



Fotos: Timo Bürger

Hier steckt ein VW ID.4 drunter. Sieht man nicht? Exakt. Und: gut so. Trotz nur 4,47 Metern Länge gibt es innen viel Platz.

Forsch(er) unterwegs

Mit Allradantrieb, starker Leistung und durchdachtem Innenraum startet der Ford Explorer in die Elektro-Ära. Wir haben uns den Stromer aus Köln genau angeschaut.

Ford – das ist nicht nur die Geschichte von Mittelklasse-Mondeo (weg), Kleinwagen Fiesta (weg) oder Vans wie Galaxy und S-Max (weg), sondern vor allem auch eine Historie der robusten Geländewagen, Pick-ups, Trucks und beeindruckenden Modellbezeichnungen: Expedition, F-150, Ranger, Maverick, Escape – und eben Explorer.

Letzteres war und ist zwar in Nordamerika ein ziemlich erfolgreicher Typ, hierzulande konnte der Ford Explorer aber nie richtig durchstarten. Jetzt ist der Name wieder da, Hülle und Antrieb sind allerdings neu. Vieles der Technik – auch das steht ihm gut – leiht er sich vom VW-Konzern. Zum Beispiel die MEB-Plattform, auf der auch der VW ID.4 steht.

Von außen gibt sich dieser elektrisch angetriebene Explorer allerdings kernig und muskulös wie seine (alte) US-Verwandtschaft, hat optisch wenig bis nichts von seinem Volkswagen-Pendant, und ist mit 4,47 Metern auch ein Stück kürzer. Alles in allem: optisch stimmig.

340 PS und Allradantrieb

Bei der 340 PS starken Allradvariante verrichten zwei Elektromotoren ihre Arbeit – und das souverän. Die 20 Zoll

großen Aero-Leichtmetallräder passen optisch prima zum Fahrzeug, bieten genügend Abrollkomfort und bleiben akustisch zurückhaltend. Was Ford seit jeher gut kann (man denke



Kaum Ecken und Kanten – auch am Explorer nagt das Aero-Design.



1 Alle Infos im kleinen Kombiinstrument. **2** Das Display lässt sich im Winkel verstellen und gibt dann gleichzeitg ein „Geheimfach“ frei. **3** Von dem MEB-Baukasten des Volkswagen-Konzerns, auf dessen Basis der Explorer steht, ist nicht sehr viel zu sehen und zu spüren. Das ist positiv. **4** Den AGR-Sitz gibt es im Explorer für schmale 168 Euro. **5** Das Platzangebot hinten ist für die Fahrzeuglänge generös. **6** Und selbst in den Kofferraum passen mehr als 500 Liter.

an den Focus), sind Fahrwerke: Der Explorer überzeugt mit ausgewogenem Fahrverhalten, Wendigkeit und kleinem Wendekreis. One-Pedal-Driving ist nicht möglich, es gibt nur eine schwache Rekuperationsstufe.

Der Kölner Ami zeigt sich erfreulich sparsam, selbst auf längeren und schnell absolvierten Autobahnetappen von mehr als 750 Kilometern. Einen Durchschnittsverbrauch von 22 kWh zeigte das System pro 100 Kilometer an; dieser Wert ist für ein Fahrzeug dieser Größen- und Gewichtsordnung völlig in Ordnung.

Wer noch sparsamer unterwegs sein will, dem sei die Variante mit Heckantrieb empfohlen. Ohnehin waren die Vorteile des Vierradantriebs während der Testfahrt (auf überwiegend trockenem Asphalt)

kaum zu spüren. Vorteil Hecktriebler: weniger Gewicht, weniger Verbrauch und geringerer Preis. In jedem Fall ist der Wagen ausreichend motorisiert. Auch das maximal anliegende Drehmoment macht jeden Überholvorgang auf der Landstraße zum Klacks. 680 Newtonmeter sprechen für sich.

Zurückhaltend beim Laden

Beim Ladevorgang darf Ford dagegen gerne nochmal nachbessern. Eine Ladeleistung im dreistelligen Bereich erreichte der Wagen im Praxistest nur selten und dann auch nur für kurze Zeit. Insgesamt pendelte sich die Ladeleistung bei etwa 90 kW ein – unabhängig vom Ladezustand des Akkus. Von den versprochenen 185 kW ist die Realität noch ein gutes Stück entfernt,

für andere Varianten verspricht Ford gar nur 135 beziehungsweise 145 kW – je nach Zellchemie. Bei der Ladezeit soll stets eine ähnliche Dauer herauskommen.

Nicht völlig plan (aber trotzdem gut nutzbar) wird der Ladeboden, wenn die Lehnen der Reihe zwei im Ford Explorer umgeklappt werden. Dann bietet das Fahrzeug 1.455 Liter Ladevolumen, ansonsten sind es sehr ordentliche 527 Liter. Hilfreich ist der doppelte Ladeboden, wenn man das Ladekabel verstauen möchte. Ebenso nützlich sind die serienmäßigen Verzurrösen, sodass auch das Thema Ladungssicherung nicht zu kurz kommt.

Auch die auf Knopfdruck ausfahrbare und schwenkbare Anhängerkupplung hat ihre Berechtigung, schließlich kann der Explorer 1.200 Kilogramm (gebremst) an den Haken nehmen.

Beim Thema **Fahrwerk** können die Kölner noch immer zeigen, was Sie können – **sehr viel**.

Solide eingerichtet

Die Verarbeitung im Innenraum hinterlässt einen guten und soliden Eindruck. Vor allem überzeugen die sehr

Ford Explorer Premium Extended Range AWD

Testwagenpreis: 52.185 €

Dual-E-Motor | 250 kW/340 PS

679 Nm | Allradantrieb

5,3 s | 180 km/h

Verbrauch: 17,4 kWh

Laden: AC 11 kW | DC 185 kW

Akkukapazität: 79 kWh (netto)

Reichweite: 523 km

4.468 x 1.872 x 1.639 mm

Kofferabteil: 532–1.460 Liter

Versicherung: HK 16 | VK 21 | TK 25

Wartungsintervall: 24 Monate

Garantie: 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Matrix-LED und Bang&Olufsen-Sound sind beim „Premium“ stets a Bord.

bequemen und guten Seitenhalt bietenden, AGR-zertifizierten Sitze, auf denen sich auch lange Touren absolvieren lassen, ohne ein Rückenleiden befürchten zu müssen.

Im Ford Explorer finden sich – auch das ist erfreulich – noch etliche physische Tasten und Schalter. Ein nützlicher Einfall ist das Geheimfach in der Mittelkonsole. Dazu schiebt beziehungsweise zieht man den fast vertikal stehenden, 15 Zoll großen Touchscreen nach unten. Dieser Bildschirm fungiert dann als Deckel und schließt so das darunterliegende Fach ab, dessen Wertsachen (wie Geldbeutel, Handy etc.) vor neugierigen Blicken geschützt sind. Das Display lässt sich in allen stufenlosen Stellungen gleich gut und spiegelfrei ablesen.

Nicht nur gut ablesen, sondern auch ebenso komfortabel bedienen lässt sich das Infotainmentsystem. Mit zwei Klicks sind die üblichen Nervensägen wie Spurhalteassistent und Geschwindigkeitswarner deaktiviert. Auch geschickt gelöst: Das Smartphone lässt sich (ablenkungsfrei, da nicht

einsehbar) senkrecht in die Induktivlademulde legen. Alles sehr ordentlich gelöst.

Beim Preis summiert es sich

Als Zusatzausstattungen hatte der Ford Explorer unter anderem das Fahrerassistenzpaket (beinhaltet zum Beispiel das gute Head-up-Display und die überflüssige 360-Grad-Kamera für 1.200 Euro) an Bord. Für die sehr sinnvolle Wärmepumpe (882 Euro) muss ebenso Extra-Geld aufgebracht werden wie für die Gepäcknetz-Befestigungspunkte hinter der

ersten und zweiten Sitzreihe sowie die Anhängervorrichtung. Sehr empfehlenswert sind die AGR-zertifizierten Ergonomie-Sitze für Fahrer und Beifahrer für 336 Euro extra. In Summe stehen 52.185 Euro zu Buche.

Somit kehrt der Ford Explorer 2025 als Elektro-SUV mit einer gelungenen Kombination aus Leistung, Komfort und Effizienz zurück. Besonders überzeugen uns sein ausgewogenes Fahrverhalten, die solide Verarbeitung und der Innenraum mit praktischen Details wie dem Geheimfach unter dem Touchscreen. Erfreulich, dass man wenig von VW merkt. Der Verbrauch bleibt selbst auf langen Strecken erfreulich niedrig – so macht Stromern Spaß.

Nachteile zeigt der in Köln-Niehl produzierte Explorer hingegen beim Ladevorgang, wo die tatsächliche Ladeleistung deutlich hinter den Herstellerangaben zurückbleibt. Trotzdem bietet er insgesamt ein starkes Gesamtpaket, das sowohl für Vielfahrer als auch für Pendler und Freizeitnutzer attraktiv ist. *Timo Bürger*

DAT-PROGNOSE

Ford Explorer AWD

36 Monate ohne Extras

15.000 km/Jahr: 49,9 %

25.000 km/Jahr: 45,0 %

40.000 km/Jahr: 38,4 %

