



Opel Zafira 1.7 CDTI ecoFlex Edition

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

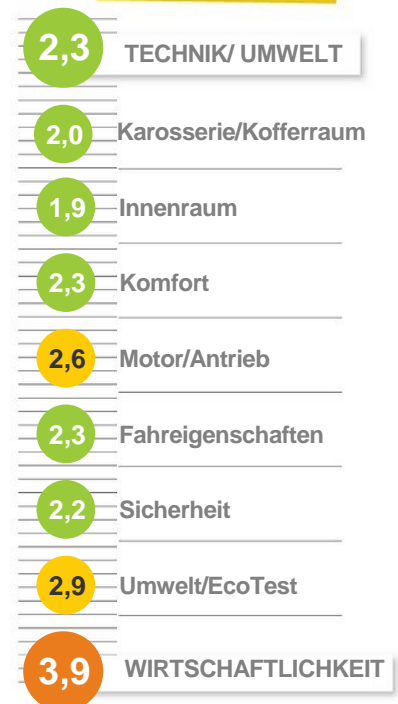
Der Opel Zafira 1,7 CDTI ist in der Zwischenzeit ein alter Bekannter und somit auch ein ausgereiftes Auto. Das praktische Flex7-Sitzsystem hat bereits viel Lob bekommen, die Verarbeitungsqualität ist gut und die Bedienung unkompliziert. Nun bietet Opel den 1,7 l-Diesel auch als zeitgemäße ecoFlex-Sparvariante an. Auch wenn der ecoFlex-Zafira mit knapp sechs Litern Durchschnittsverbrauch weniger Durst hat als der klassische 1,7 CDTI, ein Spritsparweltmeister ist er deswegen nicht geworden. Die Durchzugskraft des 110 PS-Motors ist nicht üppig, reicht aber aus. An den rauen Motorlauf muss man sich etwas gewöhnen. Weiterhin ist der Zafira ein sehr praktisches Familienfahrzeug mit einem erfreulich hohen Sicherheitsstandard. Günstig ist er aber nicht. Die Anschaffungskosten sind hoch, der Wertverlust groß und die Fixkosten teuer. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Honda FR-V, Mazda 5, Mercedes B-Klasse, Renault Grand Scénic, Seat Altea XL, Toyota Corolla Verso, VW Touran

+ gute Verarbeitung, sieben Sitzplätze, sehr großer Kofferraum, variabler Innenraum, körpergerechte Sitze, komfortable Federung, sichere Straßenlage, 5 Sterne bei EuroNCAP

- hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, rauer Motor



ADAC-URTEIL



2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ 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. Der Motorraum ist nach unten gut abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg, mit der optionalen Dachreling sogar bis zu 100 kg erlaubt. Im Fahrzeuginneren können Transportgegenstände mit bis zu 565 kg eingeladen werden. Stoßschutzleisten (in Wagenfarbe lackiert) in den Türen sollen vor dagegen schlagenden Autotüren schützen.

⊖ Querträger für die Dachreling sind nicht individuell platzierbar und kosten extra. In den Stoßfängern sind nur hinten lackierte Kunststoffeinsätze verbaut. Das vollwertige Ersatzrad kostet Aufpreis.

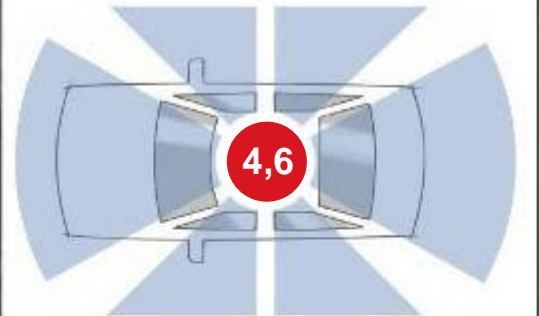
3,0

Sicht

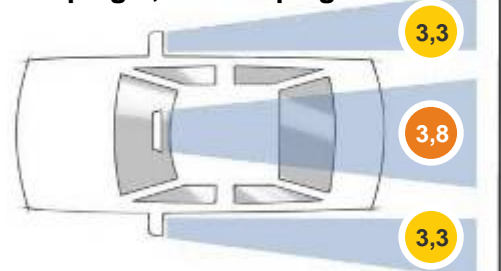
⊕ Die Sicht nach vorne ist wegen der steil abfallenden Karosseriefront recht gut, die Außenspiegel sind beheizt. Eine akustische Einparkhilfe, die das Einparken erheblich erleichtert, sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel können optional geordert werden. Die im Testwagen verbauten Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

⊖ 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.

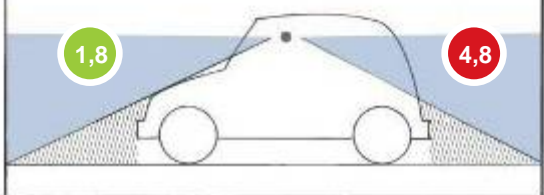
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

2,0 Ein-/Ausstieg

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Mit dem Open & Start System (im Testwagen nicht verbaute Option) erfolgt der Zugang ohne Schlüssel. 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 Hecktür 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.
- Der Zugang zur hintesten Sitzreihe ist sehr beschwerlich. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird eine Verriegelung unterbunden.

1,3 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.
- 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 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 etwa 1,90 m, am abstehenden Schloss können sich größere Personen den Kopf anschlagen.

1,6 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, mühelos 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.

1,9

INNENRAUM

1,7

Bedienung

+ 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. 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. Die hinteren Fahrgäste haben die Möglichkeit, zwei Kopfhörer einzustecken und getrennt von den vorderen Plätzen über eine extra Bedieneinheit die Audioanlage einzustellen. Bestens betätigen lassen sich, aufgrund ihrer ergonomischen Schalter, die 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 fehlen aber Becherhalter für die vorderen Plätze und ein Halter für große Wasserflaschen. Eine Berganfahrhilfe kann optional geordert werden (im Testwagen vorhanden).

- Das Lenkrad ist zu flach und sollte sich weiter nach unten bewegen lassen. Zum Einstellen der Lehnen und der Fahrersitz-Lendenstütze wird Fingerfertigkeit verlangt, speziell mit der aufpreispflichtigen Mittelarmlehne ist der Drehknopf nur schwer zugänglich. Ebenso können die untenliegenden Gänge mit heruntergeklappter Mittelarmlehne 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. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur ist nicht vorhanden. Die Gurtschlösser der zweiten Sitzreihe sind nicht fixiert, dadurch müssen zum Anschnallen zwei Hände benutzt werden. Die Umluftklappe der Klimaanlage schaltet nicht nach einer gewissen Zeit selbständig ab, was dem Beschlagen der Scheiben und einer vorzeitigen Ermüdung vorbeugen würde.



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. Die Kopffreiheit ist groß, die Schulterfreiheit üppig, besonders bei nur zwei Mitfahrern.

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

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.

2,3

KOMFORT

2,3

Federung

⊕ Das Fahrwerk bietet hohen Federungskomfort. Unebenheiten der Fahrbahn werden souverän geschluckt. Der Wagen liegt überwiegend ruhig auf der Straße. Nur kurze Fahrbahnstöße werden durch die harten Stoßdämpfer deutlich spürbar.

⊖ Die Seitenneigung ist aufgrund der weichen Federung bei schnellen Richtungsänderungen ausgeprägt.

1,4

Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Recaro-Sportsitzen ausgerüstet (1.270 €).

⊕ 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 (Neigung der Lehne einstellbar) 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 sind dünn gepolstert und nur kleinen Personen zuzumuten. Sie sind zudem zu dicht am Boden, dadurch entsteht für die Mitfahrer eine unbequeme Haltung mit stark angewinkelten Beinen. In diesem Sitzbereich fehlen auch Haltegriffe.

3,0

Innengeräusch

Ein Innengeräuschpegel von 70,3 dB (A) bei 130 km/h ist durchschnittlich. Der 110 PS-Diesel macht kein Geheimnis aus seiner Verbrennungsart. Egal bei welcher Temperatur, Drehzahl oder Last nagelt der Selbstzünder deutlich hörbar. Das Motorengeräusch wird erst ab einer Geschwindigkeit von 120 km/h durch laute Windgeräusche übertönt.

3,3 Klimatisierung

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

Der vordere und mittlere Bereich des Fahrzeugs wird von der Heizung durchschnittlich schnell und kräftig erwärmt. Die Klimaanlage ist serienmäßig an Bord.

– Besonders auf den hinteren Notsitzplätzen dauert es recht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Ausstellfenster, die das Durchlüften des Innenraums verbessern würden, sind nicht erhältlich. Die Einstellmöglichkeiten und die Ablesbarkeit von Heizung und Luftverteilung sind nicht gut.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Der 1,7 l CDTI-Motor bietet nur durchschnittliche Fahrleistungen. Während er beim simulierten Überholvorgang und bei den Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang noch mittelmäßige Zeiten erreicht, hemmt ihn bei der Elastizität im sechsten Gang die sehr lange Übersetzung. Die Dieselmachine ist zwar nicht sehr kräftig, wirkt aber auch in keiner Situation mit der Großraumlimousine überfordert.

– Beim Losfahren aus dem Stand ist eine leichte Anfahrschwäche spürbar.

3,0 Laufkultur

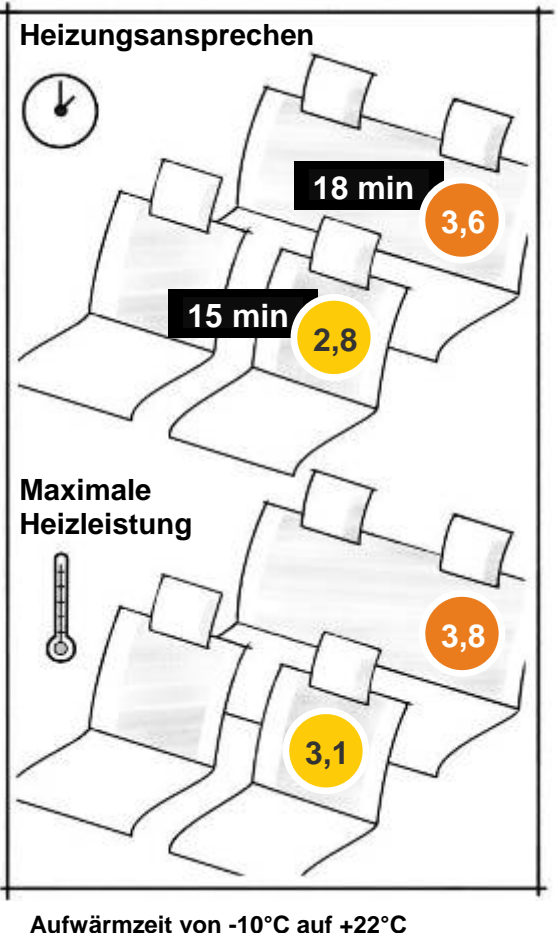
Die Laufkultur des 110 PS-Diesels ist nicht sehr ausgewogen. Bei 1500 Touren brummt er deutlich. Vibrationen sind in allen Betriebszuständen vorhanden.

2,0 Schaltung

+ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich präzise und mit wenig Kraftaufwand einlegen. Erfreulich, dass die Opel-Schaltboxen jetzt auch das Einlegen des ersten und des Rückwärtsganges erlauben, wenn man noch etwas rollt. Der Rückwärtsgang ist zuverlässig durch eine Zugsperrung gegen versehentliches Einlegen gesichert.

2,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo nicht unangenehm hoch.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Den ADAC-Ausweichtest absolviert der Zafira ohne offensichtliche Gefahren wie Schleudern oder Kippen, insgesamt jedoch nur befriedigend. Beim zweiten Einlenken zeigt sich der Wagen stark untersteuernd, nur widerwillig folgt er dem Lenkbefehl und zudem kann die Lenkung teils deutlich verhärten. Die Geschwindigkeit, mit der man die Pylonen umfahren kann, ist daher stark eingeschränkt und im Ernstfall kann man einem Hindernis unter Umständen nicht schnell genug ausweichen. ESP greift stets beherzt ein und stabilisiert das Fahrzeug zuverlässig.

⊕ 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. Die elektronische Stabilitätskontrolle ESP wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen. Lastwechselreaktionen bleiben unkritisch. Auch beladen ist das Kurvenverhalten unproblematisch.

2,4 Lenkung*

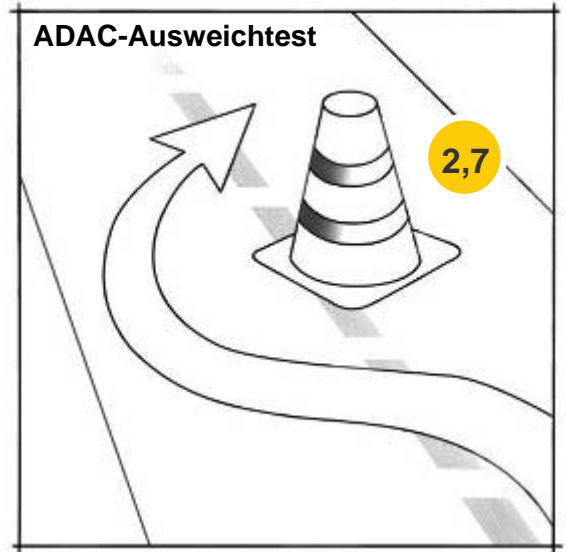
⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist direkt und präzise ausgelegt und vermittelt so ein angenehmes Lenkgefühl.

⊖ 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.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremswirkung ist gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 37 m notwendig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Dynamisches Kurvenlicht wird bei Bestellung von Xenon-Scheinwerfern (1.260 €) mit verbaut. Das gegen Aufpreis erhältliche Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Reifendruckverlust.

– Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

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. 1,60 m große Mitfahrer.

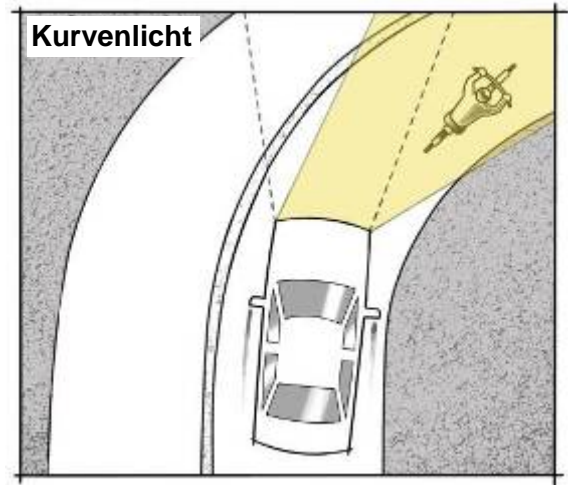
+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren gibt es hohe Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Die vorderen aktiven Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,90 m Größe sicheren Aufprallschutz. Die Kopfairbags an den Seitenfenstern sind bis zur zweiten Sitzreihe durchgehend.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

– Bei den optionalen Recaro-Sitzen wird kein Insasse ans Anschnallen erinnert, weder optisch noch akustisch.

2,5 Kindersicherheit

+ 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 (im Testfahrzeug aufgrund der Recaro-Sportsitze nicht möglich). Die Fensterschließkräfte der hinteren Fensterheber sind gering und beugen Verletzungen vor. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Zafira 37 von 49 Punkten und damit vier Sterne.

– Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Außerdem sind sie nicht verwechslungssicher ausgebildet. Isofix-Kindersitze sind nur mit Einsteckhilfen zu montieren.



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

3,3 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Die Frontpartie des Zafira ist im Wesentlichen so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger niedrig ist, aber die Haubenvorderkante wird wegen ihrer Aggressivität von den Testern kritisiert.

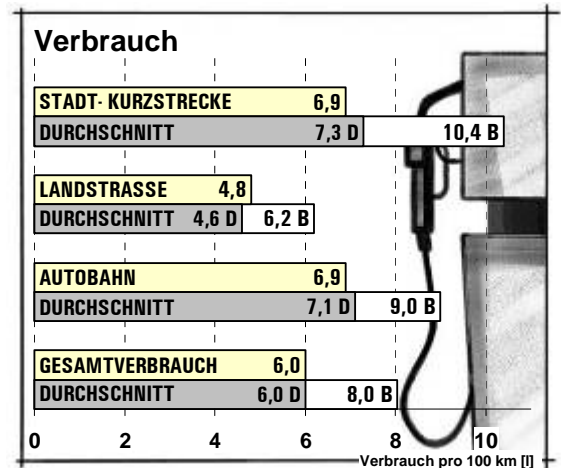
2,9 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der Opel Zafira hat mit dem 1,7 Liter-Dieselmotor einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch. Innerorts verbraucht er 6,9 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,9 Liter Diesel auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich ein Verbrauch von 6,0 l/100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 151 g/km.

2,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Wagen ist serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgestattet (geschlossenes System). Er erreicht beim ADAC EcoTest 36 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten ergibt das 62 Punkte und nur drei Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

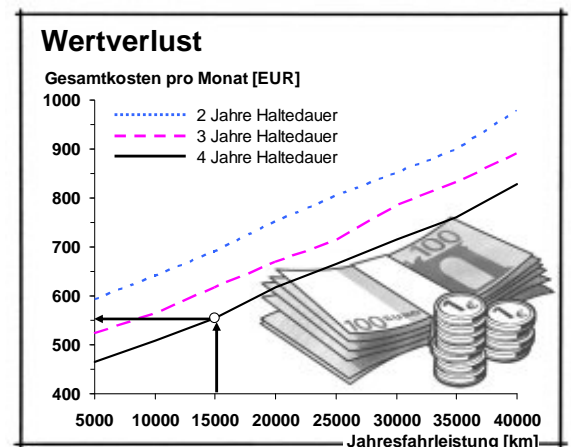
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der durchschnittliche Verbrauch des Zafira in Kombination mit dem günstigeren Diesel-Kraftstoff führt zu insgesamt relativ niedrigen Betriebskosten.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 1,7 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 90.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden. Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der jährliche Service zieht auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte mit sich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 555 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,3 Wertstabilität*

⊖ Da der aktuelle Zafira zwei Jahren durch seinen Nachfolger ersetzt wird, wird ein ungünstiger Restwertverlauf prognostiziert.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Schon der Grundpreis von 25.560 € ist nicht unbedingt günstig. Das getestete Fahrzeug hatte Zusatzausstattung in der Höhe von 7.420 € an Bord und kommt somit auf einen Testwagenpreis von 32.980 €. Günstig ist das nicht. Man bekommt dafür aber ein praktisches und sicheres Familiengefähr.

3,5 Fixkosten*

Die Kfz-Steuer ist mit 199 €/Jahr nicht teuer. Aber die Versicherungsklassen sorgen für durchschnittliche Fixkosten. Während die Haftpflicht- und die Vollkaskoversicherung noch im Mittelfeld liegen, sind die Kosten für die Teilkasko sehr hoch.

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten des Zafira 1,7 CDTI ecoFlex Edition sind sehr hoch. Und dafür ist vor allem der immense Wertverlust verantwortlich. Mit geringen Kosten kann der Zafira aber in keiner Kategorie glänzen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ecoFlex	1.8	2.2 direct	2.0 Turbo	1.7 CDTI	1.9 CDTI	1.7 CDTI ecoFlex	1.9 CDTI
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	4/1910	4/1686	4/1910
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	110(150)	147(200)	81(110)	88(120)	92(125)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/3900	175/3800	215/4000	262/4200	260/2300	280/2000	280/2300	320/2000
0-100 km/h[s]	13,4	11,5	10,6	9,0	13,4	12,5	12,3	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	197	200	225	179	182	189	202
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,4 S	9,2 S	10,5 S	6,2 D	7,4 D	6,0 D	6,8 D
CO2 [g/km]	169	177	197	228	152	186	152	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/16	17/19/17	19/19/17	19/20/21	16/19/19	18/19/19	18/19/19	18/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	130	150	198	256	225	322	225	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	544	579	625	768	525	592	542	616
Preis [Euro]	19.995	21.795	23.475	30.550	22.555	25.185	23.585	28.080

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1686 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,8/ 6,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ 151g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4476/1801/1635 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	495 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	315 Euro
Monatliche Gesamtkosten	555 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/19
Grundpreis	25.560 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für 1,7 CDTI)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (Komfort-Paket)	885 Euro ^o
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten akustisch)	560 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	195 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	210 Euro ^o
Reserverad, vollwertig	70 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	300 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Autobahnlicht)	1.260 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	195 Euro ^o
Klimaanlage/-automatik	Serie/ab 210 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Schalensitze (Recaro)	1.270 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panoramadach)	1.235 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen