



autotest



Ford Explorer EV Extended Range (79 kWh) Premium AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (250 kW/340 PS)

Dass Ford und VW kooperieren, ist bei weitem keine neue Erscheinung. Bereits in den Neunzigern prägten die in Zusammenarbeit entstanden Galaxy und Sharan das Straßenbild der Republik. Seit Unterzeichnung der Projekt-Vereinbarung zwischen den Autobauern im Jahre 2020 zur gemeinsamen Allianz teilen sich die beiden Entwicklungs- und Produktionskapazitäten u. a. bei Ranger und Amarok, Tourneo Connect und Caddy sowie Transit und Transporter. Unter dem Explorer steckt VWs MEB-Plattform, auf welcher auch ID.4, Skoda Enyaq und Co. stehen. Beim optischen Gesamtauftritt und der breiter gefächerten Antriebspalette bleibt Ford betont eigenständig – in Sachen Technik grüßt VW mit gewohnt hervorragender Funktionalität. Im Gegensatz zu den Pendants des VW-Konzerns fällt beim Ford das Preisbewusstsein direkt ins Auge – es wird noch mehr Hartplastik geboten, dafür aber ist die Ausstattung selbst in der Basis mehr als ausreichend. Zum Test tritt der Stromer in der Topmotorisierung und höchsten Ausstattung an. Die Reichweite fällt mit rund 445 km trotz der großen 79-kWh-Batterie durchschnittlich aus – langstreckentauglicher sind die hohe Zuladung, das beachtliche Kofferraumvolumen und die großzügigen Platzverhältnisse. Das Fahrwerk des Fords könnte in puncto Komfort feinfühlicher ansprechen. Dafür lässt er sich flott und sicher durch die Pylonengasse im ÖAMTC Ausweichtest zirkeln, wobei das ESP dabei mit sensiblen Eingriffen das Heck im Zaum hält. Die Fahrleistungen sind durch den starken Antrieb enorm und lassen einen ab und an vergessen, dass der Explorer rund 2,2 Tonnen auf die Waage bringt. Dabei passt die Effizienz mit einem gemessenen Stromverbrauch von 19,2 kWh pro 100 km im praxisnahen ÖAMTC Ecotest. Bei der Funktionalität der Fahrerassistenzsysteme wird die Zusammenarbeit mit VW deutlich – hier gibt es keinen Grund zu klagen. Unterm Strich ist der Ford empfehlenswert, wie auch das gute Gesamtergebnis bescheinigt. Ob es aber wirklich die Top-Variante sein muss, sollte man sich mit Blick auf die Preisliste selbst durch den Kopf gehen lassen. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q4 e-tron, BMW iX3, BYD Seal U, Hyundai IONIQ 5, Kia EV6, Mercedes-Benz EQB, Peugeot e-5008, VW ID.4, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, XPeng G6.

+ V2H-Funktionalität, reichhaltige Serienausstattung, durchdachte Gestaltung der Mittelkonsole mit schwenkbarem Zentralsdisplay, sehr gute Fahrleistungen, ausgereifte Fahrerassistenzsysteme

- sparsame Verarbeitung und Materialanmutung, eingeschränkte Übersichtlichkeit, ablenkungsintensive Touch-Bedienung, Klimasteuerung zu tiefsitzend, straffes Fahrwerk mit Tendenz zum Wippen

ÖAMTC-Urteil

AUTOTEST

1,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,8

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Insgesamt fällt der Verarbeitungseindruck des Ford Explorer EV befriedigend aus – das Preisbewusstsein ist rundum erkennbar. Die Spaltmaße zwischen den flächig zueinander sitzenden, gut gefertigten Karosserieteilen passen – zählen aber nicht zu den schmalsten. Wirft man einen Blick unter die Frontklappe, fallen unvollständig ummantelte Kabelstränge und die nicht durchgängig lackierte Karosserie auf. Man kann deutlich sehen, dass nur die primär sichtbaren Bereiche in Wagenfarbe erstrahlen sollten – die übrigen Regionen sind nur grundiert oder bekamen zumindest ein paar Lackspritzer ab. Unter der Heckklappe setzt sich der Eindruck fort: Primär ist das Gepäckabteil mit Stoff ausgekleidet; wirft man jedoch einen Blick unter den Ladeboden, wird grundiertes Blech sichtbar, welches etwas Nebel in Wagenfarbe abbekommen hat. Die in Wagenfarbe lackierten Zurrösen stechen optisch kontrastreich im Gepäckabteil hervor. Beim Interieur zeigt sich erneut das Preisbewusstsein bei sowohl der Verarbeitung als auch Materialanmutung. Das Armaturenbrett kommt in Hartplastik daher – lediglich ein schmaler Streifen ist gepolstert gestaltet, welcher beim Testwagen im Bereich des Lichtschalters lose war. Immerhin haben die vorderen Türverkleidungen eine teilweise Polsterung

erhalten – hinten sind sie komplett hart. Ähnlich ist es mit dem Mitteltunnel, welcher einen kleinen, geschäumten Bereich oberhalb des Kontaktpunkts mit dem Knie erhalten hat. Zierelemente, wie die Chromapplikation entlang der Lüftungsdüsen, sind Man gelware: Knarzendes, teilweise scharfkantiges Hartplastik und schwarzer Hochglanzkunststoff dominieren den Innenraum. Die Mittelkonsole ist recht wackelig im Bereich um die Armlehne – bei einem hohen Testwagenpreis entspricht das nicht der Erwartungshaltung eines jeden Kunden.

+ Der Unterboden des Explorers ist aerodynamisch günstig gestaltet und vollständig geschlossen. Sogar einzelne Fahrwerksteile sind mit Kunststoffelementen zur verbesserten Luftführung ausgestattet.

- Die Frontklappe wird nur über einen Stab gehalten, welcher sich direkt auf dem Blech abstützt ohne Schutz für den Lack. Wirft man die Türen bei geöffneten Seitenfenstern zu, scheppern diese in den Rahmen. Die Verkleidung der Stütze für den linken Fuß hat Spiel und lässt sich hoch und runter schieben.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der Ford Explorer EV kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 582 kg liegt die Zuladung auf einem standesgemäßen Niveau, was für vier Personen samt Gepäck locker ausreicht. Ordert man die elektrisch schwenkbare Anhängerkupplung, darf das rund 2,2 Tonnen schwere SUV Anhänger mit einer Masse von bis zu 1,2 Tonnen ziehen, wenn diese über eine eigene Bremse verfügen. Sonst sind 750 kg zulässig. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, was für zwei E-Bikes ausreichend ist. Auf dem Dach sind ebenfalls 75 kg erlaubt. Hierzu ist aber ein entsprechender Dachträger aus dem Zubehör zu erwerben. Mit 4,47 m hat der Ford eine beachtliche Länge. In Kombination mit dem Wendekreis von 11,4 m kann das Rangieren im Stadtverkehr herausfordernd werden, wobei sich der Explorer recht wendig anfühlt. Die enorme Fahrzeugbreite von 2,08 m ist sowohl im Großstadtdschungel als auch in Autobahnbaustellen nicht grade leicht zu handhaben. Nach WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Explorers bei mindestens 523 km. Auf Basis des im wesentlich praxisnäheren ÖAMTC Ecotest ermittelten Verbrauchs kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 445 km. Ein durchschnittliches Ergebnis für ein SUV der Mittelklasse, aber für ein E-Auto durchaus praxistauglich. Hinter der Ladeklappe auf der Beifahrerseite hinten befindet sich die CCS-Ladebuchse, welche teilweise von einer zusätzlichen Kappe geschützt ist. Serienmäßig lässt sich der Ford mit bis zu 185 kW per Gleichstrom (DC) oder Wechselstrom (AC) mit maximal 11 kW laden. Ab Werk liegt dem

Stromer ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 20 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es optional. Unter optimalen Bedingungen vergehen 26 min, um die netto 79 kWh große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) mit Gleichstrom zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von knapp 146 kW bei kurzzeitig sogar maximal 188 kW. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in acht Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen mehr als 37 Stunden. Umgekehrt ist es seit Anfang des Jahres möglich, die Lithium-Ionen-Batterie mit Nickel-Mangan-Kobalt-Technologie (NMC) des Explorers via V2H (Vehicle-to-Home) als Speichererweiterung für ein Gebäude mit E3/DC-Hauskraftwerk zu nutzen. Der mit der heimischen Photovoltaikanlage überschüssig erzeugte Strom kann dann über die entsprechende Wallbox von E3/DC den Explorer laden und bei Bedarf in Retour dem Haus Energie zur Verfügung stellen. Es gibt aber ein Kontingent an Betriebsstunden und Energiemenge, für das der Ford nur freigegeben ist. Es ist denkbar, dass der Batterie nicht allzu viele Ladezyklen abseits des Fahrens zugemutet werden sollen. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung entweder manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Zusätzlich informiert der Ford auch über die aktuelle Schnellladefähigkeit und prognostiziert, wie viele Minuten er benötigt,

bis zur derzeit maximal verfügbaren Ladefähigkeit. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren und praktischerweise deutet der Explorer auf der Navi-Karte einen Radius an, welchen er mit dem aktuellen Ladestand noch erreichen könnte. Außerdem ist es möglich einen Zielladestand einzustellen und die Ladeleistung beim AC-Laden zu begrenzen. Während des Ladens informieren die Displays im Innenraum detailliert über den Ladeprozess und von außen signalisiert die LED an der Ladebuchse, ob der Explorer lädt. Nach Aktivierung und Hinterlegung der Zahlungsmodalitäten in der FordPass-App, lässt sich der

3,0 Licht und Sicht

Das vordere Ende des Explorers lässt sich schwer abschätzen. Die Frontklappe ist verhältnismäßig lang und dessen Vorderkante mit Blick durch die sehr schräg stehende Frontscheibe nicht sichtbar. Entsprechend ist die Sicht auf Hindernisse vorn stark eingeschränkt und man verschätzt sich regelmäßig, insbesondere nach vorn rechts. Durch das steile Heck samt Scheibe lässt sich das dortige Ende zwar besser erahnen, jedoch verschwinden Hindernisse hinter dem Stromer recht schnell aus dem Blickfeld durch die flache und recht hoch montierte Heckscheibe. Hinzukommend schränken die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten D-Säulen das Sichtfeld zusätzlich ein, sodass die Rundumsicht allgemein nur mäßig ausfällt. Die Sicht auf den Verkehr hingegen ist SUV-typisch erhaben. Für deutliche Unterstützung beim Parken sorgen die serienmäßig verbauten Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, welche sogar eine Waschdüse besitzt und sich somit effektiv gegen Schmutz wehren kann. Optional gibt es eine 360-Grad-Kamera und einen Einparkassistenten mit insgesamt zwölf Ultraschallsensoren – beides Bestandteile des Fahrerassistenz-Pakets. Bei Dunkelheit sorgen die Matrix LED-Scheinwerfer für eine gute, aber etwas inhomogene Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent ist Serie und blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus. Ein dediziertes Kurvenlicht gibt es nicht, obwohl sich im Infotainment das „dynamische Kurvenlicht“ aktivieren lässt. Von der Funktionsweise her handelt es sich hierbei aber um ein Abbiegelicht mit separater Leuchte, welches auch serienmäßig an Bord ist und gezielt den Bereich schräg vor dem Explorer erhellt. Der Innenspiegel blendet nachts automatisch ab - die Außenspiegel hingegen nicht. Einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels haben sie auch nicht. Die Scheibenwischer befreien die Frontscheibe selbst bei höheren Geschwindigkeiten zuverlässig vom Wasser, nur oben rechts bleibt konstruktionsbedingt ein größerer Bereich ungewischt.

- Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist auch gegen Aufpreis nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Das Sichtfeld durch den Innenspiegel fällt grenzwertig schmal aus. Ohnehin lässt er sich auch schlecht verstellen, da er griffungünstig sehr nah an

Ford auch via Plug&Charge an teilnehmenden Säulen unkompliziert laden.

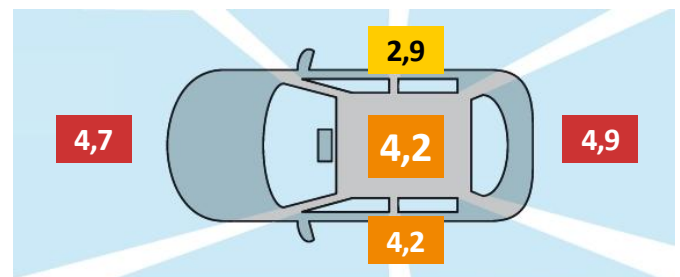
- Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pneu die Weiterfahrt ermöglicht. Dieses muss man aber auch im Fall der Fälle erstmal finden, denn es befindet sich ungewöhnlicherweise unter der Frontklappe. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.



Die Rundumsicht des Fahrzeugs ist durch die lange Frontklappe und das nicht einsehbare vordere Fahrzeugende, die hoch montierte Heckscheibe, nicht komplett versenkbaren Kopfstützen und breiten D-Säulen eingeschränkt.

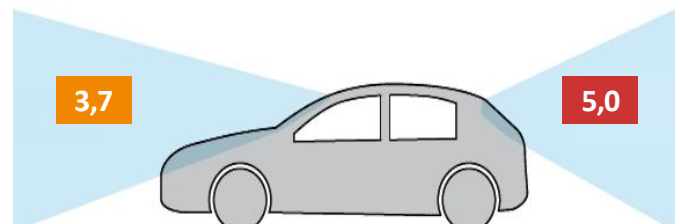
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Bestandteilen der Deckenverkleidung angebracht ist. Insbesondere bei starker Sonneneinstrahlung von vorn spiegelt sich das Hartplastik-Armaturenbrett deutlich in der Frontscheibe

und erschwert damit die Ablesbarkeit des optionalen Head-up-Displays.

2,2 Ein-/Ausstieg

+ In die erste Reihe gelingt der Zustieg in den Explorer EV nicht sonderlich elegant, da der Einstiegskorridor ergonomisch ungünstig ausfällt. Zum einen muss man darauf achten, sich nicht an der schräg stehenden A-Säule mit dem Kopf zu stoßen. Zum anderen drängt einen die recht weit vorn befindliche B-Säule dazu, das Bein weiter vorn über die wuchtigen Schweller zu schwingen und dabei einen Kontakt zwischen Knie und Armaturenbrett bzw. dem Verstellhebel für die Lenkradeinstellung zu riskieren. Der optionale Komforteinstieg für Fahrer und Beifahrer, wodurch der Sitz automatisch nach hinten fährt, erleichtert jedoch das Ein- und Aussteigen. Auf dem Fahrersitz angekommen, fällt die Sitzhöhe mit 54 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) SUV-typisch angenehm hoch aus. In das hintere Abteil kommt man besser. An sich ist der Türausschnitt breit und die Tür öffnet weit. Ungünstig hingegen beim Zustieg ist die Lage der hinter dem ausladenden Radlauf befindlichen Rückbank. Der Einstiegskorridor über die massiven Schweller und die dicke Seitenwand über dem Radlauf ergibt sich so, dass man sich beim Einsteigen gern mit dem

Kopf an der C-Säule stößt bzw. das Hosenbein schmutzig macht und beim Aussteigen die Türverkleidung mit dem Knie touchiert. Da es keinen Mitteltunnel gibt, lässt es sich aber leicht von der einen zur anderen Seite der Rückbank durchrutschen. Das serienmäßige, schlüssellose Schließsystem lässt sich übersichtlich im Menü so einstellen, dass es je nach Abstand zum Fahrzeug ver- bzw. entriegelt. Alternativ lässt sich der Stomer via Fernbedienung oder mittels Zugs am Türgriff öffnen und durch Berührung der Sensorfläche an den vorderen Türgriffen abschließen. Mithilfe eines Reichweiten-verlängerers lässt sich das System nicht täuschen und bietet daher einen ausreichenden Diebstahlschutz. Bei Dunkelheit erleichtern die Leuchten in den Türgriffen und unter den Spiegeln den Zustieg und helfen dabei, nicht in Pfützen o.Ä. zu treten.

- Haltegriffe gibt es zwar an allen äußeren Plätzen, diese sind aber ohne Dämpfung ausgestattet und schnippen daher regelrecht wieder zurück ans Dach.

2,3 Kofferraum-Volumen

+ Das Kofferraumvolumen des Explorers fällt für ein SUV der Mittelklasse ordentlich aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 410 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 105 l nach unten hin abtrennen. Weitere 5 l lassen sich in der Mulde unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 520 l - alternativ lassen sich acht handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 815 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.365 l Stauvolumen möglich.

- Unter der Frontklappe hat der Ford keinen zusätzlichen Stauraum (Frunk) zu bieten, welcher praktisch wäre beispielsweise zur Unterbringung des Ladekabels.



Der Explorer bietet ein Kofferraumvolumen von 410 Litern bei Beladung bis zur Hutablage. Ohne Hutablage erweitert sich der Stauraum auf 520 Liter. Maximal 1.365 Liter gehen bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis unter das Dach in den Ford. Unter der Frontklappe gibt es keinen zusätzlichen Stauraum.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

+ Serienmäßig wird die Heckklappe des Explorers elektrisch bedient. Das Öffnen und Schließen gelingt per Taste in der Fahrertür, mittels Fußschwenk unter der Heckschürze oder klassisch über die Tasten an der Klappe. Die Öffnungshöhe lässt sich konfigurieren, was praktisch ist in niedrigen Parkgaragen. Unter der maximal geöffneten Heckklappe können knapp 1,90 m groß Gewachsene aufrecht stehen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, sich mit dem Kopf am abstehenden Kofferraumschloss zu stoßen, welches aber großzügig mit Kunststoff ummantelt ist. Insgesamt gibt die Kofferraumklappe eine großzügige Karosserieöffnung frei, in welche auch sperrige Gegenstände problemlos eingeladen werden können. Mit 76 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante allerdings ziemlich hoch. Wenn der variable Ladeboden auf der obersten Stufe ruht, fällt die Bordwand innen nur um drei Zentimeter ab. Das erleichtert das Ausladen schwerer Gegenstände. Ist der Boden auf unterster Stufe, müssen 13 cm beim Ein- und Ausladen überwunden werden. Beleuchtet wird der Kofferraum ausreichend mittels LEDs sowohl links als auch rechts. Links im Gepäckabteil befindet sich ein 12-V-Anschluss. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich im Bereich der Lehne ein leicht ansteigender Ladeboden.

- Die Hutablage ist im Wesentlichen nur als Tuch ausgeführt, das mittels Drahts in Form gehalten wird. Gehalten wird sie zum einen an kleinen, windigen Stricken an der D-Säule und etwas



Die elektrische Heckklappe des Explorers bietet vielfältige Bedieneroptionen und eine konfigurierbare Öffnungshöhe; die Ladekante ist mit 76 cm relativ hoch.

stabiler an der Heckklappe, mit der sie gemeinsam hochschwingt. Trotz der elastischen Konstruktion lässt sie sich aber nicht unter dem Ladeboden verstauen, wird sie nicht benötigt. Der Ladeboden ist asymmetrisch faltbar. Stellt man ihn gefaltet hochkant quer in den Kofferraum, so lässt sich das Ladeabteil etwa mittig separieren. Aufstellen an den Anschlagpunkten in Höhe der Rückbank lässt er sich aber nicht, was das Beladen unterhalb des Bodens wesentlich erleichtern würde.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des Explorers lässt sich vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt umklappen. Ein Umlegen vom Gepäckraum her ist arg umständlich: Den Klappmechanismus erreicht man zwar, kann ihn aber nur schwer auslösen und die Lehne kaum umschubsen – von allein fällt sie nach Aktivieren des Mechanismus nicht um. Vorsicht ist geboten beim Wiederaufstellen der Lehne: Die äußeren Sicherheitsgurte haben keine gesonderte Halterung, welche ein Einklemmen im Lehnenschloss und damit Beschädigungen zuverlässig vermeiden kann. Immerhin ist eine kleine

Wulst zur Gurtführung neben der Rücksitzlehne angedeutet. In der Mitte der Lehne gibt es eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände - mit 20 mal 40 cm ist die Öffnung aber überschaubar groß. Zwei kleine Ablagen links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum. Ein Gepäcknetz zur Fixierung des Ladeguts ließe sich problemlos anbringen – ein Schienensystem ist aber auch gegen Aufpreis nicht verfügbar. Die fragile Gepäckraumabdeckung erweckt den Eindruck, als wäre sie lediglich als Sichtschutz konzipiert.

2,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die wesentlichen Funktionen des Explorers werden über das hochkant stehende, 14,6-Zoll-Zentraldisplay bedient, welches sich durch horizontale Verschiebung der Unterkante des Displays in Höhe und Neigung (30 Grad) verstellen lässt. Wird das Display vom Fahrer weggeschoben, steht jenes nahezu senkrecht maximal hoch und man erlangt Zugriff auf ein darunter befindliches Fach mit zwei USB-C-Buchsen, welches Ford „My Private Locker“ nennt; zieht man das Display zu sich ran, ist jenes Fach verschlossen und das Display fügt sich passend, maximal tief und schräg in die Mittelkonsole ein. Trotz der beachtlichen Größe des Displays, muss man insbesondere zur Bedienung des unteren Bildschirmrands den Blick stark vom Verkehrsgeschehen abwenden. Klassisch haptische Bedienelemente in Form von Knöpfen oder Drehreglern gibt es in der Mittelkonsole nicht – lediglich Touchflächen, welche zur Aktivierung haptischen Druck benötigen. Das macht Sinn, denn sonst würde man öfters versehentlich den Lautstärkeslider oder die Warnblinkanlage in der Mittelkonsole bedienen. Weitere Einstellungen lassen sich über die Lenkradtasten in Kombination mit dem kleinen und für manche Menschen schwer abzulesenden 5,3-Zoll-Fahrerdisplay vornehmen. Hat man das Fahrerassistenz-Paket geordert, wird man ohnehin primär das tadellos übersichtliche Head-up-Display präferieren. Eingeschaltet wird der Stromer entweder mittels Startknopfs an der Lenksäule oder einfach per Tritt auf das Bremspedal. Der Gangwahlhebel befindet sich günstig angeordnet am Lenkstock anstelle eines Scheibenwischerhebels. Bedient wird der aus dem Volkswagen-Konzern bekannte Hebel, indem man dessen oberen Teil noch vorn oder hinten dreht. Neben dem Fahrerdisplay leuchtet die entsprechend eingelegte Fahrstufe. Zum Einlegen der elektrischen Feststellbremse wird die P-Taste am Ende des Hebels betätigt. Die Funktionen des Scheibenwischers befinden sich mit am Blinkerhebel – weitere Funktionen, wie das Ausschalten des Regensensors, sind im Menü auf dem Zentraldisplay vorzunehmen. Das Lenkrad wird manuell eingestellt und die Spiegel gewöhnungsbedürftig über einen Dreh-Schiebe-Knopf in der Fahrertür: Der Knopf muss erst gedreht werden, bis das gewünschte Einstellfeld leuchtet und wird dann verschoben zum Justieren der Spiegel. Die Klimabedienung ist dauerhaft unten im Zentraldisplay eingeblendet und macht daher eine sehr starke Blickabwendung notwendig. Schnellwahlbereiche sind vorhanden und teils auch redundant noch mal an der Lichtschalterbedieneinheit links neben dem Lenkrad vorzufinden. Das Bediensystem erinnert generell an die aktuellen VW-Modelle, ist aber dennoch gewöhnungsbedürftig und ablenkungsintensiv. Insgesamt benötigt es eine gewisse Zeit, bis man mit dem Funktionsumfang des Volks-Fords zurechtkommt – man muss einfach wissen, wo sich was im Menü befindet, um unnötige



Die primäre Bedienung des Fahrzeugs erfolgt über ein höhen- und neigungsverstellbares 14,6-Zoll-Zentraldisplay; zusätzliche Funktionen werden über Lenkradtasten, ein 5,3-Zoll-Fahrerdisplay und Touch-Bedienelemente an der Mittelkonsole sowie den Türen gesteuert, wobei physische Tasten weitgehend entfallen.

Bediensackgassen zu umgehen. Haptische Schnellwahltasten für Grundfunktionen würden den Alltag deutlich erleichtern. Sämtliche Bedienelemente sind beleuchtet und damit auch nachts gut auffindbar. Die Umrandung der Deckenleuchten sorgt permanent für eine schummrige Illumination der Mittelkonsole. Vorn und hinten gibt es jeweils zwei Leseleuchten, welche aufgrund ihrer Anordnung in der ersten Reihe auch als zentrale Leuchte fungieren können.

- Gewöhnungsbedürftig ist das deutlich höher als das Gaspedal angeordnete Bremspedal. Das Touchpad für die Licht-Einstellung, welches auch den Status der Außenbeleuchtung signalisiert, befindet sich links neben dem Lenkrad, wird aber vom Lenkradkranz und Blinkerhebel verdeckt. Da sich die Flächen nicht haptisch voneinander unterscheiden lassen, ist eine deutliche Abwendung vom Fahrgeschehen zur Bedienung notwendig. Die Touch-Bedienelemente am Lenkrad sind überladen und lassen sich nur mäßig bedienen. Leichte Erhebungen lassen sich zwar auf den sonst glatten Flächen erfühlen, dennoch neigt man dazu, die falsche Fläche zu betätigen und muss doch noch einen zusätzlichen Kontrollblick auf die Elemente werfen. Ähnlich ist es mit der Bedienung der Fensterheber in der Fahrertür: Zur Aktivierung der hinteren Heber muss zunächst die Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“ betätigt werden, denn es gibt insgesamt nur zwei Hebel für alle vier Fenster – ärgerlich, wenn es mal bei Regen und offenem Fenster beispielsweise schnell gehen muss.

1,8 Multimedia/Konnektivität

+ In puncto Multimedia ist der Explorer bereits serienmäßig ordentlich ausgestattet – die Aufpreisliste ist kurz. Standardmäßig an Bord sind ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie DAB+ und Sprachsteuerung. Das Smartphone lässt sich ab Werk via Apple CarPlay bzw. Android Auto mit dem Infotainment kabellos koppeln und dabei auch laden, entweder über einen der insgesamt vier USB-C-Ladebuchsen (je zwei vorn und hinten) oder die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole. Das Online-Navigationssystem, welches Ladesäulen in der Routenplanung berücksichtigt, beinhaltet Verkehrs-Informationen in Echtzeit – kostenfrei im ersten Jahr. Ohnehin ist der Ford durch das integrierte Modem permanent online und kann daher auch OTA (Over-The-Air) softwareseitig auf Stand gehalten werden – ein Online-Radio oder

WLAN-Hotspot sind dennoch nicht verfügbar. Serienmäßig ist ein Audiosystem mit sieben Lautsprechern inklusive Soundbar auf dem Armaturenbrett verbaut. Optional für 600 Euro bietet Ford das B&O-System mit zehn Boxen inklusive Soundbar und Subwoofer an. Sofern man die App „FordPass“ herunterlädt und sich registriert, lassen sich auch dank des FordPass Connect-Diensts, welcher die ersten zehn Jahre ab Erstzulassung kostenfrei dabei ist, per Smartphone Fahrzeuginformationen (u. a. Akkustand oder Standort) abrufen, bestimmte Funktionen steuern (u. a. Standklimatisierung, Ladeprozess oder Verriegelungszustand) und Ladestationen finden.

- Im Fond gibt es keinen 12-V-Anschluss für eine Kühlbox o. Ä. Einen 230-V-Anschluss sucht man ebenfalls vergeblich.

1,9 Raumangebot vorn

+ Die Vordersitze des Explorers lassen sich für 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit genügt sogar Personen von mehr als zwei Metern Körpergröße. Großzügig bemessen ist auch die Innenbreite, sodass das Raumgefühl für die Frontinsassen trotz der einnehmenden Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie seitlich kaum eingeschränkt wird. Dennoch herrscht eine gedrungene Atmosphäre: Der recht geringe Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe erweckt den Eindruck, als

würde man durch die Schießscharte einer Militäreinrichtung blicken. Immerhin ist der Dachhimmel hell und verstärkt nicht die Wahrnehmung. Optional gibt es für den Explorer in der Premium-Ausstattung ein Panoramadach in Kombination mit einem dunklen Himmel. Die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, welche sich auch durch die Soundbar auf dem Armaturenbrett zieht, hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit noch mal deutlich an.

2,4 Raumangebot hinten

+ Das Raumangebot im Fond fällt immer noch gut, aber nicht ganz so großzügig aus wie vorn. Sind die Vordersitze für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für mehr als zwei Meter große Menschen. Erst ab rund 1,95 m Körpergröße geht man auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Die Innenbreite reicht für zwei Personen auf der Rückbank locker aus, für drei Insassen mit schmaler Statur nebeneinander auf kürzeren Strecken sicher auch. Vom bis nach hinten reichenden, optionalen Panoramadach haben auch die Fondinsassen etwas.

- Im Sinne des subjektiven Raumgefühls setzt sich die "Schießscharten-Atmosphäre" aus der ersten Reihe im Fond fort: Die Seitenlinie steigt weiter an, entsprechend werden die Fenster immer schmaler. Hinzukommend hält man seinen Kopf direkt neben der C-Säule und tritt immer wieder unbeabsichtigt in Kontakt mit der Seitenverkleidung. Hinten setzt sich die Ambientebeleuchtung nicht fort, welche das Raumgefühl freundlicher gestalten könnte.



Das Fond-Raumangebot bietet ausreichend Bein- und Kopffreiheit für Personen bis ca. 1,95 m und ist für zwei Erwachsene komfortabel, wobei die Innenbreite auch drei schmal gebauten Personen auf kurzen Strecken Platz bietet.

3,0 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum des Ford Explorers sind enge Grenzen gesetzt. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch in der Neigung einstellen; lediglich ein asymmetrisch geteiltes Umklappen ist möglich. Dafür ist die Mittelkonsole vorn außergewöhnlich gestaltet. Hinter dem verschieb- bzw. schwenkbaren Zentraldisplay lassen sich kleinere Gegenstände unterbringen und vor Blicken schützen, wenn das Display drübergefahren wird. Eine Handbreit weiter hinten befindet sich ein weiteres, oben offenes Fach, welches auch den induktiven Ladeplatz für das Smartphone beherbergt. Die zwei gut nutzbaren Getränkehalter lassen sich als gesamten Baustein herausnehmen und ersetzen bzw. ergänzen. Das „MegaConsole“ genannte Staufach unterhalb der Mittelarmlehne soll insgesamt 17 l aufnehmen können, bzw. einen 15-Zoll-Laptop oder mehrere 1,5-l-Flaschen. Standardmäßig ist das entsprechend sehr tiefe und beleuchtete Fach mit einer Schale und Eiskratzer ausgestattet, welcher als Trenner im Fach fungiert. Im Zubehör bietet Ford kostenfrei zum Herunterladen verschiedenste stl-Dateien für den privaten 3D-Druck inklusive Einstellungsempfehlungen für den Druck selbst an. Mit den ausgedruckten Kunststoffteilen lässt sich insbesondere die Konsole praktisch ergänzen und individualisieren. Unterhalb der Mittelkonsole befindet sich ein

großes, offenes Fach. Hierfür gibt es im Zubehör als Ergänzung beispielsweise einen 3D-Druck-Handtaschenhalter. Dafür hat der Stromer links neben dem Lenkrad kein Fach und einen Brillenhalter im Dachhimmel vermissen wir auch. Das kleine Handschuhfach ist weder mit Beleuchtung noch Klimatisierung ausgestattet. Abschließen lässt es sich auch nicht. Zwei Becherhalter befinden sich in der hinteren Mittelarmlehne, welche sich zwar nicht an verschiedene Getränkebehälter anpassen lassen, aber zumindest gummiert gestaltet sind.

+ Sowohl geschlossene Lehnentaschen an den Vordersitzen als auch praktische Jackenhalter kann der Explorer EV bieten.

- Die vorderen Türfächer sind zwar groß, aber lassen sich schlecht nutzen durch die kleinen und kantigen Öffnungen. Zudem muss man sich mit nervigen Klappergeräuschen aus den Fächern zufriedengeben, denn Ford verzichtet komplett auf eine geräuschreduzierende Gummierung oder Auskleidung mit Filz. 1-l-Flaschen lassen sich aber problemlos unterbringen. Im Fond sind die Türfächer ähnlich unpraktisch und kantig gestaltet wie vorn – 1-l-Flaschen kann man aber auch hier zumindest liegend transportieren.

2,5 KOMFORT

3,0 Federung

Der Ford ist mit einem recht straff abgestimmten Standardfahrwerk ausgestattet – elektronisch geregelte Dämpfer sind auch gegen Aufpreis nicht zu haben. Insgesamt wirkt das Fahrwerk recht stößig und spricht wenig feinfühlig an - insbesondere Querfugen oder Kanten dringen deutlich in den Innenraum vor. Es scheint, als würden die Reifenflanken (45er bzw. 50er Querschnitt) vorrangig kurze Schläge schlucken, bevor das Fahrwerk überhaupt anspricht. Ähnlich ist es bei gröberen Einzelhindernissen wie Gullydeckel, die merklich an die Insassen weitergegeben werden. Bei Fahrbahnen mit periodisch wiederkehrenden Anregungen, wie z. B.

Betonplatten-Autobahnen, passiert es hin und wieder, dass man bei passender Geschwindigkeit den Explorer zu kontinuierlicher Nickschwingung bzw. Wippen anregt und dadurch sanfte Schläge von den Kopfstützen an den Hinterkopf erntet. Angenehmer wird es bei langweiligeren Unebenheiten bzw. größeren Fahrbahnezulänglichkeiten – hier kann der Ford mit seinen langen Federwegen sein Potenzial ausschöpfen. Ansonsten geht der Federungskomfort auf Autobahnen in Ordnung, wohingegen es auf der Landstraße noch Verbesserungspotenzial gibt.

2,5 Sitze

+ Die Konturen der Sitzlehnen und -flächen der optionalen Ergonomie-Vordersitze (400 Euro) sind zufriedenstellend geformt. Man sitzt insgesamt recht bequem und der Seitenhalt bei Kurvenfahrt geht in Ordnung. Die nicht einstellbaren Seitenwangen sind zwar ausgeprägt, eine Abstützung im Schulterbereich fehlt hingegen. Das serienmäßig zwölfmal elektrisch verstellbare Gestühl des Fahrers verfügt auch über eine Memory-Funktion, vier-Wege Lordosenstütze und Massage-Modus. Die Ergonomie-Sitze bringen noch die ausziehbare Oberschenkelaufklappung mit. Standardmäßig ist der Beifahrersitz

sechsfach manuell einstellbar, ordert man die Ergonomie-Sitze, bekommt der Copilot dieselben Einstelloptionen wie der Fahrer. In der zweiten Reihe geht der Sitzkomfort in Ordnung. Die Kopfstützen sind jedoch recht unbequem gepolstert und nicht längs einstellbar. Für die Arme findet man an den Türen keine angenehm gepolsterte Abstützposition. Da sich im Fahrzeugboden die Batterie befindet, nimmt man eine leicht hockende Sitzposition ein. Durch die großzügige Beinfreiheit lässt sich jedoch der Kniewinkel leicht ausgleichen.

- Die Mittelarmlehne vorn lässt sich weder längs- noch in der Höhe verstellen. Der mittlere Platz in der zweiten Reihe ist unangenehm gepolstert, schmal, erhöht und damit für längere Fahrten nicht zu empfehlen. Fahrer und Beifahrer müssen ohne

eine Einstellmöglichkeit der Gurthöhe auskommen. Eine gesonderte Polsterung an der Mittelkonsole für das rechte Knie des Fahrers gibt es nicht.

2,3 Innengeräusch

+ Mit gemessenen 66,4 dB(A) geht das Geräuschniveau im Ford Explorer EV bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn in Ordnung – eine Doppelverglasung könnte hier für noch etwas bessere Geräuschisolation sorgen. Der elektrische Antriebsstrang wird nur unter hoher Last durch ein leises Fiepen wahrnehmbar und übt sich sonst in akustischer Zurückhaltung. Dominierend hingegen bei höherem Tempo sind die Windgeräusche, welche

sich vorrangig im Bereich um die A-Säule und die Außenspiegel verorten lassen. Sie bleiben aber stets auf einem gut erträglichen Niveau, sodass Unterhaltungen bei Autobahntempo ohne gesonderte Anstrengungen möglich sind. Die sonstigen Fahrgeräusche fallen vernachlässigbar gering aus, die Radkästen sind angemessen gedämmt.

1,9 Klimatisierung

+ Serienmäßig kommt der Ford Explorer EV mit einer Zweizonen-Klimaautomatik inklusive Umluftautomatik. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen variieren. Bei Bedarf lassen sich gezielt die Hände oder Füße wärmen bzw. Füße kühlen – die Temperatur dafür ist aber nicht explizit regulierbar. Die Lenkrad- und Sitzheizung vorn ist immer dabei – hinten gibt es auch gegen Aufpreis keine Sitzheizung. Eine Sitzbelüftung ist ebenfalls nicht verfügbar. Standardmäßig dabei hingegen ist die Standklimatisierung, welche auf Wunsch über eine effiziente Wärmepumpe verfügt. Gegen eine zu starke Erwärmung der Fahrgastzelle gibt es ab der B-Säule abgedunkelte

Scheiben in Serie – Rollos hingegen gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Im Fond werden die Insassen über die Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen und in der Mittelkonsole klimatisiert.

- Die Lüftungsdüsen vorn lassen sich nur komplett öffnen und schließen oder die Ausströmrichtung der Luft variieren – eine Möglichkeit, um die Luftmenge zu justieren, gibt es nicht. Eine insbesondere in den Wintermonaten praktische Frontscheibenheizung ist generell nicht zu haben.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

+ Zum Test tritt der Explorer EV in der Top-Motorisierung an: Insgesamt 250 kW (340 PS) Systemleistung und 679 Nm aus je einer E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse verteilen sich auf alle vier Räder und sorgen für beachtliche Fahrleistungen. 5,3 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 180 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Für jeden Einsatzzweck lassen sich dezidierte Fahrmodi (Drive Modes) mit individuellem Fokus wählen: Eco (hohe Energie-Effizienz), Sport (maximale Leistung), Traction (bei nicht idealen Straßenverhältnissen), Normal (ausgewogen) und

Individual. Im Test wird der Stromer im Standardmodus betrieben: Normal. Hier fallen die Fahrleistungen immer noch sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in rasanten 0,6 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 2,6 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen flotte 3,4 s. Durch den kraftvollen Antritt, insbesondere bei niedrigem Tempo, und das spontane Rucken bei beherztem Tritt aufs Gaspedal, vermittelt das SUV durchaus Sportlichkeit und Fahrspaß.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

+ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind nahezu keine Vibrationen oder Defizite beim Durchbeschleunigen wahrnehmbar. Lediglich im Geschwindigkeitsbereich zwischen Stadt- und Landstraßentempo lassen sich bei hoher Leistungsabfrage leichte Vibrationen von der Vorderachse spüren – hier könnte die Abstimmung der Antriebsmaschinen zueinander noch dezenten Feinschliff

vertragen. Das Antriebssystem schiebt den Explorer gleichmäßig bis zu hohem Tempo an, wobei die Physik beim schweren SUV auch trotz der beachtlichen Systemleistung gnadenlos ist: Vom sehr kraftvollen Antritt bei Stadttempo ist auf der Autobahn nicht mehr so viel übrig. Das Ansprechverhalten ist aber stets sehr direkt und spontan.

1,0 Schaltung/Getriebe

+ Da beide E-Maschinen des Fords ein weites Drehzahlband abdecken, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schaltschema des aus dem VW-Regal bekannten Gangwahlhebels am Lenkstock ist gewöhnungsbedürftig, aber leicht zu erlernen. Er muss gedreht werden, um die entsprechende Fahrstufe zu wählen. Das Einlegen der N-Stufe geschieht ebenfalls per Drehung, was beispielsweise beim Besuch in der Waschstraße relevant ist. Vom Lenkradkranz verdeckt ist die P-Taste am Ende des Hebels, mit dessen Hilfe die elektrische Feststellbremse aktiviert wird. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott und praxistauglich selbst wenn man noch langsam rollt, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne

Probleme möglich. Für die Rekuperation gibt es insgesamt drei Einstellstufen, welche über den Gangwahlhebel und das Menü selektiert werden können. In „D“ wird nur schwach rekuperiert und schaltet man vorzugsweise bei länger anhaltendem Abwärtsgefälle mit dem Gangwahlhebel in „B“, gewinnt der Stromer konstant stärker Bremsenergie zurück. Als sehr praxistauglich erweist sich der im Menü auszuwählende „wirtschaftliche Fahrmodus“, welcher bereits von anderen E-Fahrzeugen aus dem VW-Konzern unter anderem Namen bekannt ist. Hier passt der Explorer die Rekuperationsleistung an die aktuelle Fahrsituation an: Informationen über den Streckenverlauf bzw. topografische Informationen vom Navigationssystem, vorausfahrende Fahrzeuge, Geschwindigkeitsbegrenzungen und die eigene Fahrgeschwindigkeit werden dabei berücksichtigt. Eine Auto-Hold-Funktion ist serienmäßig dabei.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

+ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Explorer eine weitgehend gute Gesamtleistung ab. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Ford mit kräftigen Aufbaubewegungen, welche durch die regelmäßigen ESP-Eingriffe rasch beruhigt werden. Im ÖAMTC Ausweichtest fährt der Stromer recht sicher und für das Fahrzeugkonzept überraschend flott durch die Pylonengasse. Das An- und Gegenlenken geschieht ausreichend zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das ESP unterstützt den Richtungsänderungswunsch, indem es zum einen das etwas lose Heck im Zaum hält und zum anderen passende Bremsimpulse setzt. Nimmt man bei starkem Richtungswechsel schlagartig das

Gas weg, insbesondere bei hoher Rekuperationseinstellung, dreht das Heck ein, was aber über das sensibel regelnde ESP zuverlässig unter Kontrolle gehalten wird. Ähnlich verhält sich das SUV bei beherztem Tritt auf die Bremse in zu schnell angefahrenen Kurven: Hier wird das Heck leicht und der Explorer baut überschüssiges Tempo gezielt mithilfe des ESPs über die Vorderräder ab und bleibt dabei gut kontrollierbar. Der Grenzbereich bei flotter Kurvenfahrt wird angemessen an den Fahrer über den merklichen Wankwinkel kommuniziert. Hinsichtlich der Traktion gibt es dank des Allradantriebs nichts zu beklagen. Der Explorer ist kaum anfällig für Fahrbahnnunzulänglichkeiten und weist einen entsprechend guten Geradeauslauf auf.

2,6 Lenkung

In Sachen Lenkung liefert der Ford Explorer EV ein ordentliches Ergebnis ab. Grundsätzlich ist seine Lenkung eher indirekt übersetzt: Knapp über drei Umdrehungen benötigt man, um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln, was sich auf engen Landstraßen bemerkbar macht. Hinzukommend kann die Zielgenauigkeit nicht so recht überzeugen, denn man muss auch trotz Fahrpraxis mit dem SUV in Kurven den Lenkwinkel stetig nachkorrigieren. Die Zentrierung erfolgt hingegen gut, sodass man auch blind erfühlen kann, wo die Neutrallage ist - das entlastet bei Geradeausfahrt. Mit zunehmendem Tempo wird die Rückstellung stärker und die Mitte

lässt sich noch besser detektieren. Aus der Neutrallage heraus erfolgt ein passender Anstieg des Lenkmoments, welcher dem Fahrer zusätzliche Informationen über den Lenkwinkel an den Rädern vermittelt. Das Lenkgefühl ist tendenziell leichtgängig. Die Rückmeldung über den Kraftschluss an der Vorderachse ist schwach und die Lenkung fühlt sich allgemein synthetisch und entkoppelt an. Der Stromer lässt sich aber dennoch insgesamt gut fahren. Über das Zentraldisplay kann die Lenkkraftunterstützung justiert werden.

2,3 Bremse

+ An der Vorderachse des Explorers sind Scheibenbremsen verbaut, hinten hingegen nur Trommelbremsen. Die Trommeln mögen angesichts des Fahrzeuggewichts von rund 2,2 Tonnen zunächst unterdimensioniert wirken. Die Bremswerte hingegen belegen das Gegenteil: Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Ford durchschnittlich nach 34,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Überdies wird der mechanischen Bremsanlage die Bremsleistung der Antriebsmaschinen überlagert (Rekuperation). Daraus resultiert das bei E-Fahrzeugen typisch synthetische Pedalgefühl. Viel Pedalweg ist nötig, um eine adäquate Bremsleistung zu erhalten. Einen Druckpunkt gibt es überhaupt nicht, sodass man auf Sicht fährt. Vorteil der Trommelbremsen wiederum ist, dass sie im Gegensatz zu Scheibenbremsen nicht so schnell verrosten, wenn sie wenig eingesetzt werden - das senkt die Werkstattkosten.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Bereits serienmäßig bietet der Ford Explorer EV eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Es ist nahezu alles an Bord, was derzeit auf dem Markt erhältlich ist. Hinsichtlich der Funktionsqualität der Fahrer-assistenzsysteme im Alltag gibt der Stromer kaum Anlass zur Kritik – hier ist die Zusammenarbeit mit dem VW-Konzern deutlich sichtbar. Im Euro NCAP-Test (Test 09/2024) in der Kategorie aktive Sicherheit erreicht der Stromer dennoch nur befriedigende 72 Prozent der erreichbaren Punkte – der Test bescheinigt Verbesserungspotenzial insbesondere beim Notbremsassistenten und Fahrerüberwachungssystem. Das Umfeld vor dem Fahrzeug wird sowohl mit dem Frontradar (mittig unten in der Frontschürze) als auch dem Frontkameranystem (mittig in der Frontscheibe auf Höhe des Innenspiegels) überwacht. Der Fahrer und dessen Müdigkeitszustand bzw. Aufmerksamkeitspegel wird über sein Fahrverhalten jenseits von Tempo 65 km/h bewertet und bei Bedarf eine entsprechende Warnung ausgelöst. Führt man mit zu geringem Abstand zum Vorausfahrenden, warnt der Ford – ebenso bei drohenden Frontalkollisionen (Pre-Collision-Assist). Außerdem warnt er sowohl beim Spurwechsel (Beobachtung von bis zu 48 m hinter dem Ford) als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Das Notbremsssystem erkennt bis zur Höchstgeschwindigkeit Fahrzeuge (bis 85 km/h Fußgänger) und beim Rückwärtsfahren leitet der Stromer bei Detektion von querendem Verkehr zunächst eine Warnung und anschließend ein Notbrems-Manöver ein. Im Falle einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten und die Warnblinkanlage wird eingeschaltet, um dem nachfolgenden

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen. Ein klassischer Tempomat ist nicht verfügbar, dafür aber ist ein Abstandsregeltempomat (iACC) Serie, welcher das Tempo an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung und vorausliegende Streckenführung anpasst. Das System leistet auch zuverlässig seinen Dienst im Stop&Go. Mit dem optionalen Lenkassistenten zieht Teilautonomie beim Explorer ein. Dieser kann den Fahrer zusätzlich ab Tempo 90 km/h bei einem beabsichtigten Spurwechsel mit Lenkeingriffen unterstützen. Die Übergabe des Steuers zurück an den Fahrer erfolgt jedoch recht abrupt. Serie ist der Ausweich-Lenk-Assistent, welcher dem Fahrer mit Lenkeingriffen assistiert, wenn plötzlich im Fahrweg andere

Verkehrsteilnehmer (Fußgänger oder Radfahrer) auftauchen – der Assistent funktioniert jedoch nicht, wenn die Teilnehmer die Straße überqueren. Der Notfallassistent veranlasst erst Bremsrucke und bringt anschließend das Fahrzeug mit eingeschalteter Warnblinkanlage zum Stehen, falls der Fahrer bis dahin nicht reagiert hat. Das im Fahrerassistenz-Paket enthaltene Head-up-Display projiziert übersichtlich Informationen in die Frontscheibe und unterstützt den Fahrer damit angemessen. Eine Reifendruckkontrolle gibt es, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, nur als indirekt messendes System.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm liefert der Explorer mit 89 Prozent (Test 09/2024) eine gute Leistung in der Kategorie Insassensicherheit ab. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung des Fords. Ebenso der Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Außerdem wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und entsprechend gemeldet, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Die vorderen Kopfstützen genügen für Personen mit rund 1,95 m Körpergröße. Hinten auf den äußeren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für 1,70 m große Erwachsene. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich deutlich weniger weit herausziehen und bietet damit nur eingeschränkten Schutz. Damit es erst gar nicht zum Verrutschen der Ladung kommt, sind stabile Zurrösen im Kofferraum vorhanden, um

Gegenstände mit Gurten sichern zu können oder ein Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen. Sowohl Warndreieck als auch Verbandskasten befinden sich als Kombitasche im linken Seitenfach im Kofferraum und sind damit gut erreichbar, auch wenn das Gepäckabteil beladen ist. Sofern der Explorer in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern.

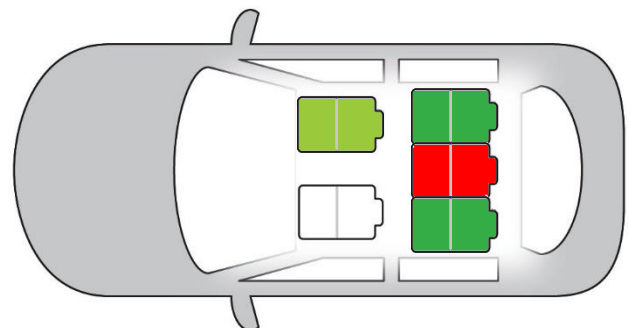
- Knieairbags sind nicht verfügbar, wie auch höhenverstellbare Sicherheitsgurte vorn und Seitenairbags in der zweiten Reihe. Die fragile Gepäckraumabtrennung kann nur einen marginalen Widerstand gegenüber herumfliegenden Gepäckstücken aus dem Kofferraum leisten. Falls man den Explorer aber bis zum Dach hoch beladen möchte, gibt es im Zubehör immerhin verschiedene Schutzgitter und Trennnetze, um die Insassen zuverlässig schützen zu können.

2,0 Kindersicherheit

+ In der Kategorie Kindersicherheit erzielt der Ford Explorer EV beim Euro NCAP-Test (09/2024) gute 86 Prozent. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Stomer sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Über eine Isofix-Anbindung verfügt der Beifahrersitz nicht – die beiden äußeren Plätze im Fond sind hingegen schon mit Isofix inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken (Top Tether) ausgestattet. Immerhin lassen sich auf dem Beifahrersitz universelle Exemplare mit dem Gurt problemlos fixieren. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Den Beifahrerairbag deaktiviert man über einen Schlüsselschalter, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Lediglich der mittlere Sitzplatz hinten ist durch die sehr ungünstigen Gurtanlenkpunkte und die fehlende Isofix-Halterung für Kindersitze nicht zu empfehlen. Durch die großzügigen Platzverhältnisse auf der zweiten Reihe,

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
genügend (3,6 – 4,5) nicht genügend (4,6 – 5,5)

schränken selbst im Fond montierte Babyschalen die Längsverstellung der vorderen Sitze kaum ein. Der Explorer verfügt

rundum über einen wirksamen Fenstereinklemmschutz und die Fondtüren lassen sich vom Fahrerplatz aus gegen unbeabsichtigtes Öffnen verriegeln.

2,4 Fußgängerschutz

+ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Explorer EV ordentliche 80 Prozent der erreichbaren Punkte für den Fußgängerschutz (Test 09/2024). Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger (bis 85 km/h) und Radfahrer erkennt, ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich

ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren. Außerdem gibt der Ford Töne von sich, wenn er mit niedrigen Geschwindigkeiten dahin gleitet, um auf sich aufmerksam zu machen.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

+ Der beim Elektrozyklus des ÖAMTC Ecotest ermittelte, durchschnittliche Stromverbrauch des Ford Explorer EV liegt bei 19,2 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 445 km resultiert – ein befriedigendes Ergebnis. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 86,4 kWh werden benötigt, um die 79 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also rund neun Prozent mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 19,2 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 96 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts).

Daraus folgen 51 der möglichen 60 Punkte im ÖAMTC Ecotest in der Kategorie CO₂.

1,9 Schadstoffe

+ Lokal entstehen am vollelektrischen Ford zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend – unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Explorers von 19,2 kWh/100 km u.a. Partikelemissionen von 2 mg/ km und NO_x-Emissionen von 78 mg/km geknüpft. Der Stromer landet unterm Strich bei 42 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 93 Punkten. Das reicht für volle fünf Sterne im ÖAMTC Ecotest.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	190/377/632
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/556
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,36
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Asynchronmaschine vorn, Permanentmagnet-Synchronmaschine hinten	
Leistung	250 kW/340 PS
Maximales Drehmoment	679 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20/255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.468/1.871/1.639 mm
Leergewicht/Zuladung	2.179/561 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.417 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	79 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Köln

ÖAMTC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6Q
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	445 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	2.158/582 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/814/1.364 l

AUSSTATTUNG Explorer EV Extended Range (79 kWh) Premium AWD

TECHNIK (im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/
Head-up-Display	
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Zwei-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	
Metalliclackierung	
Schiebedach/Panoramaglasdach	

TESTURTEIL

AUTOTEST

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,3
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	1,4
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	0,9
Federung	3,0	Schadstoffe	1,9
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Juni 2025

Dieser ÖAMTC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)



Autotest

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	250 kW(340 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	679 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2 kWh/100km/449 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Gangwahlhebel, Fahrmodus

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC-Ladestrom red. ja/nein)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel (AC), Menü (DC)

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	230 V, einphasig, 10 A	Option
Typ2	230 V, dreiphasig, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

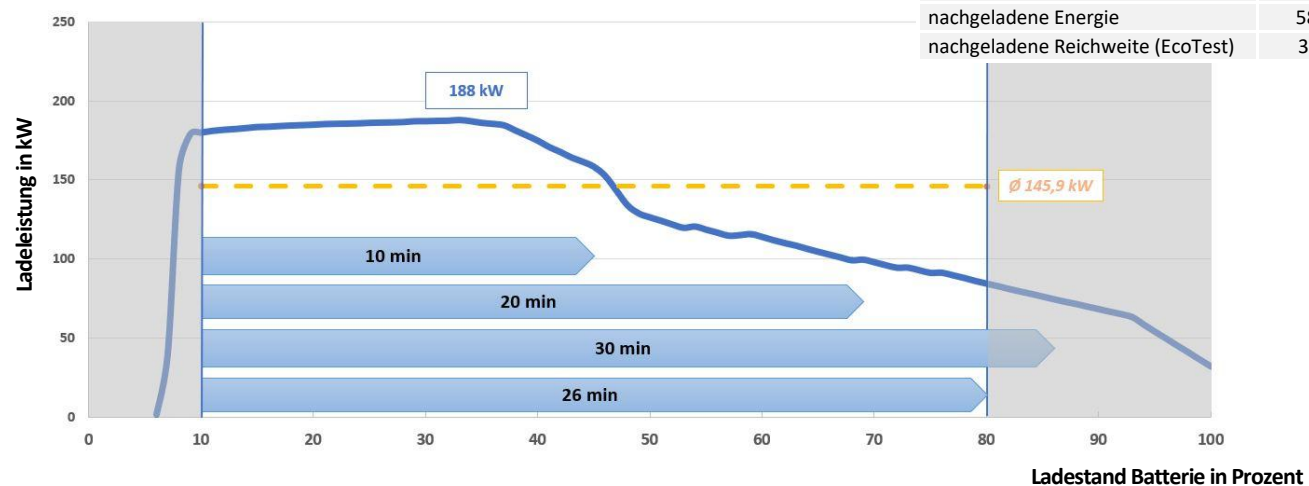
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h, kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66,5 - 37,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66,5 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 185 kW	26 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC (LT. ÖAMTC MESSUNG)



NACHGELADENE REICHWEITE

