



## Ford Galaxy 2.0 TDCi Start/Stop Titanium

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse  
(132 kW / 180 PS)

**D**er Ford Galaxy der dritten Generation präsentiert sich nun auch im aktuellen Ford-Design mit prägnantem Kühler und schmalen Scheinwerfern. Zielgruppe des Wagens sind weiterhin Familien, was schon die serienmäßigen, versenkbaren Sitze im Kofferraum belegen.

Details wie ein Zusatzspiegel, um die hinteren Passagiere im Blick zu haben, oder der programmierbare Zweitschlüssel, mit dem auf Wunsch der Wagen unter anderem maximal 140 oder 160 km/h schnell fährt, zeugen von Kompetenz in Sachen Familie. Auch der Kofferraum ist (solange die Klappsitze dort nicht genutzt werden) jedem Familieneinkauf gewachsen. Fernab dieser praktischen Eigenschaften bietet der Galaxy in der getesteten Titanium Ausstattungslinie mit dem 180 PS leistenden Dieselmotor auch Qualitäten als komfortables und gleichzeitig fahraktives Langstreckenfahrzeug. Die Lenkung ist zielgenau, ohne nervös zu wirken und der Motor bietet genügend Kraftreserven, um auch an Steigungen und mit Beladung souverän am Verkehrsgeschehen auf der Autobahn teilzunehmen. Dabei geht der Verbrauch mit 6,1 Litern Diesel auf 100 Kilometern noch in Ordnung, während die Abgase in Bezug auf Stickoxide sauberer ausfallen könnten - Ford hat auf das aufwändige SCR-Reinigungssystem mit AdBlue verzichtet. Der aufpreispflichtige, kamerabasierte Pre-Collision-Assist sorgt für eine hohe aktive Sicherheit, indem er den Fahrer wirkungsvoll vor drohenden Kollisionen warnt und bei Bedarf auch eine Bremsung einleitet. Insgesamt ist der Galaxy ein gelungener Familienwagen mit durchdachten Details, kostet als Titanium mit dem getesteten Motor aber mindestens 40.260 Euro.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. VW Sharan, Seat Alhambra.

**+** immenses Platzangebot, variables Sitzkonzept serienmäßig, umfassende Fahrassistenzsysteme

**-** hoher Grundpreis, erhöhter NOx-Ausstoß



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,5 Familie

3,8 Stadtverkehr

1,9 Senioren

1,9 Langstrecke

1,3 Transport

2,6 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube:  
[www.bitly.com/fordgalaxyvideo](http://www.bitly.com/fordgalaxyvideo)

Stand: Mai 2016  
Text: Christoph Pauly

1,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Erwähnenswert ist der Fehlbetankungsschutz, dessen ausgeklügelte Mechanik verhindert, dass eine falsche Zapfpistole verwendet werden kann. Zusätzlich ist der Tankdeckel in die Klappe integriert und muss so nicht gesondert geöffnet werden. Alle Karosserieteile sind größtenteils passgenau verbaut, der Kofferraum ist komplett mit kratzunempfindlichem Stoff ausgeschlagen und auch im Motorraum wurden alle Kabel und Schläuche sauber verlegt. Die Türausschnitte sind sorgfältig gegen eintretenden Schmutz und Nässe abgedichtet, leider fehlen auf den Schwellern aber Einstiegleisten, die den Lack vor Kratzern schützen würden. Der Unterboden wurde ebenfalls gut abgedichtet, der Motorraum ist komplett geschlossen - so verschmutzt dort nichts. Der restliche Unterboden ist aerodynamisch optimiert und mit Matten versehen, die Fahrgeräusche vom Innenraum fernhalten sollen. Auch im Innenraum wurde sorgfältig gearbeitet, Kanten sind sauber entgratet und alle Teile des Interieurs wirken solide. Die verwendeten Materialien gefallen, alle Dachsäulen und auch die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen, im Fahrerblick liegende Oberflächen sind weich geschäumt und teils mit Leder bezogen (Testwagen mit aufpreispflichtiger Lederausstattung).

⊖ Die unteren und damit nicht im direkten Blickfeld liegenden Teile der Türen und Oberflächen im Fußraum sind aus kratzempfindlichem, hartem Kunststoff. Weder die Stoßstangen noch die Flanken des Fahrzeugs sind gegen Remppler geschützt, so können selbst kleine Unachtsamkeiten teure Lackreparaturen nach sich ziehen.

1,7

### Alltagstauglichkeit

⊕ Für den Alltag ist der Familienvan gut gerüstet. Sieben vollwertige Sitze sind serienmäßig, durch die ordentliche Zuladung von 630 Kilogramm kommt das Auto auch mit einem Familienurlaub klar. Tankstopps sind auf der Reise nicht allzu oft notwendig, mit dem 70 Liter fassenden Tank ist auf Basis des Testverbrauchs eine Reichweite von 1.145 Kilometern möglich. Die Anhängerkupplung kann dank ihrer Stützlast von 90 Kilogramm auch zwei schwere E-Bikes transportieren. Nutzt man die Kupplung nach ihrer eigentlichen Bestimmung, darf man bis zu zwei Tonnen schwere gebremste und bis zu 750 Kilogramm schwere ungebremste Anhänger ziehen.

⊖ Die schieren Ausmaße des Autos machen es etwas unhandlich, fast fünf Meter Länge und inklusive Spiegeln über 2,1 Meter Breite wollen in der Stadt achtsam bewegt werden. Weder Wagenheber noch Bordwerkzeug stehen im Pannfall zur Verfügung, statt auf ein Ersatzrad muss auf das Pannenreparaturset vertraut werden. Optional ist ein Notrad erhältlich (nicht in Verbindung mit der im Testwagen montierten, elektrisch schwenkbaren Anhängerkupplung).



**Die großen Fensterflächen ermöglichen auch nach schräg hinten eine zufriedenstellende Übersichtlichkeit. Vorteilhaft erweisen sich die vollständig versenkbaren Kopfstützen der hinteren Sitzgruppe.**

2,2

### Sicht

Trotz der Größe des Wagens ist die Übersichtlichkeit zufriedenstellend, die Motorhaube ist zwar kurz, entzieht sich aber dem Blick des Fahrers. Das Heck endet knapp nach der Heckscheibe, ist aber durch die Länge des Autos weit weg.

Die gegenläufigen Wischerarme decken die Scheibe recht gut ab, an den A-Säulen bleiben aber ungewischte Bereiche übrig. Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Galaxy ein zufriedenstellendes Zeugnis aus. Gerade die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein, die Kopfstützen sind aber versenkbar und behindern so die Sicht nicht zusätzlich.

⊕ Für einen positiven Einfluss in diesem Kapitel sorgen die im Testwagen verbauten, optionalen LED-Scheinwerfer. Diese sind eine klare Empfehlung wert. Das Scheinwerfersystem regelt die Ausleuchtung der Fahrbahn vollautomatisch und braucht keine Bedienung mehr: Bei Dunkelheit werden die Scheinwerfer automatisch aktiviert, in Kurven schwenken sie mit, beim Abbiegen leuchten sie die Kreuzung breit aus und das Fernlicht wird um andere Verkehrsteilnehmer herum geleitet, damit niemand geblendet wird. Werden die Scheinwerfer am Tag nicht benötigt, verbessert ein LED-Tagfahrlicht die Sichtbarkeit. Die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der hohen Sitzposition gut. Selbst niedrige Hindernisse sind vor dem Auto gut zu sehen. Beim Parken unterstützen Parksensoren vorne und hinten, zusätzlich hat der Testwagen ein aufpreispflichtiges Kamerasystem, das sowohl vorne als auch hinten zentimetergenaues Rangieren ermöglicht. Über die Außenspiegel ist eine vernünftige Rücksicht möglich, beide besitzen zusätzlich einen asphärischen Bereich.

⊖ Der Innenspiegel ist etwas klein geraten, so ist die Rücksicht nicht überzeugend. Bodennahe Hindernisse hinter dem Wagen sind wegen der hohen Unterkante der Heckscheibe sehr schlecht erkennbar - ein Grund mehr, die Heckkamera zu ordern. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge irritierende Lichtreflexe.

1,8

## Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den Galaxy gelingt in der ersten wie auch in der zweiten Sitzreihe gut. Die Türen bieten stabile Türaufhalter mit je drei Rastungen, sind groß und öffnen weit. Die Sitzhöhe macht den Ein- und Ausstieg komfortabel, der Schweller ist nicht zu hoch und auch nicht zu breit, der Türausschnitt hoch. In die dritte Sitzreihe gelangt man wegen der praktisch klappenden Sitze der zweiten Reihe ohne allzu große Mühen. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen in der ersten und zweiten Reihe vorhanden. Nach dem Aussteigen und nachdem man mit der praktischen Fernbedienung das Auto aufgesperrt hat, wird per Scheinwerfer und Leuchten in den Spiegeln das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

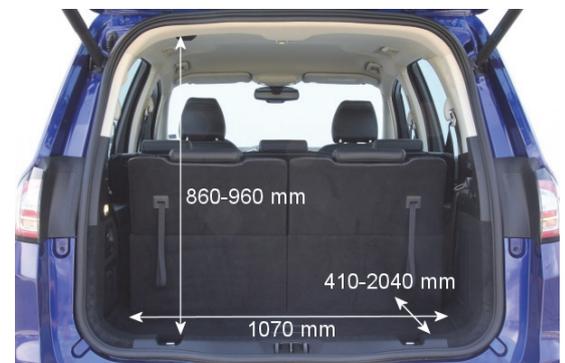
⊖ Sind die hinteren Türen oder die Heckklappe geöffnet, kann das Auto abgesperrt werden. So wird leicht aus Unachtsamkeit der Schlüssel im Auto eingeschlossen.

1,1

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum des Galaxy ist sehr groß, gerade im Klassenvergleich. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 555 Liter und bis unters Dach 860 Liter hinein. Dann lassen sich bis zu 21 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante, fasst es 1.055 Liter. Bis unter das Dach passen dann 1.895 Liter in den Kofferraum.

⊖ Mit aufgerichteten Sitzen in der dritten Reihe lassen sich im Kofferraum nur noch 170 Liter oder 4 Getränkekisten in den Kofferraum verstauen.



Mit 555 l Volumen lässt der Kofferraum des Galaxy kaum Wünsche offen.

2,3

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Unter der geöffneten Heckklappe finden nur Personen bis rund 1,80 Meter genügend Platz. Die sehr hohe und durchschnittlich breite Ladeöffnung gibt einen in Höhe und Breite durchschnittlich dimensionierten Kofferraum frei. An den Rücksitzen liegendes Gepäck ist durch den recht langen Kofferraum nicht ohne weiteres zu erreichen.

**+** Öffnen lässt sich die Heckklappe sehr einfach, dies und auch das Schließen geschieht vollautomatisch. Die Ladekante liegt mit 67 Zentimetern nicht zu hoch über dem Boden, was das Be- und Entladen ebenso erleichtert wie der auf Höhe der Ladekante befindliche Kofferraumboden.

**-** Bei Dunkelheit kann man im Kofferraum mitunter lange kramen, die Beleuchtung durch eine Lampe reicht nicht aus. Größere Menschen können sich nicht nur durch die nicht weit öffnende Heckklappe den Kopf stoßen, das Schloss steht an der Heckklappe auch noch ungünstig ab und sorgt für Verletzungsgefahr.

2,0

## Kofferraum-Variabilität

**+** Die dreigeteilt klappbare Rückbank ist von vorn und auch per Tasten im Kofferraum zu bedienen.

**-** Für kleine Utensilien finden sich keine gesonderten Stauräume - immerhin ist unter dem Kofferraumboden ein Fach vorhanden, in dem Kleinteile verräumt werden können. Der an der Decke befestigte mittlere Rücksitzgurt muss vor dem Umlegen des Sitzes demontiert werden, sonst ist er im Weg.

1,7

## INNENRAUM

1,8

### Bedienung

Das Cockpit des Galaxy ist in Verbindung mit dem optionalen Sony Audio-/Navigationssystem mit Ford SYNC 2 (im Testwagen) und dem Touchscreen übersichtlich gestaltet und die Grundfunktionen lassen sich nach kurzer Eingewöhnung bedienen. Allerdings bietet das umfangreiche Informations- und Entertainment-System eine Reihe an Einstellmöglichkeiten, deren Funktions- und Bedienweise eine intensive Eingewöhnung erfordern. Das System umfasst auch eine Sprachsteuerung, mit der sich neben dem Audio- und Navigationssystem sowie dem verbundenen Mobiltelefon auch die Klimaanlage steuern lässt - doch auch hier erfordert die Anzahl der Möglichkeiten eine intensive Auseinandersetzung mit dem System. Der Hauptbildschirm ist in guter Höhe angeordnet und in vier Bereiche unterteilt (Telefon, Navigation, Audiosystem, Klimatisierung). Darüber hinaus gelangt man über kleine Schaltflächen zu weiteren Funktionen wie den Fahrzeugeinstellungen oder wieder zurück zum Startbildschirm. Unterhalb des Bildschirms befindet sich das Audio- und das Klimatisierungsbedienteil. Diese sind in zufriedenstellender Höhe positioniert, aber nicht klar voneinander abgegrenzt. Kleine Kontrolllampen weisen auf den Status der Schaltflächen hin, die tatsächlich eingestellten Parameter wie Temperatur oder Sender werden aber nur im darüber liegenden Hauptdisplay angezeigt. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen, das wirkt jedoch mit den vielen Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gelingt aber problemlos, wenn man sich die Schalterzuordnung eingeprägt hat. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format.



**Die sorgfältige Innenraumverarbeitung und die gute, jedoch auch etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung machen den Galaxy zu einer attraktiven Alternative.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich optional (im Testwagen) elektrisch in Höhe und Weite justieren, wenn auch der Verstellbereich größer sein könnte. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mittels vom Lenkrad verdecktem, aber beleuchtetem Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Scheibenwischer, Abblend- und Fernlicht sind beim Titanium sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Die Nebellampen werden neben dem Lichtschalter mittels separaten Schaltern aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das als TFT-Bildschirm ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Es besteht prinzipiell aus drei Bereichen: Links ist der Drehzahlmesser, in der Mitte befindet sich ein Informationsdisplay und rechts die Geschwindigkeitsanzeige. Im Bereich des Drehzahlmessers kann ein weiteres Infodisplay mittels Lenkradtasten aufgerufen werden. Dort gibt der Bordcomputer Informationen zum Verbrauch, außerdem kann man hier auch Fahrzeugeinstellungen vornehmen. Im mittleren Infodisplay gibt es je nach Fahrerwunsch Navigations- oder Audio-Anzeigen. Im Bereich des Tachos ist u. a. die Verkehrszeichenerkennung sowie die Darstellung der adaptiven Geschwindigkeitsregelung untergebracht. Gewünschte Geschwindigkeit und Abstand zum Vorrussfahrenden werden am Lenkrad eingestellt - die adaptive Geschwindigkeitsregelung funktioniert einwandfrei. Im Kombiinstrument werden zudem die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Status des Spurhalteassistenten sowie der Türen und der Heckklappe/Motorhaube angezeigt. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik und einen gut funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs deaktiviert, ebenso wird die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet. Leseleuchten sind über allen drei Sitzreihen vorhanden. Ablagen sind gerade vorn in genügender Anzahl vorhanden, auch große Getränkeflaschen finden ihren Platz. Besonders erwähnenswert ist der kleine, konvexe Spiegel, der vorne aus dem Dachhimmel herausklappbar ist. Mit diesem lässt sich (unauffällig) das Geschehen auf den Rücksitzen beobachten. Ein smartes Detail, gerade für Familien.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Darüber hinaus stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der am Dachhimmel angeschlagene Mittelgurt ist nur mit einem Hilfsschloss zu verwenden.

## 1,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Nicht nur subjektiv ist das Raumangebot äußerst großzügig, auch die gemessene Innenbreite des Galaxy ist im Klassenvergleich enorm. Die Oberschenkellänge reicht auf dem Fahrersitz für Personen bis 1,95 Meter Körpergröße, die Kopffreiheit würde Menschen mit deutlich über zwei Metern genügen.

## 2,0 Raumangebot hinten\*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, haben Insassen in der zweiten Reihe bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit reicht dagegen für 2 Meter große Personen aus. Auch hinten ist der Ford sehr breit und bietet viel Platz. Das subjektive Raumgefühl spiegelt das wieder, unterstützt von den großen Fensterflächen. Selbst in der dritten Sitzreihe auf den klappbaren Sitzen bietet der Van genügend Kopf- und Beinfreiheit für 1,90 Meter große Menschen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz.

---

## 2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze der zweiten Reihe sind einzeln verschiebbar, auch die Lehnenneigung ist einstellbar. Die aus dem Kofferraumboden aufklappbaren Sitze der dritten Reihe finden sich in jedem Galaxy serienmäßig. Möchte man unbedingt darauf verzichten und stattdessen lieber ein großes Fach unter dem Kofferraumboden zur Verfügung haben, bietet Ford diese Option kostenlos an.

---

## 2,2 KOMFORT

### 2,0 Federung

Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen, "interaktiven Fahrwerkssystem" ausgestattet. Dieses beinhaltet adaptive Dämpfer, deren Grundabstimmung in drei Stufen zwischen Komfort und Sport veränderbar ist. Die Spreizung der drei Einstellungen ist allerdings nicht sehr weit, die adaptiven Dämpfer werden im ADAC Autotest in der Grundeinstellung belassen.

⊕ Das Fahrwerk ist insgesamt gut gelungen, die adaptiven Dämpfer werden in den meisten Situation passend geregelt, auch unter voller Beladung. Weder bringen lange Wellen das Auto zum Aufschaukeln, noch wird man als Insasse auf den kurzen Wellen einer Landstraße durchgeschüttelt. Feine Anregungen in der Fahrbahn sind zwar spürbar, bringen das Auto aber nicht zum Stuckern. Einzelhindernisse wie beispielsweise Gullideckel werden gut absorbiert. Auf Querfugen spricht zwar die Vorderachse minimal holpriger an als die hintere Radaufhängung, insgesamt aber sind auch diese Fugen keine Herausforderung für das Fahrwerk. Kopfsteinpflaster und langsamerer Stadtverkehr im Allgemeinen meistert der Van souverän und entspannt. Nur das Wanken und Nicken kann auch das adaptive Fahrwerk bei dem Van nicht vollständig unterdrücken, für ein so hohes Fahrzeug halten sich die Karosseriebewegungen beim Lenken und Beschleunigen/ Bremsen aber in Grenzen.

---

### 2,0 Sitze

Im Testwagen sind die optionalen, vollelektrischen Komfortsitze (nur vorn) mit Massagefunktion verbaut, die das Reisen im Familienvan auf den vorderen Plätzen sehr angenehm gestalten. Die Sitzposition in der zweiten Reihe ist trotz der kurzen Sitzflächen zufriedenstellend, der Kniewinkel durch die hohe Position der Sitze angenehm und die Federung annehmbar.

⊕ Die in Höhe und Neigung einstellbaren Vordersitze bieten gut konturierte, wenn auch etwas kurze Sitzflächen mit einstellbaren Wangen. Auch die Kontur und die Höhe der Lehnen kann überzeugen, wenn auch bei sportlicher Kurvenfahrt der Seitenhalt etwas ausgeprägter sein dürfte. Gepolstert sind die Sitze erstklassig, auch nach langen Fahrten wirken sie noch komfortabel. Trotz Lederbezug gerät man - zumindest auf den Vordersitzen - nicht ins Schwitzen: Eine dreistufige Sitzbelüftung sorgt für ein angenehmes Klima. Die Lordosenstütze ist mehrteilig ausgeführt und lässt sich individuell einstellen. Gerade auf langen Etappen ist die Massagefunktion der Vordersitze ein angenehmes Extra.

⊖ Nicht besonders überzeugen kann dagegen der Sitzkomfort in den hinteren Reihen. Geht die Kontur von Sitzflächen und Lehnen in der zweiten Reihe noch als ausreichend durch, sind die Sitze in der dritten Reihe in Bezug auf Kontur und Federung nur auf Kurzstrecken zu empfehlen. Die Lehnenhöhe der hinteren fünf Sitze ist für größere Personen nicht ausreichend.

1,6

## Innengeräusch

⊕ Der komfortable Gesamteindruck des Wagens wird vom niedrigen Geräuschniveau unterstützt. Weder der Diesel mit seinem prinzipbedingt harten Verbrennungsgeräusch noch die Reifenabrollgeräusche dringen prägnant bis zu den Insassen durch. Bei höheren Tempi nehmen lediglich die Windgeräusche etwas zu, stören aber auch nie. Die objektive Messung bestätigt den subjektiven Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich sehr niedrige 65,9 db(A).

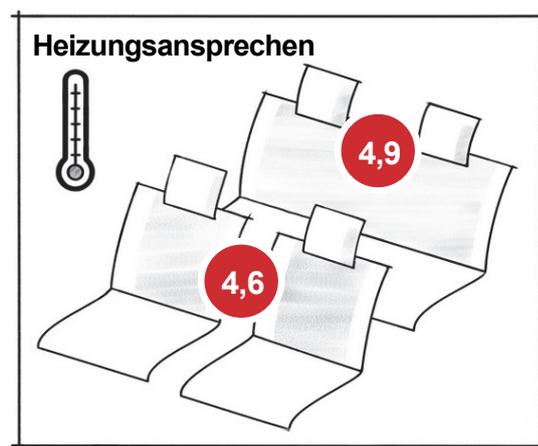
3,1

## Klimatisierung

Der Galaxy hat in der Ausstattungslinie Titanium eine Klimaautomatik mit drei Zonen serienmäßig an Bord.

⊕ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt vorgewählt werden, die hinteren Passagiere können eine separate Klimatisierung wählen. Allerdings kann hinten im Stile einer manuellen Klimaanlage lediglich warm oder kalt ausgewählt werden, eine exakte Temperatur ist nicht einstellbar. Im Fond kann auch die Luftverteilung (oben/unten) gewählt werden. Auf den vorderen Plätzen sind die Luftverteilung und die Intensität der Klimatisierung ebenfalls frei kombinierbar, aber nur für beide Seiten gemeinsam. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert, um eine schnelle Klimatisierung zu gewährleisten und gleichzeitig ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Um unangenehme Gerüche möglichst aus dem Auto fernzuhalten, wird die Luft per Aktivkohlefilter gereinigt.

⊖ In der zweiten Sitzreihe kann man die Fenster nur halb öffnen. Der effiziente Dieselmotor, der verhältnismäßig wenig Abwärme produziert und der gewaltige Innenraum des Galaxy sind ungünstige Vorzeichen für das Ergebnis im Heizungstest. So dauert es dann tatsächlich sehr lange, bis nach einem Kaltstart bei -10°C ein angenehmes Temperaturniveau erreicht wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2

## MOTOR/ANTRIEB

2,8

## Fahrleistungen\*

Der zwei Liter große Dieselmotor mit vier Zylindern entwickelt beachtliche 180 PS bei 3500 Umdrehungen, sein maximales Drehmoment von 400 Nm liegt schon bei 2000 Umdrehungen an. Laut Hersteller vergehen 9,8 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h, als Maximalgeschwindigkeit gibt Ford 208 km/h an. Der kräftige, aber nicht sportlich wirkende Antrieb sorgt für angemessene Fahrleistungen, ein schwächerer Motor würde in dem schweren und großen Wagen nicht mehr passend wirken. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h, der einen Überholvorgang simuliert, vergehen 6,0 Sekunden (gemessen im dritten Gang). Die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang, ebenfalls gemessen von 60 bis 100 km/h, benötigen gute 8,3 beziehungsweise durchschnittliche 12,6 Sekunden.

⊖ Im sechsten Gang ist die Elastizität für den Alltag nicht mehr ausreichend: 20,7 Sekunden vergehen hier bei Vollgas von 60 auf 100 km/h.

2,2

## Laufkultur

⊕ Die Laufkultur kann überzeugen. Vibrationen sind nur schwach vorhanden, auch störende Dröhngeräusche treten nur unter Last bis etwa 1.500 Umdrehungen auf.

1,7

## Schaltung

⊕ Das Getriebe lässt sich präzise und angenehm schalten, auch schnelle Gangwechsel sind kein Problem für das Sechsgang-Getriebe. Der Rückwärtsgang liegt links vorn und lässt sich auch bei noch langsam vorwärts rollendem Auto einlegen. Gegen unbeabsichtigtes Einlegen ist er durch einen Ring gesichert, der angezogen werden muss. Die Kupplung ist fein dosierbar, der Galaxy lässt sich auch am Berg feinfühlig anfahren. Unterstützend wirkt in dieser Situation die Berganfahrhilfe, die den Wagen einen Moment lang an der Steigung bremst, um ein Zurückrollen zu verhindern. Das Start-Stopp-System lässt den Wagen nicht wieder an, wenn zuerst der Gang eingelegt und dann die Kupplung getreten wird. Dann muss man kurz in den Leerlauf schalten und der Wagen springt an. Ist man in Fahrt, zeigt eine Schaltempfehlung im Kombiinstrument an, wenn in einem ökonomischeren Gang gefahren werden kann.

2,0

## Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe ist gut abgestimmt und die Spreizung gelungen, da in jeder Situation der passende Gang gefunden wird. Im sechsten Gang rotiert die Kurbelwelle bei 130 km/h mit niedrigen 2.100 Umdrehungen, was zwar die Elastizität einschränkt, aber verbrauchsmindernd wirkt.

2,3

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,9

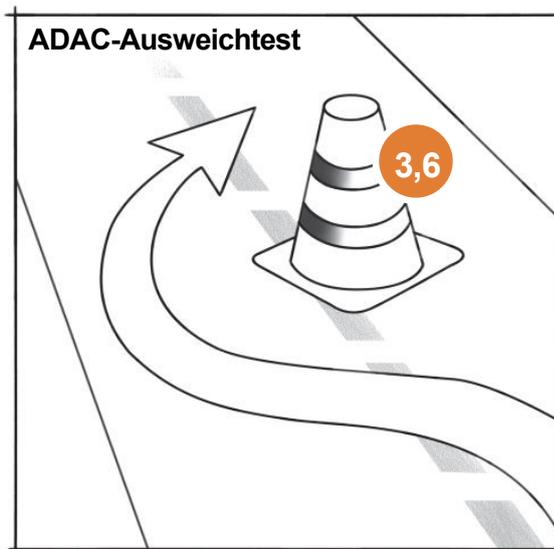
### Fahrstabilität

Geht man in zügig gefahrenen Kurven vom Gas, verhält sich der Galaxy unkritisch und folgt weiter der Spur. Grundsätzlich zeigt der Van in Kurven den Grenzbereich durch gut kontrollierbares Untersteuern an. Diese Grenze verschiebt sich im beladenen Zustand zu niedrigeren Geschwindigkeiten. Die Traktion des Wagens ist zufriedenstellend, die elektronische Antriebsschlupfregelung sorgt trotz des kräftigen Motors für ein zuverlässiges Vorankommen.

⊕ Sehr stabil zeigt sich der Ford bei kurzen Lenkimpulsen, die den Wagen nicht aus der Spur werfen. Auch Spurrinnen und Verwerfungen in der Fahrbahn beeinflussen die Richtungsstabilität nicht.

⊖ Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Galaxy nicht problemlos. Beim ersten Lenkvorgang übersteuert der Wagen, weshalb das ESP heftig regelt, um den Wagen zu stabilisieren. Dadurch ist der Van nicht mehr lenkbar und kann nicht in die Ausgangsspur zurück manövriert werden. Bei einem Ausweichvorgang auf der Landstraße mit Gegenverkehr kann dieses Verhalten sehr kritisch werden.

### ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

## Lenkung\*

**+** Gelungen zeigt sich die Lenkungsabstimmung. Die Lenkung spricht zügig an und ermöglicht ein direktes Lenken. Nur das Wanken des Vans bei größeren Lenkeinschlägen steht einer besseren Bewertung im Weg. Gerade auf der Autobahn profitiert der Ford von der Zielgenauigkeit bei kleinen Lenkwinkeln, entspanntes Reisen ist die Domäne des Wagens. Über das Lenkrad hat man jederzeit einen guten Kontakt zur Fahrbahn, das Lenkgefühl ist gut ausgeprägt, ohne mit übermäßiger Sensibilität zu stören. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp über zweieinhalb Lenkradumdrehungen erforderlich, was das Rangieren genauso erleichtert wie der niedrige Kraftaufwand bei langsamer Fahrt. Nicht im Testwagen, aber in der Aufpreisliste findet man eine Aktivlenkung, die mit einer variablen Übersetzung in jedem Geschwindigkeitsbereich ein optimales Handling bieten soll.

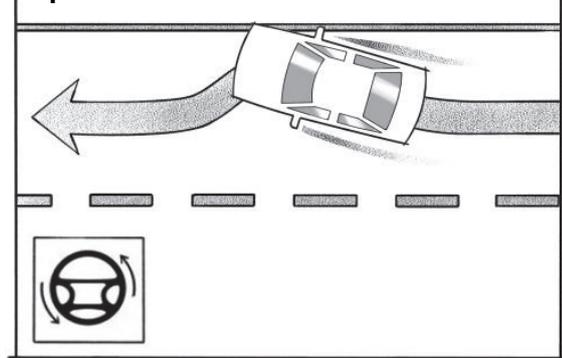
**-** Der Wendekreis ist mit 12,1 Metern sehr groß und verschlechtert die Manövrierbarkeit des Autos.

1,5

## Bremse

**+** Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsweg des Galaxy 2.0 TDCi beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand 34,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 235/50 R18 101W). Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, wenn auch der Van über die Vorderachse schiebt.

### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,6

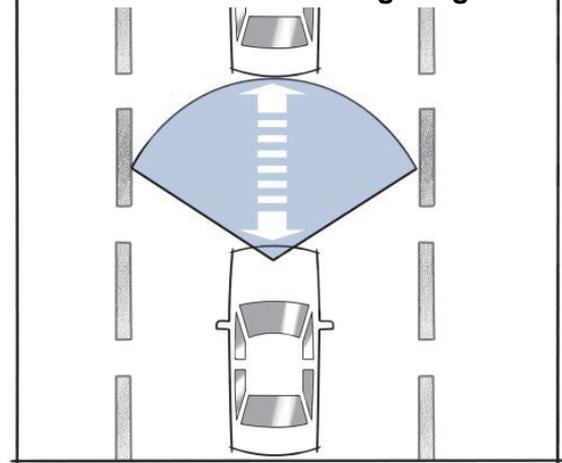
## SICHERHEIT

0,7

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** In diesem Kapitel schneidet der Ford sehr gut ab. Der Galaxy ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage erhältlich, sowie auch eine Aktivlenkung mit variabler Übersetzung. Ebenfalls optional gibt es den empfehlenswerten Pre-Collision-Assist, der von 4 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv ist. Bei einer drohenden Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger erhält der Fahrer zunächst eine akustische und optische Warnung. Letztere wird durch einen Lichtbalken vorn in der Armaturentafel nah an der Windschutzscheibe angezeigt und ist sehr hell.

### Automatische Abstandsregelung

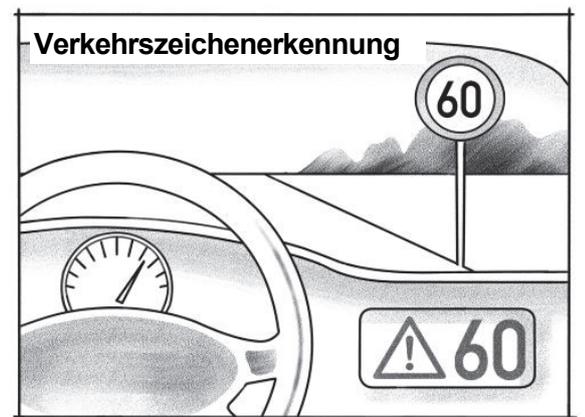


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

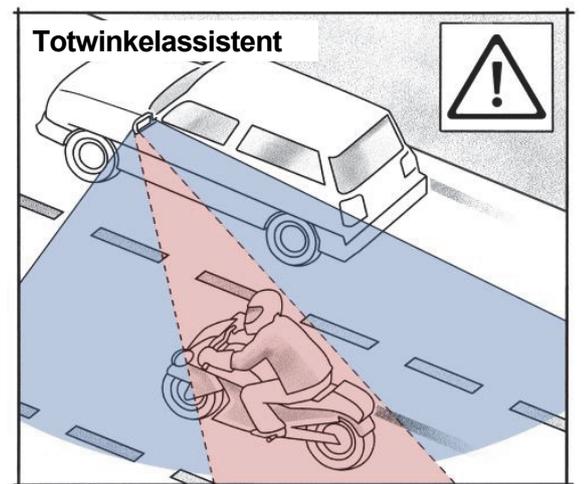
Gleichzeitig bereitet der adaptive Bremsassistent die Bremsanlage für eine Bremsung vor. Betätigt der Fahrer anschließend das Bremspedal, steht das volle Bremspotenzial unabhängig vom Pedalweg zur Verfügung. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung eingeleitet. Bei Differenzgeschwindigkeiten bis zu 30 km/h kann das System Kollisionen vermeiden, bei höheren Differenzen zumindest die Aufprallgeschwindigkeit verringern. Ebenfalls optional ist ein Tot-Winkel-Assistent erhältlich. Das System überwacht die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug bis ca. drei Meter hinter dem Stoßfänger. Befindet sich in diesem Bereich ein anderes Fahrzeug, wird dies dem Fahrer durch Lampen in den Außenspiegeln signalisiert. Eine Akutwarnung gibt das System aber nicht aus, wenn der Fahrer den Blinker setzt. Das System unterstützt auch beim Rangieren mit der Querverkehrerkennungsfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können Fahrzeuge bis zu einer Entfernung von 14 m erkannt werden. Ab Werk gibt es beim Titanium eine Müdigkeitserkennung und einen Spurhalteassistenten. Eine Anzeige im Kombiinstrument zeigt dem Fahrer an, wenn dieser eine Pause machen soll. Der Spurhalteassistent lässt sich am Blinkerhebel aktivieren und die Funktion einstellen. Es kann eingestellt werden, dass der Fahrer durch Vibrationen im Lenkrad (drei Intensitätsstufen) gewarnt wird. Alternativ lenkt das System ohne Warnung das Fahrzeug (ohne Blinkerbetätigung) wieder in die Fahrbahnmitte zurück. Letztlich stellt eine Kombination beider Maßnahmen die dritte Möglichkeit dar. Serienmäßig ist der Titanium auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Das System kann zwei Verkehrsschilder gleichzeitig anzeigen und erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deren Aufhebung und Überholverbotsschilder. Serienmäßig ist der Ford mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Ab Werk besitzt der Galaxy Titanium einen Geschwindigkeitsbegrenzer, der auf Wunsch die von der Frontkamera erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen als Limit übernimmt. Auch ein Toleranzbereich lässt sich festlegen, um wieviel km/h die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten werden darf. Gegen Aufpreis ist das adaptive LED-Licht erhältlich, das die Ausleuchtung an den Betriebszustand (Stadt-/Überlandfahrt) anpasst. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und es gibt ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Ein versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Für den Galaxy gibt es das Schlüsselsystem "MyKey" serienmäßig. Damit kann der Zweitschlüssel individuell programmiert werden. So lässt sich z.B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z.B. von Fahranfängern genutzt wird.



**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**



**Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.**



**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.**

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, wodurch beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

---

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Galaxy ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Die Gurte der Vordersitze und der äußeren Sitze in der zweiten Reihe haben Straffer und Kraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erhält der Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte (Test 09/2015) - insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne bei den Crashtests. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter. Zur besseren Anpassung sind sie nach vorn schwenkbar und besitzen einen geringen Abstand zum Kopf. Zudem besitzen sie ein Schleudertrauma-Schutzsystem und können dadurch optimal wirken. Vorn werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschnallen. Den Status der hinten Sitzenden kann sich der Fahrer im Kombiinstrument anzeigen lassen, schnallt sich jemand ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Serienmäßig hat der Titanium das Ford SYNC-Entertainmentsystem mit Notruf-Assistent. Ist ein Mobiltelefon per Bluetooth verbunden, wird nach einem Unfall mit Airbagauslösung (außer Knieairbag) oder Kraftstoffpumpenabschaltung automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden Rettungskräfte informiert und der genaue Fahrzeugstandort übermittelt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

⊖ In der zweiten und dritten Reihe reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Der Abstand zum Kopf fällt ebenfalls nicht befriedigend aus, da er zu groß ist. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

---

## 1,6 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Test 09/2015). Alle drei Plätze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Befestigungspunkten und Ankerhaken ausgestattet. Es passen auch tatsächlich drei Sitze nebeneinander hinein. Sowohl was Gurtlänge, Gurtschlussbedienung, Schlosslänge und den Abstand der Gurtanlenkpunkte zueinander als auch die Form und Stabilität der Polster angeht lassen sich Kindersitze auf allen Plätzen problemlos per Gurt befestigen. Sitze aller Altersgruppen sind auf allen Plätzen erlaubt (auch in der dritten Reihe).

⊖ Die Position der Gurtranlenkpunkte im Fond ist ungünstig, deshalb lassen sich Kindersitze nur mit erhöhtem Kraftaufwand stabil befestigen. Isofix-Sitze lassen sich nur mit Einsteckhilfe (und auch dann nicht problemlos) montieren, ansonsten ist es mühselig, die Befestigungsbügel zu erwischen.

---

## 1,8 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Ford gute 79 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Test 09/2015). Während der komplette Stoßfänger und die Motorhaube entschärft sind, bieten die unteren Teile der A-Säulen noch erhöhtes Verletzungspotential.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Verbrauch des Galaxy 2.0 TDCi mit 180 PS fällt noch zufriedenstellend aus. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 193 g/km erhält das Fahrzeug 25 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Wagen 6,2 l/100 km, außerorts 5,4 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 7,4 l/100 km.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Diesel 37 von 50 möglichen Punkten. Der NO<sub>x</sub>-Ausstoß ist stark erhöht. Hier werden die Nachteile des im Vergleich zur AdBlue-Lösung günstigeren NO<sub>x</sub>-Speicherката sichtbar, der unter hoher Last nicht mehr so effektiv arbeitet wie die Harnstofflösung. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Ford auf 62 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 2,4 Betriebskosten\*

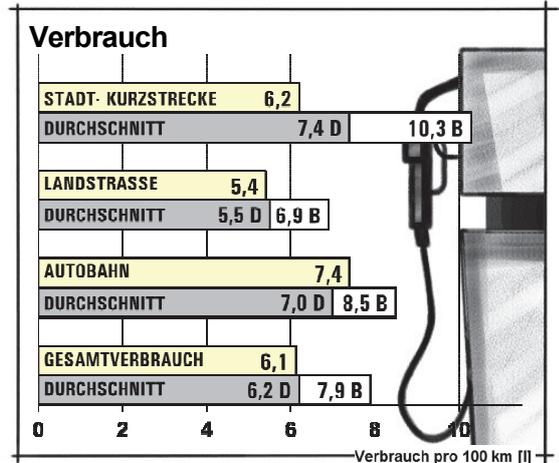
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Ford recht sparsam mit dem günstigeren Diesel-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

### 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

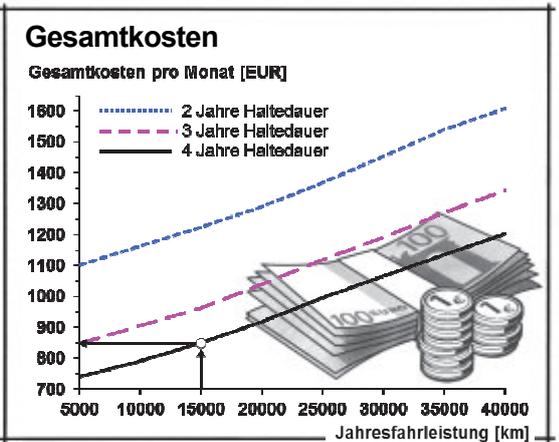
Alle 24 Monate oder alle 30.000 Kilometer ist eine Wartung - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine große Inspektion fällig. Der 2,0 Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Der Rußpartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Zudem gewährt Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf einem erhöhten Niveau.



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 850 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,5 Wertstabilität\*

⊕ Dem Van wird in Verbindung mit dem Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 5,4 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Mit einem Grundpreis von 40.260 Euro ist der Galaxy 2.0 TDCi mit 180 PS in der Topausstattung Titanium sehr teuer. Der Titanium bietet dafür eine gute Serienausstattung. U.a. sind ein Licht-/Regensensor, eine Dreizonen-Klimaautomatik sowie ein Spurhalteassistent enthalten. Das sehr gute LED-Licht, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, der empfehlenswerte Pre-Collision-Assist sowie ein Navigationssystem müssen aber extra bezahlt werden.

### 4,2 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 258 Euro. Zusätzlich ist der Wagen ungünstig in den Versicherungsklassen eingestuft (KH:19; TK: 26; VK: 23).

### 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Während die Betriebskosten überschaubar ausfallen, liegt der Galaxy 2.0TDCi Titanium in allen anderen Kostenkapiteln über dem Klassendurchschnitt.

#### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5 EcoBoost Start/Stopp	2.0 EcoBoost Start/Stopp Automatik	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Bi-Turbo Start/Stopp Powershift
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1999	4/1997	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	177 (240)	88 (120)	110 (150)	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1500	345/2300	310/1750	350/2000	400/2000	450/2000
0-100 km/h[s]	10,0	8,6	13,6	10,9	9,8	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	222	180	195	208	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5   S	7,9   S	5,0   D	5,0   D	5,0   D	5,5   D
CO2 [g/km]	149	180	129	129	129	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/24	16/22/24	18/23/24	18/23/26	19/23/26	19/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	138	210	258	258	258	288
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	852	910	818	854	875	912
Preis [Euro]	33.310	39.985	34.360	35.860	37.360	44.095

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/50R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95/12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/5,4/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>193 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>65,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4848/1916/1747 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2140 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1970 kg/630 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>555 l/1055 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1145 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>92 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>62 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>132 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>564 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>850 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/26
Grundpreis	40.595 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (LED-Scheinwerfer)	1.300 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.380 Euro°
Allradantrieb	2.000 Euro
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (LED-Scheinwerfer)	1.300 Euro°
LED-Abblendlicht (adaptive Scheinwerfer)	1.300 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (passiv + aktiv)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	460 Euro°

### INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar (abwählbar)	Serie
Airbag, Seite hinten	325 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 570 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 695 Euro°
Lackierung Metallic (indic blau)	765 Euro°
Panorama-Glasedach	1.150 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen