



Ford Galaxy (2006-2015)

Platz und Pannen

Die zweite Generation der Großraumlimousine bietet 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. Beim Fahren gefallen die bequemen Sitze und die eingängige Bedienung. Düster sieht es jedoch aus, wenn man die ADAC-Pannenberichte zu Rate zieht. Hier ist der Galaxy, der technisch nah verwandt mit dem S-MAX ist, überproportional häufig vertreten. Ein breites Spektrum an Mängeln hält den Besitzer auf Trab. Ähnliches bestätigt auch der TÜV im Rahmen der HU.

Empfehlung: Die beiden Saugbenziner 2.0 und 2.3 machen auf den ersten Blick zwar einen guten Eindruck, zeigen sich beim Fahren aber zäh und schluckfreudig. Daher passen die turboaufgeladenen EcoBoost-Benziner besser zum großen Van. Die meisten gebrauchten Galaxy haben aber einen Dieselmotor an Bord. Die schwächeren Diesel (1.6 TDCi, 1.8 TDCi) mit bis zu 125 PS motorisieren den großen Ford nicht standesgemäß. Wir empfehlen eine der Varianten mit 140 oder 163 PS. Damit ist man immer souverän unterwegs und der Verbrauch bleibt im Keller. Die noch kräftigeren 2.2 TDCi spielen auf dem Gebrauchtwagenmarkt nur eine untergeordnete Rolle.

- ⊕ bequemer Zustieg, bis zu sieben Sitzplätze, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, sehr gute Sitze, hohes Sicherheitsniveau, große Motorenauswahl
- ⊖ hinten schwache Heizung, häufige Pannen und Mängel, oft hohe Laufleistungen

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ADAC-Bewertung	-	-	-	-	-	56,5	-	-	-	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	23,7	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1	13,8	12,0	10,1	7,9
	31,5	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4	18,8	17,8	16,5	14,3
	39,3	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6	23,9	23,5	22,8	20,7
	47,1	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9	28,9	29,3	29,2	27,1
	>47,1	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9	>28,9	>29,3	>29,2	>27,1

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Galaxy ab Modelljahr 2006 ist in der ADAC-Pannenstatistik wahrlich kein Aushängeschild für Ford. Diese Problematik bestätigen leider auch die technisch verwandten Ford-Modelle Mondeo und S-Max. Die Gelben Engel mussten Galaxy-Fahrern überdurchschnittlich oft helfen. Häufige Problemfelder waren der Partikelfilter und die Starterbatterie. Das Bild wird vom TÜV-Report bestätigt. Besonders häufig bereiten die Achsaufhängung, die Lenkanlage, die Beleuchtung, gammelnde Abgasanlagen und Ölverlust Probleme.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2011), Auspuffrohr/-topf (2011), Kraftstoffpumpe (2008-2009), Partikelfilter (2011-2013), Starterbatterie (2010-2014)
Rückrufe	<p>1/2008: 2.0 TDCi (100 kW/136 PS):: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Bauteil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit beträgt ca. 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.000 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>6/2009: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Rückschlagventil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit zum Austausch des Ventils beträgt etwa eine halbe Stunde. Die Aktion läuft seit Mai 2009 und lief schon einmal im Januar 2008 zum gleichen Problem. Betroffene Fzg. in Deutschland: 12.000 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>5/2011: Wegen Softwarefehlern im Karosserie-Steuergerät (BCM) und Antriebsstrang-Steuergerät (bei 2.0 TDCi-Dieselmotoren) kann es zum plötzlichen Funktionsausfall verschiedener elektr. Baugruppen wie Scheinwerfer, Kontrollleuchten etc. kommen. Die Händler spielen bei den betroffenen Fahrzeugen neue Softwarestände (Update) auf. Die Aktion ist im Mai 2011 angelaufen, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 9.800 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>10/2013: 2.2 TDCI: Bei der Montage wurden möglicherweise durch die Kraftstoff-Rücklaufleitungen die O-Ringe beschädigt. Dadurch kann Kraftstoff austreten und sich in den Mulden für das Einspritzventil im Zylinderkopf ansammeln und überlaufen. Dabei könnte auch Kraftstoff über die Motorrückseite ablaufen und sich an den heißen Oberflächen der Abgasanlage entzünden. Die Händler prüfen die Kraftstoff-Rücklaufleitung und tauschen diese und ggf. die undichten O-Ringe aus. Die Aktion läuft seit September 2013, dauert bis zu zwei Stunden</p>

(Tausch Leitung+Dichtung) und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.900 (auch andere Modelle betroffen)

5/2017: Nur 2.0 Diesel (DW10f): Es wurde ein Halteclip für den Sensor zur Messung des Kraftstoffdrucks und der Kraftstofftemperatur verbaut, der nicht den Material-Spezifikationen entspricht. Aufgrund von Materialermüdung könnte dieser Clip brechen, was zu einer Kraftstoffundichtigkeit am Sensorgehäuse führen kann. Es besteht Brandgefahr. Als Abhilfe sind überarbeitete Clips verfügbar, die in den betroffenen Fahrzeugen eingebaut werden. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 63.258 (auch andere Modelle betroffen)

3/2018: Nur mit Duratorq 2,0-Liter-Diesel: Es besteht die Möglichkeit, dass die Kalibrierung des Motorsteuergeräts eine etwaige Überhitzung nicht ordnungsgemäß erkennt. In Extremfällen kann ein überhitzter Motor zu einem Leck in der Ölwanne und in der Folge zu einem Verlust von Motoröl führen. Es ist eine überarbeitete Kalibrierung für das Steuergerät verfügbar, die eine verbesserte Überhitzungserkennung enthält. Im Falle einer drohenden Überhitzung wurde zudem die Funktion einer Warnleuchte integriert, außerdem wird in diesem Falle nun die Motorleistung automatisch gedrosselt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,6 Stunden.

7/2018: 1,0L-, 1,5L- oder 1,6L-EcoBoost-Benzinmotor und 6-Gang-Schaltgetriebe: Bei betroffenen Fahrzeugen kann ein Bruch der Kupplungsdruckplatte auftreten. Dies führt zu einer Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrzeugleistung. Im Fall eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte ist möglicherweise ein Geräusch (Schlagen/Knallen) aus dem Bereich des Getriebes hörbar. Ford ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt. Für Fahrzeuge mit automatischer Start-Stopp-Funktion wurde eine neue Software-Kalibrierung entwickelt. Für Fahrzeuge ohne automatisches Start-Stopp-System wurde ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. In Abhängigkeit vom Zustand der Kupplung wird entweder die Software aktualisiert oder die Kupplung getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: EcoBoost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein Bruch der Kupplungsdruckplatte kann unter Umständen auftreten. Dies führt zu Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Antriebsleistung. Auch die Gefahr von Rauchbildung und Feuer im Motorraum kann bestehen. Abhilfe: Es erfolgt eine Systemprüfung zur Ermittlung des Zustands der Kupplung. Befindet sie sich in einem guten Zustand, dann wird die Software aktualisiert. Sollte sich die Kupplung in einem weniger guten Zustand befinden, erfolgt ein Kupplungsaustausch. Dauer in der Werkstatt: 0,6 bis 5,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

3/2021: Bei den Fahrzeugen könnte es sein, dass die Querlenkerschrauben (Bolzen) an der Hinterradaufhängung korrodieren, was zu einem möglichen Funktionsverlust der Bolzen führen kann. Als Folge könnte die Lenkkontrolle des Fahrzeugs beeinträchtigt sein. Abhilfe: Der Ford-Vertragshändler ersetzt die hinteren Querlenkerschrauben durch andere Bolzen mit höherer Korrosionsbeständigkeit. Betroffene Fzg. in Deutschland: 82.057 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

07/2006	Modelleinführung der zweiten Generation als Großraumlimousine der Mittelklasse mit sieben Sitzplätzen und vier Motorvarianten: 2.0 (107 kW/145 PS), 1.8 TDCi (74 kW/100 PS), 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) mit Rußpartikelfilter und 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) mit Rußpartikelfilter; ABS, ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten-, Kopf- und Knieairbag (Fahrer) serienmäßig
03/2007	Automatikgetriebe "Durashift-6-tronic" für 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) erhältlich
07/2007	neuer zusätzlicher Motor: 2.3 (118 kW/160 PS) mit Automatikgetriebe "Durashift-6-tronic"
09/2007	neuer Motor: 2.0 TDCi (85 kW/116 PS) mit Dieselpartikelfilter ersetzt 1.8 TDCi (74 kW/100 PS)
02/2008	neue zusätzliche Motoren: 2.0 FFV (107 kW/145 PS, Ethanolbetrieb) und 2.2 TDCi (129 kW/175 PS) mit Rußpartikelfilter; Motor 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) entfällt

09/2009	Motor: 2.0 (107 kW/145 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
05/2010	leichte Modellpflege und neue Motorvarianten: 2.0 (107 kW/145 PS), 2.0 Flexifuel (107 kW/145 PS, Ethanolbetrieb), 2.0 EcoBoost mit Turboaufladung (149 kW/203 PS), 2.0 TDCi (85 kW/116 PS), 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) und 2.0 TDCi (120 kW/163 PS); Partikelfilter für alle Dieselmotoren serienmäßig; neues Doppelkupplungsgetriebe "Powershift" für 2.0 EcoBoost serienmäßig, für 2.0 TDCi (103 kW und 120 kW) optional gegen Aufpreis erhältlich; alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
11/2010	neue zusätzliche Motorvarianten: 1.6 EcoBoost mit Turboaufladung (118 kW/160 PS) und 2.2 TDCi (147 kW/200 PS), beide Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
02/2011	2.2 TDCi wahlweise mit 6-Stufen-Automatikgetriebe erhältlich
02/2013	2.0 Flexifuel (107 kW/145 PS, Ethanolbetrieb) nicht mehr im Angebot
09/2013	2.0 (107 kW/145 PS) entfällt
05/2015	Modellreihe eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Van
Länge/Breite/Höhe [mm]	4820/1884/1764
Kofferraumvolumen [l]	435
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	2.0	1.6 EcoBoost	2.0 EcoBoost	1.8 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi Durashift.	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1999	4/1596	4/1999	4/1753	4/1998	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW/PS]	107/145	118/160	149/203	74/100	85/116	96/130	103/140	120/163
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/4500	240/1600	300/1750	280/1800	300/1500	320/1750	320/1750	340/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,2	9,9	8,8	14,3	12,6	12,3	10,6	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	201	217	171	180	186	193	203
Verbrauch Hersteller pro 100 km	8,2 l S (NEFZ)	-	8,1 l S (NEFZ)	6,3 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	7,4 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	189 g/km	-	189 g/km	166 g/km	152 g/km	196 g/km	139 g/km	139 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	A+	E	C	B	D	A	A
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1100/750	1600/750	1500/750	1400/750	1700/750	1700/750	1700/750	1700/750
Tankinhalt [l]	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/24	16/19/24	15/21/26	19/19/24	19/19/24	19/19/24	19/19/25	18/21/26
Steuer pro Jahr* [Euro]	198		178	299	254	308	278	278
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 4 III	Euro 5	Euro 4 III	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	2.0	1.6 EcoBoost	2.0 EcoBoost	1.8 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCI Durashift.	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Wartung 1	195	190	210	-	220	-	220	230
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	-/-	20000/12	-/-	20000/12	20000/12
Wartung 2	285	260	280	-	315	-	315	305
bei km/Monate	60000/36	40000/24	40000/24	-/-	60000/36	-/-	60000/36	60000/36
Wartung 3	295	280	600	-	315	-	315	320
bei km/Monate	80000/48	60000/36	60000/36	-/-	80000/48	-/-	80000/48	80000/48
Wartung 4	375	350	665	-	380	-	380	380
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	-/-	120000/ 72	-/-	120000/ 72	120000/ 72
Zahnriemen	-	375	-	-	345	-	345	-
bei km/Monate	-/-	200000/ 120	-/-	-/-	200000/ 120	-/-	200000/ 120	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	410	445	395	-	410	-	410	385
Bremsscheiben und -beläge hinten	385	400	395	-	385	-	385	390
Kupplung	740	810	-	-	970	-	955	1015
Generator	475	390	540	-	600	-	600	610
Anlasser	465	375	500	-	455	-	455	465

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	2.0	1.6 EcoBoost	2.0 EcoBoost	1.8 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCI Durashift.	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	134	0	132	-	143	-	143	150
Betriebskosten (Kraftstoff)	191	-	189	-	129	-	123	123
Werkstatt-/ Reifenkosten	102	-	131	-	101	-	102	101
Gesamtkosten pro Monat	427	-	452	-	373	-	368	374
Gesamtkosten pro km [Cent]	34,2	-	36,2	-	29,8	-	29,4	29,9

Garantien

Der Galaxy verfügt seit Beginn des Bauzeitraums über eine zweijährige allgemeine Garantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Zusätzlich besteht eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der neue Ford Galaxy erreicht Spitzenwerte 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 fünf Sterne. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Der Fußgängerschutz ist mit zwei von vier Sternen nur durchschnittlich. Die Kindersicherheit ist mit vier von fünf Sternen gut.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.