



## Opel Zafira 1.6 CNG Turbo ecoFlex Sport

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

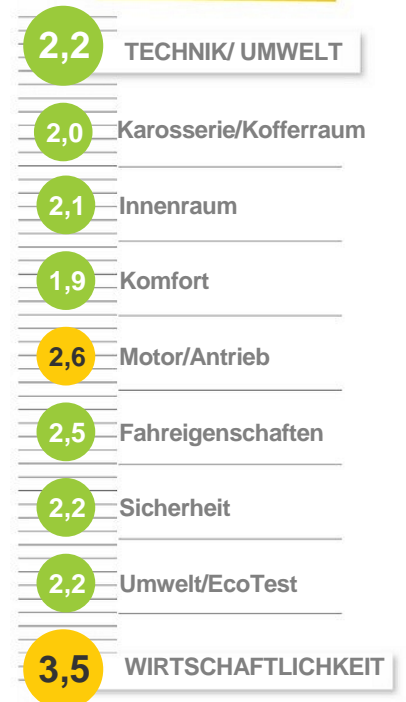
Den Zafira bietet Opel schon eine ganze Weile auch als Erdgas-Version an. Der 1,6-l-Vierzylinder ist aber einer von der sehr phlegmatischen Sorte. Gerade recht kommt nun die Turbo-Variante, die endlich ansprechende Fahrleistungen mit niedrigen Kraftstoffkosten verbindet. Die recht geringe Reichweite ist aber geblieben. Jedoch auch das sehr gute Platzangebot im Innenraum. Die Verarbeitungsqualität ist nach wie vor gut. Das Sicherheitsniveau des Vans ist sehr hoch: fünf Sterne im Crashtest, eine sichere Straßenlage und serienmäßiges ESP. Das ideale Reisemobil für die ganze Familie: geräumig, sicher und umweltfreundlich, aber mit über 27.000 Euro nicht ganz billig (etwa 820 Euro teurer als der vergleichbare Benziner). **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Fiat Multipla Bipower, Ford C-Max CNG, VW Touran EcoFuel

**+** gute Verarbeitung, sieben Sitzplätze, sehr großer Kofferraum, variabler Innenraum, sichere Straßenlage, ESP, 5 Sterne bei EuroNCAP, niedrige Betriebskosten, ordentliche Fahrleistungen

**-** etwas rauer Motorlauf, geringe Reichweite, dünnes Tankstellennetz



### ADAC-URTEIL



2,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

Die Erdgasversion des Opel Zafira ist unter dem Fahrzeug in zwei Paketen vor und hinter der Hinterachse mit insgesamt vier Gasflaschen bestückt, die mit Kunststoffverkleidungen geschützt sind. Das Fassungsvermögen beträgt 21 kg Erdgas. Für den Notbetrieb, wenn kein Gas mehr zur Verfügung steht, gibt es einen 14 Liter fassenden Benzintank. Beide Tankstutzen befinden sich unter der herkömmlichen Tankklappe.

**+** Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck, das gilt sowohl für die Karosserie wie auch für die Kunststoffteile und Polster im Innenraum. Die Türschweller sind nach außen vollständig abgedichtet, somit verschmutzt man sich beim Einsteigen nicht die Kleidung. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg, mit der optionalen Dachreling sogar bis zu 100 kg erlaubt. Stoßschutzleisten (in Wagenfarbe lackiert) in den Türen sollen vor dagegen schlagenden Autotüren schützen.

**-** Der Motorraum ist nach unten offen. So kann Straßenschmutz ungehindert eindringen. Die ungewöhnliche, rechts im Bereich der hinteren Tür endende Auspuffanlage reduziert die Bodenfreiheit des Zafira CNG Turbo. Querträger für die Dachreling sind nicht individuell platzierbar und kosten extra. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem nur kleinere Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich sehr umständlich und muss normalerweise in der Werkstatt durchgeführt werden.

3,3

### Sicht

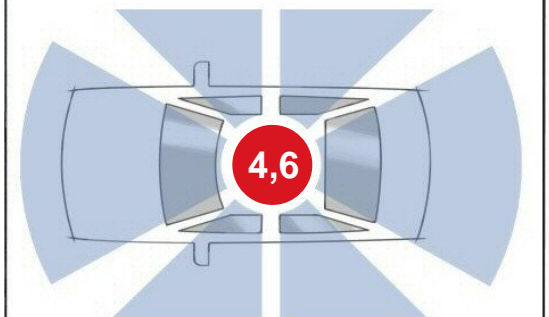
**+** Die Sicht nach vorne ist wegen der steil abfallenden Karosseriefront recht gut, die Außenspiegel sind beheizt. Eine akustische Einparkhilfe, die das Einparken erheblich erleichtert, sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel können optional geordert werden. Mitlenkende helle Bi-Xenon-Scheinwerfer sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden (im Testwagen nicht vorhanden).

**-** Die massiv ausgeführten vorderen Dachsäulen behindern die Sicht beim Abbiegen stark. Das Heckfenster ist hoch angesetzt: Das behindert die Rundumsicht und das Erkennen von Hindernissen hinter dem Fahrzeug (ADAC-Rundumsichtmessung). Die Außenspiegel sind verhältnismäßig klein dimensioniert.

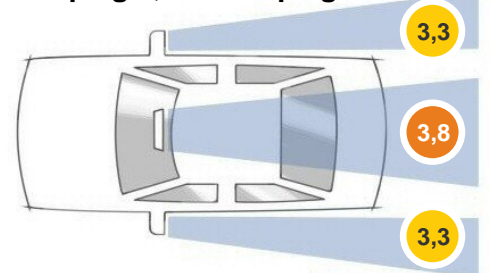


Der Einfüllstutzen für den Gastank ist unter der Tankklappe positioniert.

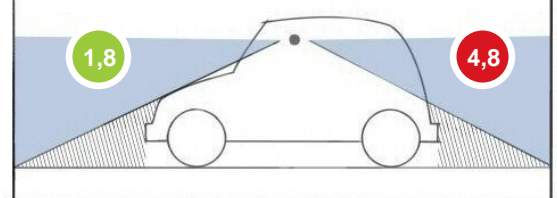
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1

## Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings kann man die beiden Tasten nur schwer voneinander unterscheiden. Das schlüssellose Zugangssystem Open & Start ist gegen Aufpreis zu haben. Das Ein- und Aussteigen zu den Vordersitzen und zur mittleren Sitzbank ist durch die hohe Karosserie und die großen, weit öffnenden Türen bequem, angenehm ist hier auch das hohe Niveau der Sitze. Etwas behindernd wirken sich aber die breiten Türschweller beim Ein- und Aussteigen auf den hinteren Sitzen aus. Bei nur einem ausgeklappten Notsitz im Kofferraum ist der Zustieg von der Heckklappe aus möglich, wenn beide Notsitze ausgeklappt sind, kann man die Lehnen der zweiten Sitzreihe umlegen. Für noch bequemeren Zustieg lässt sich die zweite Sitzreihe hochkant zusammenklappen und verschieben.
- ⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird eine Verriegelung unterbunden.

0,7

## Kofferraum-Volumen\*

- ⊕ Der Kofferraum ist sehr groß und fasst 495 Liter (gemessen unter der Gepäckabdeckung). Mit Vorklappen der Rücksitze erhöht sich das Volumen auf 805 Liter (gemessen bis Fensterunterkante). Das praktische Format ermöglicht gute Beladbarkeit bis unters Dach. Durch die Unterflur-Anordnung der Gastanks gibt es keinerlei Einschränkung im Kofferraumvolumen, selbst die praktische dritte Sitzreihe gibt es auch im Zafira CNG.
- ⊖ Bei aufgeklappten Notsitzen stehen nur ca. 140 Liter zur Verfügung.



Mit 495 l bietet der Zafira ein üppiges Kofferraumvolumen. Mit aufgeklappten Notsitzen besitzt der Kofferraum jedoch nur noch 140 l Volumen.

1,5

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Durch die große Öffnung und das niedrige Bodenniveau lässt sich der Kofferraum sehr bequem beladen. Es stört keine Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden muss. Das Format ist sehr zweckmäßig und erlaubt eine gute Nutzung des Stauraums.
- ⊖ Die Kofferraumklappe neigt stark zum Verschmutzen. Beim Schließen macht man sich leicht die Finger schmutzig. Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt je nach Beladungszustand ca. 1,90 m, am abstehenden Schloss können sich größere Personen den Kopf anschlagen.

## 1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die umklappbaren Rücksitzlehnen sind im Verhältnis 40:20:40 geteilt. Der umgeklappte Mittelteil ermöglicht das Durchladen langer Gegenstände. Der ausgeklügelte Klappmechanismus des Flex7-Sitzsystems ermöglicht es, die zwei Notsitze im Boden zu versenken und die mittlere Sitzbank hochkant geklappt nach vorne zu schieben. Es entsteht eine ebene Ladefläche und das Quadermaß beträgt dann: Tiefe: 1,20 m, Breite: 0,94 m; Höhe: 0,86 m. Gegen Aufpreis ist die Lehne des Beifahrersitzes umklappbar; so können besonders lange Gegenstände transportiert werden.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Der serienmäßig verbaute Tempomat lässt sich über im Blinkerhebel integrierte Tasten bedienen. Die Knöpfe sind allerdings unbeleuchtet und ungünstig platziert - dadurch ist eine unbeabsichtigte Betätigung des Blinkers möglich.

⊕ Insgesamt ist die Bedienung leicht und funktionell. Wichtige Schalter befinden sich in unmittelbarem Lenkradbereich. Es gibt Kontroll- und Warneinrichtungen für alle wichtigen Funktionen. Die großen Rundinstrumente sind sehr gut ablesbar. Eine Taste in der Mittelkonsole ermöglicht einfaches Umschalten vom Gasbetrieb in den Benzinbetrieb - man spürt dabei nur ein leichtes Rucken. Die Tankanzeige zeigt den Füllstand des jeweils gewählten Kraftstofftanks an (Benzin oder Erdgas). Optional gibt es einen sensorgesteuerten Scheibenwischer und eine Fahrlichtautomatik. Das Navigationssystem mit großem Farbdisplay (Aufpreis) lässt sich gut über den zentral angeordneten Dreh-Drück-Schalter steuern. Bestens betätigen lassen sich die vorderen elektrischen Fensterheber, die mit einer Antippautomatik ausgestattet sind. Für die Außenspiegel gibt es einen praxisgerechten Schalter. Im vorderen und hinteren Sitzbereich sind viele, zum Teil praktische Ablagen vorhanden. Es fehlt aber ein Halter für große Wasserflaschen.

⊖ Das Lenkrad ist zu flach und sollte sich weiter nach unten bewegen lassen. Zum Einstellen der Lehnen und der Fahrersitz-Lendenstütze wird Fingerfertigkeit verlangt. Ebenso können die untenliegenden Gänge mit heruntergeklappter Mittelarmlehne (optional) schlecht geschaltet werden, weil der Abstand zwischen Schaltknopf und Armlehne gering ist. Die Schalter in der Mittelkonsole sind klein und unübersichtlich, ein großer Teil ist zu weit unten angebracht. Auch die mit Tipp-Kontakten ausgestatteten Blinker- und Scheibenwischerhebel benötigen etwas Eingewöhnung, Fehlbedienungen sind in der Anfangsphase vorprogrammiert. Die Gurtschlösser der zweiten Sitzreihe sind nicht fixiert, dadurch müssen zum Anschnallen zwei Hände benutzt werden.



**Nicht nur das Design, sondern auch die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität des Fahrerplatzes sind einwandfrei.**

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,87 m zurückschieben.

⊕ Das Raumgefühl ist großzügig, weil Kopf- und Schulterfreiheit auf den Vordersitzen sehr groß sind.

---

## 2,3 Raumangebot hinten\*

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf der Rücksitzbank für Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe (Rücksitzbank ganz nach hinten geschoben). Die Kopffreiheit ist groß, die Schulterfreiheit üppig, besonders bei nur zwei Mitfahrern.

⊖ Das Platzangebot auf den hinteren Notsitzen ist wegen der geringen Kniefreiheit knapp.

2,0

---

## Innenraum-Variabilität

⊕ Die Beifahrerlehne lässt sich gegen Aufpreis vorklappen (im Testwagen nicht vorhanden, nicht mit Recaro-Sportsitzen), die hintere Sitzbank in der Länge verschieben. Der Zafira ist serienmäßig mit sieben Sitzplätzen ausgestattet. Die beiden Notsitze in der dritten Sitzreihe lassen sich einfach im Boden versenken und ergeben einen ebenen Laderaum.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist ausgewogen gefedert und bietet ordentlichen Federungskomfort. Unebenheiten der Fahrbahn werden souverän geschluckt. Der Wagen liegt überwiegend ruhig auf der Straße. Nur kurze Fahrbahnstöße werden deutlich spürbar.

⊖ Die Seitenneigung ist bei schnellen Richtungsänderungen ausgeprägt.

---

### 1,4 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Recaro-Sportsitzen.

⊕ Auf den körpergerechten, sehr ausgewogen gefederten Vordersitzen (höhen- und neigungseinstellbar) sitzt man ausgezeichnet, der Körper wird ideal abgestützt, der Seitenhalt ist sehr gut. Auf den hinteren Außensitzen (Lehne neigungseinstellbar) finden die Insassen eine entspannte Sitzposition. Der umgeklappte Mittelteil zwischen den Sitzen wird zur Armlehne und beinhaltet ein geräumiges Staufach mit Getränkehaltern.

– Der schmale Mittelsitz der Rücksitzbank ist auf längeren Strecken unbequem. Auch die Notsitze im Kofferraum sind dünn gepolstert und nur kleinen Personen zuzumuten. Sie sind zu dicht am Boden, dadurch entsteht für die Mitfahrer eine unbequeme Haltung mit stark angewinkelten Beinen. In diesem Sitzbereich fehlen auch Haltegriffe.

## 2,1 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h ist angenehm niedrig. Das kernige Motorgeräusch ist zwar präsent, gerade unter Last, aber nicht störend. Fahr- und Windgeräusche fallen nicht negativ auf.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Der vordere und mittlere Bereich des Fahrzeugs wird von der Heizung schnell und kräftig erwärmt. Die aufpreispflichtige Klimatisierungsautomatik (mit Staub- und Pollenfilter) lässt sich fein einstellen und sorgt für angenehme Temperaturen im Sommer.

– Besonders auf den hinteren Notsitzplätzen dauert es etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Ausstellfenster ganz hinten, die das Durchlüften des Innenraums verbessern würden, sind nicht erhältlich. Serienmäßig ist eine einfache Klimaanlage, bei der sich die Temperatur nur grob vorwählen lässt und die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen einstellbar ist.

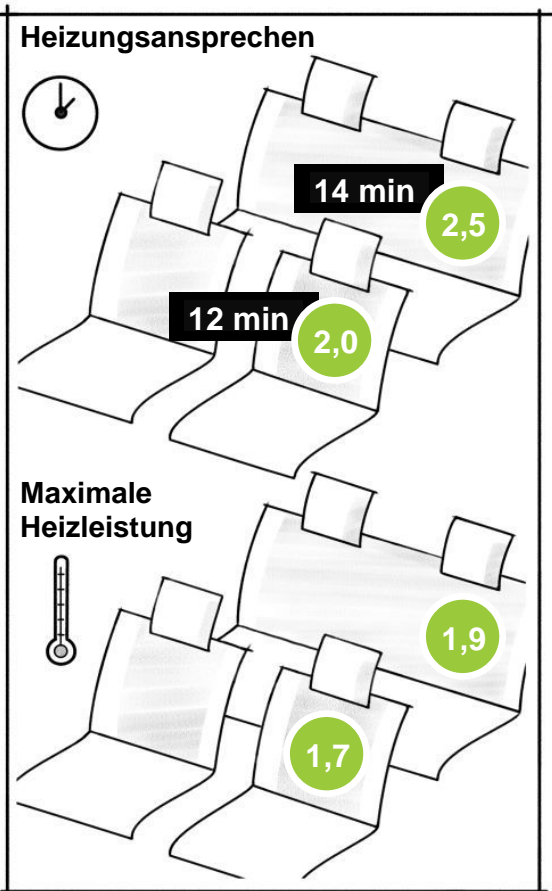
## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

## 2,8 Fahrleistungen\*

Opel hat dem bisher phlegmatischen 1.6 CNG einen Turbo verpasst. Nun sehen die Fahrleistungen schon ganz anders aus. Bis 2.300 U/min geht es noch deutlich träge voran, dann aber legt sich der Vierzylinder ordentlich ins Zeug und sorgt im großen Zafira für gute Fahrleistungen, wenn man die Gänge ausdreht. Die Elastizität ist im 4. Gang gut, im 5. und gerade im 6. Gang hat der Motor aber mit der langen Übersetzung zu kämpfen.

## 2,3 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Benziner verkneift sich Vibrationen weitgehend, nervt aber seine Mitfahrer mit Brummfrequenzen in bestimmten Drehzahlbereichen. Insgesamt gibt der Motor aber wenig Anlass zur Kritik.



## 2,4 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich zufriedenstellend leicht wechseln. Nur bei schnellem Schalten hakt und kratzt es ein wenig. Die Schaltwegen gehen in Ordnung, sie sind nicht zu lange. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, er lässt sich leicht und problemlos einlegen.

## 3,0 Getriebeabstufung

Die Anschlüsse der sechs Gänge passen zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Mit sechs Gängen verfügt das Getriebe über eine sinnvolle Ganganzahl. Allerdings ist der fünfte und gerade der sechste Gang schon recht lange übersetzt, so dass sie zum beschleunigen kaum mehr taugen. Es muss also oft zurückgeschaltet werden, will man an Geschwindigkeit auf der Landstraße oder Autobahn zulegen. Die lange Übersetzung ermöglicht aber auch entspanntes und sparsames Fahren bei niedrigen Drehzahlen.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

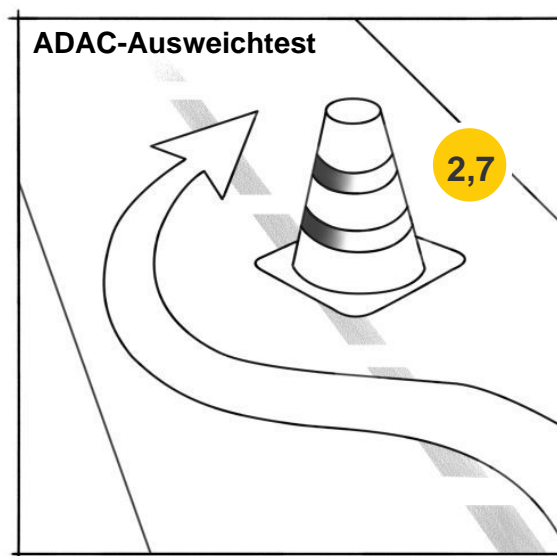
### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest folgt der Zafira zunächst gut dem Kurs, zeigt dann aber beim Gegenlenken deutliches Untersteuern, nur widerwillig folgt er dem Lenkbefehl. Die Geschwindigkeit, mit der man die Pylonen umfahren kann, ist daher eingeschränkt und im Ernstfall kann man einem Hindernis unter Umständen nicht schnell genug ausweichen. ESP greift stets beherzt ein und stabilisiert das Fahrzeug zuverlässig, so dass keine Schleuder- oder Kippgefahr besteht.

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, selbst auf schlechter Straße hält es gut seinen Kurs. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen deutlich - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Allerdings quietschen die Reifen früh und zeigen damit den Grenzbereich auf. Die elektronische Stabilitätskontrolle ESP wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen. Die Lastwechselreaktionen bleiben unkritisch. Auch Beladen ist das Kurvenverhalten unkritisch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,5 Lenkung\*

- ⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Mit ihrer guten Präzision sorgt sie für ein angenehmes Lenkgefühl. Die Übersetzung ist reaktiv direkt ausgelegt. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte geringer sein.
- ⊖ Der Wendekreis ist mit 11,8 m für die Fahrzeugklasse groß, daher muss beim Wenden auf kleinem Raum häufiger als mit vergleichbaren Fahrzeugen rangiert werden.

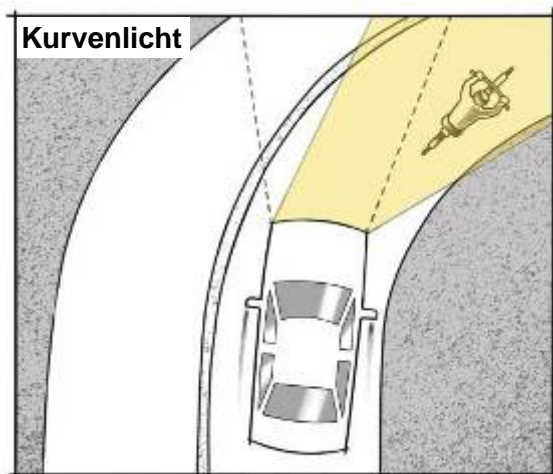
## 2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich 38,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist nur ein zufriedenstellender Wert, hier sollte Opel noch nachbessern. Immerhin ist das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit gut.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Dynamisches Kurvenlicht wird gegen Aufpreis angeboten (im Testwagen nicht vorhanden), es ist mit Bi-Xenon-Scheinwerfern gekoppelt. Das gegen Aufpreis erhältliche Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Reifendruckverlust.
- ⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen der Rücksitzbank reichen in der Höhe für Personen bis ca. 1,80 m Größe aus, die auf den Notsitzen nur für ca. 1,65 m große Mitfahrer.

- ⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren gibt es hohe Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Die vorderen aktiven Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,90 m Größe sicheren Aufprallschutz. Die Kopfairbags an den Seitenfenstern sind bis zur zweiten Sitzreihe durchgehend. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Warndreieck und Verbandkasten sind gut zugänglich in der Heckklappe untergebracht.
- ⊖ Kein Insasse wird ans Anschnallen erinnert, weder optisch noch akustisch.



---

## 2,4 Kindersicherheit

- ⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden vier von fünf möglichen Sternen bei der Kindersicherheit erreicht. Auf den äußeren Rücksitzen der zweiten Sitzreihe ist die Befestigung mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether, möglich. Auch die meisten handelsüblichen Kinderrückhaltesysteme lassen sich auf diesen Plätzen problemlos befestigen. Gegen Aufpreis sind für den Beifahrersitz Opel-Kindersitz-Systeme mit Transponder erhältlich, Front- und Seiten-Airbags sind dann dort deaktiviert.
- ⊖ Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierungsmöglichkeit kostet Aufpreis und war im Testwagen nicht vorhanden.

---

## 3,3 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP-Norm schneidet der Zafira mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

---

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

---

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Erdgasverbrauch liegt bei 5,7 kg pro 100 km. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 155 g pro Kilometer. Im ADAC-EcoTest reicht das für 27 Punkte - für einen Van dieser Klasse ein respektables Ergebnis. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,2 kg, außerorts bei 4,6 kg und auf der Autobahn bei 6,0 kg alle 100 km.

---

### 1,1 Schadstoffe

- ⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, auch im Autobahnzyklus, der einige Vollast-Etappen beinhaltet und damit verschärfte Ansprüche an das Motor- und Abgassystem stellt. Folglich sind die 49 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das gute 76 Punkte und damit vier Sterne im ADAC-EcoTest.

---

## 3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 0,6 Betriebskosten\*

- ⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da Erdgase relativ günstig zu haben ist und der Verbrauch nicht zu hoch ausfällt, ergeben sich so ausgesprochen günstige Betriebskosten.

### 3,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

### 4,0 Wertstabilität\*

➔ Es ist von einem Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums auszugehen. Das wird den Wert des aktuellen Zafira drücken und so wird trotz des günstigen Erdgas-Antriebs dem Zafira nur ein ausreichender Restwertverlauf prognostiziert.

### 4,8 Kosten für Anschaffung\*

➔ Schon der Grundpreis von 27.300 Euro ist happig. Immerhin ist die Sicherheitsausstattung umfangreich und enthält alles nötige. Aber mit einigen Komfort-Extras ist die 30.000-Euro-Grenze schnell überschritten - viel Geld für einen Familien-Van.

### 2,9 Fixkosten\*

Die Einstufung bei der Haftpflicht ist sehr ungünstig und führt zu hohen Kosten. Teilkasko und Vollkasko liegen aber auch nur im zufriedenstellenden Bereich. Immerhin ist die Steuer sehr günstig.

### 3,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Zwar sind die Kraftstoffkosten sehr günstig, in allen anderen Bereich liegt der Zafira CNG aber nur im Mittelfeld oder schlechter. Daher ergeben sich für diese Klasse gesehen eher hohe absolute monatliche Kosten.

#### WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Zafira 1.6 ecoFlex	Zafira 1.8	Zafira 2.2 direct	Zafira 2.0 Turbo	Zafira 1.7 CDTI	Zafira 1.7 CDTI ecoFlex	Zafira 1.6 CNG ecoFlex	Zafira 1.6 CNG Turbo ecoFlex
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1796	4/2198	4/1998	4/1686	4/1686	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	110(150)	147(200)	81(110)	92(125)	69(94)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/3900	175/3800	215/4000	262/4200	260/2300	280/2300	133/4200	210/2300
0-100 km/h[s]	13,4	11,5	10,6	9,0	13,4	12,3	17,0	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	197	200	225	179	189	165	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,4 S	9,2 S	10,5 S	6,2 D	6,3 D	5,5 G	5,7 G
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/14	16/19/16	19/19/16	19/21/21	16/20/19	18/20/19	16/18/14	19/19/16
Steuer pro Jahr [Euro]	130	150	198	256	226	226	68	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	527	561	608	749	519	536	489	526
Preis [Euro]	19995	21795	23475	30550	22555	23585	22425	25435

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Ergas)	<b>5,7 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,2/ 4,6/ 6,0 kg</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km/ <b>155g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4476/1801/1635 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1695 kg/610 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>495 l/805 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	21 kg
Reichweite	<b>365 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor(Sicht-Paket)	195 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(vorne und hinten)	560 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Schalensitze(Recaro Sportsitze)	1270 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/415 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 900°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Außenspiegel, beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Panorama-Glasedach	1235 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>88 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>53 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>76 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>330 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>547 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/16
Grundpreis	27.300 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,4
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	0,7	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	3,3
<b>Komfort</b>	<b>1,9</b>	Schadstoffe	1,1
Federung	2,2		
Sitze	1,4	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,5</b>
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>	Wertstabilität*	4,0
Fahrleistungen*	2,8	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,9
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	3,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen