

Testnotizen zum Ford Galaxy FHEV Titanium

Im Test vom 4. bis zum 18. August 2021.
Kennzeichen: K – GA 3806

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der Testwagen hatte das bis über die zweite Sitzreihe reichende „**Panoramadach-Schiebedach**“, dessen vorderen Teil man öffnen und ausstellen kann. Mit einer Jalousie kann man das Dach auch in Teilen gegen die Sonneneinstrahlung abdecken.

Der **Bug ist schlecht einschätzbar**. Man hält daher unwillkürlich einen größeren Sicherheitsabstand ein, als erforderlich wäre. Beim Rangieren zeigt sich, dass der für den Fahrkomfort förderliche lange Radstand zu einem **großen Wendekreis** führt. Beim Zurückstoßen hilft die gute **Rückfahrkamera** mit ihren Hilfslinien. Zur Seite ist die kastenförmige Karosserie sehr übersichtlich.

Die **elektrisch angetriebene Heckklappe** des Testwagens zählt wie die LED-Scheinwerfer, der Abstandsregler und die Frontkamera zu den Bestandteilen des Business-Pakets III. Die Heckklappe gibt einen gut beladbaren, großen Kofferraum frei. Die Ladekante ist noch erträglich. Unter dem Kofferraumboden kann man ein paar Utensilien wie das Warndreieck oder Warnwesten verstauen, aber ein Staufach für das Gepäckraumrollo ist nicht vorgesehen.

Innenraum

Die drei **Einzelsitze** der zweiten Sitzreihe und die beiden der dritten Sitzreihe **lassen sich mit wenigen Handgriffen im Boden versenken**, wodurch eine **ebene Ladefläche** entsteht. Der Laderaum ist so groß, dass man ein Herrenrad einfach quer hineinschieben kann. Das Absenken und Wiederaufstellen der Sitze der dritten Sitzreihe geht sogar elektrisch über Tasten links hinter der Heckklappe, sofern die Kopfstützen voll versenkt sind. Das Gepäckraumrollo sollten Taxi- und Mietwagenunternehmer am besten gleich herausnehmen und bis zum Wiederverkauf verpacken, weil man es nirgends ablegen kann, wenn man die volle Bestuhlung braucht. Unter dem Laderaumboden ist dafür kein Platz.

Die **Vordersitze** des Testwagens gehörten zu der aufpreispflichtigen Premium-Polsterung. Sie waren auch für größere und breit gebaute Menschen gut geschnitten und angenehm straff gepolstert. Der Fahrersitz sollte allerdings eine nach vorn ausziehbare Sitzfläche haben, denn die ist für große Menschen ein wenig zu kurz geraten. Die kann man für den Fahrersitz alleine oder für beide Vordersitze als „Ford Ergonomie-Sitz“ mit dem Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken (AGR) bekommen.

Hinter dem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz können große Fahrgäste gerade noch sitzen, ohne an die **Hartplastik-Klapptischchen in den**

Vordersitzlehnen zu stoßen – sofern die **längs verschiebbaren drei Einzelsitze der zweiten Reihe** dahinter nach hinten geschoben wurden. Alle drei lassen sich nach vorn versenken. Beim Mittelsitz geht das mit einer Stoffflasche, bei den Außensitzen mit einem Griff oben an der Lehne. Wer in die dritte Reihe klettern möchte, zieht am Griff, senkt die Lehne ein Stück ab und dann gleitet der Einzelsitz automatisch nach vorn. Dort bleibt er dann auch nach dem Zustieg, was die Kniefreiheit in der dritten Reihe verbessert, aber den der zweiten Reihe stark einschränkt. In der **dritten Reihe** ist auch der **Fußraum etwas knapp**, aber trotzdem können Erwachsene dank ausreichender Kopffreiheit dort noch ordentlich sitzen und sich anschnallen. Der obere Anlenkpunkt für den Mittelsitz der zweiten Reihe ist im Dach, was eigentlich keine zeitgemäße Lösung mehr ist. Bei voller Bestuhlung bleibt naturgemäß kaum noch Laderaum übrig, während der **Kofferraum als Fünfsitzer üppig** ist.

In der **Mittelkonsole** hat der aktuelle Galaxy **zwei große und tiefe Getränkehalter** hinter dem Wähl-Drehrad. Beide haben eine herausnehmbare Einlage, die das Abstellen hoher Becher oder Flaschen ermöglichen, ohne dass man beim Griff zum Drehregler an ihnen hängenbleibt. Eine **tiefe und gekühlte Ablage** bietet der Galaxy auch **unter der vorderen Armlehne**. In ihr lassen sich sogar 1-l-PET-Flaschen versenken. Dort könnte man FFP2-Masken mitführen. Die passen auch in die flache Ablage mit Deckel oben auf der Armaturentafel. Sie wird bei Sonneneinstrahlung recht heiß.

In den Vordertüren kann man gleich zwei Literflaschen oder große Thermosbecher abstellen. Dahinter passt locker noch eine 0,5-l-Flasche.

In der längs verschiebbaren zweiten Sitzreihe haben auch langbeinige Fahrgäste genügend Kniefreiheit. An den Lehnen der Vordersitze hat der Galaxy Titanium herunterklappbare Hartplastik-Tischchen, die man in einer Pause nutzen kann, um zum Beispiel etwas mit einem Notebook oder Pad festzuhalten. Die Kopfstützen hinten drücken im abgesenkten Zustand in den Nacken, sodass man sie fast unwillkürlich herauszieht. Das sollte ein aufmerksamer Taxifahrer aber für seine Fahrgäste von sich aus tun.

Die **Sprachbedienung** des Ford Sync-Systems erfordert die Einhaltung klar vorformulierter Befehle. Dann trifft sie zuverlässig zum Beispiel einen Kontakt aus dem Telefonbuch und fragt nach, ob man die Büro- oder die Privatnummer haben möchte. Auch die Eingabe von Navigationszielen funktioniert gut, wenn man sich an die vorgegebenen Regeln hält. Der **Klang der Freisprecheinrichtung** ist im Auto wie beim Angerufenen **gut**. Insgesamt ist der Bedienungsumfang aber recht gering. Einen Radiosender beispielsweise kann man nicht einfach per Sprachbefehl eingeben. Man muss dazu auf dem Touchscreen die Senderliste aufrufen, was doch ziemlich ablenkt.

Anders als bei Toyota, wo der Hybridantrieb auch als Schauspiel auf dem Bildschirm zelebriert wird, kann man sich dessen Wirkungsweise im Galaxy FHEV nicht anzeigen lassen. **Dass der Verbrenner sich abgeschaltet hat und der Elektromotor alleine arbeitet, sieht man nur an der Nadel des Drehzahlmessers und man hört es**. Es kommt auch bei Überlandfahrten oft vor, dass man beispielsweise nach einem Ortsschild erst einmal eine ganze Weile mit dem

Elektromotor dahingleitet, bis sich der Verbrenner wieder zuschaltet. Ebenso ist es beispielsweise auch beim Durchfahren von Autobahnbaustellen.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vollhybrid** hat einen Antriebsstrang mit einem **2,5-l-Vierzylinder-Benziner** und einem **Elektromotor**, die über ein prinzipiell stufenlos variables **CVT-Getriebe** die Vorderräder antreiben. Ford gibt als Systemleistung 140 kW/190 PS an, die ein Taxi oder einen Mietwagen flott motorisieren. Ford hat **mehrere Gangstufen künstlich einprogrammiert**, deren Wechsel man nur leicht hört, aber nicht spürt. Das dämmt den für diese Getriebebauart typischen Gummibandeffekt, bei dem normalerweise auf eine höhere Drehzahl des Motors nicht linear die Beschleunigung folgt. Manchmal hat man rein akustisch den Eindruck, es mit einer weich schaltenden Wandlerautomatik zu tun zu haben. Das liegt wohl in erster Linie an der **guten Dämmung**, die viel besser als bei Modellen von Toyota ist. Wenn man zum Überholen oder Einfahren auf die Autobahn stark beschleunigen muss, bietet der Antrieb genügend Power, die dann aber auch mit einer entsprechenden Geräusentwicklung verbunden ist. Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 1,1 kWh ist unter dem Kofferraumboden untergebracht, weshalb der FHEV kein Ersatzrad bieten kann.

Mit dem handschmeichlerischen, sich gut und hochwertig anfühlenden **Drehregler** kann man **leicht rangieren**. Nach dem Einlegen der Fahrstufe D kann der Fahrer den **mittigen Knopf** drücken, der **mit L beschriftet** ist und **die Rekuperation verstärkt**. Das ist innerorts und bei Überlandfahrten eine feine Sache, wo man so zum Beispiel beim Heranfahren an Kreisverkehre oder Einmündungen sanft verzögern und damit die Batterie laden kann. Deaktiviert man die durch eine gelbe Diode angezeigte Stellung L wieder, rollt der Galaxy FHEV einfach aus und man spürt kaum eine Verzögerung. Leider kann man den Modus L nicht dauerhaft aktivieren. Man muss die Taste nach jedem Motorstart oder beim Rangieren nach jedem Wechsel vom Rückwärts- in den Vorwärtsgang wieder neu drücken.

Bei Überlandfahrten legte das System in starken Gefällen **im Modus „L“** oft eine niedrige Gangstufe ein, um herunterzubremsen. Dabei wird die Schubabschaltung aktiv und der Motor verbraucht nichts, was man im Display anhand des Momentanverbrauchs verfolgen kann. In solchen Fällen wird der Motor recht laut. **Nicht gut gelöst ist das Ausrollen am Ende des Gefälles**. Selbst wenn man kurz zuvor den „L“-Modus deaktiviert, bleibt die hohe Drehzahl zunächst erhalten. Dann man dann erst einen Gasstoß geben muss, um ein „Hochschalten“ einzuleiten, ist keine komfortable Lösung.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Conti SportContact in der aufpreispflichtigen Dimension 235/50 R 18 W XL bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk sehr komfortabel abgestimmt**, ohne schwammig zu wirken. Es steckt kurze Unebenheiten ebenso gut weg wie langgezogene Bodenwellen. Mit den serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallrädern dürfte der Komfort sogar noch einen Tick besser sein. Wie bei Ford typisch ist auch der **Fahrbahnkontakt der Servolenkung sehr gut**, ohne dass sie zu schwergängig wäre.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte einen sehr angenehmen **Tote-Winkel-Warner**, der unauffällig mit einer gelben Leuchtdiode in den Außenspiegeln vor Fahrzeugen im Toten Winkel warnt. Er gibt den Wechsel nach rechts zum Wiedereinscheren viel früher frei als die Systeme der in dieser Hinsicht viel zu zögerlichen Verkehrssicherheits-Apostel aus Stuttgart und Göteborg.

Die **Verkehrszeichen-Erkennung** erkannte Tempolimits und Überholverbote sowie deren Aufhebung sehr zuverlässig auch an Schilderbrücken mit elektronischen Displays. Kleine rechteckige weiße **Zusatzzeichen zeigt sie pauschal an**. Was mit ihnen geregelt wird, kann man im kleinen Piktogramm nicht lesen.

Der **Abstandsregler (ACC)** lässt sich mit einem Tastenfeld links im Lenkrad recht selbstverklärend bedienen. Man kann den **Abstand in vier Stufen regeln**. Leider **regelt der ACC sehr abrupt** und bremst das Fahrzeug bereits ab, wenn ein vorausfahrendes langsames Fahrzeug erkannt wird. Noch lästiger ist, dass man nach dem Abbremsen beim Ausscheren auf die Überholspur erst einmal noch einen Moment weiter abgebremst wird, bevor der ACC wieder Gas gibt. **Flüssiger fahren kann ein guter Fahrer** daher ohne dieses System, **besonders bei dichtem Verkehr und bei häufig wechselnden Tempolimits**.

Der Testwagen hatte auch einen **Auffahrwarnner**, der recht spät optisch und akustisch vor dem Auffahren zum Beispiel auf einen abbiegenden Vordermann warnte. Auf der Autobahn wird bei einer Fahrt ohne ACC ein zu naher Vordermann nur mit einem winzigen roten Piktogramm angezeigt.

Beim Abstellen des Motors ertönt für mehrere Sekunden ein Warn-Gong und es erscheint ein Hinweis auf dem Monitor, dass man sich vergewissern möge, ob noch Gegenstände auf dem Rücksitz vergessen wurden. Ein Kindersitz deutet an, dass das System auch davor warnen soll, dort jemanden in der Hitze unabsichtlich zurückzulassen.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.192 Test-Kilometern, die überwiegend über Land und auf Autobahnen mit freiwillig maximal 130 km/h zurückgelegt wurden, verbrauchte der Ford Galaxy FHEV Titanium zwischen 6,35 Litern und 7,36 Litern Superbenzin auf 100 Kilometer. Die niedrigeren Verbrauchswerte erzielte er naturgemäß bei Überlandfahrten sowie auf Autobahnstrecken mit vielen Baustellen und entsprechend niedrigen Tempolimits. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,9 Liter auf 100 Kilometer**. Er liegt im Bereich von Dieselfahrzeugen, allerdings ist der Kraftstoff deutlich teurer. Der **Bordcomputer schönte den Gesamtverbrauch** sehr deutlich. So zeigte er nach einer rund 600 Kilometer langen Fahrt, von der zwei Drittel auf Autobahnen mit vielen Tempolimits und maximal 130 km/h zurückgelegt wurden, einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern an. Tatsächlich lag der errechnete Verbrauch um rund zwei Liter Super darüber. Mit dem **65-l-Tank** sind dennoch große Reichweiten mit bis zu rund 900 Kilometern möglich. Ford gibt als Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 bis 6,4 Liter auf 100 Kilometer an, gemessen nach dem aktuellen Messzyklus WLTP: