



Král silnic

1. TEST V ČR



Nový velkoprostorový model Galaxy jsme vyzkoušeli s prvním dvojitě přeplňovaným turbodieselem z dílny Fordu.



Z nového Galaxy je cítit, že sedíte ve Fordu. Má totiž některé prvky – volant, páčky pod ním nebo přístrojový štít s velkým displejem – stejně jako Mondeo. Vystoupilý středový panel rozděljuje mohutnou palubní desku na menší části, takže působí harmonicky a hodnotně. Líbily se nám i materiály a zpracování.

Obliba velkoprostorových vozidel u českých zákazníků neustále roste. V roce 2007 měla podíl na domácím trhu jen 10%, ale za letošní půlrok to je lehce přes 15%. Jenže to má jeden háček. Prodejní čísla dělají zejména malé a kompaktní modely. Největší zástupci tohoto segmentu spíše stagnují a jednotlivé značky se o jejich rozvoj příliš nestarají – kromě Seatu a Volkswagenu. Citroën C8 už se jenom doprodává, Peugeot 807 se nenabízí a Renault přepracoval legendární espace na lifestyleový crossover – tedy něco neurčitěho.

Naštěstí Ford módním trendům nepodlehá. Třetí generace Galaxy navazuje na vlastnosti prvního modelu z roku 1995, vyvinutého společně s koncernem VW, ale hlavně na druhé osobitě provedení z roku 2006, jež vzniklo zcela v jeho režii.

DOJEM

Ford na druhou

A v úspěších předchozí generace chce novinka rozhodně pokračovat. Hned na začátku nás o tom přesvědčují proporce vozu a design. Při pohledu z boku totiž ani není příliš poznat, že před námi stojí zcela nový model. Siluetu, velké prosklení, relativně nízké boky, okénko v předním sloupku, vystuplé lemy blatníků, úzký lakovaný zadní sloupek – to všechno už známe a říkáme si, že Ford vývoj novinky lehce odflákl. Jenže při

bližším zkoumání zjišťujeme, že spousta designových prvků se sice shoduje – třeba sklo na zadním víku zasahující až k lampám –, nové Galaxy přitom nemá s předchozím ani jeden díl shodný. Přední část navíc reflektuje aktuální designérský směr značky, takže jí nechybí typická „astonovská“ maska chladiče nebo úzké světlomety protažené hluboko do boků. Jsme rádi, že si novinka ponechala jasnou siluetu a sportovní výraz, takže nebudeme mít problém rozzeznat ji od konkurence.

Příjemné prostředí

Úplně nové prostředí představuje kabina vozu navazující na styl Mondeo – uspořádání přístrojového štítu, grafika palubního počítače i displejů nebo volant se dokonce shodují. Celá palubní deska je rozhodně povedenější, hodnotnější a ne tak nudná. Hlavní zásluhu na tom má vystuplý středový panel rozdělující velkou hmotu na menší části. Multimediální systém Sync 2 – ve verzi Titanium ve standardu – s osmipalčovým barevným displejem se posunul úplně nahoru, takže je v příznivějším zorném poli řidiče. Výdechy ventilace se proti Mondeu i předchozí generaci Galaxy objevily po bocích obrazovky.

Logicky umístěny jsou ovládací prvky a většina tlačítek se nachází v dosahu řidiče. I listování v palubním počítači je přehlednější, i když k dokonalosti mu ještě stále něco chybí. U nastavení některých funkcí vozidla nebo bezpečnostních pomocníků se musíte proklikat

Testy Světa motorů

SM 27 Výšle 29. 6. 2015	Modernizovaná Toyota Auris 1.2 Turbo
SM 28 Výšle 7. 7. 2015	Nejsilnější vs. nejslabší Škoda Superb
SM 29	Ford Galaxy
SM 30 Výjde 20. 7. 2015	Hyundai i30 WG 1.6 CRDI vs. Škoda Octavia Combi 1.6 TDI

několika úrovněmi. Na velkém displeji se také zobrazuje až moc údajů a je potom trochu nepřehledný.

Design však není jen o líbivosti a přitažení pozornosti okolí, ale měl by mít i praktické vlastnosti. Až uvnitř jsme si uvědomili, jak je Galaxy výborně navrženo pro výborný výhled ven všemi směry – sloupky nepřekážejí. I přes mohutnost vozu máme neustále přehled o jeho odstupu od okolí, a pokud už si nejsme jisti, využíváme služeb příplatkové zadní a přední kamery.

PROSTOR A POHODLÍ

Hlavní měřítko

Nejdůležitějším úkolem rodinných MPV je však zajistit dostatek místa všem cestujícím nebo přestěhovat půlku domácnosti. Galaxy proti předchozí generaci narostlo na délku o 29, na šířku o 32 a na výšku dokonce o 38 mm. A uvnitř to poznáte. I přes obrovský středový tunel mají řidič a spolujezdec kolem sebe místa, které v jiném osobním voze nenajdou. Změřili jsme, že ve druhé řadě se kabina mezigeneračně rozšířila o další dva centimetry na 160 cm – také více než soupeři. Trojice dospělých cestujících se nemusí bát, že na sobě bude namačkána ramena na rameni. Každý má pro sebe na šířku 53 cm. Jenže pozor, při plném obsazení se budou mít lépe ve třetí řadě. Naměřených 136 cm v úrovni loktů totiž znamená 68 cm pro jednoho. Do šířky nemáme novému Galaxy co vytknout. Vysoká střeška zajišťuje nadbytek místa

CENA A VÝBAVA

Jako šafránu

Najít k aktuálně testovanému Fordu Galaxy odpovídající protějšek je zapeklitý oříšek. Citroën sice ještě své letité C8 prodává, ovšem jen s jedním vznětovým motorem (2.0 HDi/120 kW) a výhradně manuální převodovkou. Kolega od Peugeotu – model 807 –, to už na našem trhu zabalil, a Renault změnil svůj espace na crossoverové cosi. Zbyla tak jen konkurence dvojice Seat Alhambra a Volkswagen Sharan. Oba však se svými dvoulitry TDI dosáhnou nejvyšší na výkon 135 kW. To dvojitě přeplňované TDCi od Fordu se zastavilo až na hodnotě 154 kW. Pro tuto motorizaci je dvouspojka PowerShift standardem, verzi 4x4 však nepořídíte. Zato výbavy dostanete několik pytlů. Vrcholné Titanium (pro biturbo jediná možnost) více než odpovídá základní cenovce 1 067 990 Kč. Získáte v něm ve standardu automatickou třízónovou klimatizaci, prémiové osvětlení interiéru LED s možností výběru barev, bezdotykové ovládání pátých dveří včetně startování tlačítkem či multifunkční systém Sync 2 s velkou barevnou obrazovkou. Navíc se Galaxy prodává výhradně v sedmimístném uspořádání, kdežto u konkurence si za třetí řadu sedadel musíte vždy připlatit. Ještě vysvětlení k tradiční tabulce náhradních dílů, která se tentokrát omezuje pouze na servisní náklady. Ceny jednotlivých dílů totiž dovozce ještě nestačil stanovit.

Základní ceny konkurentů

Seat Alhambra 2.0 TDI CR/135 kW DSG	929 900 Kč
Volkswagen Sharan 2.0 TDI/135 kW DSG	1 041 900 Kč

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnocením parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupu od lídra, každých 5% ztráty znamená čtvrt známky odstup. Příklad: Nejlevnějším velkým MPV se vznětovým motorem o objemu 2,0 litru, automatickou převodovkou a požadovanou výbavu je Seat Alhambra 2.0 TDI CR/135 kW Style za 929 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou od 976 395 Kč. Za cenu od 976 396 Kč do 1 022 890 Kč udělíme známku 1,25 a tak dále. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cenu a výbavu není součástí celkového hodnocení. Jedná se o samostatnou disciplínu.

Pořizovací náklady

	Etalon Seat Alhambra 2.0 TDI CR/135 kW DSG	Ford Galaxy 2.0 TDCi Bi-Turbo/154 kW PowerShift
Základní cena	929 900 Kč (Style)	1 067 990 Kč (Titanium)
Cena verze Světa motorů	929 900 Kč (Style)	1 067 990 Kč (Titanium)
Výbava verze Světa motorů	ABS, ESP, čelní + boční + hlavové airbagy, automatická klimatizace, rádio, dálkově ovládané centrální zamykání, výškově a podélně nastavitelný volant, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, elektricky ovládaná zrcátka a všechna okna, palubní počítač	
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ		
Kolenní airbag	✓	✓
Mlhovky	✓	✓
Třízónová klimatizace	✓	✓
Tempomat	✓	✓
Dešťový senzor	✓	✓
Vyhřívání přední sedačky	9000 Kč	✓
Vyhřívání přední sklo	13 500 Kč	✓
Parkovací senzory přední a zadní	11 500 Kč	✓
Navigace	17 900 Kč	29 900 Kč
Sedmimístná verze	18 300 Kč	✓
Litá kola	✓	✓
Metalíza	14 900 Kč	21 500 Kč
Porovnávací cen	929 900 Kč (100%)	1 067 990 Kč (o 15% horší)
Známka ¹⁾	1,00	1,50

¹⁾ Známka za cenu, výbavu, záruku a servisní náklady * Akční cena

Náhradní díly

Ford Galaxy 2.0 TDCi Bi-Turbo/154 kW PowerShift	
Cena práce v servisu (Kč/hod)	660
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	39 911
Záruky: pohonné ústrojí/celý vůz/lak/neprerez. karoserie (roky)	2/2/12

Ceny a výbavy

	Trend	Titanium
1.5 EcoBoost/118 kW	742 990 Kč	837 990 Kč
2.0 EcoBoost/176 kW	-	999 990 Kč
2.0 TDCi/88 kW	796 990 Kč	-
2.0 TDCi/110 kW	838 990 Kč	933 990 Kč
2.0 TDCi/132 kW	-	975 990 Kč
2.0 TDCi Bi-Turbo/154 kW	-	1 067 990 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Trend

Sedm airbagů • asistent rozjezdu do kopce • sedmimístné uspořádání • dvouzónová automatická klimatizace • mlhovky • bezklíčkové startování • rádio s CD a MPC • bluetooth handsfree • palubní počítač • sedm sedadel

Titanium (navíc proti Trend)

Třízónová automatická klimatizace • vyhřívání přední sedačky • vyhřívání přední sklo • dešťový senzor • tempomat • přední a zadní parkovací senzory • litá kola

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

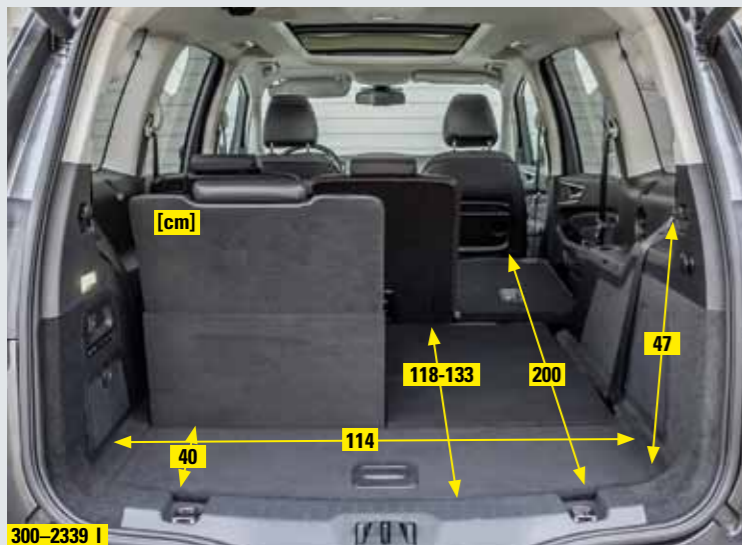
Panoramatická střeška 32 500 Kč • reflexní čelní sklo 4900 Kč • alarm 9900 Kč • adaptivní řízení 12 000 Kč • boční airbagy ve druhé řadě 8900 Kč • adaptivní tempomat 44 200 Kč • tažné zařízení 22 400 Kč



Sedm cestujících ve voze potřebuje hodně odkládacích schránek na drobnosti. **1** Pod oběma předními sedadly má Galaxy šuplík například na výstrožné vesty. **2** Za středovým panelem je polička hodně schovaná, **3** zato kastlík na horní části palubní desky bude využívaný často. **4** Zajímavé jsou úzké žlábkové podélné sedadla, kam můžete uložit například tužky. **5** Schránka vlevo pod volantem není vyklápěcí, ale vysouvá se. Líbila se nám její filcové obložení. **6** Před voličem převodovky je hluboká kapsa, ale hlavně jsou u ní vstupy pro připojení externích pamětí či mobilů.



V druhé řadě jsme se cítili královsky – hlavně díky šířce a výšce kabiny. V zadní pozici nám před kolena zůstala ještě 17 centimetrů, když jsme ji posunuli dopředu, mohli jsme zde dále pohodlně cestovat. Bez sebemenších problémů jsme se usadili i vpředu. Zdejší sedadla se pyšní masážními funkcemi, ale bohužel nám připadala úzka.



V sedmimístném uspořádání zůstane za třetí řadou prostor pro 300 litrů zavazadel. Postupným sklápěním a posouváním sedadel lze zvětšit přepravní kapacitu na 2339 l.



Pod podlahou kufru je ještě skrytá schránka na 20 litrů. Galaxy nás potěšilo dojezdovou rezervou, která je však umístěna pod vozem. Náradí je schované uvnitř u podlahy vpravo za spolujezdcem. Příjemné je bezdotykové otevírání pátých dveří – pokud máte plné ruce.



nad hlavami, a to ještě nahore překážela panoramatická prosklená střeška. Většina sedmimístných osobních vozů má ale problémy v podélném směru a cestující v třetí řadě si občas lámou hlavu s tím, kam mají složit nohy.

Náš 174cm vysoký figurant se tedy nejprve uvelebil za volantem a potom si

sedl do druhé řady, kde jsou jednotlivá křesla podélně posouvateľná v rozmezí 15 cm. V zadní pozici mu před kolena zůstalo ještě 17 cm, úplně vpředu jen dva centimetry. Ale bez problémů mohl vystoupit a přesunout se na dvě zadní sedadla. Paráda, na nohy ještě zůstalo 18 cm. Navíc křesla v druhé řadě mají

dole vybrání, takže pod ně lze zasunout chodidla. I když jsme druhou řadu zase vrátili dozadu, figurantovy nohy to přežily bez šrámu.

32 kombinací

Variabilita kabiny nemá slabinu. Jednotlivá křesla v zadní části lze sklopit

do dvoumetrové roviny, takže tam vznikne krásné lůžko nebo prostor pro 2339 litrů nákladu. Galaxy se navíc pyšní tím, že se třetí řada ovládá tlačítky z kufru – složením i vyklopením. Za jejími opěradly zůstává už jen 300 litrů pro zavazadla, při pětimístném uspořádání naložíte po stahovací roletku 700 l. Proti předchozí generaci se však o něco zmenšil nákladový otvor a také hrana kufru je podle našich měření o pět centimetrů výše. Elektrický výklopnou stěnu lze ovládat i máchnutím nohy pod zadním nárazníkem, ale zvedne se jen do 184 cm nad zemí, takže vyšší postavy by měly při manipulaci se zavazadly raději sehnout hlavu.

Pohodu na cestách by měla zajišťovat hlavně pohodlná sedadla, což v případě galaxy platí střídavě. Testovaný vůz měl příplatkovou sadu s honosným označením De Luxe Comfort. Její součástí je kožené čalounění, vyhřívaná a ventilovaná přední sedadla nebo masážní funkce s 11 pneumatickými polštáři – moc příjemné. Jenže to všechno je zbytečné, když jsou úzka jen 47 cm a silnější kolegové měli problém se do nich usadit. V druhé a třetí řadě se nám sedlo příjemně, přesto bychom ocenili delší opěradla. Víme však, že pokud chceme variabilitu a skládání do podlahy, delší prostě udělat nejdou.



Dospělý cestující úplně vzadu? U galaxy žádný problém! Ani nastupování není tak krkolonné a k dispozici jsou výdechové ventilace nebo držáky nápojů. Všechna sedadla lze sklápět tlačítky z kufru, třetí řadu můžete dálkově i vysunout.



MOTOR

Všechno je jednou poprvé

Galaxy dostalo do vlnu šest agregátů plicních normu Euro 6: dva přeplňované zážehové o objemech 1,5 a 2,0l a vznětový dvoulitr s upraveným litinovým blokem motoru, novou hliníkovou hlavou válců a přepracovaným vstříkovaním ve čtyřech výkonnostních provedeních. Vyrožen jsme se těšili na nejsilnější diesel s výkonem 154 kW a obřím točivým

momentem 450 N.m, protože u něj Ford poprvé použil přeplňování dvojicí turbodmychadel. Menší dmychadlo s nízkou setrvačností rychle reaguje na změnu polohy plynového pedálu, zatímco větší dosahuje vyššího plicního tlaku a žene agregát do maximálního výkonu. Proti verzím s jedním turbem má i snížený kompresní poměr 16:1. Je pravda, že konkurence dokáže se stejnou technologií vydolovat ze vznětového dvoulitru více síly, ale někde se začít musí.

Naměřené hodnoty

PROSTORNOST

Místo podélně/na kolena ideál (cm)	159-174/2-17
Vertikální prostornost 1./2./3. řada, místo nad hlavou 1./2./3. řada (cm)	94-103/96/93, 7-16/10/7*
Šířka interiéru 1./2./3. řada, šířka v loktech 1./2./3. řada (cm)	137/143/114, 156/160/136
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo/3. řada (cm)	49 x 47/46 x 44/45 x 50
Délka x šířka opěradla u řidiče/zadního pasažéra vlevo/3. řada (cm)	66 x 47/54 x 44/48 x 50
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	94 x 114
Výška dolní hrany kufru (cm)	66/183

JÍZDA

Pružnost 60-100 km/h; 80-120 km/h (s)	5,1; 6,7**
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	2100
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	37,1
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	49,1/88,3/128,2
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	7,1

* Prosklená střeška. ** V automatickém režimu – převodovka nedrží zvolené stupně. * Místo podélně – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedáčky k opěradlu sedadla řidiče a od předělu opěradla a sedáku řidiče k brzdovému pedálu. * Na kolena ideál – místo pro kolena zadního cestujícího za sedadlem řidiče. * Vertikální prostornost – největší vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle. * Místo nad hlavou – totéž, ale nad hlavou figuranta – rozmezí vzniká výškovým nastavením sedadla. * Šířka interiéru v loktech – nejmenší/největší vzdálenost mezi loketními opěrkami dveří vpředu i vzadu. * Průchodnost zavazadlového prostoru – vertikální/horizontální vzdálenost mezi dvěma nejbližšími body u otvoru zavazadelníku. * Výška dolní hrany kufru – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 174 cm.

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	Ford Galaxy 2.0 TDCi Bi-Turbo/154 kW	8,9 (nejlepší)	100%
Spotřeba paliva (město/ /mimo město/kombinace) (l/100 km)	Ford Galaxy 2.0 TDCi Bi-Turbo/154 kW	5,5 (o 4% horší)	100%
	Seat Alhambra 2.0 TDI DSG/135 kW	5,3	

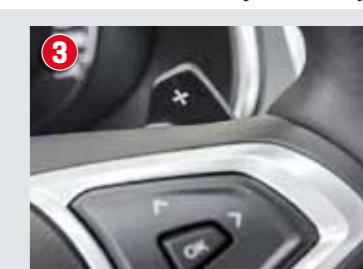


Maximální pohoda. S novým galaxy můžete vyrazit i na dovolenou. Jednoduchým sklopením vznikne vzadu rovná plocha, kterou lze využít jako prostorné dvoumístné lůžko.

Ford Galaxy 2.0 TDCi vs. vybraní konkurenti



	Ford Galaxy 2.0 TDCi Bi-Turbo	Renault Espace Energy dCi 160 EDC	Seat Alhambra 2.0 TDI DSG	Volkswagen Sharan 2.0 TDI DSG
Motor	diesel R4 biturbo DOHC	diesel R4 biturbo DOHC	diesel R4 turbo DOHC	diesel R4 turbo DOHC
Zdvíhový objem (cm³)	1997	1598	1968	1968
Největší výkon (kW/ot. za min)	154/3750	118/4000	135/3500-4000	135/3500-4000
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	450/2000-2250	380/1750	380/1750-3000	380/1750-3000
Převodovka	6° automat	6° automat	6° automat	6° automat
Vnější rozměry (mm)	4848 x 1916 x 1747	4857 x 1914 x 1677	4854 x 1904 x 1720	4854 x 1904 x 1720
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2849, 1606/1606	2884, 1630/1621	2919, 1569/1617	2920, 1571/1617
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1779/916	1659/887	1830/715	1804/671
Maximální hmotnost brzděného přívěsu (kg)	2000	2000	2200	2400
Objem zavazadlového prostoru (l)	300/700/2339	247/614/2035	267/658/2297	300/771/2297
Objem palivové nádrže/dojezd (l/km)	70/1273	58/1234	70/1321	70/1321
Nejvyšší rychlost (km/h)	214	202	214	213
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	8,9	9,9	9,4	8,9
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	6,3/5,1/5,5	5,1/4,4/4,7	6,1/4,8/5,3	6,1/4,8/5,3
Emise CO ₂ (g/km)	144	123	139	139



1 Upravený vznětový dvoulitr dostal poprvé v historii Fordu dvojité přeplňování. Výkon 154 kW a točivý moment 450 N.m jsou pro konkurenci zatím nedostupné. 2 Dvou-spjalková převodovka PowerShift má sice jen šest stupňů, ale ve spojení se silným agregátem je tento počet dostačující. 3 Měnit převody lze i pádly pod volantem, plně manuální řazení však Galaxy nemá.

2100 otáček. Elektronika potom nemusí složitě přemýšlet, jaká rychlost při podřazení by byla nejlepší, zkrátka dá o jeden dva kvality dolů a jede se. Lze využít i pádla pod volantem. Automat sice nemá plně manuální režim, ale tuto možnost jsme několikrát vyzkoušeli. A že není galaxy žádné „běčko“, jsme si ověřili s měřicí aparaturou. Z klidu na stovku jsme to zvládli za velmi slušných 9,2 s, ale pružné zrychlení ze 60 na 100 km/h za 5,1 a z 80 na 120 km/h za 6,7 s je teprve bomba. Převodovka sice nepodřídí zvolený stupeň a pokaždé při plném plynu podřadí, dosažené časy jsou však úžasné. A to má automat v záloze ještě sportovní režim, kde je reakce agregátu na sešlápnutí plynu okamžitá – u pružného zrychlení jsme však naměřili stejné časy.

Spotřeba paliva závisí na stylu jízdy. Při dravějším pojetí jsme se pohybovali kolem osmi litrů, cestování po okreskách zvládne za šest. My jsme testovací okruh s vysokým poměrem dálnic ujeli za průměrných 7,1 l/100km, což je na tak silné, velké a těžké auto slušná hodnota.

JÍZDA

Pod vlivem elektroniky

Galaxy převzalo podvozek z mondea. Vpředu je zavěšení McPherson, vzadu víceprvková náprava Integral Link s odlehčenými hliníkovými komponenty. Testovaný vůz byl navíc vybaven příplatkovou sadou technologie Ultimate za 94 300 Kč s adaptivním podvozkem nastavitelným do tří režimů: Comfort, Normal a Sport. Chybělo nám tlačítko, kterým by šlo jeden z módů jednoduše zvolit. MUSELI jsme se k němu proklikat ovladačem na volantu přes menu, nastavení vozu, podvozku a vybrat požadovanou tuhost tlumičů. Takže rychle reagovat na okamžitý stav vozovky není možné. Pro většinu testování jsme zvolili Comfort, protože pohodlí je pro rodinné cestování nejdůležitější. Galaxy se nám odvědělo komfortní a plavnou jízdou, přičemž podvozek vyžehlil většinu nerovností. Nastavení Normal příliš neoslovilo, občas nás rušily rány od příčných hrbolů do šasi.



Nový Ford Galaxy se i přes vysokou stavbu blýskl výbornou stabilitou při vyhýbacím manévru a minimálním náklonem karoserie

Auto jede plavně, najednou nečekané drcnutí – řidič s tím nepočítá. Ve Sportu jsme byli na tvrdší podvozek a poskakování připraveni, takže jsme si hlavně užívali stabilitu nejen v přímém směru, ale i v zatáčkách. Velká karoserie nebyla tak náchylná na boční vítr a téměř se nenaklápěla.

S různými módy se měnilo i nastavení adaptivního řízení. To v reakci na rychlost jízdy upravuje nejen tuhost posilovače, ale také převod mezi volantem a koly.

Při popojíždění ve městě potom stačí menší natočení volantu, který jde lehce. Na dálnici řízení ztuhne a není tak citlivé. Síla vynaložená řidičem na zatočení se ještě liší podle módů Comfort, Normal a Sport. Zpětná vazba je na tak velký a těžký vůz výborná. Nikdy se nám nestalo, že bychom neměli ford pod kontrolou a nevěděli, co dělá. Mezi kužely se galaxy propletlo s naprostým nadhledem. Přední kola na natočení volantu reagovala okamžitě a hned za nimi celý vůz.



Novou generaci lze od předchůdce rozpoznat podle zadních světel LED a designu přední části s maskou ve stylu „astonů“ nebo úzkých světlometů protažených hluboko do boků



Příplatkový adaptivní podvozek se nastavuje složitým listováním v menu. Zapojte do toho tlačítka volantu, pod nimiž je i zapínání inteligentního tempomatu či omezovače rychlosti

ZÁVĚR

Působivé velké MPV Galaxy jasně zapadá do rodinného klanu značky Ford. Získalo si nás nejen velikostí kabiny s plnohodnotnými místy ve třetí řadě a variabilitou sedadel, ale také vyváženým spojením nového vznětového čtyřválce přeplňovaného

dvěma turbodmychadly s šestistupňovým automatem. Příjemnou a pohodovou jízdu zajišťuje adaptivní podvozek a řada technologických či bezpečnostních pomocníků. I proto se standardní cena testované motorizace vyšplhala přes milion korun. Ale řekněme si to upřímně: takhle prostorné, vybavené, silné a pohodlné auto za podobné peníze nekoupíte. ●



Hodnocení

DOJEM	
Design	1,50
Díleňské zpracování	1,50
Průměr	1,50
PROSTOR A POHODLÍ	
Prostornost	1,00
Sedadla	1,75
Zavazadelník a variabilita	1,00
Ovládací prvky	2,00
Průměr	1,44
MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ	
Dynamika	1,00
Pružnost	1,00
Spotřeba	1,25
Průměr	1,08
JÍZDA	
Řazení	1,25
Řízení	1,50
Brzdy	1,75
Ovladatelnost	1,50
Jízdní komfort	1,50
Průměr	1,50
CELKEM	
Průměr celkem	1,38
+	Prostorný interiér Síla a pružnost motoru Rychlý automat Variabilita kabiny a velikost kufru
-	Složitě nastavování některých funkcí Cena přes milion korun