



Ford Explorer 3.0 EcoBoost Plug-in-Hybrid ST-Line Automatik

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (336 kW / 457 PS)

Wenn Familien mit mehr als fünf Mitgliedern bei Ford nach einem Auto suchen, haben sie nicht mehr viel Auswahl. Als einziger Siebensitzer ist der Explorer verblieben, nachdem vor kurzem S-MAX und Galaxy eingestellt wurden. Der Explorer ist eigentlich eine Entwicklung für den amerikanischen Markt, was man seiner schieren Größe (5,06 m lang, knapp 2,3 m breit) und seinem Gewicht (über 2,5 t Leergewicht) anmerkt. Auch der Innenraum verrät ihn, denn der ist hemdsärmlicher gestaltet als die europäischen Ford-Modelle. Natürlich sind Verarbeitung und Material in Ordnung, können einem Focus oder Mondeo aber nicht das Wasser reichen. Über jeden Zweifel erhaben ist dagegen das Platzangebot, selbst in der dritten Sitzreihe können zwei Erwachsene zumindest kürzere Zeit mitfahren. Oder alternativ eine Menge Gepäck. Letzterem ist dann der Fahrkomfort auch egal, der in dieser Klasse schon etwas geschmeidiger sein könnte. Vielleicht ist der ST-Line unter Komfortaspekten nicht die beste Wahl - es gibt aber auch die Platinum-Ausstattung ohne "sportlich abgestimmtes" Fahrwerk. Als einzigen Antrieb bietet Ford in Europa den Plug-in-Hybrid an - nachvollziehbar, denn für den Flottenverbrauch ist das sogar von Vorteil, mit jedem Explorer wird der CO₂-Wert nur mit 71 g/km belastet (bzw. "entlastet"). In der Praxis dürfte für viele Nutzer ein Diesel wohl die sinnigere Wahl sein - den es aber nicht gibt. Und so gilt es fleißig bei jeder Gelegenheit Strom zu laden, um den Benzinverbrauch im Zaum zu halten. Um die 10 l/100 km im Hybridmodus sind echt viel, im Mischbetrieb kann man den Benzinverbrauch Richtung 5 l-Marke drücken. Auch wenn der Antrieb dank Sechszylinder kultiviert arbeitet und mit 457 PS sowie bis zu 825 Nm Drehmoment wirklich kräftig ist, sind 86.490 Euro ein selbstbewusster Preis für den Explorer. Vor nicht mal zwei Jahren wollte Ford für den gleich ausgestatteten Wagen 10.500 Euro weniger. **Konkurrenten:** u.a. BMW X5 45e, Mercedes GLE 400 e, Volvo XC90 Recharge, VW Touareg R.

- +** sieben Sitze Serie, viel Platz im Innenraum, ausgezeichnete Fahrleistungen, umfassende Ausstattung
- hoher Verbrauch, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	1,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	4,0

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Mit der Karosseriequalität ist das so eine Sache - in weiten Teilen ist sie ordentlich und gewissenhaft gefertigt, aber an manchen Stellen, beispielsweise im Kofferraumbereich, sieht man unsauber lackierte Stellen. An sich ist das nicht schlimm, aber bei einem hochpreisigen Auto, wie es der Explorer nun mal ist, sollten auch die kleinen Details makellos sein. Die Spalten zwischen den Karosserieteilen verlaufen gleichmäßig. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und innen separat verkleidet. Den Unterboden hat Ford in weiten Teilen verkleidet, es gibt nur hier und da kleinere Öffnung zum Kühlen von Fahrzeugkomponenten. Die seitlichen Bereiche und der Motor nach unten sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind

etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Die oberen Bereiche der Türverkleidungen und sowie das Armaturenbrett bis in den unteren Bereich sind weich gestaltet. Der Dachhimmel ist hochwertig ausgeführt, immerhin die Säulenverkleidungen der A-Säulen wurden mit Stoff überzogen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Die Verarbeitung ist für amerikanische Verhältnisse gut, kann aber beispielsweise mit einem Focus nicht so ganz mithalten.

⊖ Die große und nicht gerade leichte Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

2,8 Alltagstauglichkeit

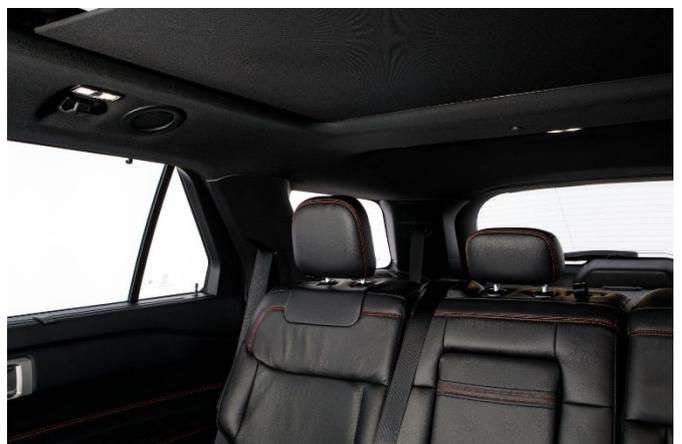
Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Ford Explorer Plug-in-Hybrid im Ecotest bei etwa 29 km - Ford gibt in den technischen Daten also ziemlich optimistisch eine elektrische Reichweite von 42 km (WLTP) an; innerorts sind tatsächlich Reichweiten von über 40 km möglich, das Hybridsystem des Ford kann unter günstigen Bedingungen erstaunlich sparsam sein. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 71,8-l-Tankfüllung etwa 675 km weit. Das Vollladen einer "leeren" Batterie dauert gut dreieinhalb Stunden bei 3,6 kW - der Explorer Plugin kann leider nur einphasig und auch mit Typ 2 Stecker nur bis 16 A geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 13,2 kWh inklusive der Ladeverluste benötigt. Die maximal erlaubte Zuladung beim Testwagen beträgt 635 kg - das reicht selbst für sechs Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach sind

Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 100 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Explorer Plugin bis zu einem Gewicht von 2,5 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell sehr gut und lässt viele Einsatzmöglichkeiten offen. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen sind nicht verfügbar, es gibt aber serienmäßig ein Notrad unter dem Kofferraumboden. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls dabei.

⊖ Der Wendekreis liegt bei 12,9 m, das ist angesichts der Fahrzeuggröße nicht schlecht - macht den sehr langen (über fünf Meter) und mit knapp 2,3 m sehr breiten Explorer aber auch nicht wirklich handlicher.

2,8 Licht und Sicht

Angenehm für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die hohe Sitzposition im Explorer. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und Kameras sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die C- und D-Säulen; aber auch die breiten B-Säulen sind nicht optimal. Positiv: Die Kopfstützen sind beim Explorer weitgehend versenkbar. Ford liefert serienmäßig LED-Scheinwerfer, die aber keine besonderen Funktionen mitbringen. Auf Kurven- oder Abbiegelicht muss man verzichten. Der Fernlichtassistent kann nur



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten. Versenkbare Kopfstützen und serienmäßige Rundumsichtkameras verschaffen Abhilfe.

auf- und abblenden. Kurios: Der rechte Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Bereich direkt neben dem Fahrzeug besser sehen zu können; der linke Spiegel hat diese Eigenschaft nicht - in der Regel ist es genau andersrum.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Parksensoren an Front und Heck sowie vier Kameras für ein Rundumbild hat der Explorer ab Werk, ebenso den Parkassistenten und Reinigungsdüsen für die Front- und Heckkamera.

⊖ Niedrige Hindernisse lassen sich vorn wie hinten nah am Auto schlecht erkennen - die Kameras sind hier sehr hilfreich. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage, immerhin ist die automatische Leuchtweitenregulierung dabei.

2,5 Ein-/Ausstieg

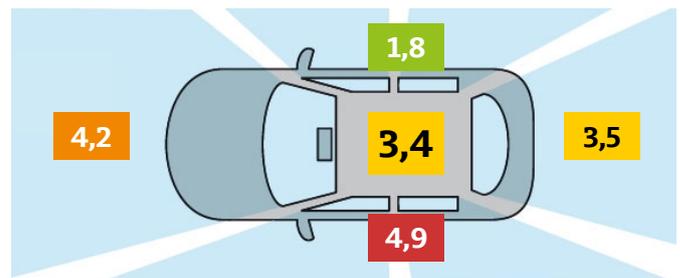
Eine höhere Karosserie erleichtert prinzipiell das Ein- und Aussteigen - der Explorer ist hingegen schon wieder etwas zu hoch, man muss schon bald nach oben klettern. Die vorderen Sitzflächen liegen 68 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Vor allem die hohen Schweller erschweren den Zustieg. Dafür sind die Türausschnitte groß, die Gefahr, sich am Dachrahmen oder den seitlichen Säulen zu stoßen damit gering. Auch hinten kann man dank der großen Türen einfach ein- und aussteigen; nur in die dritte Reihe kommt man nicht so leicht, hier ist Gelenkigkeit gefragt. Am Dachhimmel gibt's nur für den Beifahrer und die zweite Sitzreihe links und rechts

1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Kofferraum-Volumen bietet der Explorer mehr als genug, angesichts seiner äußeren Größe erwartet man das auch. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 565 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 1.165 l oder alternativ ein halber Getränkemarkt (21 handelsübliche Getränkekisten) hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 965 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 2.050 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 50 l verstaut werden, genug für die Ladekabel und weitere Kleinigkeiten; das Notrad befindet sich darunter. Nutzt man den Explorer als Siebensitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 160 l.

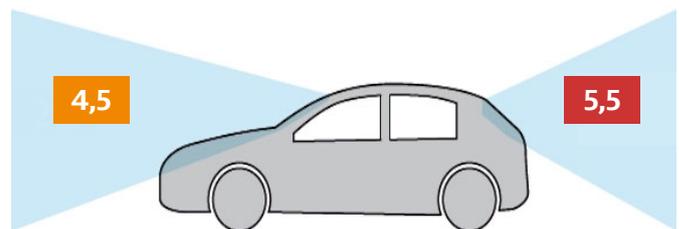
Rundumsicht

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.



Haltegriffe. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Explorer serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 565 Liter Kofferraumvolumen ist genügend Platz für das Reisegepäck oder den täglichen Einkauf vorhanden.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung gehört beim Explorer zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, das die Komfortöffnungsfunktion berührungslos mittels "Fußkick" unter die Heckschürze umfasst. Der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für Großgewachsene öffnet die Klappe weit genug, denn erst ab etwa 1,90 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit knapp 80 cm über der Fahrbahn sehr hoch, das Gepäck muss daher weit angehoben werden; immerhin ist sie weitgehend eben zum Kofferraumboden. Der große Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats sehr gut nutzen.

⊖ Das Ladeabteil wird leider nur über eine Lampe seitlich ausgeleuchtet, was sich angesichts dessen Größe als eher unzureichend erweist. Eine automatische elektrische Anhebung des Heckrollos beim Öffnen der Heckklappe gibt es nicht. Für das ausgebaute Heckrollo hat man keine separate Verstaumöglichkeit beispielsweise unter dem Kofferraumboden.



Die recht hohe Ladekante von 80 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappen. Eine Entriegelungsmöglichkeit vom Kofferraum aus gibt es nicht. Ebenso wenig eine eigene Durchladeluke, hierfür muss man den mittleren Teil der Lehne umlegen. Über den Hebel oben an der Lehne kann man die seitlichen Sitze nach vorn rutschen und klappen, um zu den Sitzen in der dritten Reihe zu gelangen. Darüber hinaus gibt es Befestigungsmöglichkeiten für Taschen im Kofferraum und

seitliche Fächer, deren Deckel als seitliche Abtrennung zum Fach unter dem Kofferraumboden genutzt werden können. Für die Insassen der dritten Reihe stehen im Kofferraum seitlich Becherhalter zur Verfügung.

⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht vorgesehen, es fehlen Befestigungspunkte am Dachhimmel.

1,8 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des übersichtlich aufgebauten Cockpits leicht bedienen - ein nicht unerheblicher Gewöhnungsaufwand ist aber aufgrund der Fülle an Funktionen dennoch nötig. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht mehr, die Fahrstufe wird über ein handtellergroßes Drehrad ausgewählt. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die vielen Knöpfe auf dem Lenkrad kann man gut erkennen, deren 18 an der Zahl stellen aber für manchen eine Herausforderung dar. Die Einstellung von



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Funktionalität vermitteln einen guten Eindruck.

Sitzen (elektrisch, mit Memory-Funktion für Fahrerseite) und Lenkrad (elektrisch) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Die Fahrzeugeinstellungen müssen teilweise im Instrumentendisplay und teilweise über den zentralen Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind hier wie da aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber beherrschbar. Ford verbaut noch vergleichsweise viele Tasten

im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können - im Falle des Explorer eine gute Mischung und praktisch im Alltag. Der 10,1 Zoll große Hauptbildschirm im ungewöhnlichen Hochkant-Format wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind auch komplett digital und schön anzuschauen; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alles, was an Multimedia-Ausstattung für den Explorer verfügbar ist, wird in beiden Ausstattungsvarianten verbaut. Dazu gehört neben einem Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (Ford SYNC 3). Letztere nutzen die eingebaute SIM-Karte und deren Daten-Dienste, die Leistungen stehen fünf Jahre kostenfrei zur Verfügung; die Funktionen rund um den Plugin-Antrieb (Batterieladestand usw.) gibt es zehn Jahre ohne Kosten, jeweils danach kann das Abo kostenpflichtig verlängert werden. Über die FordPass App können via Smartphone Statusinformationen des Fahrzeugs

abgefragt sowie das Laden überwacht und gesteuert werden. Eine Klimatisierung des Innenraums ist auch im Stand möglich, allerdings nur, wenn der Explorer am Ladekabel hängt. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls möglich. Ford verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von Bang&Olufsen mit 14 Lautsprechern inklusive Subwoofer, das einen guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum. Eine 230-V-Steckdose gibt es ebenfalls, dafür keinen klassischen AUX-Anschluss. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man wie inzwischen üblich ebenfalls vergeblich.

1,4 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für ein großes SUV gehört, bietet der Explorer reichlich Platz im Innenraum. Vorn kommen Personen bis zwei Meter Größe bequem unter, Kopf- und Beinfreiheit sind hier ähnlich geräumig. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als

sehr großzügig. Der dunkle Dachhimmel wirkt etwas gedrungen, einen hellen Dachhimmel bietet Ford nicht an. Dafür gibt es serienmäßig ein großes Panorama-Glasschiebedach, wodurch der Innenraum angenehm hell wird.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen der zweiten Reihe selbst 1,90 m große Personen problemlos Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für weit über zwei Meter große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger - eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und der dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirkt. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank, ermöglicht einen luftigen Raumeindruck und bietet eine tolle Aussicht gen Himmel. Etwas beengter geht es freilich in der dritten Sitzreihe zu, wenngleich die Sitze selbst für schlanke Erwachsene gut nutzbar sind, wenn man die mittlere Sitzbank etwas nach vorn schiebt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die beiden äußeren Sitze der zweiten Reihe kann man einzeln in Längsrichtung verschieben, die Neigung der Lehnen einstellen sowie komplett umklappen. Kurioserweise kann man den mittleren Sitz nicht in längs verschieben, sondern nur die Lehne variieren und umklappen. Die dritte Sitzreihe ist Serie. Sie besteht aus zwei zusätzlichen Einzelsitzen im Kofferraum, die sich vom Kofferraum aus elektrisch aufstellen und bündig mit dem Ladeboden versenken lassen, aber nicht

komplett ausgebaut werden können. Vorn stehen zahlreiche gut nutzbare Ablagen und mäßig große Türfächer zur Verfügung. Auch das Smartphone hat seine eigene Ablage mit induktiver Ladefunktion. Die Passagiere im Fond können ebenfalls Türfächer - allerdings in kleinerem Format - sowie die Lehnentaschen nutzen. Das Handschuhfach ist eher klein geraten, aber beleuchtet sowie klimatisiert und lässt sich separat verriegeln.

2,1 KOMFORT

2,9 Federung

Für den Explorer bietet Ford nur ein Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Für die getestete ST-Line-Ausstattung beschreibt Ford das Fahrwerk als sportlich abgestimmt. Eigentlich gehören in diesem Preissegment elektronisch geregelte Dämpfer wenigstens als Extra ins Angebot. Anhängern sanft schwingender Karosserien werden beim aktuellen Explorer enttäuscht, für den Alltag kann man mit dem Standard-Fahrwerk aber auch zurechtkommen. Es hat eine straffe Grundtendenz, bietet aber einen noch ordentlichen Federungskomfort. Als SUV hat er entsprechend große Räder, so dass die Reifen trotz der 20-Zoll-Felgen noch eine nennenswert hohe Flanke haben, die kleine Unebenheiten abfedern können. Auch deswegen kann der Explorer innerorts noch

passabel federn, obwohl Kanten und kleine Unebenheiten recht deutlich bei den Insassen ankommen - insbesondere wenn man unbeladen unterwegs ist. Der Federungskomfort geht in diesem Bereich in Ordnung, man merkt zumindest über langwelligen Bodenwellen das willige Ansprechen des Fahrwerks. Die hohen ungefederten Massen kann es aber nicht verbergen. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich der Fahrkomfort. Auf schlechten Landstraßen ist die Karosserie dennoch recht viel in Bewegung. Auf der Autobahn fühlt er sich wohler und federt vergleichsweise charmant, trotz der Karosseriebewegungen kommt aber selbst bei hohen Geschwindigkeiten kein unsicheres Fahrgefühl auf.

2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist der Fahrzeugklasse angemessen, hier geht es weniger um feste Fixierung als um bequemes Sitzen. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Einstellbare Seitenwangen oder eine verlängerbare Sitzfläche sind nicht verfügbar, dafür gibt es die 4-Wege-Lendenwirbelstützen vorn serienmäßig. Auch immer an Bord ist eine Massagefunktion für Fahrer und Beifahrer, wobei sowohl in der Lehne als auch in der Sitzfläche Massageelemente verbaut sind. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze nur rudimentär konturiert,

nennenswert Seitenhalt darf man wie so oft nicht erwarten. Trotzdem, selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen. Die beiden Sitze der dritten Reihe machen letztlich nur Kinder glücklich, Erwachsenen passt der Kniewinkel nicht so recht - für Klappsitze im Kofferraum bieten sie aber passablen Sitzkomfort.

⊖ Auf dem Mittelplatz der zweiten Sitzreihe sitzt man dagegen nicht so angenehm, er ist zudem recht schmal ausgeführt.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 66,0 dB(A) bei 130 km/h - das ist ein guter Wert. Unter Last ist der Benziner durchaus präsent, läuft aber sechszylindertypisch kultiviert. Vom Elektromotor ist praktisch nicht zu hören. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und

gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Auf schlechten Straßen ist leichtes Fahrwerkspoltern zu hören. Dennoch, bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Explorer eignet sich damit gut für längere Fahrten.

0,6 Klimatisierung

⊕ Ford verbaut vorn eine Zweizonen-Klimaautomatik. Für die mittlere Sitzreihe gibt es zusätzlich eine Klimasteuerung, wobei Luftmenge und Temperatur sowie Luftaustritt (oben, unten) eigens gewählt werden können. Hinten gibt es hierfür Luftausströmer unter den Vordersitzen und im Dachhimmel (auch für die dritte Sitzreihe). Sitzheizung vorn und in der zweiten Sitzreihe sowie Lenkradheizung sind immer an Bord, ebenso Sitzlüftung für die vorderen Sitze. Auch abgedunkelte Scheiben und Rollos für die hinteren Türen gehören zum

Serienumfang. Die Beschlagssensorik und der Luftgütesensor steuern die Umluftautomatik. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Als Plugin bietet der Explorer eine Standklimatisierung, wobei das Aufwärmen des Innenraums nur funktioniert, wenn das Auto angesteckt ist. Die Frontscheibenheizung arbeitet über feine Drähte, die für manche Fahrer nachts störende Lichtreflexe erzeugen können.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Sechszylinder-Turbobenziner leistet im Ford Explorer Plug-in-Hybrid 363 PS und entwickelt maximal 555 Nm Drehmoment. Der Elektromotor kann bis zu 102 PS und 300 Nm liefern, für gemütliche Fahrweise tatsächlich ausreichend. Bei genügend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Im Verbund steht eine Systemleistung von 457 PS und 825 Nm zur Verfügung. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es trotz über 2,5 t Leergewicht ausgesprochen zügig voran. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Explorer in

gerade mal drei Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in knapp über einer Sekunde - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Ford verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 6,0 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h - wer mit dem Explorer unterwegs ist, stellt beides nicht in Frage. Die rein elektrische Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der V6-Benziner mit drei Liter Hubraum läuft für einen Sechszylinder aufgrund der Hochdruck-Direkteinspritzung vergleichsweise rau, aber dennoch sehr kultiviert und deutlich geschmeidiger als die sonst meistens in Plugin-Hybriden verbauten Vierzylinder. Erst beim Ausdrehen erhebt er seine Stimme und faucht energisch vorn im Motorraum - angesichts der Systemleistung ein seltener und kurzer Zustand. Weil beim

Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb sehr zügig auf Gasbefehle; nur das Sortieren der Gänge und Kupplungen dauert manchmal kurz und kann für eine kleine Verzögerung sorgen. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der Explorer rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Ford setzt im Explorer seine 10-Gang-Automatik ein. Die schaltet recht zügig und aufgrund der vielen Gänge mit kleinen Drehzahlsprüngen - dennoch arbeitet sie nicht immer ganz ruckfrei, hier und da spürt man die Umschaltungen und Zuschaltungen der Antriebe. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf. In

die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltpedal am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Der Motor dreht bei 130 km/h mit nur 2.000 1/min - die niedrigen Drehzahlen helfen beim Kraftstoffsparen. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Das An- und Abschalten des Verbrenners an sich vollzieht sich dank Hybridsystem sehr geschmeidig.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Obwohl die Federung einen straffen Grundcharakter hat, sind die Karosseriebewegungen bei flotter Fahrt auf kurvigen Straßen recht ausgeprägt - hier wirken sich der hohe Aufbau und das enorme Gewicht entsprechend aus. Der Explorer liegt dennoch sicher auf der Straße und bleibt selbst in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist insgesamt gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig beeinflussen. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich jedoch gut beherrschen lässt. Der Allradantrieb hilft, auch auf rutschigem Untergrund die Kraft der Motoren effektiv in

Bewegung umzusetzen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Explorer in Anbetracht von Masse und Abmessungen eine überraschend gute Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz und schiebt im Grenzbereich moderat über alle vier Räder, bremst sich dabei ein. Tendenziell geht er eher in Untersteuern als Übersteuern über. Von daher bleibt der Explorer gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht. Letztlich ist man mit dem Explorer eher schneller unterwegs, als man erwartet.

2,7 Lenkung

Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an, wirkt aber entkoppelt und eher indirekt. Lenkbefehle werden angemessen umgesetzt, Größe und Gewicht des Autos in Kombination mit dem eher diffusen Gefühl um die Mittellage gehen jedoch zu Lasten der Zielgenauigkeit. Die Lenkung zentriert gut und

hinterlässt auf Langstrecken einen angenehmen Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,9 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag noch direkt genug und wirkt nicht nervös. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

3,5 Bremse

Bei einer Notbremsung benötigt der Explorer durchschnittlich 38,0 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - kein besonders gutes Ergebnis. Immerhin ist die Bremse gut dosierbar und bietet ein

angenehmes Gefühl, was bei Plugin-Hybriden nicht immer selbstverständlich ist. Der Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und den Radbremsen ist gut abgestimmt und damit kaum zu spüren.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ford hat den Explorer mit den meisten Assistenten ausgestattet, die aktuell bei den Amerikanern verfügbar sind. Sowohl in der ST-Line- als auch in der Platinum-Ausstattung kommt alles serienmäßig mit. Dabei sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent und ein Spurwechselsystem, welcher überdies den Ausparkassistenten umfasst und mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht - so kann beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt werden. Es gibt eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind ebenfalls die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter sowie der Ausweichassistent mit Abbremsfunktion. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord. Ein Head-up-Display bietet Ford für den Explorer nicht an.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Explorer kann im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 87 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test November 2019). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es für Fahrer und Beifahrer Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m, die hinteren bis 1,70 m Personengröße; der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering, so dass auch dieser eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Die Insassen werden vorn aktiv ermahnt, sich anzugurten; hinten wird nur das Abschnallen während der Fahrt optisch und akustisch angemahnt. Serienmäßig ist auch die Multikollisionsbremse. Bei einem Unfall oder per Knopfdruck wird ein Notruf über das eingebaute Mobilfunkmodul abgesetzt (e-Call).

⊖ Die Kopfstütze hinten in der Mitte hat nur eine eingeschränkte Höhe. Warndreieck und Verbandtasche haben keine expliziten Halterungen, können nur unter dem Kofferraumboden verstaut werden - dort sind sie im Notfall aber schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,4 Kindersicherheit

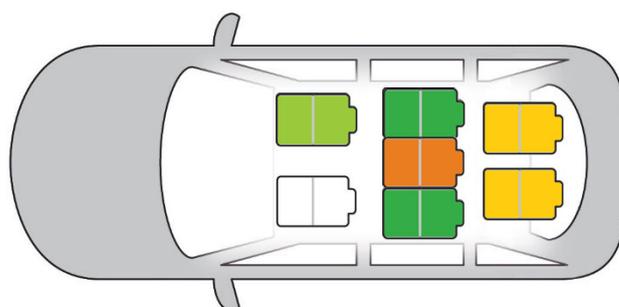
⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Explorer eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Explorer gut für den Transport von Kindern; im Siebensitzer können bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden, allerdings nicht drei gleichzeitig in der zweiten Sitzreihe. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Selbst wenn man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß verwendet, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nicht eingeschränkt. Auch die Sitze in der dritten Reihe bieten Isofix-Halterungen. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt

ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen. Nur die vorderen Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz, den hinteren - ausgerechnet dort, wo die Kinder sitzen - fehlt ein solcher Sicherheitsmechanismus.

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) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so gut aus, beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für magere 61 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube im Bereich der Scheinwerfer sowie insbesondere die seitlichen Scheibenrahmen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko.

Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der Explorer ein künstliches Geräusch von sich, um von Fußgängern nicht so leicht "überhört" zu werden.

4,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Auf den Explorer Plug-in-Hybrid trifft das ganz besonders zu. Man kann mit ihm einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist einerseits ein Diesel die bessere Wahl, andererseits verbrauchen SUVs in dieser Größe bei höheren Geschwindigkeiten allgemein vergleichsweise viel. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin-Explorer nicht gerade wenig - einen reinen Benziner zum Vergleich gibt es in Europa nicht. Vorteile kann der Plug-in-Hybrid immerhin erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	10,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	9,4	
Durchschnitt	4,8 D	6 B

Autobahn	13,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Laden hat, sollte in jedem Fall einen Diesel-SUV ins Visier nehmen, wenn es unbedingt ein SUV sein soll. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen. Startet man mit dem Plugin-Ford mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 29 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Ford gibt als Reichweite nach WLTP 42 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei sehr hohen 46,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer

oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 10,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 10,1 l/100 km, auf der Landstraße bei 9,4 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 13,0 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Explorer Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 10,8 kWh Strom und 7,8 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 272 g pro km (inkl. Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes bei der Stromproduktion in Deutschland). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 2 von maximal 60 möglichen Punkten.

3,1 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Ford einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt und liegt in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Explorer hier einige Punkte verliert; auch ins Gewicht fällt der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO_x liegen auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein

ordentliches Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den hohen Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Ford Explorer Plug-in-Hybrid mit den zwei Antriebsherzen nur 29 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 31 Zählern, die für nur zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

5,5 AUTOKOSTEN

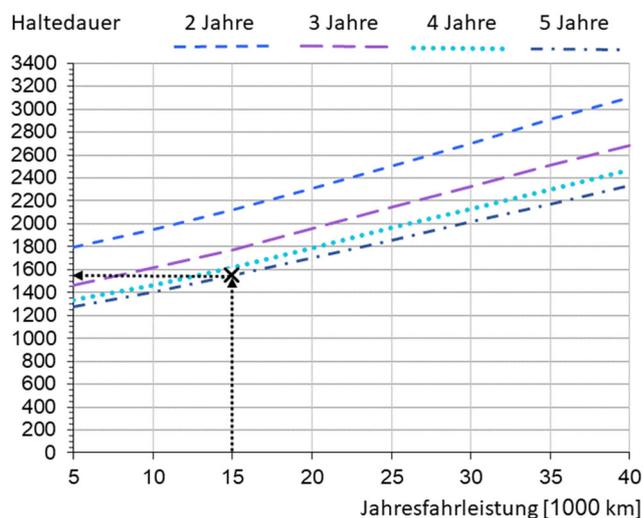
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Aktuell kostet der Explorer als ST-Line mindestens 86.490 Euro. Bemerkenswert, wenn man berücksichtigt, dass das Modell mit identischer Ausstattung vor zwei Jahren noch für 76.000 Euro zu haben war. Besagte Ausstattung war und ist üppig, es ist so gut wie alles an Bord, was aktuell an Sicherheits-, Assistenz- und Komfortsystemen bei Ford zu bekommen ist. Das Antriebssystem ist kräftig, es setzt auf einen kultivierten V6 und einen Elektromotor und liefert gemeinsam 457 PS und 825 Nm ab. Die Aufmachung des Innenraums kann aber nicht mit der Premiumkonkurrenz mithalten, man sieht und fühlt dem Explorer an, dass er für den amerikanischen Markt gemacht ist und auch von "drüben" kommt. Insofern erstaunt die Preisvorstellung von Ford und vor allem die Preissteigerung von über 10.000 Euro in so kurzer Zeit, ohne die geringste Verbesserung oder Aufwertung. Bei der Garantie bleibt Ford geizig, es gibt für das Auto nur die minimalen zwei Jahre. Auf die Hochvolt-Komponenten gewährt der Hersteller immerhin fünf Jahre Garantie bis 100.000 km, für die Batterie gibt es acht Jahre Garantie bis 160.000 km. Gegen Aufpreis kann man die Fahrzeuggarantie auf bis zu acht Jahre ausdehnen - das kostet aber üppige 4.500 Euro extra. Ford möchte den Explorer zwar jährlich zur Inspektion sehen, immerhin dürfen aber bis zu

20.000 km zwischen den Durchsichten gefahren werden. Die Kfz-Steuer liegt dank Hybridantrieb bei 60 Euro pro Jahr. Sehr teuer dagegen ist die Versicherung aufgrund der hohen Typklassen (Haftpflicht 21, Teilkasko 28, Vollkasko 29).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1548 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Biturbo-Benziner, Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, OPF	
Hubraum	2.956 ccm
Leistung	336 kW/457 PS bei 5.750 1/min
Maximales Drehmoment	825 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	10-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	3,1 l + 22 kWh
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	71 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55 R20
Länge/Breite/Höhe	5.063/2.004/1.778 mm
Leergewicht/Zuladung	2.466/694 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330/2.274 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt / Batteriekapazität	71,8 l / 13,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Chicago, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R20 110V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy A/S
Wendekreis links/rechts	12,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,1/9,4/13,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	185 g/km (WTW* 272 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.290 mm
Leergewicht/Zuladung	2.525/635 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	565/965/2.050 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	212 Euro	Werkstattkosten	168 Euro
Fixkosten	169 Euro	Wertverlust	999 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1548 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/28		
Basispreis Explorer 3.0 EcoBoost Plug-in-Hybrid ST-Line Automatik	86.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	77.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.758 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
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	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: März 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer