



Medientyp:	Zeitschrift	Gedruckte Auflage:	189.425
Veröffentlichungsdatum:	27.01.2016	Verkaufte Auflage:	130.565
Seite:	32-34	Verbreitete Auflage:	131.315
		Reichweite:	380.000



Zum Elternwerden

Was machen eigentlich die großen Vans? Nicht mehr viel, so scheint es. Der Renault Espace hat sich zum Crossover gewandelt, der Voyager als Lancia jüngst seine letzte Reise angetreten. VW Sharan und Seat Alhambra gibt es schon seit fünf Jahren. Ganz neu dagegen: der **FORD GALAXY**.

Mitunter bekommt man ja das Gefühl, dass es beim Auto nur noch darum geht, wie es sich mit dem Internet und sozialen Netzwerken verbündet. Oder wie sich die Zeit, die man darin sitzt, mit anderen Dingen vertreiben lässt. Anstatt zu fahren, wollen die Menschen ja angeblich lieber E-Mails beantworten. Vielleicht sind wir altmodisch, aber wenn wir so was hören, erinnern wir uns

warmherzig an den Van-Trend der 90er-Jahre. Der war der geselligste von allen, weil es darum ging, mit möglichst vielen anderen zusammen in einem Auto zu fahren, um etwas zu erleben – in der echten, analogen Realität. Doch die großen Zeiten der großen Vans sind vorbei. Neben dem VW Sharan, der bei Seat zudem als Alhambra auftritt, gibt es nur noch die gerade

erneuerten Ford-Zwillinge S-Max und Galaxy, Letzteren für knapp 2000 Euro mehr. Beide bauen auf der gleichen Grundarchitektur auf, der des Mondeo.

Mehr Platz als im S-Max, sieben Sitze Serie

Bei gleichem Radstand ist der Galaxy länger und bietet noch mehr Platz als der S-Max. Zudem kommt der Größere serienmäßig mit sieben Sitzen, während die zwei erstaunlich

erwachsenenverträglichen Klapp-Plätze sechs und sieben beim S-Max 950 Euro extra kosten. Nur beim größeren der beiden Vans lassen sie sich elektrisch per Knopfdruck aufstellen. Wobei man 550 Euro auch sinnvoller ausgeben kann. Denn schon so tauchen die Klappsitze per Knopfdruck fernentriegelt ab und lassen sich mit zwei Handgriffen wieder hochklappen – wenn es zuvor

gelang, das Laderaumrollo zu entfernen. Ja, das ist wirklich eine größere Operation, denn das Biest verkantet sich tatsächlich immer an den Fenstern oder den Seitenwänden des Laderaums. Weil es zudem für das Rollo keinen Platz gibt, wenn alle Sitze gebraucht werden, rupft man es am besten einmal heraus und lagert es im Keller ein. Wo wir noch immer beim Klappen sind, rücken wir



ÜBERGALAKTISCH
Ja, etwas fremdeln wir mit dem verworrenen Touchscreen-Infotainment auch im Galaxy

WEIT UND BREIT Richtig viel bringt die üppige Innenbreite nicht, weil die Sitze vorn so eng sind. Solides Cockpit, umständliche Bedienung

FÜNF UND ZWEI Sind alle Rücksitze aufgestellt, reicht es für 300 l Gepäck – etwa so viel wie im Fiesta

SITZT UND RUTSCHT Selbst Erwachsene kommen in der Klappsitzeihe annehmbar unter – und mit Easy Entry leicht dorthin. Drei Einzelsitze in Reihe zwei, verschieb-, klapp- und neigungsverstellbar

doch mal eine Reihe vor. Drei Einzelsitze möblieren den mittleren Innenraum, und eigentlich sollte man hier zu dritt bequem reisen können. Es gibt mehr Beinfreiheit als im Mercedes S 500, die Sitze lassen sich längs verschieben und in der Neigung variieren. Richtig gemütlich wird es jedoch nie, weil die Sitze dürr gepolstert und schwach konturiert sind. Genau das Gegenteil stört an den Vordersitzen. Die

zu hohen Wangen an der Sitzfläche engen selbst Idealgewichtige ein. Da bringt es auch nicht viel, dass die Sitze beim Titanium serienmäßig wärmen, gegen Aufpreis kühlen und massieren können (2500 Euro inklusive Lederpolster). Viel bedeutsamer ist ohnehin, dass Ford in der Assistenzabteilung aufgerüstet hat – mit dem serienmäßigen Notrufsystem, Tempolimit- und Spurhal-

teassistent sowie vielen Optionen (Spurwechsel-/ Querverkehrswarner, Parklenk- und Aufmerksamkeitsassistent, Notbremssystem, Adaptivtempomat und sowie adaptives LED-Licht). Schließlich haben wir noch die neu organisierte Bedienung. Die Assistenzsysteme oder die Modi der optionalen Adaptivdämpfer (2000 Euro) müssen umständlich im verschachtelten Bordcom-

puter über Lenkradtasten konfiguriert werden. Zwar funktioniert beim Galaxy die Verständigung mit der Sprachbedienung besser als zuletzt beim S-Max. Doch wer nicht mit seinem Auto reden mag, ärgert sich über die kleinen Schaltflächen des Touchscreens. Damit gelingt die Infotain-

ment-Bedienung kaum besser als früher mit den vielen Tasten. Durchaus übersichtlich erscheint dagegen zunächst der Hubraum von 1,5 Litern. Eine Annahme, die sich rasch bestätigt.



FRÜHER UND HEUTE Wie der S-Max fährt nun auch der Galaxy zahmer

Natürlich ist der 1498 cm³ kleine Basisbenziner turbob aufgeladen und direkt einspritzend. Mit dem schon leer gut 1,8 Tonnen schweren Galaxy hat er sich viel vorgenommen. Zwar genügt die Kraft im Alltag, der Motor zieht engagiert durch die sechs präzise schaltbaren Gänge. Aber mit den 675 Kilo Zuladung oder auf der Autobahn wird es bald zäh. Und verbrauchsintensiv – jedenfalls raten wir bei einem Testverbrauch von zehn Litern

auf 100 Kilometer, zu überlegen, ob die 2250 Euro für den 150-PS-Diesel nicht eine sinnvolle Investition wären.

Mild im Komfort und nun milder im Handling Es fährt sich ansonsten durchaus vergnüglich mit dem Galaxy. Zwar ist er – wie der S-Max – nicht mehr gar so agil wie in der letzten Generation. Aber für einen großen Van kurvt er mit hoher Präzision in der Lenkung durch Biegungen, untersteuert

spät und drängt auf Lastwechsel sanft mit dem Heck, bleibt aber insgesamt – wie die Bremsen – immer souverän-sicher. Trotz straffer Grundabstimmung federt der Galaxy leer wie beladen beflissen. Aus der Komfortzone holen einen daher erst die Kosten: Der reich ausgestattete Titanium liegt bei 36 210 Euro. Aber dafür gibt es ein kompetentes Auto für die wichtigsten sozialen Netzwerke der Welt: Familien.

Sebastian Renz



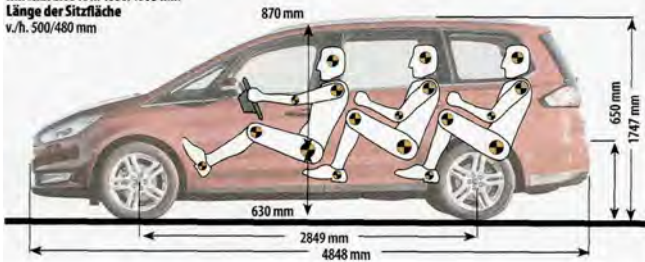
Ladevolumen 700/2339 l



SIEBEN UND 38 Es gebe 38 Sitzkonfigurationen, erklärt Ford. Und maximal fast 2,4 m³ Laderaum

HEISS UND KALT Vordersitz mit Heizung/Kühlung

Innenhöhe v./h. 1095/1005 mm
Innenbreite v./h. 1555/1595 mm
Länge der Sitzfläche v./h. 500/480 mm



DATEN

FORD GALAXY 1.5 ECOBOOST TITANIUM

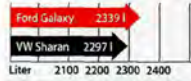
ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, Di, Zahnriemen
Hubraum 1498 cm³
Leistung 118 kW/160 PS bei Drehzahl 6000/min
max. Drehmoment 240 Nm bei Drehzahl 1600/min
Höchstgeschwindigkeit 195 km/h
CO₂-Ausstoß 154 g/km
Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe

KAROSSERIE

Länge 4848 mm
Breite 1916 mm
Höhe 1747 mm
Radstand 2849 mm
Tankinhalt 70 Liter
Kofferraum 700–2339 Liter
Anhängelast ungebremst/gebr. 750/1800 kg
Serienbereifung 235/55 R 17 V
Testwagenbereifung 235/50 R 18 W
Reifentyp Continental Sport Contact 5

Bei fast gleicher Länge hat der Galaxy etwas mehr Laderaum als ein siebensitziger Sharan.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h 10,2 s
Zwischenspur 60–100 km/h 5,9 s
80–120 km/h 8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen 35,4 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h 63/67 dB(A)
Normverbrauch 6,5 Liter S
Testverbrauch 10,0 Liter S
Achslast vorn/hinten 993/842 kg
Testwagenleergewicht 1835 kg
Zuladung 675 kg
Wendekreis l./r. 12,0/11,8 m

PREIS/KOSTEN

Preis 36 210 Euro
Wertverlust 17 400 Euro
möglicher Rabatt¹⁾ 20 %
Finanzierung²⁾ Jahreszins 0,00 %
Leasing³⁾ Anzahlung k. A.
monatliche Rate k. A.
Abgasnorm Euro 6
Steuer pro Jahr 148 Euro
Versicherung HK/TK/VK 18/24/22
Haftpflicht (50 %) 632 Euro
Teilkasko 657 Euro
Vollkasko (50 %) 1266 Euro
Fixkosten 2046 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust 830/347 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust 66,4/27,8 Cent
Ölwechsel 20 000 km/1 Jahr
Inspektion 40 000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack 2/2 Jahre
Durchrostung 12 Jahre
Mobilität unbegrenzt

¹⁾ laut netCar.de – das Internet-Autohaus;
²⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre; Fahrleistung 15 000 km/Jahr; Jahreszins effektiv;

AUTO-URTEIL

PLATZ MAX. 50 PUNKTE

41

Neben dem oberklassigen Raumangebot für Passagiere punktet der Galaxy mit viel Laderaum, hoher Zuladung und 1800 kg Anhängelast.

KOMFORT MAX. 50 P.

37

Mit den optionalen Adaptivdämpfern gelingt dem Ford hoher Federungskomfort. Dazu ist er leise, gut klimatisiert. Die Sitze sind schmal.

HANDHABUNG MAX. 40 P.

32

Einladen, einsteigen: alles gut. Variabilität: hervorragend. Aber die Bedienung ist immer noch vertrackt – nur anders als beim Vorgänger.

FAHRLISTUNGEN MAX. 20 P.

11

Mit dem Basisbenziner ist der Galaxy ausreichend, aber sicher nicht überragend motorisiert. Beladen gehen dem 1,5-Liter die Reserven aus.

FAHRVERHALTEN MAX. 60 P.

44

Zahmer als bisher, für einen Van aber flott und sehr sicher fährt der große Ford durch Kurven, mit präziser Lenkung und guter Traktion.

SICHERHEIT MAX. 50 P.

40

Mit seinem umfassenden Assistenz- und Lichtarsenal sowie hervorragenden Bremsen punktet der Galaxy in diesem Kapitel sehr hoch ...

UMWELT MAX. 30 P.

12

... anders als im Umweltkapitel: Das liegt am hohen Testverbrauch und CO₂-Normwert sowie am mit 20 000 km kurzen Ölwechselintervall.

TESTERGEBNIS MAX. 300 P.

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Vans und Kombis

217

KOSTENWERTUNG MAX. 150 P.

44

Selbst mit Basismotor ist der Galaxy als gut ausgestatteter Titanium teuer. Dazu kommen der hohe Verbrauch und erhebliche Unterhaltskosten.

GESAMTERGEBNIS MAX. 450 P.

261

AUTO-FAZIT

Der Galaxy hält exakt, was man sich von ihm verspricht: viel Platz, clevere Variabilität und ein für die Klasse vergnügliches Handling, das nun sacherter ist. Dafür brems er vehement und hat eine Klasse Sicherheitsausstattung.