



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?
 - Sonderanbauten wie Bullenfänger, beachten ob sie in den Papieren eingetragen sind. Falls TÜV Gutachten vorliegen und noch nicht eingetragen ist die Fahrgestellnummer zu vergleichen! Kennzeichen reicht nicht!

Sondermodell "Black Edition":

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



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?
- Arbeitet das Getriebe auch noch nach ca. 20-30Km / wenn es warm ist wie beim Starten?
- 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 und getretener Bremse ein- und ausschalten .
- Langsamer 4x4 Fahrt auf Nebenstrassen/Feldweg. Leichte Lauf-Geräusche/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)

Ab Seite 5 noch ein paar Gedanken zum Kauf, auch wenn es fast 2 Seiten sind, lohnt eventuell das Lesen.



Neben dem Abarbeiten der Checkliste würden wir empfehlen, noch andere Gedanken einfließen zu lassen. Bedenkt, wenn ihr eine „Exe“ kauft, der Wagen ist fast 20 Jahre alt. Gummi, Kunststoff, Dichtungen altern auch ohne dass das Fahrzeug bewegt wird. Auch entsteht Rost am Fahrzeug. Also eine Exe, die gar nicht benutzt wurde, ist auch nicht mehr tafrisch.

- Was erwarte ich von einer Exe. Eine Exe ist kein Rennwagen. Auch nicht ein richtiges Geländefahrzeug für Wettbewerbe. Zumindest nicht ohne Umbauten.
Ein Explorer ist zum gemütlichen Fahren und zum KM-Fressen auf der Autobahn mit z.B. 120. Dann kann man auch nach 1000Km aussteigen und fragen: was machen wir jetzt 😊
- Was erwarte ich nicht, kann aber kommen:
Eine User-Meinung: Ich hab ja vor knapp einem Jahr Einen zugelegt. Ja warum ? Eigentlich als [4x4](#)-Zugfahrzeug. Dazu ist die Exe ja bedingt geeignet - m.M. nach.
Vorab, bin nicht ganz unbeleckt was Gebrauchtwagen angeht, fahre seit 91 nur Solche. Hab aber bei dem Ex gewisse Bedenken.
Motor 200Tkm Grundinstandsetzung ?
Getriebe 200Tkm Grundinstandsetzung ? Das passt nicht zu einem AMI

Eine weitere User-Meinung dazu: Du musst bedenken, dass der Explorer bei den Amis nur ein Hausfraueneinkaufswagen ist. Nur hier wird/wurde er als Lastesel und Zugmaschine missbraucht. Dafür ist die Technik nicht solide genug. Ausser die V8 Modelle, die das Getriebe vom F150 haben.

Ich finde es auch bedenklich bei solchen KM Motor, Getriebe überholen zu müssen, aber so ist es halt. Entweder man nimmt es an oder man legt sich einen "richtigen" Ami zu.. Am Ende muss Jeder selbst wissen, warum er Zeit, Geld, Liebe, Unvernunft in dieses Vehikel investiert.

Eine weitere User-Meinung dazu:

Wer sich überlegt, den EX als Zugfahrzeug zu holen, sollte nicht unbedingt immer die volle Anhängelast fordern, da gibt es bessere Fahrzeuge.

Der Rost muss, je älter der Hobel ist, fest im Auge behalten werden.

Konstruktionsbedingt (Wasser bleibt in Hohlräumen) oder wegen schlechter Vorsorge

des Herstellers, oder Beschädigungen an Lack und Unterboden, setzt der Rostfrass sehr schnell ein.

Sogar vorgekommen, dass die Stahlfelgen von innen durchgerostet sind. Schweller, Federaufhängung, Kühlerblech, usw.

Die Liste ist lang, kann man gerne noch weiter ausführen.

- Ist der Vorbesitzer vertrauenswürdig? War mein Opa... Auto war sein Heiligtum.... stimmte sogar. Angeboten mit Getriebeschaden VHB 1000 Euro, angelassen, gehört und auch die [Steuerketten](#) defekt. Verkäufer gab die Exe dann für 500 her. Das war in Ordnung, da sie eine Monsterbaustelle war und die Regierung sie unbedingt wollte. Als „Neuling“ dürftet Ihr jedoch kaum hören, dass die [Ketten](#) fällig sind.
Deshalb:
Um für solche Geräusche, was Getriebe und Motor angeht ein wenig Gespür zu entwickeln, empfehlen wir euch, mehrere Exen Probe zu fahren. Wenn möglich eine 1/2 Std. Wenn der Verkäufer nervös wird, ist das ein Anzeichen. Hoffentlich fährt der den Wagen nicht kaputt oder hoffentlich tritt der Fehler nicht auf. 😊
- Zum Thema Getriebe ist es wichtig zu wissen, dass das [Öl](#) kirschrot und sehr dünn sein muss. Es hat einen eigenwilligen Geruch. Aber nicht verbrannt. Es ist auch sinnvoll, den Wagen eine größere Strecke Probe zu fahren. Die Getriebe funktionieren oft noch wenn sie kalt sind und setzten dann im warmen Zustand aus.

User-Info:

wichtig: eine Probefahrt muss ausreichend lang sein und sowohl Stadtverkehr, Landstraßen und Autobahn umfassen. So einige, durchaus schwerwiegende Fehler tauchen erst auf, wenn Motor und Getriebe auf Temperatur sind. Das ist nicht mit 2x um den Kirchturm zu erreichen, auch wenn die Temp.-Anzeige was anderes sagt.

Da meist in den Autos nur noch ein paar Tropfen im Tank sind, investiert man lieber einen 20er an der Tankstelle, ein Fehlkauf kostet viel mehr.....

Wenn der Verkäufer das ablehnt: Tschüss.....

User-Info:

Beim Kauf unbedingt die Checkliste abarbeiten.

Wenn es der Verkäufer nicht will, würde ich die Finger von dem Fz lassen.

- Vorsicht bei solchen Inhalten in der Anzeige: Getriebeölkühler muss gemacht werden. Wenn das Getriebe kalt ist, schaltet es einwandfrei, wenn es warm wird nur noch bis zum 3. Gang. Habe dafür leider keine Zeit mehr. Oder der Motor klackert nur kalt. Da muss nur ein Kettenspanner.
Alles was nur, muss nur noch..., ist bei einem Explorer eigentlich nicht nur noch, sondern trotz allem richtig Arbeit.

Dazu wieder eine User-Meinung:

Im Laufe der Jahre musste ich nur wenig Spezialwerkzeug kaufen, um auch größere Dinge zu reparieren.

Und mit etwas Mut und Hilfe kann man noch alles selbst machen, jedoch nur wenn man dazu in jeder Hinsicht (Zeit/Geld/Nerven) bereit ist.

Werkstätten wollen den Ex nicht auf dem Hof haben, machen überzogene Kostenvoranschläge,



damit man sich bloß nicht wieder meldet.

Man ist auf sich selbst und ein tolles Forum wie Dieses angewiesen.

Dazu eine weitere User-Meinung:

Vorteil am EX man kann eigentlich alles/ sehr vieles selbst machen.

Keine komplizierte Elektronik, Mechanik und Motor nach alter klassischer Ingenieurskunst ([Steuerkette](#) mal außen vor).

Verschleißteile und auch Ersatzteile über dem Teich gut und günstig erhältlich.

Fehler auslesen für die Eingrenzung des Schadens ist einfach: Kostenlose Software runterladen, OBD II- Adapter, Fehler im Board posten und die Ratschläge und Hilfe der "Alten und Erfahrenen" annehmen und umsetzen.

- Da fast alle Fahrzeuge weit über 100000Km haben und ein Alter über 15 Jahre, gibt ein Händler in der Regel keine Garantie.
- Warum wird eine Exe verkauft? Meist schwer zu ermitteln. Also eigentlich wird sie meist verkauft, weil defekt oder zu teuer im Unterhalt.
Eventuell auch geerbt. Aber nur, weil noch eine Kleinigkeit zu machen ist, wohl kaum. Und schon gar nicht nach 1-2 Monaten.

Dazu ein Kommentar eines Users im Board:

Trotz der Macken hat die EXE sich schon klammheimlich ins Herz eingeschlichen. Vor allem bei meiner "Regierung"...

Also rein rechnerisch ist so eine EXE nicht zu begreifen...

Aber für die Seele....

Wer mal damit gefahren ist liebt sie und kauft sie oder hasst sie und lässt sie stehen. OK Ausnahmen bestätigen die Regel, aber unwahrscheinlich.

Viel Glück beim Kauf 🤓👍

Ever EB-Team und die User vom Explorer-Board.de