



Checkliste zum Kauf eines gebrauchten Explorers

Wenn Du Dir einen gebrauchten Explorer kaufen möchtest, kannst Du anhand der folgenden Liste das gute Stück „prüfen“.

Arbeite die Punkte auf den folgenden Seiten ohne Zeitdruck ab und lass Dich von Aussagen des Verkäufers nicht „ablenken“.

Bestehe darauf, dass Du die Punkte kontrollieren kannst!

Die Kontrolle beinhaltet Prüfungen in 3 Etappen:

1. Eine visuelle + technische Prüfung im Stand

2. Eine Probefahrt

3. Eine Kontrolle auf der Bühne (für Schweizer User: wenn man Mitglied im TCS ist, am besten da vorbei gehen)

1. Prüfungen im Stand:

- Kontrolle auf Rost an den problematischen Stellen: Die Schwellerecken vor dem Hinterrad (unbedingt die Tür öffnen !), um den Tankeinfüllstutzen, das Frontblech hinter dem Kühlergrill

- Kontrolle der Spaltmaße. Bei amerikanischen Wagen sind diese immer etwas grösser, sie sollten aber trotzdem gleichmässig sein. Falls nicht: Warum? Gab es einen Vorschaden?

- Kontrolle des serienmässigen (aber nur bei Euro-Modellen !) umlaufenden Zierstreifens. Fehlt der: Warum? Neulackierung? Vorschaden?

- Reifen/Felgen, Zubehör alles abgenommen und im Fahrzeugschein eingetragen ? ABE/TÜV-Gutachten vorhanden?

- Funktionsfähigkeit aller elektrischen Verbraucher (Klimaanlage, Fensterheber, Dachfenster, etc.) testen
- Licht einschalten und Kontrolle der Funktion aller beleuchteten Schalter

- leuchten bei eingeschalteter Zündung alle Kontrolllampen?

Die wichtigsten Kontrolllampen:

Explorer I: drei Stück unmittelbar links neben Lenkrad (Lichtmaschine, Motoröl, Motorelektronik (MIL))

Explorer II: Tachoeinheit oben rot (Check Gage = Tankanzeige, Öldruckanzeige, Kühlwasser-Temperatur) unten rechts gelb (Motorblock = Motorelektronik)

- Ist die Frontscheibe dicht? Hat es Wasserspuren am Dachhimmel?

- Die Heckklappendämpfer (Halter ev. nachgeschweisst/genietet ?) halten sicher die Heckklappe ?

- Kontrolle der Scheinwerfer, Rückleuchten, Blinker auf Funktion und Risse

- Die Motorhaube auf und Kühlwasserdeckel abschrauben. Kein Ölfilm auf dem Wasser und am Deckel!?

- Den Verschluss des Motoröleinfüllstutzens abschrauben. Kein Wasser oder weisse Ablagerungen an der Innenseite !?

- Den Getriebeölmessstab herausziehen. Ist das Getriebeöl klar und rot (selten goldgelb)!?

- Den Motorölmessstab herausziehen. Stimmt der Ölstand!? Welches Öl/Marke ist drin!?

- Motor starten. Hört man ein Klappern oder Rasseln im Motor!?

Er muss sofort, auch im kalten Zustand, harmonisch rund laufen. Es darf nichts nageln oder klappern.

Wichtig !

Spezielle Beachtung erfordern die Steuerketten bei SOHC-Motoren von 1997- 2000.

Folgendes darf nicht auftreten:

- * Klappernde Geräusche nach dem Kaltstart
- * Klappernde Geräusche in allen Drehzahlbereichen (kalt und warm)
- * Klappernde Geräusche bei Beschleunigung zwischen 2.000 und 3.000 u/min (kalt und warm)

- Möglichst in Erfahrung bringen, ob die Steuerkettenspanner der vorderen und hinteren Steuerketten für den Nockenwellenantrieb schon erneuert wurden oder gar ganze Steuerketteneinheiten bereits ausgetauscht wurden (vordere und hintere Steuerkette sowie Primärsteuerkette).

- Ölwechselfähnchen mit den Eintragungen im Checkheft und dem Tacho überprüfen!

- 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?

- Funktion Niveauregulierung beim Explorer II? Zündung ein, Türen zu, Schalter im Heck ist aktiviert. Auf die AHK oder Heckstoßstange steigen und ev. wippen. Kompressor Niveauregulierung springt an?

Sondermodell "Black Edition":

- sind die Ausstattungsdetails noch vorhanden? Label am Heck, Seriennummer auf der Mittelkonsole, Fußmatten mit Schriftzug und silberner Explorer-Schlüsselanhänger?

2. Probefahrt (Radio aus!):

- kein stottern/verschlucken des Motors?

- 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 abbremsen, kein schiefziehen? Wenn möglich ABS testen auf nasser Strasse oder Schotter.

- Funktion Allrad testen. Zuschalten im Stand. Der Stellmotor muss sich hörbar verstellen.

- Untersetzung in Getriebestellung N ein- und ausschalten.

- Langsamer 4x4 Fahrt auf Nebenstrassen/Feldweg. Leichte Laufgeräusche/Verspannungen der Kardanwelle/Antriebe beim fahren und lenken sind normal.

- keine Klack-/Rassel-Geräusche von den autom. Freilaufnaben des Explorer I?

- Beim Abschalten des 4x4-Antriebs des Explorer I kurz rückwärts fahren. Freilaufnaben lösen sich hörbar (Klick rechts/links)?

- Beim wieder Vorwärts fahren ein paar enge Kurven fahren. Keine Verspannungen mehr zu spüren?

- Feststellbremse in Ordnung ? Auf abschüssiger Strecke halten (egal ob vorwärts/rückwärts), Getriebe auf N und Feststellbremse treten (Warnleuchte brennt?). Explorer darf ohne zu bremsen nicht rollen.

3. Auf der Bühne (Wenn möglich sollte das nach der Probefahrt geschehen):

- Motor/Getriebe/Achsdifferentiale ölfrei?

- Rost an der Innenseite der Schweller?

- Stoßdämpfer trocken?

- Zustand Reserverad?

- Gummibuchsen/-lager (Stabilisator u. Schubstrebe - Explorer I am Rahmen unter den vorderen Sitzen!) porös/verbraucht?

- Räder spielfrei ? oben/unten bzw. rechts/links anfassen und wackeln. Leichtes horizontales Spiel (gefühlte 2-3mm) der Hinterachswellen ist normal.

- Verschleissbild der Reifen gleichmässig?

Am besten diese Checkliste ausdrucken und mitnehmen.

Noch besser einen Explorer-Kenner mitnehmen.

Eventuell findet sich auch jemand aus dem Forum der den Wagen besichtigen kann.

(von 'Falk4x4', Explorer-Board)