



Da geht was rein; gut 5 Meter lang, 2 Meter breit.

Ford Explorer PHEV

Ist der gross geworden

Der Explorer ist zurück in der Schweiz und soll mit Hybridtechnik Ford of Europe helfen, die CO₂-Ziele zu erreichen. Bei gut 5 Metern Länge und 2 Metern Breite lässt sich so einiges ziehen und transportieren: ein Boot, ein Segelflugzeug, eine Mannschaft F-Junioren – oder Quarantänaproviant sowie Toilettenpapier für mehrere Monate.

Text und Bilder: Jürg Wick

Erstaunlich, zu welchem Wohlstand man es heutzutage bringen kann, und wenn man das auf der Strasse mit einem Ford ausdrückt, kommt es nicht mal aufdringlich rüber. Der siebensitzige Explorer, erstmals seit den 90er-Jahren wieder im Programm des offiziellen Importeurs, ist eine sogenannte Eier legende Wollmilchsau. Allrad für das Haus in den Bergen, 2,5 Tonnen Anhängelast für das Boot im See, Plug-in-Hybrid für das reine Gewissen und sportwagenmässige

Fahrleistungen für das Kind im Mann. Dazu sieben Sitze für die Grossfamilie oder ein riesiger Laderaum für sperrige Sportsachen. Spätestens da müssen die meisten Exklusivlabels passen. Das Preisschild sieht letztlich sehr attraktiv aus.

Zu Hause tanken

Das Gesamtpaket passt auch ohne Boot und Haus in den Bergen, sondern für Leute, die mit dem riesigen Laderaum geschäftlich etwas

anfangen können. Ein eigenes Haus wäre gut, denn als Plug-in-Hybrid spart es sich am angenehmsten, wenn man nach Arbeitsschluss bis zum Morgen an einer Haushaltssteckdose auf eigene Rechnung Strom bunkern kann. Man verfügt dann jeden Tag über gut 45 Kilometer elektrische Reichweite, ohne Benzin verbrennen zu müssen. Und auf Tagesetappen von 300 Kilometer Länge kommt man kombiniert auf rund 6,5 Liter Gesamtverbrauch. Für einen rund 2,5 Tonnen schweren Wagen, der aus



Genügend Platz auch in der 3. Reihe.



Von hinten verraten vier Auspuffrohre die Potenz.



Fully loaded, alles drin und dran; keine Optionen.



Genügend Knieraum, 1/3 : 1/3 : 1/3 teilbare 2. Reihe.

dem Stand in sechs Sekunden auf 100 km/h beschleunigen kann, ist dies ein sensationeller Wert. Man wird die Dynamik gelegentlich sogar nutzen, denn Grip und Eigenlenkverhalten sind ansprechend, die Seitenneigung in Kurven bleibt gering, der Abrollkomfort ist gesittet. Bis man über von Baustellen geflickte Strassen oder sonstige grobe Wege fährt. Da wird der an sich gute Fahrkomfort massiv eingeschränkt, trübt das Gesamtbild des Explorers. Ausser diesem und den Dimensionen lässt sich dem mächtigen Ford-SUV kaum etwas vorwerfen.

Vorausschauende Fahrweise vorausgesetzt – ausrollen, statt die Bremse zu schleifen –, kann man noch sparsamer fahren, weil das intelligente Hybridsystem reaktionsschnell Energie aufbaut und je nach Stromvorrat und Gasfussbewegung zwischendurch automatisch in den Elektromodus wechselt. Über den Modusschalter kann man händisch eingreifen. Zum Beispiel um elektrischen Energievorrat zu generieren, um am Abend elektrisch in der Wohnzone zu fahren. So sieht die von der Politik erhoffte individuelle Mobilität aus.

Alles drin

In puncto Luxus, Annehmlichkeiten und Assistenzsystemen fehlt es an kaum etwas.

Ausser dem Aufpreis für einige Aussenfarben gibt es keine Optionen, selbst das aufstellbare und nach hinten öffnende Panoramadach ist inkludiert. Wer es nicht braucht, fährt die Sonnenschutzjalousie elektrisch nach vorn. Die Assistenzsysteme lassen sich auf Knopfdruck ausschalten. Elektrisch funktioniert auch das Auf- und Abklappen der beiden Sitze in der hintersten Reihe. Alle Fondsitze versenkt, entsteht ein gigantischer Laderaum. Das Ablageangebot für Kleinzeug ist mehr als ausreichend. Die Zahl der elektrischen Stellmotoren zeugt von einer gewissen Dekadenz, die der modernen Gesellschaft offenbar geschuldet wird. Die Frage könnte lauten, wie sich dies im Langzeiteinsatz auswirkt. Die Amerikaner haben diesbezüglich längst geantwortet: Es funktioniert, selbst in den Kaltregionen Alaska und Yukon. Oder im feucht-heissen Florida. Den hochgelobten Edelprodukten aus Deutschland stehen diese Bewährungsproben im Langzeiteinsatz noch bevor.

Das sollte aber erwähnt sein: Der PHEV-Nutzer beteiligt sich momentan noch zu wenig an den Kosten der Strasseninfrastruktur. Eher früher als später wird sich dies ändern müssen.

Spezifikationen

Karosserie: SUV, 5 Türen, 7 Sitze, Leergewicht ab 2.466 kg.

Motor: V6-Benziner/Plug-in-Hybrid; 2.999 ccm, 350 PS + E-Motor 100 PS, Systemleistung 331 kW (450 PS) bei 5.750/min, max. Drehmoment 840 Nm bei 2.500/min., vier Ventile pro Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, 2 Turbolader, Ladeluftkühlung.

Kraftübertragung: 10-Gang-Automatik, Allradantrieb, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Dreieckquerlenker, Schraubenfedern; hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 68 l, Reifen: 255/55 R 20.

Dimensionen: Länge: 504 cm, Breite: 200 cm, Höhe: 178 cm, Radstand: 302 cm. Kofferraum: 330 l (7 Sitze), 1.137 l (5 Sitze), 2.274 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 6 Sekunden. Verbrauch: 0,3, 4 l, im Test 6,5 l, CO₂-Ausstoss: 78 g/km.

Fahrzeuglieferant: Ford Motor Company (Switzerland) SA, 8304 Wallisellen, www.ford.ch.

Verkaufspreis: Ford Explorer PHEV 3,0 V6 CHF 88.100,-.

Garantie: 5 Jahre bis 100.000 km., 8 Jahre/160.000 km für Hochvoltkomponenten.



Plug-in = Strom zu Hause zapfen oder unterwegs tanken.



Display wählbar von karg bis sehr informativ.



Offen liegende Technik, hoffentlich verbeissen sich die Marder nicht.