenner im Fach fungiert. Im Zubehör bietet Ford kostenfrei zum Herunterladen verschiedenste stl-Dateien für den privaten 3D-Druck inklusive Einstellungsempfehlungen für den Druck selbst an. Mit den ausgedruckten Kunststoffteilen lässt sich insbesondere die Konsole praktisch ergänzen und individualisieren. Unterhalb der Mittelkonsole befindet sich ein großes, offenes Fach.

Hierfür gibt es im Zubehör als Ergänzung beispielsweise einen 3D-Druck-Handtaschenhalter. Dafür hat der Stromer links neben dem Lenkrad kein Fach und einen Brillenhalter im Dachhimmel vermissen wir auch. Das kleine Handschuhfach ist weder mit Beleuchtung noch Klimatisierung ausgestattet. Abschließen lässt es sich auch nicht. Zwei Becherhalter befinden sich in der hinteren Mittellarmlehne, welche sich zwar nicht an verschiedene Getränkebehälter anpassen lassen, aber zumindest gummiert gestaltet sind.

⊕ Sowohl geschlossene Lehnentaschen an den Vordersitzen als auch praktische Jackenhalter kann der Capri bieten.

⊖ Die vorderen Türfächer sind zwar groß, aber lassen sich schlecht nutzen durch die kleinen und kantigen Öffnungen. Zudem muss man sich mit nervigen Klappergeräuschen aus den Fächern zufriedengeben, denn Ford verzichtet komplett auf eine geräuschreduzierende Gummierung oder Auskleidung mit Filz. 1-l-Flaschen lassen sich aber problemlos unterbringen. Im Fond sind die Türfächer ähnlich unpraktisch und kantig gestaltet wie vorn – 1-l-Flaschen kann man aber auch hier zumindest liegend transportieren.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Grundsätzlich soll der Capri im Vergleich zum Explorer EV eine sportlicher orientierte Zielgruppe ansprechen. Im Test kann das Fahrwerk des Capris überzeugen und erweist sich als angenehm komfortabel und rundum ausgewogen abgestimmt. Vorn sind radführende Federbeine und ein Stabilisator verbaut, hinten kommt eine Mehrlenkerachse inklusive Stabilisator zum Einsatz – elektronische Dämpfer sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar. Insbesondere bei schlechter Fahrbahnqualität kann der Ford durch seine langen Federwege seine Stärken ausspielen, wobei sich der erhöhte

Schwerpunkt durch seine SUV-Gene in Form von merklichen Aufbaubewegungen bei sportlicher Überlandfahrt bemerkbar macht. Auf der Autobahn kann der Capri einen guten Langstreckenkomfort bieten und reicht Fahrbahnunzulänglichkeiten überwiegend akustisch nach innen weiter. Lediglich mit Einzelhindernissen, Kanten und Fugen kommt der Ford nicht ganz so souverän klar. Querhindernisse werden für ein Standardfahrwerk erstaunlich gut gemildert an die Insassen weitergegeben.

2,6 Sitze

Die Konturen der Sitzlehnen und -flächen der Seriensitze sind zufriedenstellend geformt. Man sitzt insgesamt recht bequem und der Seitenhalt bei Kurvenfahrt geht in Ordnung. Die nicht einstellbaren Seitenwangen sind zwar ausgeprägt, die Abstützung im Schulterbereich könnte aber stärker ausfallen. Das seriennmäßig zwölfmal elektrisch verstellbare Gestühl des Fahrers verfügt auch über eine Memory-Funktion, vier-Wege Lordosenstütze und Massage-Modus, welcher im Wesentlichen über die Lordosenstütze wirkt. Eine ausziehbare

Oberschenkelauflage wäre bei den optionalen Ergonomie-Sitzen (400 Euro) mit dabei. Standardmäßig ist der Beifahrersitz sechsfach manuell einstellbar: Sitzhöhe, Lehnenneigung und Längsverschiebung. In der zweiten Reihe geht der Sitzkomfort in Ordnung, die Kopfstützen sind jedoch recht unbequem gepolstert. Für die Arme findet man an den Türen keine angenehm gepolsterte Abstützposition. Da sich im Fahrzeugboden die Batterie befindet, nimmt man eine leicht hockende

Sitzposition ein. Durch die großzügige Beinfreiheit lässt sich jedoch der Kniewinkel leicht ausgleichen.

⊖ Einer optimalen Ergonomie in der ersten Reihe sind Grenzen gesetzt: Fahrer und Beifahrer müssen sowohl ohne eine Einstellmöglichkeit der Gurthöhe als auch der Kopfstützen auskommen, denn jene sind beim Standard-

Gestühl in die Rückenlehne fest integriert. Die Mittelarmlehne lässt sich weder längs- noch in der Höhe verstellen und eine gesonderte Polsterung an der Mittelkonsole für das rechte Knie des Fahrers gibt es nicht. Der mittlere Platz in der zweiten Reihe ist unangenehm gepolstert, schmal, erhöht und damit für längere Fahrten nicht zu empfehlen.

2,5 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 66,8 dB(A) geht das Geräuschniveau im Ford Capri bei Richtgeschwindigkeit 130 km/h auf der Autobahn in Ordnung – eine Doppelverglasung könnte hier für noch etwas bessere Geräuschisolation sorgen. Der elektrische Antriebsstrang wird nur unter hoher Last durch ein leises Fiepen wahrnehmbar und übt sich sonst in akustischer Zurückhaltung. Bei höherem Tempo drängen Windgeräusche

in den Vordergrund, welche sich vorrangig im Bereich um die A-Säulen und die Außenspiegel verorten lassen. Sie bleiben aber stets auf einem gut erträglichen Niveau, sodass Unterhaltungen bei Autobahntempo ohne gesonderte Anstrengungen möglich sind. Trotz beflockter Radschalen vorn und hinten sind Abroll- und Klimpergeräusche in den Radkästen merklich wahrnehmbar.

1,9 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig kommt der Ford Capri mit einer Zweizonen-Klimaautomatik inklusive Umluftautomatik. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen variieren. Bei Bedarf lassen sich temporär gezielt die Hände oder Füße wärmen bzw. Füße kühlen – die Temperatur dafür ist aber nicht explizit regulierbar. Die Lenkrad- und Sitzheizung vorn ist immer dabei – hinten gibt es auch gegen Aufpreis keine Sitzheizung. Eine Sitzbelüftung ist ebenfalls nicht verfügbar. Standardmäßig dabei hingegen ist die Standklimatisierung, welche auf Wunsch (1.050 Euro) über eine effiziente Wärmepumpe verfügt. Gegen eine zu starke Erwärmung der

Fahrgastzelle gibt es ab der B-Säule abgedunkelte Scheiben in Serie – Rollos hingegen gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Im Fond werden die Insassen über die Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen und in der Mittelkonsole klimatisiert.

⊖ Die Lüftungsdüsen vorn lassen sich nur komplett öffnen und schließen oder die Ausströmrichtung der Luft variieren – eine Möglichkeit die Luftmenge zu justieren gibt es nicht. Eine insbesondere in den Wintermonaten praktische Frontscheibenheizung ist generell nicht zu haben.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Zum Test tritt der Capri in der Top-Motorisierung an: Insgesamt 250 kW (340 PS) Systemleistung und 679 Nm aus je einer E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse verteilen sich auf alle vier Räder und sorgen für beachtliche Fahrleistungen. 5,3 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 180 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Für jeden Einsatzzweck lassen sich dezidierte Fahrmodi (Drive Modes) mit individuellem Fokus wählen: Eco (hohe Energie-Effizienz), Sport (maximale Leistung), Traction (bei nicht idealen Straßenverhältnissen),

Normal (ausgewogen) und Individual. Im Test wird der Stromer im Standardmodus betrieben: Normal. Hier fallen die Fahrleistungen immer noch sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in rasanten 0,6 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 2,6 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen flotte 3,4 s. Durch den kraftvollen Antritt, insbesondere bei niedrigem Tempo, und das spontane Rucken bei beherztem Tritt aufs Gaspedal, vermittelt das SUV durchaus Sportlichkeit und Fahrspaß.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind nahezu keine Vibrationen oder Defizite beim Durchbeschleunigen wahrnehmbar. Lediglich im Geschwindigkeitsbereich zwischen Stadt- und Landstraßen-

tempo lassen sich bei hoher Leistungsabfrage leichte Vibrationen von der Vorderachse spüren – hier könnte die Abstimmung der Antriebsmaschinen zueinander noch dezenten Feinschliff vertragen. Das Antriebssystem schiebt

den Capri gleichmäßig bis zu hohem Tempo an, wobei die Physik beim schweren SUV auch trotz der beachtlichen Systemleistung gnadenlos ist: Vom sehr kraftvollen Antritt bei

Stadttempo ist auf der Autobahn nicht mehr so viel übrig. Das Ansprechverhalten ist aber stets sehr direkt und spontan.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Da beide E-Maschinen des Fords ein weites Drehzahlband abdecken, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schaltschema des aus dem VW-Regal bekannten Gangwahlhebels am Lenkstock ist gewöhnungsbedürftig, aber leicht zu erlernen. Er muss gedreht werden, um die entsprechende Fahrstufe zu wählen. Das Einlegen der N-Stufe geschieht ebenfalls per Drehung, was beispielsweise beim Besuch in der Waschstraße relevant ist. Vom Lenkradkranz verdeckt ist die P-Taste am Ende des Hebels, mit dessen Hilfe die elektrische Feststellbremse aktiviert wird. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott und praxistauglich selbst wenn man noch langsam rollt, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-

Antrieb ohne Probleme möglich. Für die Rekuperation gibt es insgesamt drei Einstellstufen, welche über den Gangwahlhebel und das Menü selektiert werden können. In der Fahrstufe „D“ wird nur schwach rekuperiert. Schaltet man vorzugsweise bei länger anhaltendem Gefälle mit dem Gangwahlhebel in „B“, gewinnt der Stromer konstant stärker Bremsenergie zurück. Als sehr praxistauglich erweist sich der im Menü auszuwählende „wirtschaftliche Fahrmodus“, welcher bereits von anderen E-Fahrzeugen aus dem VW-Konzern unter anderem Namen bekannt ist. Hier passt der Capri die Rekuperationsleistung an die aktuelle Fahrsituation an: Informationen über den Streckenverlauf bzw. topografische Informationen vom Navigationssystem, vorausfahrende Fahrzeuge, Geschwindigkeitsbegrenzungen und die eigene Fahrgeschwindigkeit werden dabei berücksichtigt. Eine Auto-Hold-Funktion ist serienmäßig dabei.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Capri eine weitgehend gute Gesamtleistung ab. Im Vergleich zu seinem Bruder Explorer EV wurde die Hinterachse anders abgestimmt, um etwas mehr Sportlichkeit zu vermitteln. Insgesamt ist das Fahrverhalten heckbetonter: Bei spontanem Richtungswechsel, wie er beim ADAC Ausweichtest gefahren wird, spürt man deutlich, wie das Heck drängt, sodass dezentes Gegenlenken erforderlich sein kann. Ford hat die Zügel des ESPs hier bewusst lockerer gelassen, welches bei zu wilder Fahrweise dann aber beherzt eingreift und den Capri wieder problemlos auf Kurs bringt. Auf trockener Fahrbahn bzw. bei guten Haftungsverhältnissen lässt sich der Capri tatsächlich für das Fahrzeugkonzept sportlich bewegen – die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten trotz des im Grenzbereich schwammigen Fahrverhaltens sind beachtlich und das ESP unterstützt sensibel den Richtungsänderungswunsch. Bei Nässe bzw. widrigen Haftungsverhältnissen und sportlicher Ambition hingegen kann die Abstimmung für ungeübte Fahrer herausfordernd sein. Da das ESP zwar beherzt, aber erst spät greift, sind ein gutes Reaktionsvermögen und Feingefühl des

Fahrers empfehlenswert, um den Kurs nach Haftungsverlust wieder schnell aufzunehmen. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Ford zunächst mit deutlichen Aufbaubewegungen, welche durch die regelmäßigen ESP-Eingriffe rasch beruhigt werden. Nimmt man bei langgezogenen Kurven schlagartig das Gas weg, insbesondere bei hoher Rekuperationseinstellung, dreht das Heck ein, was aber über das sensibel regelnde ESP zuverlässig unter Kontrolle gehalten wird. Ähnlich verhält sich das SUV bei beherztem Tritt auf die Bremse in zu schnell angefahrenen Kurven: Hier wird das Heck leicht und der Capri baut überschüssiges Tempo gezielt mithilfe des ESPs über die Vorderräder ab und bleibt dabei kontrollierbar. Der Grenzbereich bei flotter Kurvenfahrt wird angemessen an den Fahrer über den merklichen Wankwinkel kommuniziert. Hinsichtlich der Traktion gibt es dank des Allradantriebs nichts zu beklagen. Der Capri ist kaum anfällig für Fahrbahnnunzulänglichkeiten und weist einen entsprechend guten Geradeauslauf auf.

2,4 Lenkung

⊕ In Sachen Lenkung liefert der Ford Capri ein gutes Ergebnis ab. Grundsätzlich ist seine Lenkung eher indirekt übersetzt:

Drei Umdrehungen benötigt man, um vom einen zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln. Dennoch passt die Übersetzung gut

zum Auto und der Stromer lässt sich auf engen Landstraßen zielgenau bewegen. Die geänderte Abstimmung der Hinterachse im Vergleich zum Explorer EV hinterlässt hier sicher auch ihre Spuren. Die Zentrierung erfolgt gut, sodass man auch blind erfühlen kann, wo die Neutrallage ist - das entlastet bei Geradeausfahrt. Mit zunehmendem Tempo wird die Rückstellung stärker und die Mitte lässt sich noch besser detektieren. Aus der Neutrallage heraus erfolgt ein passender Anstieg des Lenkmoments, welcher dem Fahrer zusätzliche Informationen über den Lenkwinkel an den Rädern vermittelt. Das Lenkgefühl ist tendenziell leichtgängig. Die Rückmeldung über den Kraftschluss an der Vorderachse ist schwach und die Lenkung fühlt sich allgemein synthetisch und entkoppelt an. Der Stromer lässt sich aber dennoch insgesamt gut fahren. Über das Zentraldisplay kann die Lenkkraftunterstützung justiert werden – im Sport-Modus wird das erforderliche Handmoment etwas größer, was mehr Kontrolle vermittelt. Die Rückmeldung bleibt dennoch spärlich.

2,0 Bremse

⊕ An der Vorderachse des Capris sind Scheibenbremsen verbaut, hinten hingegen nur Trommelbremsen. Die Trommeln mögen angesichts des Fahrzeuggewichts von rund 2,2 Tonnen zunächst unterdimensioniert wirken. Die Bremswerte hingegen belegen das Gegenteil: Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Ford durchschnittlich nach 33,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Überdies wird der mechanischen Bremsanlage die Bremsleistung der Antriebsmaschinen überlagert (Rekuperation). Daraus resultiert das bei E-Fahrzeugen typisch synthetische Pedalgefühl. Viel Pedalweg ist nötig, um eine adäquate Bremsleistung zu erhalten – das überrascht manch einen im ersten Moment. Einen klar definierten Druckpunkt gibt es überhaupt nicht. Vorteil der Trommelbremsen wiederum ist, dass sie im Gegensatz zu Scheibenbremsen nicht so schnell verrosten, wenn sie wenig eingesetzt werden - das senkt die Werkstattkosten.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits serienmäßig bietet der Ford Capri eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Es ist nahezu alles an Bord, was derzeit auf dem Markt erhältlich ist. Hinsichtlich der Funktionsqualität der Fahrerassistenzsysteme im Alltag gibt der Stromer kaum Anlass zur Kritik – hier ist die Zusammenarbeit mit dem VW-Konzern deutlich sichtbar. Im Euro NCAP-Test (Test 11/2024) in

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

der Kategorie aktive Sicherheit erreicht der Stromer dennoch nur befriedigende 72 Prozent der erreichbaren Punkte – der Test bescheinigt Verbesserungspotenzial insbesondere beim Notbremsassistenten und Fahrerüberwachungssystem. Dafür ist Letzteres nicht so nervend wie bei manchen Konkurrenten aus Asien. Das Umfeld vor dem Fahrzeug wird sowohl mit dem Frontradar (mittig unten in der Frontschürze) als auch dem Frontkameranystem (mittig in der Frontscheibe auf Höhe des Innenspiegels) überwacht. Der Fahrer und dessen Müdigkeitszustand bzw. Aufmerksamkeitspegel wird über sein Fahrverhalten jenseits von Tempo 65 km/h bewertet und bei Bedarf eine entsprechende Warnung ausgelöst. Führt man mit zu geringem Abstand zum Vorausfahrenden, warnt der Ford – ebenso bei drohenden Frontalkollisionen (Pre-Collision-Assist). Außerdem warnt er sowohl beim Spurwechsel (Beobachtung von bis zu 48 m hinter dem Ford) als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Das Notbremssystem erkennt bis zur Höchstgeschwindigkeit Fahrzeuge (bis 85 km/h Fußgänger) und beim Rückwärtsfahren leitet der Stromer bei Detektion von querendem Verkehr zunächst eine Warnung und anschließend ein Notbrems-Manöver ein. Im Falle einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten und die Warnblinkanlage wird eingeschaltet, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu

verdeutlichen. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar, dafür aber ist ein Abstandsregeltempomat (iACC) Serie, welcher das Tempo an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung und vorausliegende Streckenführung anpasst. Das System leistet auch zuverlässig seinen Dienst im Stop&Go. Mit dem optionalen Lenkassistenten (Fahrerassistenz-Paket für 1.300 Euro) zieht Teilautonomie beim Capri ein. Dieser kann den Fahrer zusätzlich ab Tempo 90 km/h bei einem beabsichtigten Spurwechsel mit Lenkeingriffen unterstützen. Die Übergabe des Steuers zurück an den Fahrer erfolgt jedoch recht abrupt. Serie ist der Ausweich-Lenk-Assistent, welcher dem Fahrer mit Lenkeingriffen assistiert, wenn plötzlich im Fahrweg andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer im Weg oder stehende und fahrende Fahrzeuge auf derselben Fahrspur) auftauchen – der Assistent funktioniert jedoch nicht, wenn Verkehrsteilnehmer oder Tiere die Straße überqueren. Der Notfallassistent veranlasst erst Bremsrucke und bringt anschließend das Fahrzeug mit eingeschalteter Warnblinkanlage zum Stehen, falls der Fahrer bis dahin nicht reagiert hat. Das im Fahrerassistenz-Paket enthaltene Head-up-Display projiziert übersichtlich Informationen in die Frontscheibe und unterstützt den Fahrer damit angemessen. Eine Reifendruckkontrolle gibt es, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, nur als indirekt messendes System.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm liefert der Capri mit 89 Prozent (Test 11/2024) eine gute Leistung in der Kategorie Insassensicherheit ab. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung des Fords. Ebenso der Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Außerdem wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und entsprechend gemeldet, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Die vorderen Kopfstützen genügen für Personen mit rund 1,85 m Körpergröße. Hinten auf den äußeren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für rund 1,70 m groß Gewachsene. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich deutlich weniger weit herausziehen und bietet damit nur eingeschränkten Schutz. Damit es erst gar nicht zum Verrutschen der Ladung kommt, sind stabile Zurrösen im Kofferraum vorhanden, um Gegenstände mit Gurten sichern zu können oder ein Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen. Sowohl Warndreieck als auch Verbandkasten befinden sich als Kombitasche im linken

Seitenfach im Kofferraum und sind damit gut erreichbar, auch wenn das Gepäckabteil beladen ist. Alternativ lässt sich die Kombitasche auch im Frunk unter der Frontklappe unterbringen, wobei hier auf Feuchtigkeitseintrag geachtet werden sollte. Sofern der Capri in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern. Sollte nach einer Kollision beispielsweise die Bordelektronik ausgefallen bzw. ein Aussteigen durch die Türen unmöglich sein, lassen sich die Seiten- oder Heckscheibe mithilfe des Nothammers unten in der Mittelkonsole einschlagen.

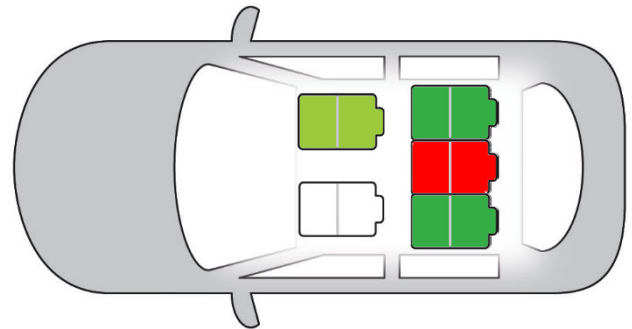
⊖ Knieairbags sind nicht verfügbar, wie auch höhenverstellbare Sicherheitsgurte vorn und Seitenairbags in der zweiten Reihe. Die fragile Gepäckraumabtrennung kann nur einen marginalen Widerstand gegenüber herumfliegenden Gepäckstücken aus dem Kofferraum leisten. Falls man den Capri aber bis zum Dach hoch beladen möchte, gibt es im Zubehör immerhin verschiedene Schutzgitter und Trennnetze, um die Insassen zuverlässig schützen zu können.

2,0 Kindersicherheit

⊕ In der Kategorie Kindersicherheit erzielt der Ford Capri beim Euro NCAP-Test (11/2024) gute 86 Prozent. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Stromer sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Über eine Isofix-Anbindung verfügt der Beifahrersitz nicht – die beiden äußeren Plätze im Fond sind hingegen schon mit Isofix inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken (Top Tether) ausgestattet. Immerhin lassen sich auf dem Beifahrersitz universelle Exemplare mit dem Gurt problemlos fixieren. Bei der Montage hoher Kindersitze im Fond auf den äußeren Sitzen ist zu beachten, dass diese unter Umständen an den Dachholmen anstehen. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Den Beifahrerairbag deaktiviert man über einen Schlüsselschalter, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Lediglich der mittlere Sitzplatz hinten ist durch die sehr ungünstigen Gurtanlenkpunkte und die fehlende Isofix-Halterung für Kindersitze nicht zu empfehlen. Durch die großzügigen Platzverhältnisse auf der zweiten Reihe,

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)

schränken selbst im Fond montierte Babyschalen die Längsverstellung der vorderen Sitze kaum ein. Der Capri verfügt rundum über einen wirksamen Fenstereinklemmschutz und die Fondtüren lassen sich vom Fahrerplatz aus gegen unbeabsichtigtes Öffnen verriegeln.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Capri ordentliche 80 Prozent der erreichbaren Punkte für den Fußgängerschutz (Test 11/2024). Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger (bis 85 km/h) und Radfahrer erkennt, ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten

sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren. Außerdem gibt der Ford Töne von sich, wenn er mit niedrigen Geschwindigkeiten dahin gleitet, um auf sich aufmerksam zu machen.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotest ermittelte, durchschnittliche Stromverbrauch des Ford Capri liegt bei 17,5 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 495 km resultiert. Ein befriedigendes Ergebnis für ein Auto dieses Formats, für ein E-Auto aber in Ordnung. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 86,9 kWh werden benötigt, um die 79 kWh nutzbare Kapazität der Batterie

komplett aufzuladen. Es werden also zehn Prozent mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 17,5 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 88 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 54 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

1,5 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Ford zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in

Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto

zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend – unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Capris von 17,5 kWh/100 km u.a. NOx-

Emissionen von 71 mg/km geknüpft. Der Stromer landet unterm Strich bei 45 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 99 Punkten. Das reicht locker für volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

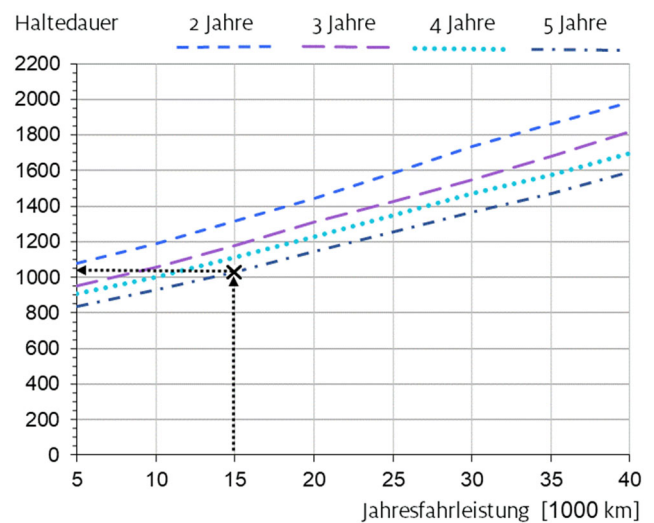
3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

In der Basisvariante werden für den Ford Capri mit 125 kW (170 PS), Heckantrieb und 52-kWh-Batterie 42.400 Euro fällig. Hierfür bekommt man bereits ein solide ausgestattetes Fahrzeug, welches den meisten Menschen im Alltag bereits genügen sollte. Für die getestete Top-Variante mit 250 kW (340 PS), Allradantrieb und 79-kWh-Batterie muss man mindestens 59.400 Euro in die Hand nehmen. Damit ist der Capri monetär einen Hauch über dem sonst sehr ähnlichen Explorer EV angesiedelt. Die Liste an Extras konzentriert sich auch beim Capri vorrangig auf optische- und komfortorientierte Aspekte. In puncto Sicherheit, Infotainment und Konnektivität muss man selbst in der Basis keine wesentlichen Einschränkungen fürchten. Empfehlenswert ist es, das Fahrerassistenz-Paket für 1.300 Euro mitzuordern, welches u. a. das Head-up-Display, die 360-Grad-Kamera und den Lenkassistenten beinhaltet. In Summe landet man schnell jenseits der 60.000 Euro, wie im Falle des Testwagens. In der Versicherung ist der Volks-Ford mittelmäßig eingestuft: Für die Haftpflicht wird die niedrige Typklasse 15 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 22 bzw. 19. Der Stromer lässt sich derzeit in Deutschland steuerfrei bewegen. Wesentlicher Treiber der monatlichen Kosten für den Capri ist der Wertverlust – er schlägt etwa mit zwei Dritteln zu Buche. Diesem lässt sich mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem man die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet. Neben dem sorgsam Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1031 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladung sollten möglichst vermieden werden. Ford gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent. Auf das Fahrzeug allgemein gibt es magerer zwei Jahre und zwölf sind es auf Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Capri Standard Range (52 kWh) Style	Capri Extended Range (77 kWh) Select	Capri Extended Range (79 kWh) Select AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm]	310	545	679
0-100 km/h [s]	8,7	6,4	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,5 kWh E	13,8 kWh E	15,3 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/22	15/19/22	15/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	833	946	998
Preis [Euro]	42.400	51.400	55.400

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	227/404/639
• Dachlast/Anhängelast [kg]	34/551
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,67
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Asynchronmaschine vorn, Permanentmagnet-Synchronmaschine hinten	
Leistung	250 kW/340 PS
Maximales Drehmoment	679 Nm
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20/255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.634/1.872/1.626 mm
Leergewicht/Zuladung	2.174/571 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	567/1.505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	79 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Köln

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104 H XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6 Q
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	17,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 88 g/km)
Reichweite	495 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	2.176/569 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	495/880/1.390 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	156 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	677 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1031 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/22		
Basispreis Capri Extended Range (79 kWh) Premium AWD	59.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.269 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 d Capri Extended Range (79 kWh) Premium AWD

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurve Licht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.300 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.300 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Zwei-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	900 Euro°
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/950 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,0

Innenraum

2,5

Bedienung	2,7
Multimedia/Konnektivität	1,8
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	3,0

Komfort

2,3

Federung	2,3
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	1,9

Sicherheit

1,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	1,1
Verbrauch/CO ₂	0,6
Schadstoffe	1,5

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	250 kW (340 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	679 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,5 kWh/100km/496 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Gangwahlhebel, Fahrmodus

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC-Ladestrom red. ja/nein)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel (AC), Menü (DC)

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	230 V, einphasig, 10 A	Option
Typ2	230 V, dreiphasig, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

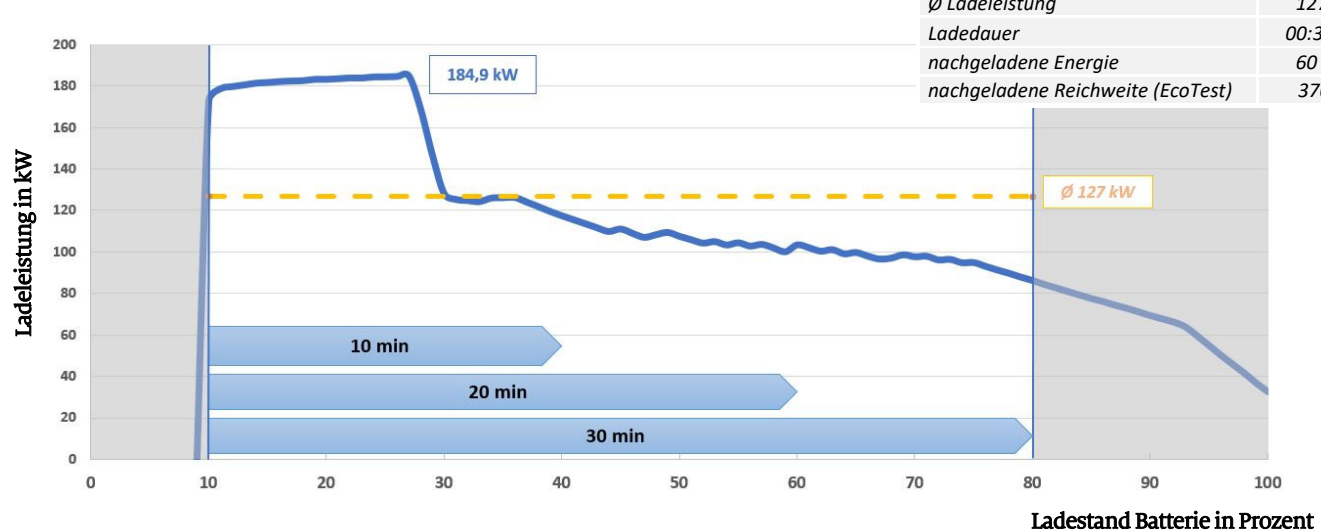
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 185 kW	30 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

