



Fotos: Rocco Swantusch

Aus dem Capri ist ein Mittelklasse-Fließheck-SUV made in Germany geworden. Das passt in die Zeit, aber auch in Flotten?

Der Eisbrecher

Eine Eisschicht bringt am ehesten die Sonne zum Schmelzen. Beim Capri gehört diese quasi zum Namen, aber wie dick ist die Frostschicht bei Ford?

1969 testete Rainer Günzler im ZDF den Ur-Capri – und zwar auf der Rennstrecke, im Wasserbad und im Kühlraum – auf Industrieniveau also. Ein Schwarz-Weiß-Video davon gibt es bei Youtube. Als ehemaliger Rennfahrer griff er natürlich zum stärksten Vortrieb, dem Sechszylinder-2,3-Liter-Motor mit ganzen 108 PS. Den Look des Amerikaners beschrieb der ehemalige Mercedes-Benz-Werksfahrer und Sportjournalist (das aktuelle Sportstudio) als „das, das nicht mehr so bieder aussieht“.

56 Jahre später fällt dieses Urteil beim heutigen E-Capri schwerer, denn der Kölner Hoffnungsträger folgt dem Trend der 2000er, 2010er und 2020er Jahre und ist eben ein weiterer Hochbeiner – immerhin als Coupé versportlicht.

Hoffnung ist das richtige Stichwort, denn die Neuausrichtung der Traditionsmarke – aus den USA getrieben – hin zum reinen E-Pkw-Anbieter samt den Transportern, die in der „Ford Pro“-Welt zu finden sind, bringt so manchen Bestandskunden zum Nachdenken. Denn wo früher ein Fiesta, S-Max oder Mondeo im Show-

room standen, gesellen sich heute neben den noch wenige Monate erhältlichen Focus ausschließlich SUV, Sport- und Geländewagen. Kann dieser Switch gelingen?

Erstkontakt zum E-Auto

Blicken wir also mit der Brille eines Bestandskunden auf unseren Testwagen, was bedeutet, dass es bislang keine Berührungspunkte mit Steckerfahrzeugen gab. Diese Konstellation des E-Novizen in der Flotte ist eher die Regel als die Ausnahme, wie die Stromerdelle in den Neuzulassungen 2024 zeigt. Die Gründe für die Skepsis gegenüber den E-Modellen sind diverse, was aber keineswegs gegen den Einsatz eines Stromers für sehr viele Touren spricht. Denn mittlerweile ist die Technik ausgereifter. So stammt von VW auch der Bausatz nach MEB-Art, der in Köln-Niehl nun zum Capri zusammengesetzt wird. Dieses Erbe lässt sich bereits am Autoschlüssel ablesen, der jener des Cupra Born sein könnte.

Unsere Ausfahrt findet im frostigen Januar statt. Im Winter sollte ei-

nen der Reichweitenwert nicht schocken, wenn der halbvolle Akku (52 Prozent) den Bewegungsradius mit weniger als 200 Kilometern einkreist. Und das, obwohl man auf den größten Akkupack mit 79 kWh zurückgreifen kann. Aber aus einem SUV-Allradler mit 340 PS Leistung wird trotz Unterstützung der optionalen Wärmepumpe halt kein Sparmeister, wie wir später sehen werden.

Bedienung

Einsteiger werden sich schnell im Capri zurechtfinden, obwohl er von den VWlern den spartanischen Einsatz von Knöpfen und Reglern übernommen hat. Markant ist hier der Fensterheber, der vom Fahrer das Drücken der Rear-Taste erfordert, wenn dieser hinten die Scheiben bedienen will. Das spart Schalter ein. Das Lichtpanel ist ebenso leicht zu bedienen wie die Lenkradtasten samt Slider – links Tempomat und Lautstärke, rechts Menü-Darstellung, Lenkradheizung und Sprachsteuerung. Die letztgenannte funktioniert gut und das ist wirklich ein Fortschritt zu früheren



1 Typisch Stromer: dickes Lenkrad und Riesen-Screen. Dafür wirkt das Cockpit aufgeräumt. 2 Die Rückfahrkamera ist ob der schlechten Rundumsicht immer nützlich. Der Parkpilot findet selbst die Lücken. 3 Einen Frunk gibt es nicht, also wandert das Ladekabel nach hinten. 4 Ein freundlicher Abschied, aber eine trübe Restreichweite für die Winterfahrt. 5 Die Lenkstöcke links und rechts übernehmen viele Funktionen. 6 Der Winterverbrauch ist branchentypisch hoch. 7 Schickes Ambientelicht. 8 Das feste Navi ist hilfreich. 9 Auch der Ford bietet gute Sitze und genügend Platz.

Versionen. Die Instrumententafel ist klein, bringt aber alle wichtigen Infos ins Blickfeld. Etwas gewöhnen müssen sich die E-Novizen an die Elemente der Lenkstöcke. Links sind die Blinker und der Scheibenwischer, rechts ist der Wahlhebel für die Automatik.

Sonst wirkt das Mittelklasse-Fließheck wie ein typischer Stromer: clean und aufgeräumt. Der Soundbar des optionalen Bang-&-Olufsen-Systems schwebt über dem Armaturenräger. Die Materialien sind allesamt gut verarbeitet, was bei dem Preis auch zu erwarten ist.

Innenraum

Die bequemen Sitze gefallen mit dem Mix aus Lederoptik und Stoffbezug und sind elektrisch justierbar inklusive Memory-Funktion. Beheizt sind die Vordersitze natürlich auch.

Das Zentraldisplay ist nicht nur groß (14,6-Zoll-Touchscreen), son-

dern auch beweglich, was Zugang zu einem „Geheimfach“ schafft – ein schönes Gimmick. Wichtiger ist, dass die Menüführung gut strukturiert ist und man recht schnell auch jene Menüpunkte findet, die in älteren Fahrzeugen jeder blind per Taste regeln konnte, wie das Nullen des Kilometerstands. Ebenfalls lobens- und erwähnenswert ist die Darstellung der vielen Assistenten, die sich alle auf einer Seite untereinander aufreihen und damit sehr schnell wahlweise deaktiviert werden können. Licht- und fettfingersensibel ist der Riesenmonitor dennoch.

Apropos Licht, dieses fällt durch das stets geschlossene (ebenfalls optionale) Panoramadach ins Cockpit. Gleichzeitig tönen die hinteren Scheiben die Sonnenstrahlen ab. Die Rücksitzbank ist 60 zu 40 teilbar und bietet neben der Mittelarmlehne auch eine Skidurchreiche. Zweimal USB im Heck sorgt für Ruhe, Platz ist hinten eh vor-

handen, sofern die Reisegruppe nicht allein aus Erwachsenen besteht.

Zurück eine Reihe nach vorn: Die vordere Mittelarmlehne ist der Transit-Welt entlehnt und im XXL-Format (tief) gewählt. Ein im wahrsten Sinne schönes Detail sind die (Schmink-)Spiegel, die beleuchtet hinter der rechten und eben auch linken Sonnenblende verweilen. Das Thema Sicht ist ansonsten ob der mächtigen A- und B-Säulen sowie der steilen Coupé-Form im Heck eher schlecht gelöst. Hilfreich ist hier der Parkassistent, der, sobald er aktiviert ist, während der langsamen Fahrt nach Parklücken am linken und rechten Straßenrand fahndet und dann automatisch dorthin einparkt.

Die Heckklappe wiederum öffnet erfreulich weit nach oben und gibt einen wörtlichen Schlund frei, der durch den doppelten Ladeboden und die Zurrpunkte geordnet und gesichert werden kann, damit viel Fracht an



1



2



3



4



5

1 Die Sitze sind gut justierbar und gefallen auch in der Optik. **2** Der Capri bricht mit vielem, was sein Erbe ausmacht, aber er weist die neue Richtung von Ford. **3** Gleichberechtigt gibt es zwei Schminkspiegel. **4** Hinter der Kofferraumklappe verbirgt sich ein großer tiefer Schlund. **5** Die Menüpunkte (wie Ladesäulensuche) funktionieren sehr gut.

Bord passt. Darunter findet sich auch das Typ-2-Ladekabel, das vorn keinen Platz findet, denn die Vokabel Frunk müssen sich die Capri-Nutzer noch nicht merken.

Fahren

Fords Beliebtheit in den Flotten hat auch etwas mit dem Faktor Fahrspaß zu tun, da gerade die Fahrwerksabstimmung ein Hochamt in der Heiligen Stadt Köln ist. So drückt sich der Capri für einen Hochbeiner zwar recht nahe gen Boden und puffert Unebenheiten recht akkurat ab, aber er muss auch nicht jene Qualitäten nachweisen, die etwa die RS-Modelle mit ihren konventionellen Motoren und oft überraschenden Endgeschwindigkeiten zeigten. Denn das Erbe des 1969er-Capri spürt man im Capri 2025 beim Top-Speed.

Der damalige 108-PSler musste nur eine knappe Tonne bewegen und brachte es auf 181 km/h. Die erreicht der E-SUV-Ur-Enkel natürlich auch mit seinen 2,1 bis 2,2 Tonnen, wird dann

aber elektronisch eingebremst. Dennoch gibt es diverse Fahrmodi zur Auswahl, die einem auch auf Schnee und bei Glätte ein gutes Fahrgefühl geben.

Verbrauch

Das Positive an Winterfahrten mit Stromern ist die Vorklimatisierung, die wunderbar funktionierte, aber auch symptomatisch für zahlreiche Verbraucher steht. Der Verbrauch bei unserer ca. 200 km langen Tour – mit leichten Minusgraden und hälftigem Autobahnanteil – lag bei Tempo 120 bei rund 22 kWh. Bei Tempo 140 ging er rauf auf 24 kWh. Das ist hoch, aber längst kein Ausreißer. Es gibt natürlich sparsamere Modelle, die haben in der Regel aber nicht so viel Speck auf den Hüften wie unser Rheinländer (2,2 Tonnen). Der Stromer-Bruder Explorer etwa zeigte im diesjährigen Wintertest des norwegischen Automobilverbands, der einen Fingerzeig auf die reale Winter-Performance von Stromern gibt, einen Malus von gut

18 Prozent, was auch dem Median unter den zwei Dutzend Prüflingen entsprach. Also: Winterwetter = minus ein Fünftel Reichweite könnte ein Daumenwert sein.

Das bedeutet für den Capri-Fahrer alle etwa 300 Kilometer den nächsten Ladestopp mit dem gut 52.500 Euro teuren Rheinländer zu planen. Umdenken müssen die meisten Autofahrer hier nicht, wenn es ums Tanken geht. Der Ladeanschluss im Capri ist nämlich hinten rechts. Wer dann eine gute Ladeperformance am DC-Schnelllader möchte (185 kW sind es maximal für den Allradler), der sollte unbedingt die Batterien vorkonditionieren, das Ziel also mit dem AutoNavi ansteuern. Was uns zur Ausstattung bringt.

Ausstattung & Leistung

Aus X, L oder R anno 1969 wurden heute zwei Pakete: Capri und Premium. Markant anders sind hier der Sprung von 19- auf 20-Zöller, das Premium Bang-&-Olufsen-Soundsystem,



Am 22-kW-AC-Lader gehen nur maximal 11 kW rein, was nicht zeitgemäß ist.

Ford Capri Premium AWD

- 2 E-Motoren | 250 kW/340 PS
- 134 Nm + 545 Nm | Allradantrieb
- 5,3 s | 180 km/h
- Verbrauch 16,3 kWh
- Akkukapazität** 79 kWh (netto)
- Laden AC** 11 kW | DC 185 kW
- Reichweite** < 560 km
- Maße 4.634 x 1.872 x 1.626 mm
- Kofferraum** 567–1.505 l
- KH** 15 | **TK** 22 | **VK** 19
- Service** 2 Jahre
- Garantie** 2 Jahre
- Batterie 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

das Matrixlicht und die elektrische Heckklappe. Preislich liegen hier 3.100 Euro dazwischen, die gut investiert sind. Da auch der DC-Lader statt 135 kW dann maximal 185 kW abrufen. Das wird nicht an jeder Ladesäule klappen, aber es kann einen Unterschied machen.

Beim E-Auto definiert bekanntlich die Akkugröße den Bewegungsradius maßgeblich. Den Ur-Capri konnte man gut 480 Kilometer fahren, bis der Tankstutzen wieder einrasten sollte. Für ähnliche Weiten braucht es beim E-Enkel schon den großen Akku, sprich 77 kWh, die für knappe 600 WLTP-Kilometer reichen sollen.

Mit dem 52er-Batteriepack stehen rund 370 km auf dem Papier, bis der Stecker wieder platziert werden muss. Dabei treibt den Hecktriebler dann ein 170 PS starker E-Motor an, beim großen mit Heckantrieb sind es 286 PS. Das Nonplusultra ist der Allradler, wie unser Testwagen, mit 340 PS und minimal mehr Platz im Akku (79 kWh).

Markant ist hier der Hinweis auf die Dauerleistung. Diese gibt Ford für den Prachtkerl mit weniger als der Hälfte, nämlich mit 119 kW, an, davon 20 kW auf der Vorderachse und 89 kW auf der Hinterachse. Beim Einstiegsmodell werden aus 125 kW dauerhaft nur schmale 70 kW. Reicht aber, um dauerhaft Vollgas fahren zu können.

Preise

Per se macht der Capri vieles richtig, wenn es um den Erstkontakt mit einem E-SUV geht. Zwischen dem MEB-Erstzögling ID.3 (First Edition) und dem jetzigen Stand liegen Welten, was die Bedienung und Menülogik betrifft. Perfekt ist er aber nicht. Und auch im Preis liest sich das größte Manko der E-Mobilität deutlich ab. Der „Premium“ startet mit schmalen 52 kWh bei knapp 41.000 Euro. Der 77er legt bei 46.800 Euro los, der Allradler rollt über die 50.000-Euro-Marke. Sinnvoll sind die Fahrerassistenz- und Ergonomie-Sitz-Pakete ab 1.092 respektive 168 Euro (je für Premium). Beim Erstgenannten sind dann das Head-up-Display und der erwähnte

Park-Assistent dabei. Eine Wärmepumpe (880 Euro) ist per se eine gute Idee für einen Stromer und sollte keinen Aufpreis kosten. Die Anhängerkupplung kommt für 800 Euro, packt aber nur 1,0 bis 1,2 Tonnen.

Das macht ein hübsches Sümmchen. Für den Dienstwagenfahrer bleibt die Hoffnung auf eine günstige Restwertprognose (siehe DAT) und einer entsprechend kulante Leasingrate. Den Versteuerungsvorteil gibt es für gewerbliche Nutzer eh. Die Schlussworte gehören aber wieder dem Ur-Tester Rainer Günzler: „Der Capri erfreut sich der Beliebtheit des Publikums.“ Die Voraussetzungen dafür hat er auch 56 Jahre später. *rs*

DAT-PROGNOSE

Ford Capri 250 kW AWD Premium

- 36 Monate; ohne Sonderausstattung
- 15.000 km/Jahr: 50,3%
- 25.000 km/Jahr: 45,3%
- 40.000 km/Jahr: 38,7%



Die Coupé-Form bringt Capri-Gefühle zurück, aber sonst steht es nur drauf.