Ford liefert seine Hybrid-Kommandozentrale aus

Der neue Ford Explorer geht mit Plug-in-Hybrid, sieben Sitzen und einem Zehn-Gang-Automatikgetriebe an den Start. Mit an Bord sind Fahrer-Assistenzsysteme und eine gehobene Serienausstattung. Das SUV geht in den Ausstattungsvarianten ST-Line und Platinum ab 76.000 Euro, beziehungsweise 77.000 Euro an den Start. Die Auslieferungen beginnen sofort, bestellbar ist der Explorer schon seit Ende 2019.

Mit einer Systemleistung von 457 PS (336 kW) ist der mit einem Elektromotor verbundene V6-Benziner ein echtes Kraftwerk. 825 Newtonmeter Drehmoment liegen ab 2500 Umdrehungen in der Minute maximal an. Damit ist er das stärkste Hybridfahrzeug von Ford. Die Kraftübertragung erfolgt mittels eines intelligenten Allradantriebs, der die Leistung von Benzin- und Elektromotor gleichzeitig abruft. In sechs Sekunden beschleunigt der Explorer von null auf 100 km/h, bei 230 km/h wird das SUV eingebremst.

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,1 Litern gemäß WLTP-Fahrzyklus und einer rein elektrischen Reichweite von 42 Kilometern soll er zudem sparsam fahren. Der kombinierte Stromverbrauch beträgt 20,5 kWh pro 100 Kilometer. Durch verschiedene EV-Fahrprogramme kann der Fahrer sich zwischen kombinierter, sofortiger und aufgehobener elektrischer Leistung entscheiden. Zum Aufladen während der Fahrt schaltet der Fahrer ebenfalls in einen speziellen Modus.

Die 12,3 Zoll große digitale Instrumententafel (31,2 Zentimeter Bildschirmdiagonale) informiert mit Piktogrammen über den jeweiligen Elektro-Fahrmodus. Geht die Akkufüllung zur Neige, wechselt der Explorer automatisch in das "EV Auto"-Programm und aktiviert den Eco-Boost-Benzinmotor, der eine Leistung von 363 PS (267 kW) entwickelt. Zugunsten einer höheren Kraftstoffeffizienz erhält der Benziner weiterhin Unterstützung durch den E-Antrieb, soweit die beim Bremsen rekuperierte Energie dies ermöglicht.

Das Laden der Batterie kann entweder per Stromkabel oder während der Fahrt geschehen. An der 230-Volt-Haushalts-Steckdose benötigt der Explorer Plug-in-Hybrid rund fünf Stunden und 50 Minuten, bis die Batterie komplett aufgeladen ist. An einer Ford-Connected-Wallbox oder an einer öffentlichen Ladestation dauert das Wiederaufladen rund 4 Stunden 20 Minuten.

Der Allrad-Antrieb verarbeitet alle zehn Millisekunden Informationen, die eine Vielzahl von Sensoren liefern. Dazu zählen unter anderem die momentane Fahrzeug-Geschwindigkeit, die Gierbewegung, die Außentemperatur, der Reifengrip und Daten zum etwaigen Anhängerbetrieb. Bei ausreichender Traktion wird der Explorer über die Hinterräder angetrieben. Falls erforderlich, leitet das Getriebe die Motorkraft automatisch auch an die Vorderräder. Die serienmäßige Bergabfahrkontrolle erleichtert das Befahren schwieriger Gefällstrecken. Das Automatikgetriebe passt sich dem Fahrstil des Fahrers an und wird über einen Drehschalter in der Mittelkonsole gesteuert, über den sich die Stufen (P, R, N, D) anwählen lassen.

Über die 12,3 Zoll große digitale Instrumententafel mit einer Bildschirmdiagonale von 31,2 Zentimeter lassen sich Übersichten, dynamische Grafiken sowie Meldungen abrufen und zusammenstellen - einschließlich Tachometer, Kraftstoffstand oder Batterieladung. Je nachdem, welcher Fahrmodus gewählt ist, zeigen animierte 3D-Grafiken verschiedene Informationen zum Fahrzeug an.

Im Explorer bietet Ford ein Offroad-Management-System TMS (Terrain Management System) mit sieben Fahrmodi: Normal, Sport, Unbefestigte Straße, Rutschig, Ladung/Anhänger und Eco sowie eine Einstellung für tiefen Schnee/Sand. Auch während

der Fahrt lässt sich zwischen den einzelnen Modi wechseln. Die Programme werden über einen selektiven Fahrmodus-Drehknopf in der Mittelkonsole angesteuert. Jedes Programm wird mit einem eigenen grafischen Symbol und entsprechenden Zusatzinformationen auf der digitalen Instrumententafel visualisiert.

Zum Lieferumfang ab Werk gehören unter anderem ein ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBD), ein elektronisches Sicherheits- und Stabilitätsprogramm (ESP) mit Traktionskontrolle inklusive Torque Vectoring Control und Roll Stability Control (RSC), ein Bergabfahr-Assistent, ein Berganfahr-Assistent, eine Diebstahlalarmanlage, ein Fahrspur-Assistent inklusive Fahrspurhalte-Assistent, ein intelligentes Sicherheits-System (Front-Airbag für Fahrer und Beifahrer), ein Knie-Airbag für Fahrer und Beifahrer, ein Seiten-Airbag für Fahrer und Beifahrer, Überrollschutz-Sensoren, ein Warnsystem für nicht-angelegte Sicherheitsgurte vorn (sowie in der zweiten und dritten Sitzreihe), Isofix-Halterungen an den Außensitzen der zweiten und dritten Sitzreihe, ein Notbremslicht und eine Zentralverriegelung.

Die beiden Ausstattungsvarianten ST Line und Platinum erweitern den Serienumfang. Der Explorer ist in neun Außenfarben bestellbar. Der "ST-Line" wird serienmäßig in Liquid-Weiß, der "Platinum" serienmäßig in Chroma-Blau Metallic ausgeliefert.

Als Fahrsicherheitssystem ist ein aktiver Park-Assistent "Plus" mit Ein- und Ausparkfunktion und teil-automatisierter Fahrzeugführung mit an Bord. Das System identifiziert passende Parklücken entlang oder quer zur Straße und steuert das Fahrzeug selbsttätig hinein - dies beinhaltet auch die Kontrolle von Gas- und Bremspedal sowie das Aktivieren der Parkbremse. Ist der Parkvorgang abgeschlossen, muss der Fahrer nur noch die "Neutral"-Position des Automatikgetriebes einlegen. Das System funktioniert auch in umgekehrter Richtung: Dann steuert der teilautomatisierte Auspark-Assistent den Explorer sicher aus der Parklücke heraus.

Die intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (iACC) beinhaltet sowohl ein Verkehrsschild-Erkennungssystem als auch einen Stau-Assistenten mit Stop & Go-Funktion und einen Fahrspur-Piloten. Das System passt das vorgewählte Tempo dem fließenden Verkehr an, hält den Sicherheitsabstand zum Vordermann ein und zudem das eigene Fahrzeug automatisch in Fahrbahnmitte. In Stau-Situationen bringt das iACC das Auto auch komplett zum Stillstand und lässt ihn selbsttätig wieder anfahren, wenn der Halt nicht länger als drei Sekunden gedauert hat.

Ein Pre-Collision-Assist inklusive Auffahrwarnsystem mit Fußgänger- und Radfahrer-Erkennung macht den Fahrer auf eine drohende Kollision mit nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern aufmerksam und hilft somit, Unfälle zu vermeiden. Ein Toter-Winkel-Assistent mit Querverkehrswarner erleichtert das Ausparken. Das System funktioniert bei Ausparkgeschwindigkeiten zwischen 1,5 und 12 km/h. In schwierigen Situationen hilft zudem die 360-Grad-Kamera mit "Split View"-Technologie.

Der Explorer verfügt serienmäßig über eine dritte Sitzreihe (zwei Sitzplätze), die elektrisch aus- und einfahrbar ist. Der Zugang gelingt bequem mithilfe der Easy-Entry-Funktion: Die beiden äußeren Sitze der zweiten Reihe sind in der Neigung sowie in der Längsrichtung verstellbar und lassen sich nach vorne schieben, um einen leichten Einstieg in die dritte Sitzreihe zu ermöglichen.

Dank des Easy Fold Flat-Systems mit elektrischer Ein- und Ausklappfunktion lassen sich die zweite und dritte Sitzreihe per Tastendruck umklappen, so dass eine Ladefläche von maximal 2,14 Meter Länge und mindestens 1,22 Meter Breite entsteht. Der neue Explorer bietet ein maximales Gepäckraum-Volumen von 2274 Liter (im Zweisitzer-Modus). Zahlreiche Ablagefächer mit einem Gesamtvolumen von 123 Litern bieten zusätzlich reichlich Platz. Außerdem wartet der Explorer – ganz im Stil der US-Anforderungen - mit

zwölf Becherhaltern auf.

Der Explorer hat eine maximale Zuladung von 694 Kilogramm. Das zulässige Gesamtzuggewicht beträgt 5660 Kilogramm, die maximale Anhängelast (gebremst) 2500 Kilogramm. Die Stützlast beträgt 100 Kilogramm.

Serienmäßig mit an Bord ist das Ford-Pass-Connect-Modem. Damit erhält der Fahrer zusätzliche Online-Funktionen im Sync-3-Navigationssystem. Anhand der Daten von Live-Traffic wird die Route kontinuierlich in Echtzeit der aktuellen Verkehrssituation angepasst. Für Fahrer und Mitfahrer sind zehn WLAN-Geräte an den Hotspot anschließbar. Mit 4G LTE ist an Bord auch das Streaming von Videobeiträgen möglich. Mittels der Funktion e-Call wird bei einem Unfall ein Notruf ausgelöst und wichtige Daten übermittelt. Für die Verbindung wird eine fest eingebaute SIM-Karte verwendet.

Mittels neuer Funktionen der Ford-Pass-App können im Explorer Daten zum Ladezustand der Batterie, zu Ladepunkten und Ladezeitpunkten abgerufen werden. Das Smartphone lädt induktiv auf einer Ladestation in der Mittelkonsole, die über den Qi-Standard verfügt. Musikstücke werden durch ein Bang-&-Olufsen-Soundsystem mit 980 Watt Verstärkerleistung auf 14 Lautsprecher im Fahrzeug ausgegeben. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Explorer Plug-in-Hybrid (PHEV).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford