
Fahrvorstellung Ford Explorer Plug-in-Hybrid: Der Koloss von Chicago

Von Hans-Robert Richarz

Insgesamt 18 Modelle mit teil- oder vollelektrischem Antrieb will Ford bis Ende 2021 auf den Markt bringen, die meisten davon bereits dieses Jahr. Dabei reicht die Stromer-Palette über 48-Volt-Midhybrid-Technik bis zum voll-elektrischen Fahrzeug. Politisch verhält sich Ford also korrekt. Ob allerdings auch der neue Ford Explorer Plug-in-Hybrid von Öko-Puristen oder der Deutschen Umwelthilfe (DUH) als Friedensangebot anerkannt wird, ist mehr als zweifelhaft. Als ur-amerikanisches SUV dürfte er ihnen allein aufgrund seiner schieren Größe die Zornesröte ins Gesicht treiben.

Dabei ist das Auto in Bezug auf Verbrauch und Abgasverhalten laut Papierform geradezu ein Musterknabe. Doch falls es tatsächlich von der einen oder anderen Mutter am Steuer als allmorgendliches Transportmittel für die Kleinen zum Kindergarten oder zur Grundschule eingesetzt wird, dürfte der Berg aus Eisen als Provokation in Reinkultur hier zu Lande Furore machen. In den USA dagegen regt sich über ein solches Vehikel niemand mehr auf.

Vor 30 Jahren kam dort die erste Explorer-Generation auf den Markt und löste in der Neuen Welt die bis heute erhalten gebliebene SUV-Welle aus, die inzwischen längst über den Atlantik in die Alte Welt herüber geschwappt ist. In den USA steht das Fahrzeug als erfolgreichstes SUV in den Zulassungsstatistiken. Bis heute konnte Ford über acht Millionen Exemplare der Baureihe verkaufen, angeblich sind davon immer noch rund 3,5 Millionen weltweit unterwegs. Mittlerweile gibt es mit dem jüngsten Explorer-Spross schon die sechste Generation, diesmal mit Plug-in-Hybrid Technik, sieben Sitzen und viel luxuriöser Serienausstattung und – amerikanischer geht es kaum – einer Zehn-Gang-Automatik.

Von der Seite betrachtet verbreitet das über fünf Meter lange Automobil aufgrund seiner sanft nach hinten abfallenden Dachlinie einen Hauch von Sportlichkeit und Dynamik. Vorne verraten Motorhaube, Kühlergrill und Scheinwerferpartie als Gesicht mit freundlichem, aber nichtsdestotrotz überlegenem Lächeln, dass dahinter eine Menge kraftvoller Pferde nur darauf warten, losgelassen zu werden, um alle vier Räder auf einmal in Bewegung zu setzen...

Und in der Tat löst ein beherzter Tritt aufs Gaspedal einen vehementen Vorwärtsdrang aus, der einen in die Sitze presst und den man zunächst dem Koloss, der für Europa in Chicago vom Band rollt, auf den ersten Blick gar nicht zugetraut hätte. Immerhin zweieinhalb Tonnen Leergewicht und wenn es sein muss zusätzlich 694 Kilogramm in Form von sieben Menschen plus Gepäck wollen auf die Sprünge gebracht werden. Damit haben aber die 457 PS (336 kW) aus Benzin- und Elektromotor zusammen leichtes Spiel. Vulgo: Der Explorer haut ab wie Schmitz Katze, was jedoch bei einem maximalen Drehmoment von 825 Newtonmetern kein Wunder ist.

Dennoch trägt er zum drohenden Klimawandel nur wenig bei. Das liegt nicht zuletzt daran, dass Fahrerin und Fahrer die Wahl unter vier verschiedenen Elektro-Fahrprogrammen haben. Im „EV Auto-Modus“ sucht sich das Fahrzeug selbst aus, welche Energie es gerade gerne hätte, der „EV Jetzt-Modus“ sorgt für rein elektrischen Betrieb zum Beispiel in innerstädtischen Problemzonen, beim „EV Später-Modus“ fährt das Auto überwiegend mit Benzin und nutzt die beim Bremsen entstehende Energie um die Batterie aufzuladen, und

beim „EV Aufladen-Modus“ tritt der Benzinmotor als Generator für den Akku in Aktion.

Außerdem passt sich der Explorer auf Befehl des Menschen am Lenkrad an unterschiedliche Straßen-, Witterungs- und Geländebedingungen an. Der Allradantrieb verarbeitet alle zehn Millisekunden Informationen, die eine Vielzahl von Sensoren liefern. Im Normalfall wirkt die Kraft der zwei Herzen nur auf die Hinterräder, bei Bedarf aber auch zusätzlich auf die vorderen Räder.

Über Platz im großen Gefährt braucht sich niemand Sorgen zu machen. Die Passagiere schauen aus höherer Position auf die übrigen Autos herab, nur der dadurch erforderliche höhere Einstieg könnte betagten Senioren etwas schwerer fallen. Das Geräuschniveau im Innern lässt Gespräche in Flüsterlautstärke zu, weil gegenläufige Schallwellen aus dem Audiosystem akustische Störquellen wie Motor-, Abroll- und Windgeräusche egalisieren. Eine Menge moderner Fahrer-Assistenzsysteme machen darüber hinaus das Bewegen des großen SUV zum Kinderspiel. Sie reichen zum Beispiel vom aktiven Park-Assistenten über eine intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und einem Tote-Winkel-Assistent bis zum Fahrspurhalter.

Der Größe dieses SUVs angepasst scheint auch der gewaltige Bildschirm von der Dimension eines um 90 Grad gedrehten Laptops für Navi und alle möglichen weiteren Informationen zu sein. In Deutschland ist der Explorer, dessen Auslieferung in diesen Tagen beginnt, in den beiden Ausstattungsversionen ST-Line und Platinum erhältlich.

Das alles hat natürlich seinen Preis, der bei 76.000 Euro beginnt und trotz des einen oder anderen Sonder-Ausstattungs-wunschs nicht sonderlich über mehr als ein paar wenige Scheine ansteigt, da die Liste dafür erfreulich kurz ist. Darüber können sich jedoch nicht alle Bürger Europas freuen. Der Ford Explorer Plug-in-Hybrid bleibt solchen Ländern vorbehalten, in denen Rechtsverkehr herrscht. Großbritannien und Irland sind also außen vor. (ampnet/hrr)

Technische Daten Ford Explorer Plug-in-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 5,06 x 2,29 x 1,78
Radstand (m): 3,03
Motor: V6-Benziner, 3000 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Systemleistung gesamt: 336 kW / 457 PS bei 5750 U/min
Max. Drehmoment: 825 Nm bei 2500 U/min
Elektromotor: 75 kW
Batterie: Lithiumionen, 13,6 kWh, 36 Ah
Elektr. Reichweite (WLTP): 42 km
Getriebe: 10-Gang-Automatik
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,1 Liter
CO₂-Emissionen WLTP: 71 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: 2466 kg / max. 694 kg
Kofferraumvolumen: 240–2274 Liter
Max. Anhängelast: 2500 kg
Wendekreis: 12,6 m
Bodenfreiheit: 204 mm
Böschungswinkel: 20,2 Grad (v.) / 21,0 Grad (h.)
Bereifung: 255/55 R20
Basispreis: 75.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



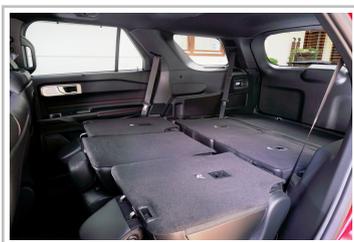
Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Explorer Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
