

Ford machte im IN Werbung, sich online für eine Probefahrt zu registrieren, dem bin ich nachgekommen. Und heute beim örtlichen (16 km) Ford-Händler vorstellig geworden, meine anderthalb Std mit dem Explorer zu verbringen. Der sehr freundliche Verkäufer, Peter Weiß, erklärte mir, was ich wissen wollte und spendierte mir sogar einen Kaffee, obgleich ich mich als Nicht-Käufer zu erkennen gegeben hatte. Leider war das Wetter knapp über Null und neblig. Zudem war das Vorführauto seitens Ford/Köln mit Winterreifen ausgerüstet, was allzu kernige Handling-Bewertung verhinderte, wollte ich die Gummis nicht kaputt fahren.



Dieser Anblick bot sich mir. Neben dem Explorer auf Basis des VW iD4 steht der Capri, ein iD5-Derivat. Beide durchaus ausgewachsene SUV, wenngleich nicht solche Monster, wie die wirklich fetten Kisten.



Guter Einstieg ohne Verrenkungen, auch für alte Leute. Sehr gut geformte und gepolsterte Vordersitze, bezogen mit schwarzem Kunstleder, aber Sitzlüftung gibt es nicht für Geld und gute Worte. Die Außenspiegelbedieneinheit erlaubt 4 Funktionen, aber nur mit optischer Erkennung mittels beleuchteter Symbole. Ein kleines Näschen am Drehknopf hätte sogar eine Blindbedienung erlaubt, da hat Ford geschlafen.

Der rechte Ellenbogen liegt sehr hoch auf der Mittelkonsole auf, die ein riesiges Ablagefach unter sich birgt, man eckt beim Lenken im Parkbetrieb ständig an. Links die Ellbogenablage in der Tür ist weit tiefer und ergonomischer platziert. Da hat Ford geschlafen.

Alle Innenverkleidungen vorn sind angenehm im Griff, also nicht so knallhartes Plastik wie von den hinteren Sitzen aus. Die Ablagen sind nicht ausgepolstert, da wird's klappern. Außer den Taschen in den Rückenlehnen der Vordersitze und kleinen Türtaschen findet man hinten keine Ablagen. Wenn man hinten keinen mittig Sitzenden hat oder zu breite Kindersitze, dann kann man die Skisacköffnung runter klappen, da hinein passen kleine Flaschen oder sonstwelches Zeug.

An üblicher Stelle sitzt der Hebel zur Fronthaube, da schauen wir mal drunter:



Der Blick unter die Fronthaube, die aus falsch verstandenem Sparwillen ohne Gasdruck-Unterstützung aufzuwuchten ist und mittels unglücklich platziertem Stab in ein kratzempfindlich ungeschütztes Stützloch zu arretieren ist, zeigte viel vergebenen Platz für einen Frunk. Die dumme Anordnung der 3 Nachfülldeckel bedeutet, dass ein Nachrüst-Frunk diese und den Stützstab verdeckt oder unnötig winzig wäre. Da hat Ford schon beim Layout tief geschlafen.

Also gut, setzen wir uns mal rein. Elektrische Sitzverstellung inkl. Lordosen und 2 Memory-Positionen, das ist prima. So präsentiert sich die Armaturentafel, ge"krönt" von einem stoffbezogenen Gebilde, das angeblich den Subwoofer der B&O Soundanlage beherbergt:



Das HeadUpDisplay zeigt im Fahrbetrieb einen Teil der Infos, die im Tachodisplay ohnehin schon erscheinen. Dafür spiegelt sich das Gebilde in der Frontscheibe – und das schon bei trübem Wetter. Daher könnte man darauf gut verzichten. Das „Touch“-Zentraldisplay sitzt hochkant und lässt sich steiler stellen, was dann ein Geheimfach drunter freigibt, das verriegelt ist, wenn das Auto verschlossen steht. Nett, allerdings braucht es Schlangenhände, Dinge aus diesem Fach rauszuangeln. Die „Touch“-Nichtknöpfe auf den Lenkradspeichen, wie auch auf links vorm Knie sitzender Lichtbedienung brauchen den aufmerksamen Blick bei der Bedienung – auf haptische Erkennung wurde leider verzichtet. Somit ist „blinde“ Bedienung leider nicht möglich. Wer hat da schon wieder geschlafen?

Einkaufsmärkchen und Trinkflaschen von mehr als 0,33 Liter sind nicht wackelsicher unterzubringen (in die hohe Mittelkonsole würden zwar große Volvicflaschen passen, aber ohne Klapperschutz). Dankenswerterweise hat der Ford sogar 4 Klapp-Haltegriffe oben in den Türausschnitten, leider aber aus falsch verstandenem Sparwillen ohne Bewegungsdämpfung. Hinten sitzend passen die Füße unter die Vordersitze (gut!), allerdings blendet die Innenleuchte neben der Schläfe den armen Brillenträger derart, dass er durch seine Brille nichts mehr sieht. Schlafen bei Ford alle Brillenträger?

Dann suchen wir mal den Startknopf (versteckt rechts auf der Lenksäule) und wählen am rechten Lenkstockausleger, ob wir vorwärts fast ohne Rekuperation (D) oder mit guter Reku (B, ähnlich BMW i3) oder rückwärts (R) fahren wollen. Optische Kontrolle mittels Blick ins Tachodisplay. Haptisch... naja. Und los geht's. Übrigens, versuchen Sie nicht, an diesem Hebel zu blinken... der Blinker findet seine Bedienung mit kleinen Schiebeschalterchen im linken Lenkstockhebel. Immerhin, wenn man schnell mal einen Schwall Wasser weg wischen muß, drückt man axial außen auf dem LS-Hebel einen Taster. Daran kann man sich gewöhnen. Nach dem Start ist immer die Lichtautomatik an, was meist passt, nur halt nicht tags bei Nebel. Dann darf man nicht vergessen, in den Tiefen der A-Tafel nach dem Lichttaster zu touchen und den Kopf zu verrenken, um zu sehen, ob die Anzeigeleuchte für's Abblendlicht leuchtet. Das ist richtig blöd. Schnarch...

Den Spurverlassenswarner kann man zwar im Unter-Unter-Untermenü abschalten, aber nach jedem Neustart? – das nervt. Allerdings lassen sich solche Funktionen auf 5 (?) frei zu konfigurierende Taster programmieren, wie mir der Verkäufer versicherte. In meinen 1,5 Std Probefahrt hab ich dafür keine Zeit verschwendet.

Geben wir endlich mal „Gas“. Ui! Der neue APP550 Motor (der Testwagen hat Heckantrieb) macht mächtig Laune. Fast so schön wie im Tesla lassen sich die Köpfe der Mitfahrenden an die Stützen „bängen“. Jo, der geht sogar noch besser ab als mein oller Niro, der auch nicht lahm ist. Lenkbewegungen setzt der Ford sehr präzise um und wirkt dadurch schön zielgenau, sogar auf meiner gefürchteten Holperstrecke Runkel-Niederbrechen. Das macht er wirklich gut. Die Lenkkräfte liegen dabei eher an der amerikanisch leichtgängigen Seite, ich habe nichts gefunden, wo man das auf etwas mehr Rückmeldung umstellen könnte. Aber dank der hohen Präzision kann man damit gut leben. Auch der Rücklauf der Lenkung in die Mitte klappt um Welten besser als in jedem i3, nur ganz in der Mitte bleibt er ein klein wenig kleben. Darüber meckern aber nur solche Freaks wie ich.

Im Westerwald überwiegen leider die Sträßchen, die man anno 1990 im Osten vorfand. Also vielfach geflickte Holperstrecken. Man merkt, dass Ford seine Dämpferabstimmung woanders gemacht hat, denn das Auto holpert über Querfugen und Kanaldeckel ähnlich heftig wie ein Tesla Model 3 vor'm Facelift. Das geht besser! Lange Wellen kann er, nur kurze schlagen unangenehm rein.

Auf Autobahnmanöver habe ich wegen des Wetters und zu dichten Verkehrs verzichtet, auch auf Kurvenhatz. Vom ersten Eindruck her kann er das wohl. Der Lenkeinschlag von 51° erlaubt erstaunlich enge Park-Radien, das ist schon fast auf i3-Niveau. Echt toll für solch ein großes Auto. Die Übersicht ist, auch dank guter Assistenten, gut, somit ist das Auto im Alltagsverkehr sicherlich für fast alle Menschen gut zu beherrschen.



Zu guter Letzt noch ein Blick in den Kofferraum, der, anders als die Fronthaube, assistiert zu öffnen und schließen ist:



Doppelter Boden plus ein kleines Fach ganz unten. Der Sichtschutz aus dünnem Stoff schwenkt mit dem Deckel kunstvoll nach oben und geht dabei dem Kopf aus dem Weg, wenn man mal Wasserkästen laden will. Davon dürften geschätzt 6 Stück rein passen. Leider gibt es nicht die clevere Rücklehnen-Geradestellung des i⁴ und A2, was vielleicht noch 2 weitere Kästen bringen würde. Ich sag jetzt mal nicht, dass die Kölner da mehr geschlafen hätten als die Erfinder dieses Autos in Wolfsburg... 🙄