

---

## Fahrbericht Ford Explorer Plug-in Hybrid: King of the Road

Von Walther Wuttke, cen

Mit dem Ford Explorer begann in den USA vor rund 30 Jahren der Boom der sogenannten sportlichen Nutzfahrzeuge, kurz SUV. Nach einer längeren Pause – der Benzindurst des Explorer passte nicht nach Europa - kehrt der SUV-Pionier jetzt wieder auf den europäischen Markt zurück und widerlegt scheinbar die Gesetze der Physik. Der gut zweieinhalb Tonnen schwere, 5,06 Meter lange und von einem 336 kW (457 PS) starken Dreiliter-V6-Zylinder angetriebene Siebensitzer soll sich, verspricht Ford, mit gerade 3,1 Liter Benzin auf 100 Kilometern zufrieden geben.

Möglich wird dieser Wert durch die Kombination von Elektro- und Verbrennungsantrieb und das WLTP-Messverfahren, das sich bei diesen Modellen als äußerst realitätsfern erweist. Wie alle Plug-in-Hybride kann auch der Ford Explorer die auf einem Prüfstand versprochenen Werte nicht einlösen. Bei verhaltener Fahrweise steht am Ende ein Wert von 6,6 Liter, und auf der Autobahn wird es schnell zweistellig. Das sind freilich keine schlechten Werte für ein klassisches amerikanisches SUV.

Die versprochene elektrische Reichweite von 42 Kilometern wird allerdings erreicht, wenn sich der Mensch hinter dem Lenkrad bemüht, das wuchtige Drehmoment von 825 Newtonmetern zurückhaltend einzusetzen. Das fällt durchaus schwer, denn trotz der Abmessungen und seines Gewichts zaubert die Kraftentfaltung des Allradlers immer wieder ein Lächeln auf das Gesicht des Fahrers.

„Der Explorer Plug-in Hybrid erfüllt die Definition der Vielseitigkeit. Wir haben noch nie ein Fahrzeug angeboten, das sich im rauen Gelände bewährt, ein Boot ziehen kann und in der Stadt elektrisch unterwegs ist“, erklärte Matthias Tonn, der europäische Programm-Chiefingenieur für Europa, bei der Vorstellung des Explorer. Wobei die von Tonn beschworene Vielseitigkeit in der Stadt angesichts der Abmessungen durchaus an ihre Grenzen stößt. Immerhin misst der Explorer in der Breite 2,28 Meter, so dass Parken in engen Tiefgaragen, von denen es immer noch zu viele gibt, zu einer Übung in Auto-Tetris mutiert, untermalt von den zahlreichen Sensoren, die eine hilfreiche Komposition aus Warntönen anstimmen. Bei großzügigeren Platzverhältnissen erweist sich der serienmäßige Parkassistent allerdings als durchaus hilfreich.

Das Revier des Explorer ist die freie Landschaft, gut ausgebaute Bundesstraßen und Autobahnen, auf denen der US-amerikanische „Way of Drive“ gelebt werden kann. Dann spielt der Explorer seine Stärken aus. Untergebracht in einer großzügigen und geräuschgedämpften Kabine mit komfortablen und beheizbaren Ledersitzen einschließlich Massagefunktion und einer unauffällig schaltenden Zehngang-Automatik gleiten Fahrer und Passagiere in dem 2,5-Tonner über die Autobahn und werden von der zügigen Gangart überrascht.

Der Explorer lässt sich zwar bis Tempo 230 beschleunigen, doch sein Revier sind eher Geschwindigkeiten zwischen 160 und 180 km/h. Zwischen null und 100 km/h vergehen sportliche sechs Sekunden, und auch beim Zwischenspur ist der Explorer alles andere als schwerfällig und überrascht mit seinem dynamischen Zug nach vorne. Die feine Audioanlage von Bang und Olufson unterhält Fahrer und Passagiere, und die Zweizonen-Klimatisierung verbreitet ein angenehmes Raumklima. Der Explorer ist kein kurvengieriges Sport-SUV – dafür ist er dann doch zu ausladend dimensioniert und das Fahrwerk in Richtung Komfort ausgelegt -, sondern vielmehr ein angenehmer Begleiter für die Langstrecke, der, wenn es darauf ankommt, auch lokal emissionsfrei unterwegs ist.

---

Eine 13,6 kWh starke Lithium-Ionen Batterie speist einen 102 PS (75 kW) starken Elektromotor, die an einer Ladesäule in rund viereinhalb Stunden aufgeladen werden kann. Die Aufladung an einer 230-Volt-Steckdose ist nach knapp sechs Stunden abgeschlossen. Außerdem lässt sich der Energiespeicher auch während der Fahrt aufladen und die elektrische Energie speichern, bis der Explorer in eine Umweltzone gerät. Zusätzlich wandelt das System wie bei allen Hybridmodellen Bremsenergie in Strom um, um die Reichweite um den einen oder anderen Kilometer zu verlängern.

Für den eher unwahrscheinlichen Fall, dass sich der Explorer ins Gelände verirrt, stehen insgesamt sieben Fahreinstellungen bereit – von Glätte bis Schnee und Sand sowie für die Fahrt bergab. Seine Allradqualitäten spielt der Explorer auf jeden Fall als Zugfahrzeug aus, wenn 2500 Kilo an der Anhängerkupplung hängen. Der Explorer schafft zudem neue Freunde, vor allem jene Zeitgenossen, die vor einer für sie kaum lösbaren Transportaufgabe stehen. Bei zurückgeklappter Rückbank verwandelt sich der SUV in einen Transporter für den kleinen Umzug zwischendurch. Es ist eben alles eine Nummer größer als bei den anderen Vertretern seiner Gattung.

Bei der Ausstattung haben die Ford-Verantwortlichen an nichts gespart. In der Platinum-Ausstattung (mindestens 75.351 Euro) sind alle feinen elektronischen Helfer an Bord. Die Liste reicht von einem erstmals in Europa angebotenen Assistenten, der Hindernisse am Heck (größer als 28 Zentimeter) erkennt und (bei Geschwindigkeiten zwischen 1,5 und zwölf km/h) automatisch bremst über einen adaptiven Tempomat, Verkehrszeichenerkennung und einem Spurhalteassistenten.

Vorspann: Der Ford Explorer ist vor allem eins: groß. Doch trotz seiner Abmessungen ist er erstaunlich zügig unterwegs und ein klassischer Vertreter des American Way of Drive. (ampnet/ww)

#### Daten Ford Explorer

Länge x Breite x Höhe (m): 5,06 x 2,28 x 1,78  
Radstand (m): 3,02  
Motor: V6-Benziner, 3000 ccm, Turbo  
Leistung: 267 kW / 363 PS bei 5750 U/min  
Max. Drehmoment: 555 Nm bei 3500 U/min  
Elektromotor: 75 kW / 102 PS  
Drehmoment E-Motor: 300 Nm  
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 13,6 kWh  
Systemleistung: 457 PS (336 kW) bei 5750 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,0 Sek.  
Elektr. Reichweite: 42 km  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,1 Liter  
CO2-Emissionen: 71 g/km  
Testverbrauch: 6,6 bis 10,7  
Leergewicht / Zuladung: min. 2466 kg / max. 694 kg  
Kofferraumvolumen: 635 – 2274 Liter  
Max. Anhängelast: 2500 kg  
Bereifung: 255/55 R20  
Basispreis: 74.084 Euro  
Testwagenpreis: 75.351

---

## Bilder zum Artikel



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

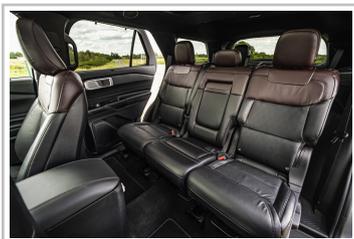
---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

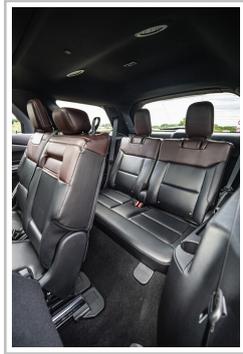
---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Explorer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---