

## Pressepräsentation Ford Galaxy: Die dritte Generation

Von Hans-Robert Richarz

**Aller guten Dinge sind drei. Das wussten schon die alten Germanen: Dreimal im Jahr hielten sie Gerichtsverhandlungen ab, und Angeklagte wurden erst dann in Abwesenheit verurteilt, wenn sie sich auch beim dritten Mal geweigert hatten, vor dem Richter zu erscheinen. Die Drei war also schon immer etwas Besonderes. Das weiß auch Robert Berghaus, Projektleiter der dritten Generation des Galaxy bei Ford, wenn er sich mit den Worten zitieren lässt: „Bislang haben wir den Galaxy ein bisschen stiefmütterlich behandelt und vielleicht zu sehr nach dem S-Max geschielt. Bei der dritten Generation der Großraumlimousine hat sich das geändert.“**

In der Tat. Wenn auch der Neue im inzwischen 40 Jahre alten Werk im spanischen Valencia (das damals speziell für den Fiesta aus dem Boden gestampft wurde) zusammen mit dem S-Max vom Band rollt, nimmt er sich diesmal ein Beispiel am ebenfalls dort produzierten Mondeo. Mit ihm teilt er sich nicht nur das mittlerweile bei allen Ford-Modellen zum Standard gehörende Erscheinungsbild der Frontpartie. Er übernimmt darüber hinaus eine ganze Menge Ideen, die das Flaggschiff der Kölner auszeichnen. Doch anders als die Limousine Mondeo ist und bleibt der Galaxy ein Van und dank seines großzügigen Raumangebots das ideale Reisefahrzeug für eine siebenköpfige Familie. Insgesamt weist der Galaxy laut Ford gegenüber seinem Modellvorgänger 26 Verbesserungen auf. Darunter fallen von außen in erster Linie die höhere Gürtellinie, die großen Glasflächen und die neu gestalteten Scheinwerfer auf, die dem Auto insgesamt ein vernünftiges Maß an Eleganz verleihen.

Während auf Fahrer- und Beifahrersitz sowie der Sitzreihe dahinter Komfort großgeschrieben wird, kommen die beiden – wenn auch vollwertigen – Plätze ganz hinten wohl in erster Linie für Kinder in Frage, nicht zuletzt wegen der geringeren Beinfreiheit in der Vertikalen. Dennoch: Den Zugang nach ganz hinten erleichtern jetzt spezielle Easy-Entry-Sitze der zweiten Reihe. Ein Knopfdruck genügt, und sie gleiten und kippen nach vorn. Kopffreiheit ist überall reichlich vorhanden.

„Wir haben die Galaxy-Baureihe von Beginn an auf die Bedürfnisse von sieben Passagieren ausgerichtet. Bei der neuen Modellgeneration konnten wir im Sinne dieser Philosophie weitere Fortschritte erzielen: Jeder an Bord profitiert nun von einem zuvor nicht gekannten Komfortniveau“, betont Andrew Kernahan, Leitender Ingenieur des Galaxy. Wenn die hintersten Sitze nicht benötigt werden und mehr Platz für Ladung gewünscht ist, kommt erstmals bei Ford das sogenannte Easy-Fold-Flat-System zum Zug. Es ermöglicht das Um- und Hochklappen der Sitze in der dritten Reihe per Knopfdruck.

Ein Fahrzeug der Galaxy-Größe muss genügend Stauraum für allen möglichen Krimskrams bieten. Von der ausreichend großen 1,5-Liter-Getränkeflasche für den großen Durst, über Landkarten, Bücher, Reiseproviant oder auch den Laptop findet alles einen ihm zugedachten Platz. Mobiltelefone oder MP3-Player wandern in ein spezielles Mediafach auf der Mittelkonsole.

Kaum Wünsche offen lässt der Federungskomfort, der auch miserable Fahrbahnoberflächen glatt zu bügeln scheint. Wie es sich für einen Langstrecken-Reisewagen gehört, sind Gespräche selbst oberhalb der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen in Zimmerlautstärke möglich. Während sich der Fahrer oder die Fahrerin auf der Autobahn über mühelosen Geradeauslauf freut, nimmt der Fahrspaß auf kurvenreichen Landstraßen keineswegs ab und bleibt auch im dichten Stadtverkehr erhalten. Maßgeblich dazu bei tragen einerseits die gute Übersichtlichkeit der Karosserie, die keinen Zweifel darüber aufkommen lässt, wo das Auto anfängt und wo es aufhört. Andererseits hat einen wesentlichen Anteil daran die zusätzlich zur Servolenkung in der höchsten Ausstattungsstufe Titanium für 500 Euro lieferbare Adaptiv-Lenkung. Sie passt die Lenkübersetzung den jeweiligen Verkehrsbedingungen an.

Der Ford Galaxy ist in den Ausstattungsvarianten Trend, Business Edition und Titanium lieferbar, wobei bereits die Basis-Version ausreichend vollständig beispielsweise mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Audio-System samt CD-Player mit Fernbedienung vom Lenkrad aus und Start-Stop-System ausgestattet ist. Selbstverständlich sind auch elektrische Fensterheber für vorne und hinten. Ab der Business Edition gehören unter anderem Navigation, Geschwindigkeitsregelanlage mit Tempobegrenzer, Verkehrsschild-Erkennung und Leichtmetallräder zur Serie. Titanium schließlich lässt kaum noch Wünsche offen. Es gibt etwa einen Fahrspurhalte-Assistent inklusive Müdigkeitswarner, Scheibenwischer mit Regensensor und beheizbare Vordersitze.

Zusätzlich gegen Aufpreis sind eine Reihe weiterer interessanter Extras bestellbar. Dazu gehört zum Beispiel der Pre Collision Assist. Er registriert Menschen auf oder knapp neben der Straße sowie Personen, bevor sie die Straße direkt vor dem Fahrzeug

überqueren könnten. Erkennt das Assistenzsystem eine mögliche Kollision und bleibt eine Reaktion des Fahrers auf entsprechende Warnungen aus, bremst es das Fahrzeug automatisch ab.

Auch adaptive LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlicht gehören zur optional lieferbaren Ausstattung. Sie sorgen für die bestmögliche Ausleuchtung der Straße, ohne die Sicht entgegenkommender oder vorausfahrender Verkehrsteilnehmer zu behindern – der Leuchtkegel des Fahrlichts passt sich der jeweiligen Verkehrssituation an. Die adaptiven LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlicht identifizieren andere Fahrzeuge in bis zu 800 Metern Entfernung und sparen sie gezielt aus dem ausgeleuchteten Bereich aus.

Weitere Assistenzfunktionen stehen durch eine Frontkamera mit einem 180-Grad-Blickwinkel oder einem Auffahr-Warnsystem zur Verfügung. Stellt sich die Frage, ob allerdings alle Hilfsmittel so genutzt werden, wie sich die Ingenieure das vorgestellt haben. Da hat sogar Ford-Marketingdirektor Reinhard Zillessen seine Zweifel. Angesichts einer Bedienungsanleitung im Telefonbuchformat dauert es wohl eine ganze Weile, bis Galaxy-Kunden in der Lage sind, wenigstens einen Teil der Unterstützungen zu begreifen und zu nutzen. Zillessen schätzt, dass allenfalls ein Drittel der Extras von Anfang an eingesetzt werden und plaudert aus dem Nähkästchen: „Kürzlich hat sich meine Frau beschwert, dass der Motor ihres Autos dauernd an der roten Ampel ausging. Sie hatte noch nichts von der Start-Stopp-Automatik gehört.“

Das Leistungsspektrum der Galaxy-Motoren reicht vom 88 kW / 120 PS starken TDCi-Turbodiesel bis hin zum Ecoboost-Top-Benziner mit 176 kW / 240 PS). Eine Ausnahmeposition nimmt dabei der 2,0 Liter große Bi-Turbo-Diesel mit 154 kW / 210 PS und einem maximalen Drehmoment von 450 Newtonmetern ein, das bereits ab 1750 Touren zur Verfügung steht. Ergänzt wird der doppelt aufgeladene TDCi-Motor von drei weiteren Dieseloptionen mit 2,0 Liter Hubraum und jeweils einem Turbo. Die Abgas-Nachbehandlung übernimmt eine Stickoxid-Speicherfalle, die ohne zusätzliche Additive auskommt.

Neu ist die Kombinationsmöglichkeit mit dem von Ford entwickelten Intelligenten Allradsystem iAWD. In Verbindung mit dem 110 kW / 150 PS leistenden Turbodiesel steht es mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe zur Verfügung, der 132 kW / 180 PS starke TDCi wird als Allradler stets mit der Sechs-Gang-Powershift-Automatik ausgeliefert. Das iAWD-System misst die Traktionsverhältnisse im 16-Millisekunden-Rhythmus, also gut 20-mal während eines Lidschlags. Antriebskraft fließt nur dann an die Hinterräder, wenn sie dort auch wirklich benötigt wird – bei Bedarf aber auch zu 100 Prozent. Das Regelintervall

beträgt dabei lediglich 100 Millisekunden. Im Gegensatz zu konventionellen Allradantrieben wirkt sich iAWD kaum auf den Verbrauch oder die Abgasemissionen aus. Auf Benziner-Seite steht die dritte Ford-Galaxy-Generation mit zwei Ecoboost-Vierzylindern zur Wahl. Das neue 1,5-Liter-Aggregat leistet 118 kW / 160 PS, der 2,0-Liter-Motor stellt 176 kW (240 PS) zur Verfügung. Die Preise bewegen sich zwischen 33 310 Euro für die Basisversion Trend mit der 1,5-Liter-Benzinmaschine und 44 260 Euro für die Top-Ausgabe mit Allradantrieb und 2-Liter-Dieselaggregat. Die Beträge lassen sich mit Hilfe von Extrawünschen aus der Aufpreisliste mühelos nach oben schrauben.

Alles in allem aber kann der Ford Galaxy im Konzert der Großraum-Vans in punkto Komfort, Fahrvergnügen und Fernreiseeignung mit der vergleichbaren Konkurrenz locker mitspielen. (ampnet/hrr)

#### Daten Ford Galaxy 2,0 TDCi Titanium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,85 x 2,14 x 1,74

Radstand (m): 2,85

Motor: Reihen-Vierzylinder-Turbodiesel, 1997 ccm

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 2000-2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 6,5 Liter

Effizienzklasse: A

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 149 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1755 kg / max. 815 kg

Kofferraumvolumen: 200 Liter bis 2339 Liter

Wendekreis: 11,7 m

Räder / Reifen: 7,5 J x 17 / 235/55 R 17

Basispreis: 38 760 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Ford Galaxy.



Ford Galaxy.

---



Ford Galaxy.

---



Ford Galaxy.

---



Ford Galaxy.

---



Ford Galaxy.

---



Ford Galaxy.

---