Martijn Verhoef
10 februari 2016

Up in space

De grote MPV's hebben het maar moeilijk. De vraag neemt nog steeds af en fabrikanten wringen zich in bochten om met andere concepten te komen. Bij Renault werpt dat zijn vruchten af, want de compleet andere Espace is overduidelijk de koploper binnen zijn segment. Ford blijft liever wat dichter bij de grond en introduceerde een broodnuchtere Galaxy, die met de voorganger in het achterhoofd qua uiterlijk niet verrassend uit de hoek komt. De gedachte is duidelijk: de familieman/vrouw die zelf ook nog een beetje sportief voor de dag wil komen, kiest de gloednieuwe S-Max, maar wanneer geboden ruimte nog veel belangrijker is, wordt de Galaxy voorgeschoteld. Of de Galaxy deze verwachting waar kan maken en wat dit betekent voor de rijeigenschappen zoeken we uit tijdens de testweek.

Facelift?

Bij de eerste kennismaking kun je je niet aan de indruk onttrekken dat Ford eerder een doorontwikkeling dan een compleet nieuw model heeft neergezet. Natuurlijk doe je daar de auto mee te kort, maar zeker in het stemmig zwart en met de grote, niet geblindeerde raampartijen heb je niet het idee dat er een hele sprankelende auto staat. Wanneer je naar details gaat kijken, is te zien dat Ford met de strakke grille, LED-verlichting en chromen raamlijsten het geheel toch nog aardig weet op te poetsen. Onze tip: bestel de Galaxy met Ã©Ã©n maat grotere wielen dan de 17 inch lichtmetalen velgen op het testmodel en vergeet ook de geblindeerde ramen niet aan te vinken, want samen met een lichtere kleur ziet het geheel er dan al een stuk appetijtelijker uit. De nieuwe Galaxy oogt wat compacter dan zijn voorganger, maar een blik op de specificaties wijst toch anders uit. De auto is een fractie langer en breder geworden, alleen in hoogte nam het nieuwe model wat af. Dit alles komt de binnenruimte natuurlijk ten goede en daar is het tenslotte allemaal om te doen.

Luxueus

En op dat punt stelt de Galaxy niet teleur. Wanneer je plaatsneemt in de Galaxy valt gelijk het ruimtelijke gevoel op. Deels komt dit op het conto van het grote panoramadak en (daar zijn ze weer) de grote ramen zonder tintje. Hoewel de auto bijna vijf meter lang is, heb je ruim voldoende overzicht in de Ford door de hogere zitpositie en het raampje in de A-stijl. Pas van binnen merk je waarom deze auto maar liefst 61.555 euro kost. De lederen stoelen zitten prima, de zetels zijn uitgebreid elektrisch te verstellen en door de geheugenstand zit je met een druk op de knop weer vertrouwd na het uitlenen van de auto voor een verhuizing. Want ook daar leent de Galaxy zich uitstekend voor. Met het bedieningspaneel in de achterbank leg je de achterste vijf stoelen (standaard is de Galaxy een zevenzitter) gemakkelijk plat, waardoor een behoorlijk vlakke laadvloer ontstaat. De derde zitrij is daarnaast ook weer elektrisch op te klappen (onderdeel van het Traveller Pack), waardoor het switchen tussen zitruimte en laadruimte nog gemakkelijker wordt. De achterbank is voor zowel volwassenen als kinderen zeer comfortabel en door de variabele instelbaarheid is er aan beenruimte geen gebrek De klaptafeltjes zijn ook erg praktisch, hoewel ze wat fragiel aanvoelen.

Voor al uw verhuizingen

Zoals het een gezinswagen betaamt, is er zowel voor- als achterin geen gebrek aan allerhande opbergvakjes en bekerhouders. Wanneer alle stoelen in gebruik zijn houd je nog 300 liter bagageruimte (tot het dak) over. Dan moet je wel de rolhoes thuislaten, want die is met geen mogelijkheid mee te krijgen zonder de inzittenden te irriteren of het interieur te beschadigen. Klap je de achterste twee stoelen in, dan ontstaat een bruikbare laadruimte van 700 liter (1.301 liter tot het dak). Alleen een bijrijder bij je en een piano te vervoeren? Klap dan de achterste twee zitrijen in en er staat 2.339 liter bagageruimte tot je beschikking, met recht de ruimte in dus.

Voorin is het voor mensen die in een recente Ford hebben gereden een feest der herkenning en dat is zeker geen schande. Het betekent namelijk dat het fraaie Sync 2 aanwezig is, met de gemakkelijke touchscreen bediening. Bovendien zijn de tellers en het bijbehorende schermpje daartussen zeer goed afleesbaar en is het stuur prettig te verstellen. Andere pluspunten zijn aan het geluidssysteem uit te delen, want hoewel de optionele Sony Audio ontbreekt, klinkt de installatie erg goed.

Comfortabele krachtpatser

Een andere reden voor het vrij hoge prijskaartje van de test-Galaxy is in het vooronder van de auto te vinden. Daar bevindt zich namelijk de tweeliter EcoBoost met liefst 240 pk. Hoewel de auto een niet misselijke 1.733 kilo weegt, komt de Ford daarmee behoorlijk vlot uit de startblokken. Anders dan bij de S-Max is de auto volledig afgestemd op comfort, zonder dat sportieve randje. Dat merk je in de bochten, want het kenmerkende "stuurgedrag Ã la Ford" ontbreekt bij de Galaxy, waardoor de auto niet significant beter door bochten gaat dan bijvoorbeeld een Seat Alhambra. De auto deint veel meer dan zijn sportieve zusje, zonder echt zweverig aan te voelen.

Met deze motorisering ben je altijd voorzien van de automaat met zes versnellingen en een enkele koppeling, dus niet de Powershift. De automaat schakelt zeker niet verkeerd, maar bij het wegrijden gaat het er af en toe hakerig en stoterig aan toe, zeker in combinatie met het start-stopsysteem en dit past niet bij het verder fijne karakter van de automaat.Â De soepele loop van de motor en het surplus aan vermogen maken het rijden in de Galaxy een feestje, want de auto beweegt zich ongelooflijk soepel door

het verkeer. Het is overigens wel een feestje met een keerzijde, want met een praktijkverbruik van 10,9 liter per 100 km (1 op 9) zie je de benzinepomp vaker dan je lief is. Veel kopers zullen dan ook eerder gaan voor de 160 pk sterke 1.5 benzinemotor, of Ã©Ã©n van de zuinigere diesels.

De gereden Galaxy is ook voorzien van de laatste snufjes op het gebied van veiligheid, het vermelden waard is de begrenzer die werkt in combinatie met de camera achter de binnenspiegel die verkeersborden leest. Zodra de maximumsnelheid verandert, past de begrenzer de snelheid aan. Het geheel werkt feilloos en er is door de bestuurder zelf een marge in te stellen waarbinnen het systeem opereert. Het enige nadeel is dat de begrenzer geen rekening houdt met de variabele maximumsnelheden waar veel snelwegen in ons land van zijn voorzien, maar daardoor zal je in ieder geval nooit te hard rijden. Ook zijn er Full LED koplampen leverbaar op de Galaxy, waarmee je met grootlicht kunt rijden zonder medeweggebruikers te irriteren.

Niet revolutionair, wel goed

De auto kan niet profiteren van een vernieuwend design, hoewel gezegd moet worden dat de Galaxy met de nieuwe koplampen en achterlichten er wel weer bijdetijds uitziet. Ga je voor top of the bill, dan kun je met de Galaxy prima uit de voeten, want de configurator leert ons dat met 61.555 euro de koek nog niet op is. Kruis grotere velgen, multicontourstoelen en premium audio aan en de prijs zal de 70 mille grens doorbreken in combinatie met de gereden motorisering. En hoewel je het er aan de buitenkant niet echt vanaf ziet, merk je binnenin de Galaxy en tijdens het rijden wel waar het geld in is gaan zitten. Moeiteloos en in comfort doet de auto zijn werk, waarbij de inzittenden letterlijk alle ruimte hebben. En in alle luxe, want hij heeft elektrisch verstelbare en verwarmbare stoelen, een handsfree achterklep en alle denkbare veiligheidssystemen, waarbij een gedeelte van die systemen al standaard is bij de Titanium-uitvoering. De Galaxy is leverbaar als Trend met de 160 pk benzinemotor vanaf 44.210 euro. De 2.0 is leverbaar vanaf 54.285 en wordt dan gelijk geleverd als Titanium, wat een uitgebreide standaarduitrusting met zich meebrengt.

Plus

+ Bijdetijds met veiligheid en comfort
+ Praktisch in te delen interieur
+ Krachtige motor...

Min

- ...die helaas wel een slokje lust
- Stoterig gedrag van de automaat
- Rolhoes nergens op te bergen