



Fotos: Timo Bürger

Ein „Kölsche Jung“ ist der Hoffnungsträger für die Marke und den Produktionsstandort am Rhein: der Ford Explorer.

# Elektro Alaaf?

Ford setzt mit dem neuen Explorer alles auf Elektro. Doch kann der in Köln gefertigte Amerikaner die alten Ford-Liebhaber wirklich ersetzen?

**Es ist die** Zeit der Transformation bei Ford: Altbekannte Modelle wie der Ford Fiesta und Mondeo sowie die bei Familien beliebten Van-Modelle S-Max und Galaxy sind in den Ruhestand versetzt worden. Neue (auch altbekannte) „Hero Cars“ (Ford) wie der Mustang oder Bronco sollen nun auch hierzulande offiziell auf Kundenfang gehen und – vermutlich die wichtigste Herausforderung der Transformation – natürlich muss die Elektrifizierung der Flotte (Pkw und Nutzfahrzeuge) weiter vorangetrieben werden.

## Ami, VW, Köln

Für das Projekt Elektrifizierung hat Ford zwei frische Pkw-Kandidaten in petto, bei denen bereits der Name Assoziationen an „damals“ weckt: den neuen Ford Capri (der im 1. Quartal 2025 zu haben sein wird, mit dem Ur-Capri aber nichts mehr zu tun hat), und den neuen Ford Explorer (der gerade die Markteinführung begehrt und mit dem in den USA produzierten Explorer nicht allzu viel zu tun hat). Autoflotte hat sich mit dem Explorer auf Erkundungstour begeben.

Und der trägt einen großen Namen, zählt doch der US-Explorer zu den beliebtesten Fahrzeugen seiner Gattung (Platz 14 von Januar bis September 2024 in den USA) im Land der dicken Autos. „Der Explorer bietet amerikanisches Heritage“, weiß man natürlich auch bei den Ford-Verantwortlichen um das Erbe dieses Namens. Zwar hat man als Kundschaft für den neuen Explorer vor allem „private Retailer“ identifiziert, will aber dennoch User-Chooser als „erweiterte Privatkundschaft“ ansprechen.

Für den europäischen Markt muss das Projekt aber in jedem Fall zwei Nummern kleiner sein, denn mit dem Original-US-Trumm könnten wohl nur die wenigsten in europäischen Garagen oder Parkhäusern Freundschaft schließen, weshalb der Plug-in-Hybrid bei uns ein kurzes Gastspiel hatte (2019 bis 2023). Auf 4,46 Meter Länge streckt sich nun also dieser europäische elektrische Ford Explorer, der im modernen Kölner Electric Vehicle Center (zusammen mit dem eingangs erwähnten Capri) gebaut wird und auf VWs MEB-Plattform (wie der VW ID.4) basiert.

## Klasse Fahrwerk

Erster Eindruck: Der Ford im dunklen Magnetic Grey Metallic präsentiert sich selbstbewusst auf 20 Zoll großen Aero-Leichtmetallrädern. Besonders auffällig ist die geschlossene Front mit dem markanten Ford-Logo und den schmalen, hakenförmigen Scheinwerfern. Details wie der Unterfahrschutz und die beplankten Radhäuser verstärken den robusten Look. Am Heck fallen die kompakten, dynamischen Proportionen auf, die zusammen mit der schmalen Heck-



Die „Premium“-Version rollt auf 20-Zollern (statt 19 Zoll) leise vor.



**1** Nur 11 kW AC sind eher wenig, auch die 135 kW DC-Laden sind nicht allzu flott, der Allradler kann 185 kW DC. **2** Die induktive Ladestation ist bereits ab der Standard-Version dabei. **3** Premium-Sitze und genügend Bewegungsfreiheit gibt es für die Mitreisenden. **4** Das nennt man einen aufgeräumten Arbeitsplatz. **5** Die schwebende Mittelkonsole bietet Halt und Stauraum in einem. **6** Der doppelte Ladeboden bietet Stauraum für flache Dinge. **7** Die Infos im Kombiinstrument sind wohl sortiert und gut abzulesen. **8** Gegen einen kleinen Aufpreis steigen die Sitze auf das AGR-Niveau an. Unbedingt machen. **9** Schade: Einen Frunk gibt es nicht, der das Ladekabel beherbergen könnte. **10** Knapp 430 Liter kommen im Kofferraum mit.

scheibe die Fahrzeugbreite betonen. Die vertikal angeordneten Rückleuchten mit Light Blade-Design unterstreichen den SUV-Charakter.

Der erste Fahreindruck mit dem 286 PS starken „Premium“-Explorer samt Hinterradantrieb: Wow! Was für viele Ford-Modelle gilt, trifft auch auf den Stromer zu. Fahrwerksabstimmung kann Ford richtig gut: Das E-SUV liegt klasse gedämpft und abgestimmt auf der Straße, wankt und schaukelt kaum, ist mitnichten US-amerikanisch-soft abgestimmt, sondern moderat-straft, lässt kaum Abroll- und Windgeräusche zu und ist wendig (Wand-zu-Wand-Wendekreis: 10,20 Meter), leicht dirigierbar und bietet dank des Extra-Fensters eine astreine Rundumsicht.

### Drei Leistungsstufen

Drei Batteriekapazitäten gibt es für den „Kölsche Jung“: 52 kWh, 77 kWh und 79 kWh. Letztere ist dem 340 PS starken Allradmodell vorbehalten, wohingegen der Hecktriebler entweder mit kleinem Akku und 170 PS oder mittelgroßem Akku und 286 PS unterwegs ist. Völlig ausreichend ist die Leistung des gefahrenen Modells; die gut 50 PS und 4.000 Euro Aufpreis des Allradmodells kann man sich getrost sparen. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 180 Kilometern pro Stunde nehmen sich beide Kandidaten nichts.

Auf der 100 Kilometer langen Testrunde lag der Verbrauch bei flotter Fahrt und milden Temperaturen bei knapp 19 kWh. Die starke Allrad-Vari-

ante lässt sich mit einer DC-Ladeleistung von 185 kW in 26 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen, wohingegen der RWD mit maximal 135 kW deutlich langsamer ist. An einer 11-kW-Wallbox (kein 22-kW-AC-Laden möglich) dauert eine vollständige Ladung etwas mehr als sieben Stunden. Übrigens: Eine Wärmepumpe gibt es ab dem 77er-Akku serienmäßig.

Was der eine oder andere Fahrer vielleicht vermisst: Einen für Elektroautos typischen One-Pedal-Modus gibt es nicht, auch keine in mehreren Stufen justierbare Rekuperation. Die „feste“ adaptive Rekuperation, diese ist abhängig von der Geschwindigkeit, funktioniert allerdings gefällig-sanft bis hinunter auf Schrittgeschwindigkeit.

## Ford Explorer Premium 77 kWh RWD

**Preis** ab 44.706 Euro

E-Motor | 210 kW/286 PS

545 Nm | Heckantrieb

6,4 s | 180 km/h

**Akku** 77 kWh (netto)

**Verbrauch** 15,3 kWh

**Reichweite (WLTP)** 572km

**Laden** 11 kW AC | 135 kW DC

4.468 x 1.871 x 1.639 mm

**Kofferabteil** 427–1.417 Liter

**KH** 16 | **TK** 25 | **VK** 21

**Wartung** k. A.

**Garantie** 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der 4,47-Meter-Explorer ist angenehm wendig und bietet Platz satt.

Besonders bequem sind die dick gepolsterten weichen Sitze (Premium-Polsterung in Leder-Optik) mit integrierten Kopfstützen. Auf diesem Gestühl nimmt man gerne Platz, zumal man auch hinten als Erwachsener genügend Raum findet. Zumindest nach oben, an den Knien kann es für „Langbeiner“ etwas eng werden. Wer die Premium-Variante fährt, darf sich gegen 200 Euro Aufpreis AGR-zertifizierte Ford-Ergonomie-Sitze für Fahrer und Beifahrer leisten.

Auffällig und zugleich praktisch: Der 14,6 Zoll große Touchscreen (helles Display, scharfe Grafik und Auflösung, aber kleine Icons und Fingerabdrücke deutlich sichtbar) ist neigungsverstellbar und lässt sich manuell in der Höhe anpassen. In der niedrigsten Position fungiert er als verschließbare Abdeckung. Ist das Auto verschlossen, ist es die Abdeckung auch. Der im Armaturenbrett integrierte Stauraum bietet so einen sicheren Platz für persönliche Gegenstände wie Handys und schützt

sie vor unerwünschten Blicken. Eine schöne Lösung.

### Viel drin im Explorer

Was die Ausstattungslinien angeht, macht es Ford mit den beiden Varianten „Explorer“ und „Premium“ den Kunden leicht. Bereits die Einstiegsversion bietet unter anderem: 19-Zoll-Aero-Leichtmetallräder, LED-Scheinwerfer, Vordersitze und Lenkrad beheizbar, induktive Ladestation, Mega-Console mit wirklich tiefem Staufach, Fahrersitz mit Memory- und Massagefunktion, adaptive intelligente Geschwindigkeitsregelanlage und Rückfahrkamera.

Noch kurz zum Preis für den elektrischen Hoffnungsträger vom Rhein. Die gefahrene Premium-Ausstattung lässt dann kaum noch Wünsche offen: 20-Zoll-Aero-Leichtmetallräder, Matrix-LED-Scheinwerfer, Massage-Memory-Sitze vorn, B&O-Soundsystem und die sensorgesteuerte Heckklappe sind zusätzlich an Bord.

Ab 35.714 Euro ist der Standard-Explorer zu haben, die empfohlene und hier gefahrene Variante mit Heckantrieb und dem 77-kWh-Akku gibt es ab 44.706 Euro. *Timo Bürger*

### Touchscreen-Trick

Im wohligh und stilsicher eingerichteten Innenraum kommt schnell Wohlfühlatmosphäre auf. Zierelemente in Karbon und Ambientebeleuchtung sind in der Premium-Variante inklusive und tragen ihren Teil zum wirklich guten Gesamteindruck ebenso bei wie das B&O-Soundsystem mit extra Subwoofer.



Gerade die Premium-Variante bietet viel E-Auto fürs Geld.

Wer den Explorer und den Capri testen möchte, hat am **8. Mai 2025** Gelegenheit, dies in **Köln** zu tun.  
**autoflotte.de/ford**