

CHECKLISTE GEBRAUCHTKAUF FORD EXPLORER

Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie stellt auch keine allgemeine Gebrauchtwagen-Kaufhilfe dar. Selbst wenn einige allgemeine Hinweise genannt sind, die für jeden Gebrauchtkauf gelten können, so wird doch hauptsächlich auf Besonderheiten eingegangen, die den Ford Explorer (I und II) betreffen. Darüber hinaus muss natürlich jedermann sorgfältig prüfen ob das Fahrzeug eventuell andere, hier nicht aufgeführte mögliche Mängel aufweist. Diese Liste ersetzt kein fachkundiges, erfahrenes Auge! Jegliche Haftung für nicht gelistete Prüfpunkte oder übersehene Mängel am Fahrzeug ist ausgeschlossen!

Wer sich den Fahrzeug-Check selbst nicht zutraut, soll sich fachliche Hilfe suchen oder den Gebrauch-Check von ADAC, TÜV-Prüfstellen oder Werkstätten in Anspruch nehmen.

Grundsätzliches zum Gebrauch-Check

- visuelle + technische Prüfung im Stand
- Probefahrt
- wenn möglich: Kontrolle auf der Hebebühne

Prüfungen im Stand:

Kontrolle auf Rost an den neuralgischen Stellen: Schweller vor dem Hinterrad (Tür aufmachen!), um den Tankeinfüllstutzen, Frontblech hinter dem Kühlergrill, Heckklappenkante	
Kontrolle der Spaltmaße. Beim Ami immer etwas größer, sie sollten aber trotzdem gleichmäßig sein. Falls nicht: Warum? Vorschaden?	
Kontrolle des serienmäßigen umlaufenden Zierstreifens (nur Europa-Modelle! Ausnahmen: Limited und Black Edition, sowie US-Importe) Fehlt der: Warum? Neulackierung? Vorschaden?	
Reifen/Felgen, Zubehör alles abgenommen/eingetragen? ABE/TÜV-Gutachten vorhanden?	
Beim Einschalten der Zündung prüfen, ob alle Kontrolllampen (Airbag/ABS/Niveauregulierung etc.) aufleuchten. Es gibt „Spezialisten“, die blinkende Warnlampchen mit einem Ausbau der Lampe quittieren, statt mit der Reparatur des Mangels.	
Funktionsfähigkeit aller elektrischen Verbraucher testen: komplette Beleuchtung innen/außen (auch Nebelschlussleuchte) sowie aller beleuchteten Schalter, Radio mit el. Antenne, Heizungsgebläse/Klimaanlage, Wischer vo./hi. und Scheibenwaschanlage, Heckscheibenheizung, el. verstellbare Sitze (auch Sitzheizung falls vorhanden), Fensterheber, Schiebedach, Hupe, ...	
Zentralverriegelung und Alarmanlage: Fahrerfenster runter, alle Türen zu, Auto über Fernbedienung verschließen. Alle Türen und Heckklappe verriegelt? 10sec. warten. Tür durchs geöffnete Fenster über Innentürgriff öffnen. Geht der Alarm los (lässt sich über Fernbedienung wieder deaktivieren)?	
Originales Ford-Radio eingebaut? Gutes Zeichen dafür dass an der Elektrik/Elektronik noch nicht rumgefummelt wurde.	
Motorhaube auf. Sichtbare Ölspuren? Kühlwasserdeckel abschrauben: Kein Ölfilm auf dem Wasser/am Deckel? Öleinfülldeckel auf: Wasserperlen oder weißer Schleim im Verschlussdeckel deuten auf einen Defekt an einer oder beiden Zylinderkopfdichtungen hin.	
Getriebeölmessstab ziehen. Getriebeöl klar und rot? Wie ist der Geruch (darf nicht verbrannt riechen!)?	
Motorölmessstab ziehen. Stimmt der Ölstand? Welches Öl/Marke ist drin?	
Motor an. Kein Klappern/Rasseln im Motor? Er muss sofort (kalt) harmonisch rund laufen. Da darf nichts nageln oder klappern. Ein erhöhter Leerlauf bei kalter Witterung und ein deutliches, gelegentliches „Klacken“ (Klima) sind normal	
Den Kilometerstand verifizieren: Ölwechselfähnchen mit den Eintragungen im Scheckheft und evtl. vorhandene Werkstattrechnungen mit dem Tachostand abgleichen. Passt der Abnutzungszustand des Innenraums (Sitze, Pedale, Lenkrad) zum Kilometerstand?	
Auspuffabgase kontrollieren. Keine (bzw. nur kurze) übermäßig weiße Dampfentwicklung. Wenn nur kurz, dann ist es das Kondenswasser im Schalldämpfer.	
Lenkung im Stand drehen. Geht relativ leichtgängig und ohne Klack-Geräusche? Lenkgestänge/Spurstangenköpfe ohne Spiel?	
Zustand Reserverad (meist leider in katastrophalem Zustand)?	
Nur Explorer II: Funktion Niveauregulierung? Zündung ein, alle Türen zu. Auf die AHK oder Heckstoßstange steigen und evtl. etwas wippen. Kompressor Niveauregulierung springt an? Vorsicht wenn die Niveauregulierung ständig nachpumpt (minutenlang immer wieder), könnte auf Undichtigkeit im System hinweisen.	
Türstopper und alle Dichtungsgummis okay (auch Heckklappe)?	

Bei der Probefahrt:

Radio aus!	
Kein stottern/verschlucken des Motors? Bei vorhandener Gasanlage: auch im Gasbetrieb ruckelfrei?	
Keine Mahl-/Klappergeräusche aus dem Antriebstrang?	
Schaltrücke des Automatikgetriebes merkbar aber nicht hart?	
Gänge zählen, Drehzahlmesser beobachten	
Wandlerüberbrückung rückt bei ca. 80-85km/h ein? Dabei sichtbarer Rückgang der Drehzahl unter 2000U/min ?	
Kickdown funktioniert?	
Ruhiger Geradeauslauf? Hände vom Steuer (Achtung Gegenverkehr!)	
Stark abbremser. Kein schiefziehen? Wenn möglich ABS testen auf nasser Straße oder Schotter.	
Feststellbremse in Ordnung? Auf abschüssiger Strecke anhalten (egal ob vorwärts/rückwärts), Getriebe auf N und Feststellbremse treten. Auto darf nicht rollen.	
Funktion Allrad testen. Zuschalten im Stand. Der Stellmotor muss sich hörbar verstellen und die entsprechenden Kontrollleuchten müssen an gehen..	
Untersetzung in Getriebestellung N und mit getretener Bremse ein- und ausschalten.	
Langsame 4x4 Fahrt auf Nebenstrassen/Feldweg. Geräusche/Verspannungen beim Lenken sind normal.	
Nur Explorer I: Keine Geräusche von den automatischen Freilaufnaben?	
Nur Explorer I: Beim Abschalten des 4x4 Antriebs kurz rückwärts fahren. Freilaufnaben lösen sich hörbar (Klick rechts/links)?	
Beim wieder vorwärts fahren ein paar enge Kurven fahren. Keine Verspannungen zu spüren?	

Auf der Bühne (wenn möglich sollte das nach der Probefahrt geschehen):

Motor/Getriebe/Achsdifferentiale ölfrei?	
Rost an der Innenseite der Schweller?	
Stoßdämpfer trocken?	
Räder spielfrei? Oben/unten bzw. rechts/links anfassen und wackeln: Kippspiel (Radlager) oder Achsialspiel (Steckachsen)?	
Verschleißbild der Reifen gleichmäßig? Es müssen immer 4 gleiche Reifen (Typ und Größe) montiert sein.	
Gummis der Karosserie, Stabis, Schubstrebe in Ordnung?	
Zustand Auspuff?	

Besonderheit "Steuerketten-Problematik" bei Explorer II ab Modelljahr 1997

(gilt nicht für ältere Baujahre mit OHV-Motor)

siehe auch: <http://www.explorer4x4.de/viewtopic.php?t=4349>

und: <http://www.explorer4x4.de/viewtopic.php?t=490>

Alle 4,0 SOHC-Motoren bis zum Modelljahr 2011 sind potentiell (also grundsätzlich, aber nicht zwangsläufig) von Problemen mit Steuerkettenspannern und mit (aufgrund von defekten Spannern) beschädigten Steuerkettenführungen betroffen.

Wenn die Kettenspanner nicht richtig arbeiten oder sich die Kette bereits gelängt hat, schlägt die Kette gegen die Kettenführung mit der Folge, dass die Kettenführungen beschädigt werden. Sofern Bruchstücke der Steuerkettenführungen in den Ölkreislauf geraten, kann zudem ein Motorschaden folgen, falls die Bruchstücke in die Saugrohr-Ölpumpe gelangen.

Der Explorer hat insgesamt 4 Steuerketten: Drei auf der Vorderseite des Motors: die Primärkette, die Steuerkette zur Nockenwelle der Zylinderbank Fahrerseite und die Kette zur Ausgleichswelle. Eine auf der Rückseite des Motors: Steuerkette zur Nockenwelle der Zylinderbank Beifahrerseite.

Die Probleme treten in der Regel durch Geräusche (Rasseln) am Motor auf, die je nach Art und Weise des Auftretens auf verschiedene Defekte hindeuten können.

Die Diagnose (Kurzfassung):

- Klappernde Geräusche vorne links oder hinten rechts, die auch 5 Minuten nach dem Kaltstart des Motors anhalten und Modelljahre 1997 und 1998 betreffen (10. Stelle der Fahrgestellnummer V,W) deuten auf eine gebrochene oder beschädigte Steuerkettenführung/Kettenspanner hin.
- Klappernde Geräusche in allen Drehzahlbereichen und Betriebszuständen vorne links oder hinten rechts und Modelljahre 1997 bis 1999 betreffen (10. Stelle der Fahrgestellnummer V,W,X) deuten auf eine beschädigte Steuerketteneinheit (Steuerkette und Führung) vorne oder hinten hin. Für das Wechseln der hinteren Steuerketteneinheit ist der Motor auszubauen.
- Klappernde Geräusche bei Beschleunigung zwischen 2.000 und 3.000 u/min bei kaltem und warmem Motor (Explorer 1997 bis 2000) deuten auf einen beschädigten Spanner der Primär-Steuerkette hin. Aufwand: ca. 8 Stunden.

Es gab seinerzeit von Ford eine Serviceaktion (keinen Rückruf!) bei der auf ausdrückliche Kundenreklamation die Steuerketten kostenlos getauscht wurden. Dies wurde nur bei erkennbaren Symptomen ausgeführt, und nicht pauschal vorsorglich! Die damalige TSI (Werkstattanweisung) von Ford ist die TSI 120/2003.

Die Aktion ist abgelaufen, man wird heute in aller Regel keinen kostenlosen Tausch mehr von Ford erhalten (aber Fragen kostet ja nix). Ob der Vorbesitzer die Aktion ausführen ließ, müsste im Serviceheft eingetragen oder anhand eines Werkstattbelegs nachweisbar sein. Falls die Reparatur nachträglich außerhalb der Ford-Aktion erfolgte, muss es eine Rechnung dazu geben, die den Umfang der ausgeführten Arbeiten ausweist - was wurde getauscht? Nur Spanner, oder auch ganze Steuerketteneinheiten (also Kettenführungen samt Ketten)? Die hintere Steuerketteneinheit ist nur durch Komplettausbau des Motors erreichbar und zu wechseln. Die vorderen sind - wenn man weiß wie - auch ohne Motorausbau zu wechseln.

Da für den Tausch der Ketten ein Spezialwerkzeug notwendig ist (Steuerzeiten!), kann das nicht jede x-beliebige Werkstatt ausführen. Nicht mal jede Ford-Werkstatt hat das Werkzeug und muss es ggf. Ausleihen. WICHTIG: Mit simplen Farbmarkierungen der Nockenwellen wird man nicht erfolgreich sein, mit der Folge dass die Steuerzeiten verstellt werden und der Motor dann mies läuft.

Als absoluter Spezialist für diese Reparaturen hat sich Thomas Huppertz in Schöffengrund erwiesen (www.steuerketten.de, Username auf explorer4x4.de: „anncarina“). Er hat auch das notwendige Spezialwerkzeug, mit dem sichergestellt ist, dass der Motor wieder korrekt zusammengesetzt wird und die Steuerzeiten nach der Reparatur stimmen.