První generace Exploreru se dodávala v pětidveřovém...

...ale i třídveřovém provedení

Druhá generace upoutá rozsáhlým faceliftem

Po dvacetileté pauze znovu v Evropě!

Známí aktéři a velké ambice, to jsou charakteristiky předchůdců Exploreru z mateřských i konkurenčních továren. Uprostřed rostoucího boomu obliby kompaktních SUV se už v premiérovém roce Exploreru ´91 nacházely Chevy Blazer S-10, Jeep Cherokee a menší Bronco II. Od té doby uplynulo nejen 30 let, ale také sedm a půl miliónu Explorerů.
Kombinace výkonu, komfortu a velikosti zajistila Explorerům trvalé místo v garážích doslova po celém světě včetně České republiky a Slovenska. Po oficiálním debutu zcela nové modelové podoby Exploreru 2020 je nejvhodnější čas ohlédnout se po podobách a úspěších všech generací nejoblíbenějšího amerického SUV.

FORD EXPLORER
30 LET a 6 GENERACÍ

První generace (1991 – 1994)

Od startu až do finiše bleskovou rychlostí! Tak vypadalo vydobytí místa na slunci Exploreru první generace, při němž samozřejmě nahradil výhradně dvoudveřový Bronco II. Spolu s ním sdílel platformu kompaktního pick-upu Ford Ranger. Na rozdíl od Bronca II neměl Explorer jen jednu karosářskou variantu, bylo možné jej dostat ve tří- nebo pětidveřovém provedení. Druhou jmenovanou verzi samozřejmě favorizovaly rodiny, kvůli nimž jej také Ford zařadil do programu. První generace nastoupila svůj úspěšný pochod světem s jedinou pohonnou jednotkou, kterou představoval čtyřlitrový V6 z Kolína nad Rýnem (výkon 155 až 160 koní), spolu s koncernovou čtyřstupňovou automatikou nebo pětistupňovou mechanickou převodovkou Mazda. Zákazník si mohl vybrat mezi pohonem zadních nebo všech kol. Klasický příklad, jak se dělá trhák: jen v prvním roce výroby prodal Ford 150.000 vozů, celkový odbyt činil více než 300.000 jednotek.

Jedna z nejpopulárnějších výbavových edicí se nazývala „Eddie Bauer“

Druhá generace (1995 – 2001)

Ostré hrany mizí s nástupem druhé generace, vyráběné v letech 1995 až 2001. Ford Explorer se představil v optimalizované podobě včetně mechanických inovací a aerodynamičtější přídě se zaobleným grillem. Dosavadní podvozek nahradilo nezávislé zavěšení všech kol, Explorer přešel i na modernější hřebenové řízení. Základem nabídky motorů zůstal osvědčený V6 245 cu.i., ovšem největší novinku představovalo rozšíření motorové nabídky o proslulý pětilitr Windsor V8 s výkonem 210 koní. Debutoval v roce 1996 a mohl být doplněný permanentním pohonem všech kol. Jen o rok později dostal V6 větší výkon a pětistupňovou automatiku, osmiválec se představil s novými hlavami a symbolickým nárůstem výkonu. Prodejní statistiky zaznamenaly v roce 2000 odbytový rekord, který už se nebude opakovat: 445.000 prodaných vozidel. Další rekord už byl z těch nešťastných, na přelomu tisíciletí dostal Explorer defektní pneumatiky Firestone. Ty si vybraly daň v podobě mnoha převrácených Fordů a 271 zmařených lidských životů. Explorer se dostal do novinových titulků: Ford a Firestone musely nahradit 23 miliónů vadných pneumatik...

Všech šest generací vedle sebe. Explorer si mohli koupit i čeští zákazníci

Od roku 1996 mohl Explorery pohánět i pětilitrový V8 Windsor s výkonem 210 koní

Novinku ročníku 2005 představovala nová Fordova koncepce, čtyřdveřový pick-up s názvem Explorer Sport Trac s prodlouženým rozvorem a ložnou plochou 1,7 m². Na snímku model ročníku 2007

Čtvrtá generace Exploreru velmi připomínala tu předchozí. Rok 2009 přinesl prodejní propad na pouhých 52.190 exemplářů

Třetí generace (2002 – 2005)

Pouhé tři roky trval výrobní cyklus třetí generace. Během něj ztratil Explorer základní designové prvky Rangeru ve prospěch vlastní a typizované tváře. Zcela nová podvozková platforma umožnila zástavbu pohonu všech kol s nezávislým zavěšením, což samozřejmě přispělo ke zvýšení jízdního komfortu. Zadní nezávislé zavěšení (méně náročné na prostor) umožnilo nabídnout příplatkovou třetí řadu sedadel. Sedm cestujících získalo více místa než v ostatních srovnatelných SUV střední třídy. Čtyřlitrový V6 (210 koní) setrval v nabídce, pětilitrová véosmička odešla do historie a byla nahrazená vyspělým agregátem Modular V8-SOHC 281 cu.i. (4,6 litru) s výkonem 230 koní, spojeným s pětistupňovou automatikou. Zvýšený výkon spolu s inovativním konstrukčním řešením karosérie umožnily zvýšení hmotnosti taženého vozidla až na 3.200 kg. Od modelového roku 2003 se mechanická převodovka přestala dodávat.

Třetí generace Exploreru používala úplně novou platformu s možností vestavby pohonu 4x4 a nezávislým zavěšením všech kol

Dalším koncernovým přírůstkem byl Lincoln, který v roce 2003 použil platformu Exploreru a většinu jeho karosářských dílů. Na trh se tak dostal luxusní Aviator, ovšem výrobce se asi nestrefil do potřeb a vkusu zákazníků, takže Aviator bez velké slávy v roce 2005 zmizel z nabídky. Ve stejnou dobu Ford představil nový koncept s názvem Explorer Sport Trac – jednalo se o čtyřdveřový pick-up na delším rozvoru s ložnou plochou 1,7 m². Kariéru ukončilo třídveřové provedení, ale Ford se musel také smířit se skutečností, že stále rostoucí odbytová čísla už budou patřit minulosti. Jestliže se v roce 2002 zastavily prodejní statistiky na stále vynikajících 433.847 exemplářích, o tři roky později odbyt klesl o 45 % na méně potěšujících 239.788 jednotek.

Modelový rok 2000 přinesl odbytový rekord v podobě 445.000 prodaných vozů

Čtvrtá generace (2006 – 2010)

V letech 2006 až 2010 se výroba Fordu Explorer dostala už do čtvrté generace. Byla tu sice jistá podobnost s generací předchozí, ale hlavní změnu představovala zcela přepracovaná přední náprava a příčné nosníky k zesílení rámu. Používaná véosmička 281 cu.i. dostala do vínku nové tříventilové hlavy a výkon agregátu narostl na 292 koní. V sériové výbavě se uplatnil šestistupňový automat. Optimalizací prošla i bezpečnostní výbava, za zmínku určitě stojí stropní airbagy a asistent stability. Zákazníci určitě přivítali zvýšený komfort prostoru pro cestující, přesto se však prodeje dále snižovaly. Rok 2006 přinesl ve srovnání s předchozím snížení o 25 % na 179.229 exemplářů, v posledním roce výroby čtvrté generace zájem veřejnosti klesl až na 60.687 vozů. Kde jsou doby statisícového odbytu… Příčinu hledejme v oslabeném americkém hospodářství a poptávce obyvatel po menších a hospodárnějších modelech. Rekord propadu zaznamenal Ford v roce 2009, prodej pouhých 52.190 jednotek už zaváněl červenými čísly. Byla to zhruba desetina prodejního rekordu z doby před devíti roky. Doplňkem smutných čísel může být statistika „úspěšnosti" příbuzného Mercury Mountaineer, vycházejícího z Exploreru: v roce 2010 se pro něj rozhodlo jen 5.791 zákazníků (!), což byla – jak koncern později přiznal – i jedna z příčin zániku značky Mercury. Zbývá jen dodat, že nabídkovou paletu v roce 2007 opět oživil Explorer Sport Trac, nyní nově za příplatek osazovaný véosmičkou. Jeho odbyt ale o rok později vinou poklesu všeobecných hospodářských výsledků spadl pod hranici rentability 100.000 kusů, takže konec čtvrté generace znamenal i konec Sport Traku.

Pátá generace (2011 – 2019)

Její počátek zaznamenáváme v roce 2011, nejdůležitějším novým momentem je skutečnost, že poprvé v historii použil Explorer novou platformu FWD/AWD, kterou sdílel se spřízněným Fordem Flex. Používané pohonné jednotky se objevily i pod kapotami Fordů Taurus, jejich nabídka zahrnovala V6-DOHC 3,5 litru s výkonem 290 koní s šestistupňovou automatickou převodovkou a pohonem předních nebo všech kol. Brzy následoval i první řadový čtyřválec, dvoulitrový EcoBoost (240 koní), dodávaný výhradně s pohonem kol přední nápravy. Rok 2013 přinesl debut motoru EcoBoost V6 s výkonem 365 koní, čímž se tento agregát stal nejvýkonnějším v celé dosavadní historii Exploreru. Jak je vidět, doby sametově běžících véosmiček skončily v souladu s postupujícím trendem

Pátá generace vyjela na nové platformě pro pohon předních kol

Explorer prozatím předposlední generace přinesl novinku v podobě čtyřválce, zároveň jeho V6 EcoBoost (365 koní) představuje prozatím nejsilnější motor

koncernu (napadá nás otázka, jak by si s lehkým Explorerem poradil nový V8 „Godzilla“, který jsme vám představili v minulém čísle). Rok 2013 je zároveň posledním pro řadu Explorer Sport. Vypadá to, že Fordu se podařilo dostat z nejhlubší propasti, protože exemplářů ročníku 2011 se prodalo 135.704, což je víc než dvojnásobek odbytu předchozího roku. Statistiky utěšeně rostly, vrcholu prodejů páté generace koncern dosáhl v roce 2017 počtem 271.131 jednotek. Tím se Explorer na americkém trhu dostal na pozici nejprodávanějšího SUV se třemi řadami sedadel.

Šestá generace (2020 – ...)

Prozatím poslední generace vrátila Explorer zpět na platformu pro pohon zadních kol. Design se vyznačuje dynamicky svažitou střešní linií zcela v třicetileté tradici tvarové filosofie, jak výrobce zdůrazňuje, i když se jeho karosářské prvky staly tendenčními a poplatnými celosvětové módě. Nové provedení nabízí větší prostornost interiéru, nejnovější technologie, vyšší výkon a zdokonalené jízdní vlastnosti. Evidentně se pustil do konkurenčního boje s Jeepem Cherokee, takže nabízí přídavek ve formě luxusní výbavy, tří řad sedadel a schopnosti tažení až 2.520 kg. Špičkovou pohonnou jednotku tvoří V6 EcoBoost (365 koní), tentokrát ale v podobě třílitru, nabízejícím větší točivý moment než předchozí V6 3,5 litru. Kdo má rád čtyřválce, si určitě nenechá ujít přeplňovaný EcoBoost 2,3 litru s výkonem 300 koní, spojený s desetistupňovou automatikou, pohánějící zadní kola.

Nynější šestá generace zároveň znamená oficiální návrat Exploreru po dvou desítkách let na evropské trhy, nejdříve ovšem v plug-in hybridní verzi. V ní Ford spojil třílitrovou vésešestku o výkonu 350 koní s elektromotorem (100 koní). Akumulátor s kapacitou 13,1 kWh vystačí na 48 kilometrů čistě elektrického dojezdu. Systémový výkon činí 457 koní, maximální točivý moment má hranici na 825 Nm. SUV o pět centimetrů přesahuje pětimetrovou délku, jeho šířka je 2,28 m, výška 1,78 metru. Nový člen evropské rodiny Fordů bude prozatím k mání ve výbavovém stupni „ST-Line“, uvedení na trh bylo původně plánováno na březen 2020, cena na českém trhu začne od 2.010.900 Kč za základní provedení.

Explorer šesté generace staví na odiv tradiční dynamicky skloněnou střešní linii

V roce 2020 se Explorer vrací na evropské trhy, avšak pouze v plug-in hybridní variantě a výbavovém stupni „ST-Line“

Text: Thomas Frankenstein
Foto: Ford
Překlad a adaptace: J.F.K.

VIDEO