



Ford Galaxy 2.0 TDCi DPF Titanium

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der Ford Galaxy wurde zum Facelift nochmals etwas verfeinert. Neben dezent geänderter Optik und verbesserten Materialien gehören der überarbeitete Dieselmotor, welcher nun die Abgasnorm Euro5 erfüllt, und der neue Totwinkelassistent zu den auffälligsten Neuerungen. Der 140 PS starke Turbodiesel sorgt für ausreichend guten Vortrieb und zeigt sich recht genügsam. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km im ADAC-EcoTest werden vier Sterne erreicht. Die Großraumlimousine zeigt dank großzügigem Innenraum mit bis zu sieben Sitzplätzen eine hohe Familientauglichkeit. Der Kofferraum ist riesig, zumindest solange die versenkbare hinterste Sitzreihe nicht aufgestellt ist, denn dann bleibt kaum noch Stauraum. Durch den tiefen Innenboden und große Türausschnitte fällt das Ein- und Aussteigen besonders leicht. Insgesamt ein sehr gelungenes Fahrzeug mit vielen Stärken und wenigen Schwächen. Der Grundpreis für das getestete Modell beträgt nicht ganz familienfreundliche 35.650 Euro.

Karosserievarianten: S-Max **Konkurrenten:** Chrysler Voyager, Citroen C8, Fiat Ulysse, Peugeot 807, Renault Espace, Seat Alhambra, VW Sharan

+ bequemer Zustieg, sieben Sitzplätze, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, sehr gute Sitze, hohes Sicherheitsniveau

- hinten schwache Heizung, Kurvenlicht und Xenon nicht kombinierbar, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung



ADAC-URTEIL



1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie zeigt sich tadellos, Spaltweiten an Türen wie Klappen sind gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, mit sauber eingepassten Kunststoffelementen und angenehmer Haptik. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt, die Dachreling ist Serie. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 640 kg. Mit einer Anhängelast von 1700 kg (gebremst, bei 12% Steigung) eignet sich der Galaxy auch als Zugfahrzeug. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und besitzt keinen Tankdeckel, welcher umständlich abgeschraubt werden müsste. Zudem ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden, eine Klappe sperrt automatisch, so dass eine Benzin-Zapfpistole nicht versehentlich eingeführt werden kann. Die hintere Stoßstange schützen unlackierte Kunststoffeinlagen. Die Seitenleisten sind recht dünn und lackiert. Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung. Gegen Aufpreis sind aber Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, wodurch die Fahrsicherheit bei einer Reifenpanne erhöht wird.

⊖ Der vordere lackierte Stoßfänger ist gegen kleine Parkrempler ungeschützt. Es fehlen ein Wagenheber und ein Radmutterenschlüssel.

2,7

Sicht

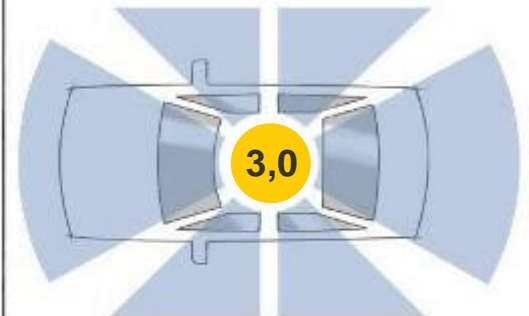
Der Galaxy bietet eine befriedigende Rundumsicht. Die zweigeteilten A-Säulen sorgen für einen guten Blick nach schräg vorne. Die Sicht nach hinten ist ebenfalls akzeptabel, da große Fensterflächen zwischen den Säulen vorhanden sind.

⊕ Durch die tief nach unten gezogene Motorhaube hat man einen guten Bodenblick, die Front ist dadurch allerdings kaum einsehbar. Das erhöhte Sitzen sorgt für einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können, zusätzlich ist nun ein Totwinkelassistent erhältlich (siehe Kapitel "Aktive Sicherheit"). Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Scheinwerfer inklusive Abbiegelicht erhältlich. Warum Kurvenlicht nur bei den serienmäßigen Halogenscheinwerfern und nicht in Verbindung mit Xenon erhältlich ist, ist nicht nachvollziehbar. Da eigentlich sowohl Xenon als auch Kurvenlicht sehr sinnvolle sichtverbessernde Systeme sind, sollte die gleichzeitige Wahl beider Systeme unbedingt möglich sein. Es wird empfohlen, dass sehr gute Xenonlicht zu wählen.

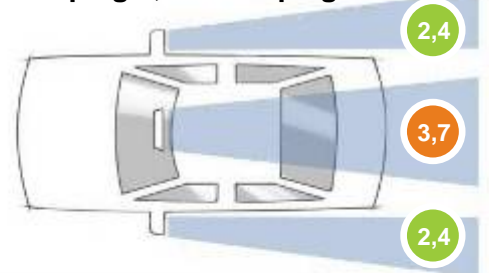


Die großen Fensterflächen ermöglichen auch nach schräg hinten eine relativ gute Übersichtlichkeit.

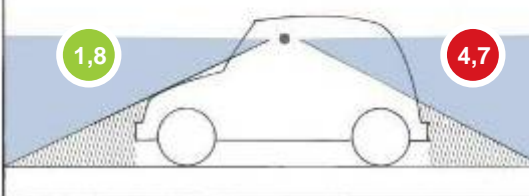
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Abbieglicht ist entweder bei den Xenonscheinwerfern oder bei Wahl des Kurvenlichts mit dabei. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Serie).

⊖ Wegen der hohen Heckpartie ist die Sicht im hinteren Nahbereich nicht besonders gut. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe.

1,7 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg zur dritten Sitzreihe ist noch passabel, da die äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe eine Einstieghilfe haben und nach vorne geschoben werden können.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem im Testwagen (Aufpreis) funktioniert insgesamt gut, leider verschließt sich das Fahrzeug nicht automatisch bei Verlassen des Fahrzeugs. Es muss entweder ein Knopf am Türgriff (vordere Türen oder Heckklappe) oder die Taste auf der Fernbedienung gedrückt werden. Das System hat aber den Vorteil, dass man sich nicht mehr versehentlich aussperren kann, das Fahrzeug den Schlüssel im Fahrzeug erkennt und nicht verriegelt. Vorne wie hinten (zweite Sitzreihe) steigt man bequem ein und aus, weil die Türen hoch und breit sind. Die niedrigen Türschweller und die optimale Höhe der Sitze sorgen für hohen Komfort bei Einsteigen. An allen Türen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen noch für einige Sekunden. Die Türen haben Einstiegsbeleuchtung.

⊖ Die recht schwachen Türaufhalter können die schweren Türen an Steigungen gerade noch offen halten.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit fünf Sitzen stehen 570 l Kofferraumvolumen zur Verfügung, etwas weniger als beim S-Max, aber dennoch sehr viel im Klassenvergleich. Sind die Sitze der zweiten und dritten Reihe nach vorne geklappt, sind es stattliche 1105 l (alle Volumina gemessen bis zur unteren Fensterkante).

⊖ Sind alle Sitze ausgeklappt, bleiben nur noch 240 l Kofferraum übrig. Das ist für sieben Personen relativ wenig Stauraum, zumindest für längere Urlaubsreisen.



Der Galaxy bietet mit 570 l Volumen einen ansprechend großen Kofferraum. Einem Ford S-Max mit 625 l oder einem Eurovan (z.B. Citroen C8) mit 780 l Volumen muss er sich jedoch geschlagen geben.

1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Klappe öffnet sehr weit, so dass die Gefahr, sich den Kopf zu stoßen, sehr gering ist. Dafür ergibt sich für kleinere Menschen möglicherweise das Problem, die geöffnete Heckklappe zum Schließen kaum noch zu erreichen.

⊕ Der Kofferraum lässt sich sehr leicht beladen, weil die Heckklappe weit öffnet und der Boden sehr tief liegt. Die große Ladeöffnung und die fast optimale Höhe der Ladekante eignen sich sehr gut zum Einladen großer und schwerer Gegenstände. Das Format ist zweckmäßig. Seitlich befindet sich eine 12-V-Steckdose.

1,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe lassen sich so vorklappen, dass eine ebene Fläche entsteht. Das Aufstellen der dritten Sitzreihe erfordert einen gewissen Kraftaufwand. Die dritte Sitzreihe ist nicht ausbaubar, dadurch muss das Gewicht der Sitze auch bei Nichtgebrauch mitgeführt werden. Die Beifahrerlehne lässt sich komplett nach hinten umlegen, dadurch können auch sehr lange Gegenstände bis zu knapp 3 m Länge transportiert werden.
- Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

1,4 INNENRAUM

1,2 Bedienung

+ Der Ford Galaxy ist schon nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienbar. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen. Auch die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch angeordnet, nur der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist zu groß. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind mit dem aufpreispflichtigen DVD-Navigationssystem nicht ideal angeordnet, da die Tasten der Klimaregelung dann sehr klein sind und die Klimaeinstellungen nur klein im Navigationsbildschirm angezeigt werden. Deutlich besser ist die Bedienung bei Wahl des kleineren SD-Navigationssystems, da das Klimabedienteil dann klar vom Navigationssystem getrennt und deutlich übersichtlicher zu bedienen ist. Die Schalter für die Front- und Heckscheibenheizung liegen unpraktisch weit weg von den restlichen Heizungsbedienelementen.

Das Radio lässt sich auch über Lenkradtasten einfach bedienen. Die Lautsprecher vermitteln ein recht guten Klang. Die Außenspiegeleinsteller und die Fensterheber funktionieren serienmäßig elektrisch. Alle Fensterheber haben eine Auf- und Abwärtsautomatik und arbeiten auch ohne Zündung (nur bis eine Türe geöffnet wird). Optional sind die Vordersitze elektrisch einstellbar, die Schalter lassen sich einfach und intuitiv bedienen. Aufpreis kostet auch die elektrisch unterstützte Handbremse, bedienbar per kleinem Hebel, die auch eine Notbremsfunktion hat (nicht im Testwagen vorhanden). Die Instrumente sind klar gezeichnet. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Kontrollleuchten, der Momentan- und Durchschnittsverbrauch lassen sich auf dem großen TFT-Bildschirm zwischen Tacho und Drehzahlmesser anzeigen. In der Ausstattungsvariante Titanium schalten sich serienmäßig automatisch das Abblendlicht und die Wischer ein. Ein Tempomat ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann auch ein radargestütztes Abstandsregelsystem (ACC) gewählt werden. Das ACC funktioniert gut, es bleibt auch beim Gangwechsel noch aktiv. Gegen Aufpreis ist ein Berganfahrassistent lieferbar (im Testwagen vorhanden). Der Fahrer wird bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Klappen akustisch und optisch gewarnt. In den Türen befinden sich große Ablagen, so können Wasserflaschen stehend untergebracht werden. Am Dachhimmel gibt es eine ganze Armada an Ablagefächern (Aufpreis). An allen Sitzreihen sind Leselampen vorhanden.



Die gute Verarbeitungsqualität und die ausgezeichnete Funktionalität des Fahrerplatzes machen den Galaxy zu einer echten Kaufempfehlung.

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumgefühl vorne ist auch dank großer Fensterflächen hervorragend. Die maximale Kopffreiheit würde für Personen bis weit über 2 m Körpergröße ausreichen, allerdings lässt sich der Fahrersitz nur für Personen bis knapp über 1,90 m zurück schieben.

1,3 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den Rücksitzen sorgen die großzügige Innenbreite und die enorme Kopffreiheit für ein sehr gutes subjektives Raumgefühl. Kniefreiheit ist enorm vorhanden, reicht selbst noch für das Gardemaß von 2,05 m (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt).

⊖ Das Raumangebot für die Insassen auf den hintersten beiden Notsitzen ist beengt, daher sind diese Sitze nur für kleinere Personen und kurze Strecken geeignet.

3,0 Innenraum-Variabilität

Für einen Van ist die Variabilität des Innenraums recht mäßig. Die Einzelsitze der mittleren Sitzreihe sind längs verschiebbar. Die dritte Sitzreihe kann versenkt, aber nicht ausgebaut werden.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Galaxy zeigt einen guten Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Abstimmung. Kleine Unebenheiten der Straße werden gut geschluckt. Nur bei Autobahnfahrt neigt die Karosserie zum leichten Schaukeln. Grobe Einzelhindernisse dringen nur wenig in den Innenraum und sind gut gedämpft. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in durchschnittlichen Grenzen, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind passabel gedämpft. Bei voller Beladung des Fahrzeugs wirkt das Fahrwerk etwas unterdämpft.

1,6 Sitze

⊕ Die nicht zu straffen vorderen Sportsitze sind sehr bequem und bieten dem Körper festen Halt. Gegen Aufpreis sind sie elektrisch einstellbar (Fahrersitz serienmäßig elektrisch höheneinstellbar), dann kann auch die Neigung der Sitzflächen individuell angepasst werden. Die variable Lendenwirbelstütze ist serienmäßig, kann aber nur in vertikaler, nicht aber in horizontaler Richtung angepasst werden. Auf den drei strafferen Polstern im Fond sitzt man recht entspannt, hat genügend Schenkelauflege und eine angenehme Neigung der Lehne (einstellbar).

⊖ Die Sitze der hintersten Sitzreihe sind hart gepolstert und nur befriedigend ausgeformt. Durch den geringen Abstand der Sitzfläche zum Boden sitzt man in unbequemer Hockstellung. Daher eignet sich die dritte Sitzreihe nur für kurze Fahrten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 2,05 m ausreichend Platz.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist recht niedrig, die Fahr- und Motorgeräusche halten sich selbst bei schneller Fahrt in Grenzen. Windgeräusche nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit deutlich zu.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizleistung vorne ist zufriedenstellend. Sie spricht hier noch in akzeptabler Zeit an. Hinten dauert es aber trotz der serienmäßigen Drei-Zonen-Klimaanlage viel zu lange, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird.

⊕ Eine Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig an Bord. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Für die hinten Sitzenden gibt es extra Luftdüsen in den B-Säulen, Jalousien in den Seitenfenstern und ein extra Heizungsgebläse, welches sich aber nur von den vorne Sitzenden einstellen lässt. Die Fenster der dritten Sitzreihe sind ausstellbar. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig an Bord.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

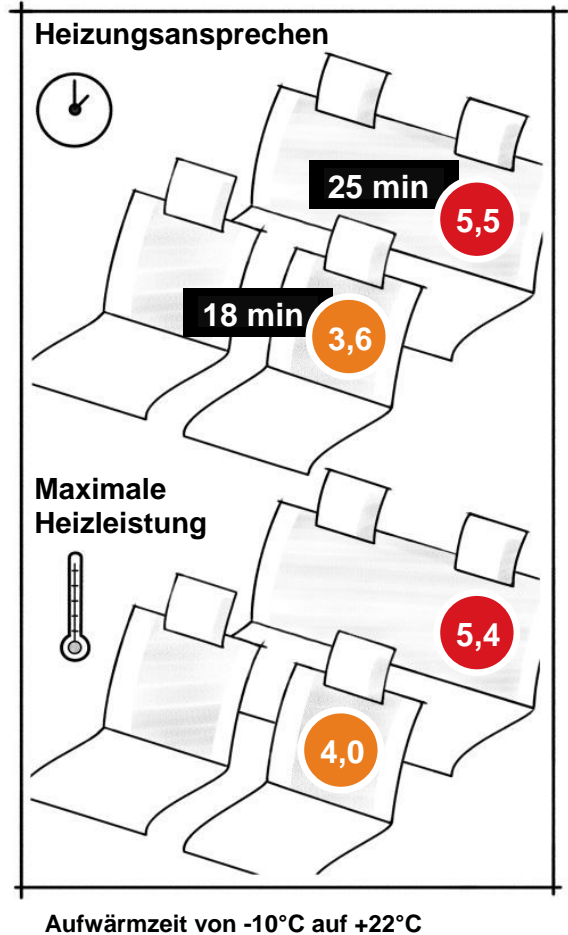
Die Fahrleistungen des 140 PS Dieselaggregats bewegen sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Die Elastizität des drehmomentstarken Selbstzünders mit Turboaufladung ist in allen Gängen recht gut. Weites ausdrehen der Gänge bringt kaum Vorteile, da im oberen Drehzahlbereich der Durchzug merklich nachlässt.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in allen Drehzahlbereichen weitgehend kultiviert und unauffällig. Vibrationen sind kaum zu spüren. Erst im oberen Drehzahlbereich nehmen die Vibrationen im Innenraum leicht zu. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind nur minimal vorhanden.

2,2 Schaltung

⊕ Alle Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten. Nur bei sehr schnellem Gangwechsel haken sie etwas. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.



1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt gut. Sie sind gut gespreizt, so dass auch bei Autobahngeschwindigkeit nicht zu hohe Drehzahlen vorhanden sind. Fährt man streng nach Schaltpunktanzeige, fällt man besonders in den niedrigen Gängen z.B. vom zweiten in den dritten Gang mit der Drehzahl so weit ab, dass man dann kaum noch Vorschub hat, da der Motor unterhalb von 2.000 1/min ein deutliches Turboloch besitzt.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schiebt der Wagen erst deutlich über die Vorderräder, bevor sich beim Gegenlenken das Fahrverhalten in leichtes Übersteuern ändert. ESP greift hier aber frühzeitig und effizient ein um schleudern zu verhindern.

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo ausreichend richtungsstabil, neigt bei schnellem Richtungswechsel aber zu leichtem Gieren. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinträchtigen die Spurhaltung nur unwesentlich. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei weniger griffiger Fahrbahn frühzeitig ein und sorgt so für nur wenig durchdrehende Vorderräder.

2,8 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Wagen deutlich, bleibt aber recht gut lenkbar. Das Richtung Kurvenrand schiebende Fahrzeug wird durch sehr frühe ESP-Eingriffe eingebremst. Bei voll beladenem Fahrzeug spürt man deutlich die hohe Zuladung. Die Untersteuerneigung ist dann deutlicher ausgeprägt.

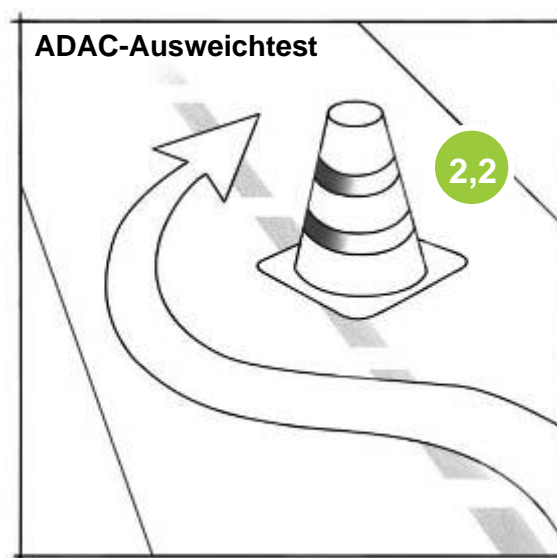
⊕ Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind kaum vorhanden.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung ist weitgehend präzise, vermittelt aber etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn. Sie spricht um die Mittellage spontan an, ohne bei hohen Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Sie ist recht leichtgängig, was der Handlichkeit beim Rangieren auf kleinem Raum zu Gute kommt. Mit ca.12 m ist der Wendekreis recht groß.

2,1 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36,5 m erforderlich, um das Fahrzeug zum Stehen zu bringen (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht auch dank des Bremsassistenten schnell an und lässt sich recht gut dosieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ford Galaxy bietet neben dem serienmäßig verbauten ESP mit Bremsassistent eine Reihe an (aufpreispflichtigen) Extras, um die aktive Sicherheit zu erhöhen. So kann neben Runflat-Bereifung auch ein Reifendruckkontrollsystem geordert werden. Ein Abstandsregelsystem (ACC) mit integriertem Kollisionswarner ist ebenfalls optional erhältlich. Die Kollisionswarnung erfolgt aber zu dezent und ist dadurch zur Kollisionsvermeidung kaum hilfreich. Nach dem Facelift ist nun serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter an Bord. Neu im Programm ist auch ein Totwinkelassistent, welcher aber noch nicht perfekt funktioniert und noch einiges an Feinabstimmung bedarf. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangsystems lässt sich der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal starten. Rückstrahler warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Abbiegelicht sowie dynamisches Kurvenlicht.

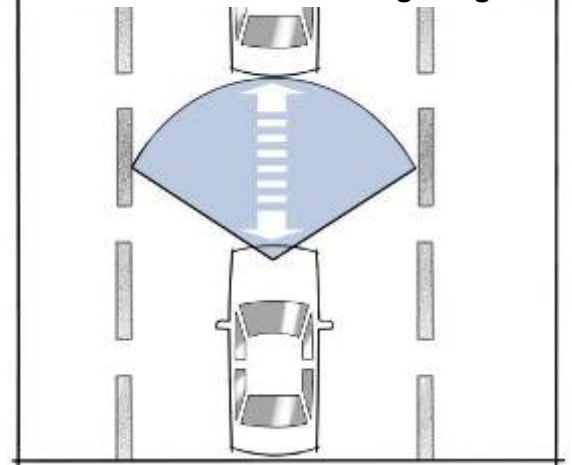
⊖ Unverständlicherweise ist das Kurvenlicht nur mit Halogenscheinwerfern lieferbar, dadurch bleibt dem Käufer die Qual der Wahl: Entweder Xenonscheinwerfer oder Kurvenlicht. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung sollten die Xenonscheinwerfer bevorzugt werden.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ford Galaxy erreicht sehr gute Ergebnisse beim Frontal- und Seitenaufprall. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer mit Kraftbegrenzern. Auf der Fahrerseite gibt es sogar einen Knieairbag. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 16; Seiten-/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er beim Insassenschutz klar 5 Sterne. Beim Frontcrash sind die Verformungen der Insassenzelle gering. Die Passagiere werden durch moderne Gurtsysteme, Airbags und ein spezielles Teleskop-Lenksäulensystem gut geschützt. Die stabile Fahrgastzelle und der effektive Airbagschutz sorgen beim Seitencrash für ein nur geringes Verletzungsrisiko. Die Kopfstützen sind hoch, reichen selbst noch für 1,90 m große Personen. Durch die geringen Abstände zum Kopf können sie optimal wirken (vorn reaktive Kopfstützen). Auch hinten sind die Kopfstützen hoch genug. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

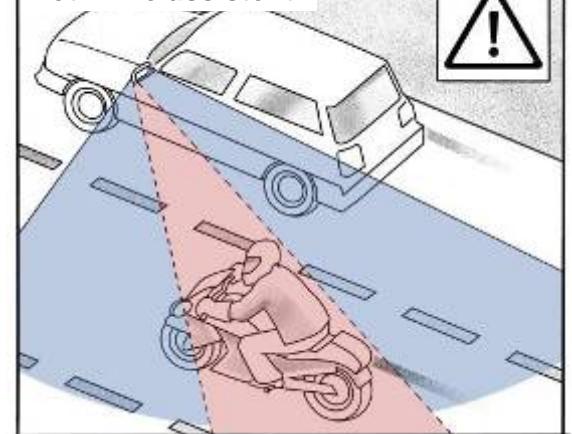
⊖ Für die hinteren Plätze gibt es keine Anschnall-Erinnerer.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,9 Kindersicherheit

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzz Potenzial für Kinder ist insgesamt noch gut. Die Isofix-Verankerungen sind nicht gut gekennzeichnet. Mit 37 von max. 49 Punkten wird der vierte Stern knapp erreicht.

+ Auf allen drei Rücksitzen lassen sich bis zu drei Kindersitze nebeneinander unkompliziert und stabil unterbringen. Beide äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgerüstet. Gegen Aufpreis sind auch integrierte Kindersitze erhältlich. Die Fensterheber haben einen frühzeitig funktionierenden Einklemmschutz. Praktisch: der Kinder-Überwachungsspiegel.

- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt (beim Ford-Händler nachrüstbar). Auf den beiden hintersten Sitzen (dritte Sitzreihe) erlaubt der Hersteller zwar die Befestigung von Kindersitzen, aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte können diese aber nicht lagestabil montiert werden.

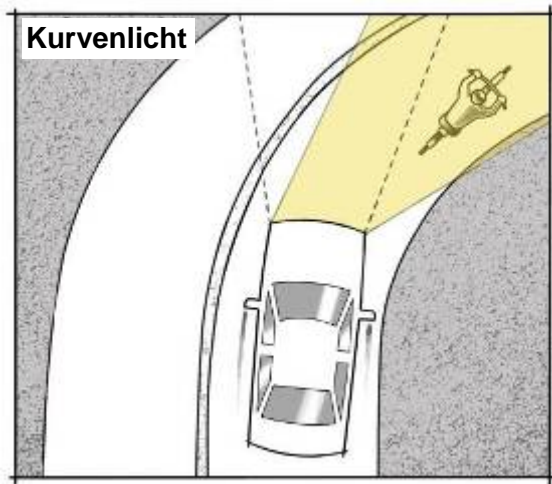
3,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz muss noch verbessert werden, denn die seitlichen und vorderen Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Nur 15 von max. 36 Punkten werden beim EuroNCAP-Crashtest erzielt (2 von 4 Sterne).

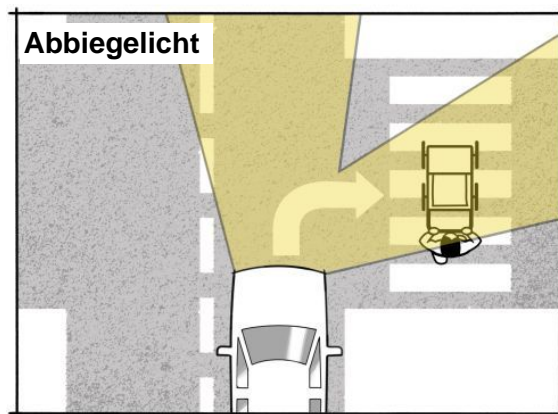
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

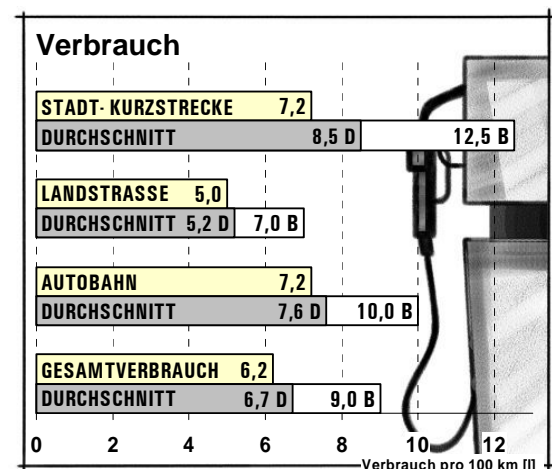
Der Durchschnittsverbrauch des Ford Galaxy 2,0 TDCi fällt mit 6,2 l/100 km für eine Großraumlimousine recht gering aus. Das wird im ADAC-EcoTest mit 32 Punkten im Kapitel CO2 belohnt. Der gemessene CO2-Ausstoß liegt bei 165 g/km. Innerorts beträgt der Verbrauch 7,2 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,2 l auf 100 km.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9

Schadstoffe

+ Die Schadstoffe im Abgas fallen dank Rußpartikelfilter gering aus. Trotzdem schlagen die leicht erhöhten NOx-Werte negativ zu Buche, wodurch 41 von 50 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Insgesamt erreicht der Ford Galaxy 2,0 TDCi aber mit 73 Punkten die vier Sterne im ADAC-EcoTest.

3,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten halten sich aufgrund des günstigen Dieselkraftstoffs auf geringem Niveau.

3,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

+ Der Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach spätestens 200.000 km oder 10 Jahren ausgetauscht werden muss. Der Rußpartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Zudem gewährt Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Service zieht vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie hohe Werkstattstundenkosten verhindern eine bessere Benotung.

3,3

Wertstabilität*

Die Wertstabilität des Ford Galaxy liegt prozentual gesehen auch dank des recht sparsamen Dieselmotors auf durchschnittlichem Niveau.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- 35.650 Euro kostet der Galaxy in der Ausstattungsvariante Titanium. Das ist nicht gerade günstig, man erhält aber eine weitgehend komplette Serienausstattung und sieben Sitzplätze.

3,4

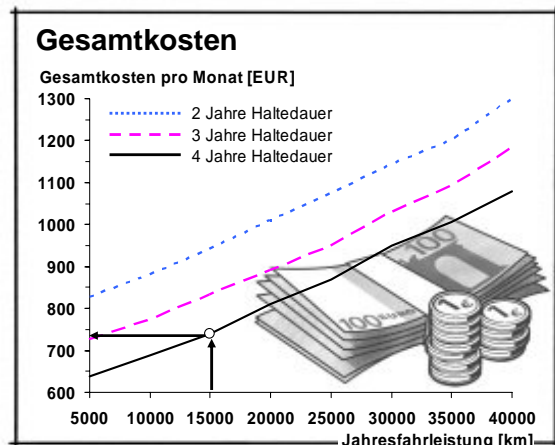
Fixkosten*

Die Fixkosten des Galaxy liegen noch im durchschnittlichen Bereich. Jährlich werden 254 Euro KFZ-Steuer fällig. Während er in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung durchschnittlich eingestuft ist, fallen die Beiträge für die Teilkaskoversicherung recht hoch aus.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen insgesamt recht hoch aus, das liegt hauptsächlich am hohen Anschaffungspreis und dem daraus resultierenden recht hohen absoluten Wertverlust.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 738 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.0 EcoBoost SCTi	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF	2.0 Flexifuel
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1976	4/1997	4/1997	4/1997	4/1999
Leistung [kW(PS)]	107(145)	149(203)	85(116)	103(140)	120(163)	107(145)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	185/4500	300/1750	300/1500	320/1750	340/2000	185/4500
0-100 km/h[s]	11,2	8,8	12,6	10,6	9,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	217	180	193	203	194
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,8 S	8,7 S	6,2 D	6,2 D	6,2 D	11,7 ET
CO ₂ [g/km]	189	189	152	152	152	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/22	17/21/23	17/21/23	20/22/23	15/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	178	178	254	254	254	158
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	817	682	698	718	714
Preis [Euro]	30.000	36.600	31.800	33.050	34.050	30.250

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 5,0/ 7,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	152g/km / 165g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4820/1884/1764 mm
Leergewicht/Zuladung	1865 kg/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570 l/1105 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera (inkl. Navigation)	2.285 Euro°
Berganfahrhilfe	100 Euro°
Totwinkelassistent	495 Euro°
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	465 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	945 Euro°
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	465 Euro
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	960 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (3-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.560°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN


Anhängerkupplung	815 Euro°
Lackierung Metallic	690 Euro°
Panorama-Glasdach	915 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	466 Euro
Monatliche Gesamtkosten	738 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	35.650 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,9	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,3
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	1,7	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	1,3	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	2,8
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,9
Federung	2,4		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	1,8
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen