

Essai - Ford Explorer Electric : Un repositionnement réussi

Alors que le Ford Explorer était jusqu'à présent un grand SUV thermique conçu pour le marché nord-américain, l'antenne européenne de la marque le repositionne du tout au tout en adoptant des dimensions plus adaptées à l'ancien continent et en abandonnant la propulsion thermique au profit de l'électrique.



- Double moteur électrique
- 250 kW (340 ch)
- 679 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h : 5.3 sec
- Poids : 2'178 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'468 x 1'946 x 1'639
- Conso. mesurée : 18.3 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 50'545.-, mod.essayé: CHF 62'050.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Ford n'en est pas à son coup d'essai en matière de propulsion électrique. La

marque propose déjà le Mustang Mach-E, un grand SUV sportif, et l'imposant pick-up F-150 Lightning. Elle lance désormais coup sur coup trois nouveautés électriques : un SUV moyen, l'Explorer objet de cet essai, la Capri, un crossover dont la silhouette rappelle celle de la Polestar 2, et plus récemment le Puma Gen-E, qui complète l'offre du modèle déjà existant.

L'Explorer arrive sur un marché des SUV dont l'offre électrique s'étoffe rapidement : Tesla Model Y, Audi Q4 e-tron, Cupra Tavascan, Hyundai Kona, Kia EV5, Nissan Ariya, Peugeot e-3008, Polestar 3, Renault Scenic E-Tech, Volvo XC40 Recharge, Skoda Enyaq ou Volkswagen ID.4 pour n'en citer que quelques-uns.

D'ailleurs, l'Explorer n'est autre qu'une ID.4 carrossée par Ford qui achète la plateforme à Volkswagen, soit le logiciel, le moteur, les trains roulants et les batteries, réduisant ainsi beaucoup le temps de développement et l'investissement nécessaire pour proposer ce nouveau véhicule. Découvrons ses atouts et comment il rivalise avec la concurrence.



A l'extérieur

Vous l'avez compris, ce nouvel Explorer n'a plus grand-chose à voir avec son prédécesseur homonyme, à commencer par son style et ses dimensions. Avec 4.478 mètres de long, il est presque 60 cm plus court que celui qu'il remplace.

Son style tout en rondeurs tranche tout autant avec l'aspect anguleux de son ascendant. Fini le gros SUV américain, on est devant un véhicule aux standards européens.

La face avant, presque dénuée d'ouvertures, et les phares ovales lui donnent un air plutôt sympa. Malgré le design très rond et sans arrête saillante qui rappelle un peu celui d'un Citroën C5 Aircross, le profil est assez dynamique, avec des porte-à-faux avant et arrière très courts ainsi qu'un pare-brise arrière très incliné

et surmonté d'un large becquet.

Les lignes de caisse et de toit présentent un décrochement derrière le montant de porte arrière, qui amène un côté moderne à l'ensemble. Les grandes roues Aero 20" de la version Premium mise à ma disposition lui siéent bien.

Je trouve qu'avec ses nouvelles lignes, l'Explorer se singularise autant de la production Ford actuelle que de la concurrence.



A l'intérieur

Par certains aspects, l'intérieur rappelle un peu celui du VW ID.4 : un petit écran trapézoïdal derrière le volant (5.4"), un plus grand écran au milieu de la console centrale (14.6"), une commande de transmission rotative derrière le volant côté droit. Le panneau de commande des phares, situé à gauche du volant, est même identique en tout point.

Malgré ces similitudes, l'intérieur est nettement moins austère que celui des

Volkswagen. La sellerie des sièges est magnifique et la finition biton participe à une perception de présentation plutôt haut de gamme. L'écran central est grand et orienté en mode portrait ; incliné au-dessus d'un vide-poches pratique, il propose un infodivertissement développé par Ford, qui offre une bonne réactivité. Il intègre l'essentiel des technologies modernes, comme Android Auto et Apple CarPlay sans fil.

L'espace pour les occupants est généreux pour un véhicule de moins de 4.5 mètres, ceci autant aux places avant que pour les passagers arrière. Un grand vide-poche de 17 litres est situé entre les sièges avant. Le coffre propose entre 525 et 530 litres selon les versions, soit une petite vingtaine de litres de moins qu'un ID.4, longueur inférieure oblige.

La version Premium dispose d'une sonorisation Bang & Olufsen d'excellente qualité et comme l'isolation phonique est très efficace, c'est un plaisir d'écouter de la musique en roulant.



Sous le capot

Techniquement, le Ford Explorer est disponible en version 2 ou 4 roues motrices et avec deux packs batteries différents, soit trois combinaisons : deux versions propulsion, la Standard Range (52 kWh utiles) ou l'Extended Range (79 kWh utiles), et une déclinaison à 4 roues motrices uniquement proposée avec le pack batteries Extended Range. C'est de cette dernière mouture, en finition Premium, dont je dispose pour cet essai.

Le modèle propulsion Standard Range dispose de 125 kW (170 ch) alors que l'Extended Range offre 210 kW (286 ch). Pour la version à traction intégrale, l'ajout d'un moteur sur l'essieu avant porte la puissance à 250 kW (340 ch). Le couple s'élève à 679 Nm - c'est plus que suffisant pour un SUV familial - mais sa répartition favorise l'essieu arrière, avec 545 Nm (80%) contre seulement 134 kW (20%) à l'avant. La vitesse est limitée à 180 km/h alors que le 0 à 100 km/h est abattu en 5.3 secondes.

Avec sa capacité utile de presque 80 kWh en technologie Lithium-ion dite Nickel Manganèse Cobalt, l'autonomie WLTP annoncée dépasse les 560 km pour la version à 4 roues motrices et même 600 km pour l'Extended Range 2 roues motrices. La consommation normalisée WLTP indique 17.4 kWh/100km.

En ce qui concerne la recharge, le pack batteries de 79 kWh bruts accepte une recharge en courant continu jusqu'à 185 kW, de quoi recharger de 10 à 80% en 26 minutes, soit 189 km d'autonomie par 10 minutes de charge. Pour la recharge sur wallbox (courant alternatif), le chargeur embarqué accepte jusqu'à 11 kW.

Parlons encore du poids : avec 2'178 kg, l'Explorer n'est pas léger comme la plupart des véhicules électriques dont l'autonomie dépasse 400 km.





Au volant

A part une position de conduite que je trouve un peu trop haute, même avec le réglage du siège au minimum, l'ergonomie est aboutie. Certes, il faut se faire au commodo rotatif de la transmission, moins pratique qu'un petit levier sur le tunnel central, mais tout tombe sous la main. L'écran central est réactif et désactiver certaines assistances trop invasives dans la conduite est assez rapide.

La réactivité de la pédale de gaz est élevée et l'Explorer accélère facilement. Par contre, malgré la position B qui permet de récupérer de la charge batterie en décélération, la plateforme VW ne dispose pas d'un véritable One Pedal, obligeant à peser sur la pédale de frein pour l'arrêt complet. Pas de blâme à Ford sur ce point puisque c'est à Volkswagen qu'il revient. Mais quel dommage de se priver du confort inégalable de ce dispositif, je ne le répèterai jamais assez.

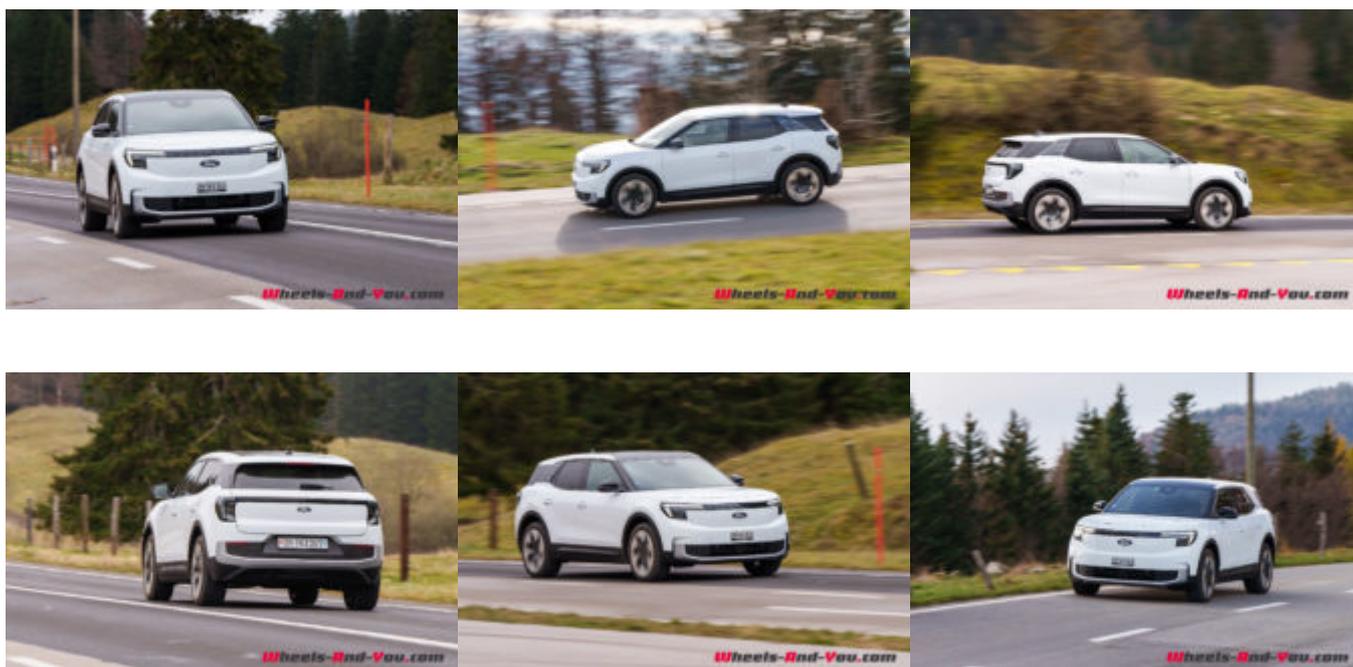
Lorsque la route devient tortueuse, l'Explorer demeure plutôt à l'aise malgré une légère prise de roulis. La prépondérance de la puissance sur l'essieu arrière favorise un comportement plutôt dynamique, avec un très léger sous-virage si on inscrit vivement l'auto en virage, tendance qui s'inverse progressivement à la réaccélération. Même s'il ne s'agit pas d'une sportive, l'Explorer est ainsi capable d'aligner de jolies moyennes sur routes nationales ou régionales.

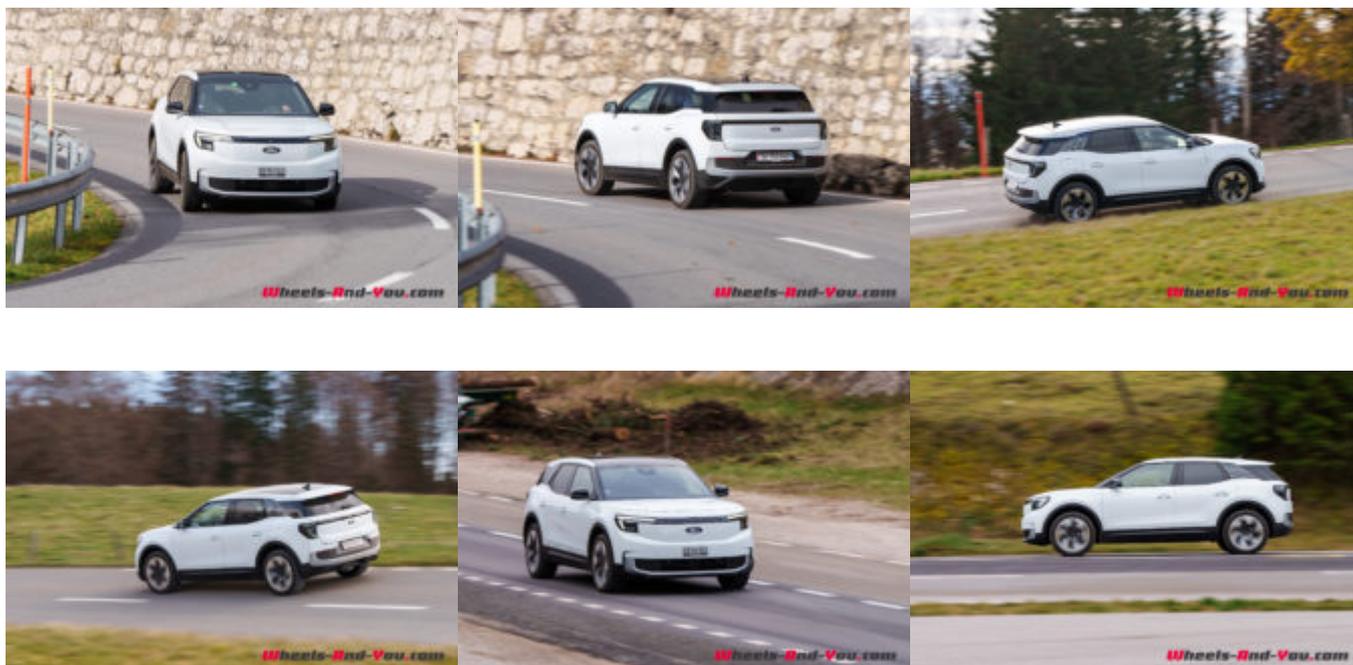
Cependant, je lui trouve un défaut : un freinage très difficile à doser. Cela tient à une pédale complètement molle, sans point de friction ni résistance à la pression.

Sa course semble sans fin et la force de freinage paraît parfois découplée de la pression qu'on y applique. Ça ne pose pas de problème en conduite tranquille mais dès qu'on augmente un peu le rythme, c'est déroutant et tout sauf rassurant. Était-ce mon véhicule d'essai qui présentait une particularité ou tous les Explorer présentent-ils ce même défaut ? Je n'en sais rien mais quoi qu'il en soit, je n'aime pas ce point.

Je l'ai déjà cité, même à 120 km/h, on voyage sans bruits extérieurs. Ainsi, l'Explorer est taillé pour faire de la route en ménageant le confort de ses occupants. Mais il présente aussi une grande maniabilité, avec un rayon de braquage entre murs de 10.5 m seulement. La quasi absence de porte-à-faux le rend facile à parquer ou à conduire en ville. Il est aussi à l'aise en agglomération que sur la route.

Parlons encore de la consommation. Sur l'ensemble de mon essai, soit 1'090 kilomètres parcourus fin-novembre, avec beaucoup de petits trajets en montagne par des températures oscillant entre -4 et 10°C, elle s'élève à 20.2 kWh/100km. Sur un trajet de référence où j'évalue tous les véhicules électriques que je teste pour Wheels And You - env. 200 km de routes vallonnées dans le Jura suisse et français, j'ai mesuré 18.3 kWh/100km, ce qui correspond à une autonomie théorique totale de 432 km. D'expérience, par des températures plus tempérées (15-20°C), la réduction de consommation avoisinerait les 6-8%, ce qui augmenterait l'autonomie à presque 470 kilomètres.



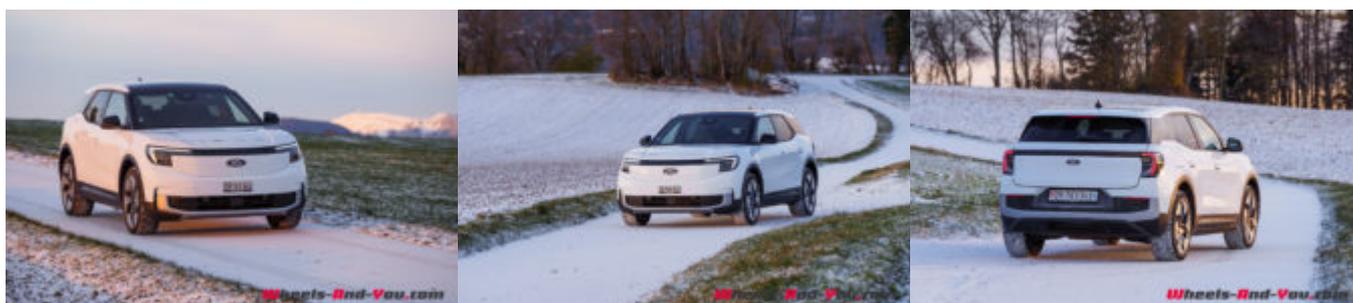


Verdict

S'il reprend la base mécanique des Volkswagen ID.4 et ID.5, je trouve le Ford Explorer bien plus séduisant. Par ses dimensions relativement compactes dans le segment, une esthétique moderne et sympathique, une ergonomie aboutie, il supplante bon nombre de ses concurrents.

Proposé dès CHF 38'223.- dans sa version propulsion et CHF 50'545.- pour la déclinaison à 4 roues motrices, ses tarifs sont concurrentiels. A titre de comparaison, une VW ID.4 propulsion démarre à plus de CHF 50'000.-, soit près de CHF 12'000.- supplémentaire à prévoir au budget.

Ceux d'entre vous qui prévoient l'achat d'un SUV électrique du segment intermédiaire devraient aller le découvrir ; vous pourriez être surpris en bien, comme je l'ai été.





Prix et options - Ford Explorer Premium AWD

Prix de base : CHF 58'050.-

Peinture "Frozen White" : CHF 350.-

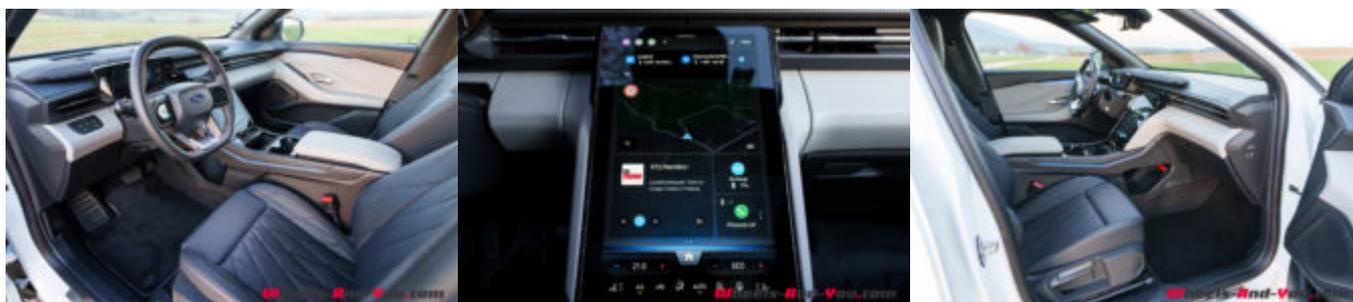
Pompe à chaleur (chauffage) : CHF 1'100.-

Toit panoramique fixe : CHF 1'250.-

Paquet d'assistance conducteur : CHF 1'300.-

(affichage tête haute, parcage autonome, changement de file automatique, caméras 360°)

Prix TOTAL : CHF 62'050.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de ce Ford Explorer Electric, ainsi qu'au garage Emil Frey Chavannes SA, à Chavannes-près-Renens, pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Ford F150 Lightning : Un pick-up électrique hors normes

Essai - Ford Bronco : Un mythe ressuscite et traverse l'Atlantique

Premier contact - Ford Mustang MkVII : Pour son 60ème anniversaire, le cheval fougueux se décline en Coupé, Convertible et Dark Horse

Essai - Ford Ranger Raptor V6 : Fun, furious but so big !

Essai - Ford Focus ST : Mieux que GTI, la ST !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Rien n'arrête son V6

Essai - Ford Mustang Mach-E GT : La première eMuscle Car !

Essai - Ford Mustang Mach 1 : Une Mustang à l'ancienne

Premier contact - Ford Mustang Mach-E GT : Une version 4×4 plus sportive

Essai - Ford Mustang Mach-E AWD : Un cheval sauvage qui va en électriser plus d'un

Essai - Ford Puma ST : LE petit SUV sportif par excellence

Essai - Ford Explorer PHEV : Son truc ? Les grands espaces

Essai - Ford Mustang Bullitt : Dans la peau de Steve McQueen ou presque

Essai - Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Essai - Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact - Ford Focus ST : Un autre monde !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

Essai - Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité...

Essai - Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai - Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai - Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Premier contact - Ford GT : Road Legal Race Car

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact - Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai - Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact - Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai - Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai - Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère...

Premier contact - Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact - Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact - Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact - Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact - Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai - Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai - Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai - Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact - Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact - Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai - Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté - Ford Puma Gen-E

Nouveauté - Ford Capri

Nouveauté - Ford All-Electric Explorer

Présentation - Ford Mustang MkVII

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Puma ST

Nouveauté - Ford Bronco

Lancement - Ford Mustang Mach-E

Nouveauté - Ford Puma

Présentation - Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation - Ford Kuga

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Focus MY2018

Nouveauté - Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté - Ford EcoSport

Nouveauté - Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté - Ford Fiesta MY2017

Sport Auto - Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté - Ford Galaxy

Lancement - Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté - Ford Mustang, les prix !

Présentation - Ford GT

Nouveauté - Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté - Ford S-Max

Nouveauté - Ford Mondeo

Nouveauté - Ford Focus ST

Nouveauté - Ford Edge

Nouveauté - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté - Ford Focus

Nouveauté - Ford Mustang

Présentation - Ford Edge Concept

Présentation - Ford S-Max Concept

Nouveauté - Ford Fiesta ST

Présentation - Ford Fiesta

Genève 2012 - Ford Kuga

Genève 2012 - Ford Fiesta ST

Genève 2012 - Ford B-MAX

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon

