

essai **AUTO** Ford Explorer

Le nouveau Explorer est maintenant un véhicule aux dimensions familières à nos contrées, 4,46 m. Conçu en Europe pour l'Europe, il se positionne sur le segment C, un des plus concurrentiel toutes énergies confondues.

Côté lignes, oubliez toutes les "anciennes" Ford, place à un design plus moderne et futuriste comme la sobriété de la face avant avec cette calandre fermée très verticale. Au-dessus, un bandeau noir, incluant le nom Explorer en toutes lettres, vient relier les deux blocs optiques fumés qui cachent un éclairage led. On apprécie le motif de custode qui dynamise le profil tout comme les arches de roues sculptées. Bien campé sur ses jantes de 19 pouces, l'Explorer est ainsi prêt pour l'aventure. On notera l'absence de barres de toits, typique sur les SUV, mais l'élégance de ses lignes en est ainsi préservée.

A l'arrière, même recette qu'à l'avant, bandeau noir reliant les blocs feux et nom du modèle. A l'ouverture du hayon électrique, on découvre un volume de 450 litres. Si vous choisissez le Pack Premium, vous aurez droit aux jantes de 20", à la fonction mains libres pour l'ouverture du hayon et les phares Matrix led.

Vie à bord

On ne peut pas rater la présence de cet impressionnant écran vertical de 14,6" qui bascule d'avant en arrière afin de vous faire profiter d'une lecture parfaite suivant l'angle désiré. Derrière celui-ci se trouve une cachette verrouillable, nommée My Private Locker, véritable coffre fort, qui est inaccessible lorsque le véhicule est à l'arrêt.

La vaste console centrale, profond et d'un volume de 17 litres, peut recevoir un PC portable ou encore 3 grandes bouteilles. Derrière le volant chauffant, à la géométrie mi-carrée mi-ronde, le conducteur a droit à un petit combiné numérique qui relate les informations essentielles. Mais il sera plus aisé de lire ces dernières sur le pare-brise grâce à l'Affichage tête haute.

L'équipement de sécurité est à la hauteur des exigences actuelles avec en série les dernières assistances comme le Régulateur adaptatif ou l'Alerte de vigilance du conducteur. A ce sujet, et pour plus de confort, l'Explorer peut recevoir des sièges ergonomiques certifiés 'AGR' conçus pour soulager le dos. Avec 18 directions de réglages, vous trouverez la position parfaite pour cruiser en écoutant vos mor-



ceaux préférés grâce à la sono à 10 haut-parleurs Bang & Olufsen et sa barre de son (Premium).

Sur la route

4 configurations de puissances et d'autonomies sont proposées sur le nouveau Ford dont la plateforme est issue d'un partenariat avec le groupe Volkswagen. La plus petite, 170 ch, délivrée par une batterie de 52 kWh et en propulsion, sera disponible en 2025. Pour le lancement, 3 choix sont donc possibles. 204 et 286 ch avec la puissance donnée sur les roues arrières et 340 ch en version "4x4".

En version propulsion et avec la "grosse" batterie de 77 kWh (286 ch),

l'autonomie annoncée est de 602 km, une des meilleures du segment. C'est la voiture que nous avons à l'essai et qui a rempli pas mal de cases sur l'agrément de conduite et la consommation d'électricité. Quelle que soit la puissance, le temps de recharge pour revigorer la batterie de 10 à 80 % sera de moins d'une demi-heure.

Nouveau Ford Explorer à partir de 43 900 € (170 ch) à 53 900 € (340 ch, 4x4). Notre version d'essai, 286 ch, grande autonomie, est affichée à 46 900 €.

Texte et photo Thierry André

Essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive