



Ford Galaxy 2.5 Hybrid Titanium CVT

Fünftüriger Van der Mittelklasse (140 kW/190 PS)

Entgegen des allgemeinen Trends hin zu SUVs hält Ford aktuell noch am Galaxy fest, der im Jahr 1995 debütierte und in der ersten Generation baugleich mit VW Sharan und Seat Alhambra war. Seit der zweiten Generation in 2006 geht Ford mit dem Familienvan einen eigenen Weg, sodass beispielsweise praktische Schiebetüren, die sich besonders für Familien mit kleinen Kindern eignen, für den Galaxy nach wie vor nicht erhältlich sind – VW und Seat hingegen statten ihre Vans seit der zweiten Generation (2010) damit aus. Zielgruppe sind weiterhin Familien, der Fünftürer bietet viel Platz für Passagiere und/oder Gepäck, muss jedoch ohne die heutzutage so angesagte Offroad-Optik auskommen. Seit Februar 2021 ist die bereits seit 2015 verfügbare dritte Generation nun auch mit einem elektrifizierten Antriebsstrang erhältlich, sodass der Ford aktuell sowohl als Voll-Hybrid (Otto- und Elektromotor) als auch mit einem 2,0-l-Turbodiesel in zwei Leistungsstufen im spanischen Valencia vom Band rollt.

Im ADAC Autotest tritt der Galaxy 2.5 Hybrid in der Ausstattungslinie Titanium an. Der 2,5-l-Vierzylinder sorgt im über 1,9 t schweren Familienwagen für gute Fahrleistungen, den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 10,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 182 km/h. Der 190 PS starke Vierzylinder und der Elektromotor übertragen das Drehmoment über das stufenlose CVT-Getriebe an die Vorderräder. Der Voll-Hybrid ermöglicht rein elektrisches Fahren, bietet allerdings keine externe Lademöglichkeit. Die Energie wird ausschließlich während der Fahrt – beispielsweise während Verzögerungsphasen – zurückgewonnen und in einem kleinen Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 1,1 kWh gespeichert. Die wassergekühlte Batterie ist unterhalb des Ladebodens platziert, sodass es zu keinen Einschränkungen im Innenraum kommt. Im ADAC Ecotest erreicht der elektrifizierte Galaxy mit einem Durchschnittsverbrauch von recht hohen 7,4 l/100 km trotz der niedrigen Schadstoffemissionen lediglich drei Sterne. Ford verlangt in der Titanium-Ausstattung für den Galaxy Hybrid mindestens 47.500 Euro. Trotz des modernen Antriebsstrangs kann er hinsichtlich der Sicherheitssysteme sein fortgeschrittenes Alter nicht verbergen. So sind empfehlenswerte Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort lediglich gegen Aufpreis an Bord, sodass der gut, aber nicht üppig ausgestattete Testwagen bereits 55.100 Euro kostet. **Konkurrenten:** u. a. Ford S-MAX, Renault Espace, Seat Alhambra, VW Sharan.

- ⊕ viel Platz für Insassen und Gepäck, variables Sitzkonzept serienmäßig, gute Verarbeitungs- und Materialqualität, drei Kindersitze auf Rücksitzbank montierbar
- ⊖ hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung, zu kurze Kopfstützen hinten, keine Schiebetüren, Schwächen im Ausweichtest

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★☆☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen ordentlichen Eindruck. Alle Karosserieteile sind größtenteils passgenau verbaut, der Kofferraum ist komplett mit kratzunempfindlichem Stoff ausgeschlagen und die Türausschnitte sind sorgfältig gegen eintretenden Schmutz und Nässe abgedichtet. Der Unterboden wurde vorn ebenfalls gut abgedichtet, der Motorraum ist komplett geschlossen – so verschmutzt dort nichts. Im mittleren und hinteren Bereich wurde allerdings auf Verkleidungselemente verzichtet, die vor Verschmutzung schützen und die Aerodynamik verbessern würden.

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.

⊖ Die unteren und damit nicht im direkten Blickfeld liegenden Teile der Türen und Oberflächen im Fußraum sind aus kratzempfindlichem, hartem Kunststoff.

Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten, praktische und komfortablere Gasdruckfedern sucht man leider vergebens.

2,6 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem 65-l-Tank eine theoretische Reichweite von circa 875 km.

⊕ Für den Alltag ist der Familienvan gut gerüstet, sieben vollwertige Sitze sind serienmäßig. Die maximale Zuladung darf im Falle des 1.952 kg schweren Testwagens üppige 643 kg betragen – das reicht für fünf Erwachsene samt reichlich Gepäck, bei sieben Personen wird es dann unter Umständen auch hinsichtlich des Gewichts eng. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert die Montage eines Dachträgers. Die Anhängerkupplung kann dank ihrer Stützlast von 90 kg auch zwei schwere E-Bikes auf einem geeigneten Heckträger transportieren. Gebremste Anhänger bis zu 1.710 kg dürfen an den Haken genommen werden,

ungebremste bis 750 kg.

Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass eine Diesel-Zapfpistole verwendet werden kann. Zusätzlich ist der Tankdeckel in die Klappe integriert und muss so nicht gesondert geöffnet werden.

⊖ Die schieren Ausmaße des Autos machen es recht unhandlich – fast fünf Meter Länge und inklusive Außenspiegeln über 2,1 m Breite wollen in der Stadt achtsam bewegt werden. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,3 m, weshalb der Van beim Rangieren viel Platz benötigt. Weder Wagenheber noch Bordwerkzeug stehen im Pannenfall zur Verfügung, statt auf ein Ersatzrad muss auf das serienmäßige Pannenreparaturset vertraut werden.

2,6 Licht und 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 entfernt. Die gegenläufigen Wischerarme decken die Scheibe recht gut ab, an den A-Säulen bleiben jedoch breite Bereiche ungewischt.

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 allerdings 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, da der Ford ab Werk lediglich mit Halogenscheinwerfer ausgestattet ist. Das Scheinwerfersystem regelt die Ausleuchtung der Fahrbahn vollautomatisch und



Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach hinten, auch wegen der vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond, relativ gut.

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 der dynamische Fernlichtassistent blendet andere Verkehrsteilnehmer aus, damit niemand geblendet wird.

Die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der hohen Sitzposition gut. Selbst niedrige Hindernisse sind vor dem Auto gut zu sehen. Beim Parken unterstützen ab Werk Parksensoren vorn und hinten, zusätzlich hat der Testwagen ein aufpreispflichtiges Kamerasystem, das sowohl vorn als auch hinten zentimetergenaues Rangieren ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Parkassistenten, ein 360-Grad-Kamerasystem ist hingegen nicht erhältlich.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von

hinten automatisch ab, der fahrerseitige Außenspiegel bietet diese Funktion optional. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊖ Bodennahe Hindernisse hinter dem Wagen sind wegen der hohen Unterkante der Heckscheibe sehr schlecht erkennbar – ein Grund mehr, die aufpreispflichtige Rückfahrkamera zu ordern.

Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung können bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge irritierende Lichtreflexe erzeugen.

1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den Galaxy gelingt in der ersten wie auch in der zweiten Sitzreihe gut. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei, auch wenn Schiebetüren für die zweite Sitzreihe im Alltag noch deutlich praktischer wären. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, selbst an Steigungen. Die Sitzhöhe (Sitzfläche 56 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) macht den Ein- und Ausstieg sehr 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 Fernbedienung (schlüsselloses Zugangssystem serienmäßig) das Auto aufgesperrt hat, wird per Scheinwerfer und Leuchten in den Spiegeln das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Galaxy ist sehr groß. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 555 l und bis unters Dach 860 l hinein. Dann lassen sich bis zu 21 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), fasst es 1.055 l. Bis unter das Dach passen dann 1.895 l in den Kofferraum. Unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 20 l verstauen.

⊖ Mit aufgerichteten Sitzen in der dritten Reihe lassen sich im Kofferraum nur noch 170 l im Kofferraum verstauen.



Mit 555 l Volumen bietet der Kofferraum des Galaxy als Fünftürer reichlich Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis rund 1,90 m genügend Platz. Öffnen lässt sich die Heckklappe wie im Falle des Testwagens sehr einfach – dies und auch das Schließen geschieht optional vollautomatisch. Die Ladekante liegt mit 66 cm nicht zu hoch über dem Boden, was das Be- und Entladen ebenso erleichtert wie auch der auf Höhe der Ladekante befindliche Kofferraumboden.

⊖ Größere Menschen sollten auf das abstehende Schloss an der Heckklappe achten, hier besteht Verletzungsgefahr. Bei Dunkelheit kann man im großen Kofferraum mitunter lange kramen, die Beleuchtung durch eine Lampe links im Gepäckraum und eine in der Heckklappe reicht nicht aus.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk ist der Galaxy mit drei Einzelsitzen in der zweiten Reihe ausgestattet. Die umklappbaren Rücksitzlehnen lassen sich leicht sowohl vom Innenraum als auch per Knopfdruck vom Kofferraum aus bedienen – die Lehnen klappen dann automatisch um, selbst bei vollständig nach hinten verstellten Vordersitzen.

⊖ Für kleine Utensilien finden sich keine gesonderten Stauräume – immerhin ist ein Taschenhaken und unter dem Kofferraumboden ein Fach vorhanden, in dem Kleinteile verstaut werden können.

Der an der Decke befestigte mittlere Rücksgurt muss vor dem Umliegen des Sitzes demontiert werden, sonst ist er im Weg. Beim Aufstellen der beiden Sitze in der dritten Sitzreihe muss man zunächst das Gepäckraumrollo demontieren, das sich leider nicht unterhalb des Kofferraumbodens verstauen lässt. Stabile Verzurrösen, in die sich ein Netz in Bodennähe einspannen lässt, sind nicht vorhanden.

2,3 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das Cockpit des Galaxy ist übersichtlich gestaltet, die Grundfunktionen lassen sich bereits nach kurzer Zeit recht zielsicher bedienen – hier profitiert der Galaxy davon, dass er nicht mehr der Jüngste ist und zumindest für einige Funktionen noch konventionelle Tasten hat. Eine Reihe an Einstellungsmöglichkeiten des optionalen Sony Audio-/Navigationssystem mit Ford SYNC 3 (Testwagenausstattung) erfordern allerdings eine intensive Eingewöhnung. Das System umfasst auch eine Sprachsteuerung, mit der sich beispielsweise das Audio- und Navigationssystem steuern lässt. Der Hauptbildschirm ist etwas tief angeordnet und für heutige Verhältnisse mit einer Diagonale von 8 Zoll vergleichsweise klein. Zudem hat er keine praktischen Kurzwahltasten für beispielsweise Audio, Klima, Telefon und Navigation – dies übernehmen Touchflächen am Bildschirmrand, die zielsicher angewählt werden wollen. Darüber hinaus gelangt man über weitere Touchflächen zu Funktionen wie den Fahrzeugeinstellungen oder wieder zurück zum Startbildschirm. Unterhalb des Displays befindet sich das Audio- und Klimatisierungsbedienteil, das in zufriedenstellender Höhe positioniert ist, allerdings nicht eindeutig abgegrenzt ist. Kleine Kontrolllampen weisen auf den Status der verstreut angeordneten Tasten hin, die eingestellten Parameter wie Temperatur oder Sender werden aber nur im Hauptdisplay angezeigt. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen, das jedoch mit den vielen Schaltern überfrachtet ist. Die Bedienung gelingt weitgehend problemlos, sofern man sich die Schalterzuordnung eingepägt hat.



Die Ladekante liegt lediglich auf einer Höhe von 66 cm.

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite justieren, die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es fehlt aber ein Unterrutschschutz an der rechten Seite des Bremspedals. Das Drehrad zur Fahrtrichtungswahl beziehungsweise für den Leerlauf oder die Parkposition liegt gut zur Hand und ist weitgehend selbsterklärend.

Der Motorstart erfolgt mittels vom Lenkrad verdecktem, aber



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum machen einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, ohne komplett überzeugen zu können.

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.

Das teilweise als TFT-Display ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und besteht aus drei Bereichen: Links ist der Drehzahlmesser, in der Mitte befindet sich ein Informationsdisplay und rechts die Geschwindigkeitsanzeige. Im Bereich des Drehzahlmessers können weitere Funktionen 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. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überladen und ist dadurch unübersichtlich, Tachometer und Drehzahlmesser sind allerdings tadellos ablesbar. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im nicht mehr allzu neuen Galaxy Titanium ist auf der Höhe der Zeit. Das serienmäßige Infotainmentsystem Ford Sync 3 umfasst ein Digitalradio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie kabelgebundene Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis steht ein höherwertigeres Sony-System mit CD-Player und besserem Soundsystem samt 10 Lautsprechern zur Verfügung. Am Ende der Mittelkonsole

steht serienmäßig sowohl eine 12-V- als auch eine 230-V-Steckdose zur Verfügung.

Das FordPass Connect-System ermöglicht den eCall, Echtzeit-Verkehrsdaten, WLAN-Hotspot (kostenpflichtige Registrierung erforderlich) sowie eine Fahrzeugüberwachung und -steuerung per App. FordPass Connect steht ab Erstzulassung für zwei Jahre zur Verfügung, danach kann es kostenpflichtig verlängert werden.

1,8 Raumangebot vorn

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

genügen.

Das optionale, große Panorama-Schiebedach lässt auf Wunsch deutlich mehr Licht in den Ford und sorgt so für ein noch großzügigeres Raumgefühl.

1,7 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Sitzreihe schränkt die Kopffreiheit die maximale Personengröße auf circa 1,95 m ein. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,05 m ausreichen. Auch hinten ist der Ford sehr breit und bietet viel Platz. Das subjektive Raumgefühl spiegelt das wider, unterstützt von den großen Fensterflächen. Selbst auf den klappbaren Sitzen in der dritten Sitzreihe bietet der Van ausreichend Kopf- und Beinfreiheit für Erwachsene. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis nach hinten über die zweite Sitzreihe und lässt zusätzliches Licht in den Fond.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

2,8 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 darauf verzichten und stattdessen lieber ein großes Fach unter dem Kofferraumboden zur Verfügung haben, bietet Ford diese Option kostenlos an.

Vorn gibt es zwar genügend Ablagen, aber die Türfächer sind recht klein geraten und nehmen keine 1-l-Flaschen auf. Gleiches gilt für den Fond, wo geschlossene Lehnentaschen und zwei Becherhalter in den Klappstischen an den Vordersitzlehnen zur Verfügung stehen. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und weder verschließ- noch klimatisierbar, allerdings mit Filz ausgekleidet.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Das Standardfahrwerk des Galaxy Hybrid ist insgesamt gut abgestimmt, weder führen tiefe Bodenwellen zu starken Aufbau- und Abwärtbewegungen, noch wird man als Insasse auf den kurzen Wellen einer Landstraße durchgeschüttelt. Feine Anregungen sind zwar spürbar, führen aber nicht zum Stuckern der Vorderachse. Einzelhindernisse wie beispielsweise Gullideckel werden

passabel absorbiert, teilweise jedoch recht trocken an die Insassen weitergereicht. Auf Querfugen sprechen beide Achsen ähnlich an, insgesamt sind auch diese Fugen keine Herausforderung für den Galaxy. Kopfsteinpflaster und langsameren Stadtverkehr meistert der Van im Allgemeinen souverän und recht entspannt.

2,8 Sitze

⊕ Im Testwagen sind die optionalen, zehnfach elektrisch verstellbaren Vordersitze mit Ledermittelbahn verbaut, die das Reisen im Familienvan auf den vorderen Plätzen recht angenehm gestalten. Die in Höhe und Neigung einstellbaren Sitze mit Memory-Funktion auf der Fahrerseite bieten zufriedenstellend konturierte, wenn auch etwas kurze Sitzflächen. Auch die Kontur und die Höhe der Lehnen ist passabel, wenn auch bei zügiger Kurvenfahrt der Seitenhalt etwas ausgeprägter sein dürfte. Gepolstert sind die Sitze gut, auch nach langen Fahrten sind sie noch komfortabel. Die Sitzposition in der zweiten Reihe ist trotz der kurzen

Sitzflächen zufriedenstellend, der Kniewinkel durch die hohe Position der Sitze angenehm.

⊖ Nicht besonders überzeugen kann 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. Die optionalen Ledersitze des Testwagens sind nicht mit einer Vierwege-Lordosenstütze erhältlich, somit fehlt ihnen auch die ansonsten optionale Massagefunktion.

2,6 Innengeräusch

Der komfortable Gesamteindruck des Wagens wird vom niedrigen Geräuschniveau unterstützt. Weder der Verbrenner noch die Reifenabrollgeräusche dringen prägnant bis zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen lediglich

die Windgeräusche etwas zu, stören aber auch nicht übermäßig. Die Messung bestätigt den subjektiven Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,9 db(A).

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Galaxy Hybrid hat in der Ausstattungslinie Titanium eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt 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. Der Fond partizipiert an der fahrzeugseitigen Klimatisierung über Luftdüsen unter den Vordersitzen sowie Luftausströmern am hinteren Ende der Mittelkonsole. Eine Lenkradheizung sowie Sitzheizung für die vorderen Plätze gibt es serienmäßig, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben und Rollos im Fond sind optional erhältlich.

Gegen Aufpreis bekommt man auch eine Standheizung sowie eine beheizte Frontscheibe mittels feiner Heizdrähte. Eine Lenkradheizung wie auch Sitzheizung für die Rücksitze kann man nicht ordern.

⊖ Die Fenster der Fondtüren kann man nur halb öffnen. Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Ford auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den äußeren Lüftungsdüsen im Cockpit.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Galaxy Hybrid kombiniert einen 2,5-l-Benziner mit einem Elektromotor – die Systemleistung beträgt 190 PS. Laut Hersteller vergehen 10,0 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, als Maximalgeschwindigkeit sind 182 km/h angegeben. Der kräftige, aber nicht sportlich wirkende Antrieb sorgt für

angemessene Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen 6,0 s, von 80 auf 120 km/h 7,7 s. Zügig kann man sich beim Abbiegen auch in den fließenden Verkehr einordnen, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,5 s – hier macht sich die Unterstützung durch den Elektromotor positiv bemerkbar.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders kann überzeugen, solange er nicht in hohe Drehzahlen getrieben wird – dann wird er laut, kann sich Dröhnen aber verkneifen. Vibrationen vom Vierzylinder sind im Innenraum kaum zu spüren. Geht man den Alltag gelassen an, ist man mit einer kultivierten

Antriebseinheit unterwegs.

Je nach Fahrsituation unterstützt zunächst der Elektromotor den Verbrenner, bis dieser dann seine Leistung gleichmäßig entfaltet – Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind dementsprechend gut.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe im Galaxy Hybrid bietet einen insgesamt guten Komfort. Es gibt keine Schaltvorgänge, da das Getriebe beim Beschleunigen kontinuierlich die Übersetzung ändert – während die Geschwindigkeit zunimmt, bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Bei höherer Last hingegen sind durch die Simulation von Schaltvorgängen deutliche Schaltrücke spürbar. Der Vorteil einer stufenlosen Automatik ist eigentlich, eben keine spürbaren Schaltvorgänge durchführen zu müssen. Da jedoch die europäische

Kundschaft den sogenannten Gummibandeffekt nicht möchte, programmieren die Entwickler „künstliche“ Schaltstufen in die Getriebesteuerung – mit den entsprechenden Folgen für den Komfort.

Die Spreizung des Getriebes passt zum Benziner, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.500 Umdrehungen.

Die Autohold-Funktion hält auf Wunsch das Auto gestoppt – der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Auch eine Berganfahrhilfe hat der Galaxy serienmäßig an Bord.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Geht man in zügig gefahrenen Kurven vom Gas, verhält sich der Galaxy unkritisch und das Heck bleibt in der Spur. Grundsätzlich zeigt der Van in Kurven den Grenzbereich durch frühzeitiges und gut kontrollierbares Untersteuern an. Die Traktion des Wagens ist zufriedenstellend, die elektronische Antriebs-schlupfregelung sorgt bedarfsgerecht für ein zuverlässiges Vorkommen.

⊕ 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 Hybrid nicht problemlos. Beim ersten Lenkvorgang übersteuert der Wagen etwas, weshalb das ESP stabilisierend eingreift. Dadurch ist der Van in dieser Zeit 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.

2,6 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 ausgeprägt, ohne mit übermäßiger Sensibilität zu stören. Die Zentrierung geht in Ordnung, insgesamt kann man entspannt unterwegs sein. In der Summe ihrer Eigenschaften ist die Lenkung passend für das Auto und seine Zielgruppe.

Von Anschlag zu Anschlag sind knapp über zweieinhalb Lenkradumdrehungen erforderlich, was das Rangieren ebenso erleichtert wie der geringe Kraftaufwand bei langsamer Fahrt.

2,6 Bremse

Ähnlich wie bei einem Elektrofahrzeug kann die Rekuperation am Wählhebel in zwei Stufen (D und L) eingestellt werden kann. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit dem Elektromotor verzögern und muss die Fahrzeugbremsen seltener einsetzen. Um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand zu bringen, muss der Fahrer weiterhin wie gewohnt das Bremspedal betätigen.
























Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Galaxy recht gut abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine passende Rückmeldung, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist spürbar. Muss der Galaxy 2.5 Hybrid schnellstmöglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand 35,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert für einen Familienvan. Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach.

2,2 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In diesem Kapitel schneidet der Ford durchschnittlich ab, man merkt dem Galaxy hier sein fortgeschrittenes Alter an. Der Van ist ab Werk mit einigen Assistenzsystemen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzer samt Tempomat, Spurassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie Müdigkeitswarner ausgestattet. Der Geschwindigkeitsbegrenzer kann auf Wunsch die von der Frontkamera erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen als Limit übernehmen – hier lässt sich ein Toleranzbereich festlegen, um wieviel km/h die erfasste Geschwindigkeits-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsystem	Option
	Vorausschauendes Notbremsystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

begrenzung überschritten werden darf. Weitere Unterstützung gibt es allerdings lediglich gegen Aufpreis. In der Optionsliste gibt es unter anderem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und den empfehlenswerten Pre-Collision-Assist. Bei einer drohenden Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger warnt das System den Fahrer und greift ein, sollte der Fahrer nicht reagieren. Ebenfalls optional ist ein Totwinkel-Assistent erhältlich, der auch beim Rangieren mit der Querverkehrerkennungsfunktion im Heckbereich unterstützt. Serienmäßig ist der Ford mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Ebenfalls serienmäßig gibt es das Schlüsselsystem „MyKey“, mit dem der Zweitschlüssel individuell programmiert werden

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält der Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte (Test: 09/2015) für die passive Sicherheit – insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne. Der Familienwagen ist serienmäßig mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer sowie einem separaten Fahrer-Knieairbag ausgestattet. Mit Ausnahme der dritten Sitzreihe werden die außen Sitzenden durch einen Seitenairbag geschützt, die Kopfairbags decken den Bereich von vorn nach hinten bis über Reihe drei ab.

Ein eCall ist durch das serienmäßige FordPass Connect-System integriert. Es informiert nach einem Unfall über die integrierte SIM-Karte automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden.

Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe

kann. So lässt sich beispielsweise die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können.

Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, wodurch beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. Ein Head-up-Display ist für den Galaxy nicht verfügbar.

von knapp 1,95 m. Vorn werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschnallen. Den Status der hinten Sitzenden kann sich der Fahrer im Kombiinstrument anzeigen lassen. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert.

⊖ 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.

1,4 Kindersicherheit

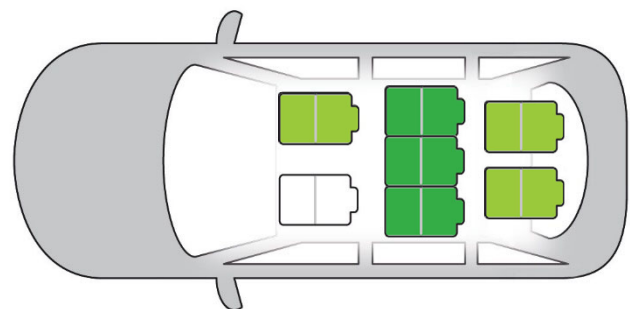
⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erhält der Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Test: 09/2015). Alle drei Plätze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Befestigungspunkten und Ankerhaken ausgestattet, die beiden Außenplätze sogar mit iSize-Freigabe. Es passen auch tatsächlich drei Kindersitze nebeneinander hinein. In Reihe drei und am Beifahrerplatz sind keine Isofix-Verankerungen vorhanden. Ansonsten lassen sich Kindersitze auf allen Plätzen problemlos mit dem jeweiligen Sicherheitsgurt befestigen – sowohl was Gurtlänge, Gurtschlussbedienung, Schlosslänge und den Abstand der Gurtanlenkpunkte zueinander als auch die Form und Stabilität der Polster angeht. Sitze aller Altersgruppen sind auf allen Plätzen erlaubt (auch in der dritten Reihe).

Besonders erwähnenswert ist der kleine serienmäßige Spiegel, der vorn aus dem Dachhimmel herausklappbar ist. Mit diesem lässt sich (unauffällig) das Geschehen auf den Rücksitzen beobachten.

⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,6 Fußgängerschutz

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält der Ford 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 ein erhöhtes Verletzungspotenzial.

Der optionale Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger und kann somit einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest in seiner Schwere abmildern. Bei elektrischer Fahrt mit einer Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h sendet der Voll-Hybrid ein Geräusch aus, um Fußgänger zu warnen.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Verbrauch des Galaxy 2.5 Hybrid fällt hoch aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 202 g/km erhält das Fahrzeug lediglich 16 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,4 l/100 km. Innerorts verbraucht der Familienwagen 6,4, außerorts 6,3 und auf der Autobahn hohe 10,0 l/100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Partikelanzahl ist beim Galaxy 2.5 Hybrid in sämtlichen Prüfzyklen leicht erhöht, zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt einige Punkte Abzug. Im Schadstoff-Kapitel erhält der Voll-Hybrid somit 40 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insgesamt 56 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

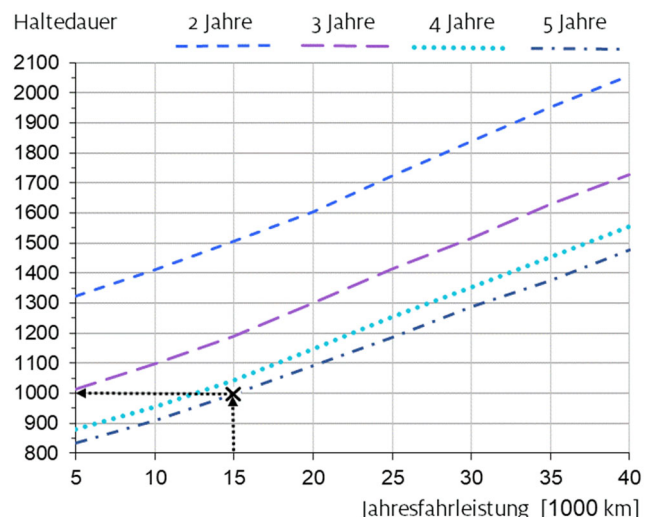
Mit einem Grundpreis von 47.500 Euro ist der Galaxy 2.5 Hybrid in der Ausstattung Titanium kein Schnäppchen. Der Galaxy bietet dafür jedoch eine ordentliche Serienausstattung, u. a. sind ein Navigationssystem, eine Freisprecheinrichtung, eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie ein Spurhalteassistent enthalten. Die hellen LED-Scheinwerfer, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage sowie der empfehlenswerte Pre-Collision-Assist müssen allerdings extra bezahlt werden.

Die Fixkosten sind nicht niedrig, die jährliche Kfz-Steuer beträgt 166 Euro. Zusätzlich ist der Wagen etwas ungünstig in den Versicherungsklassen eingestuft (KH: 20; TK: 23; VK: 20). Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff – der Galaxy geht nicht sparsam mit dem Kraftstoff um.

⊖ Da der Galaxy Hybrid über keine externe Lademöglichkeit und zudem eine zu geringe elektrische Reichweite verfügt, kann man bei dem genannten Anschaffungspreis den Umweltbonus nicht abziehen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 997 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5 Hybrid Trend CVT	2.0 EcoBlue Trend	2.0 EcoBlue Trend Automatik
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/1996	4/1996
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./4500	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	10,0	10,7	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	194	204
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,8/6,4 S	5,2/6,2 D	5,3/6,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	134/148	136/162	140/172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/23	19/22/24	18/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	166	344	373
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	987	935	999
Preis [Euro]	44.100	39.600	44.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,83 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.848/1.916/1.747 mm
Leergewicht/Zuladung	1.928/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200/2.339 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.710 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R18 101W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	12,2/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,3/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	175 g/km (WTW* 202 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.952/643 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	555/1.055/1.895 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	160 Euro	Werkstattkosten	112 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	608 Euro
Monatliche Gesamtkosten	997 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	166 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/20/23		
Basispreis Galaxy 2.5 Hybrid Titanium CVT	47.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.946 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.750 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.750 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	800 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	800 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.600 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/3.000 Euro° (Paket)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/1.950 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.400 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	1,3	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,6
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot hinten	1,7	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	4,4
Federung	2,8	Schadstoffe	2,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: November 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer