



Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Mit dem Zafira Tourer baut Opel die Modellpalette aus und bietet nun einen zweiten Kompakt-Van an. Das Außendesign zeigt sich modern sowie gefällig und auch im Innenraum gibt es nichts auszusetzen: Materialqualität und Verarbeitung sind ansprechend, zudem wird der großzügige Innenraum mit den zahlreichen Ablagefächern den Anforderungen einer Familie gerecht. Darüber hinaus kann der Testwagen mit moderner Technik überzeugen. Der 2,0-l-Dieselmotor mit ecoFLEX-Technologie punktet mit einem günstigen Testverbrauch von nur 5,2 l auf 100 km und dem serienmäßigen Start-Stop-System. Weitere optionale Highlights sind das adaptive Lichtsystem AFL+ sowie das FlexRide Sicherheitsfahrwerk. Letzteres demonstriert durch die komfortable Auslegung die Langstreckentauglichkeit des Vans. Die Preise beginnen beim Zafira Tourer Edition bei 27.705 Euro. Ordert man jedoch einige Details der umfangreichen Sonderausstattungs-Liste, so steigt der Preis rapide an.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. Citroen Grand C4 Picasso, Ford C-Max, Mazda 5, Peugeot 5008, Seat Altea XL, Toyota Verso.

+ großzügiges Raumangebot, großer Kofferraum, komfortables Fahrwerk, guter Insassenschutz

- laut Fahrzeug-Bedienungsanleitung dürfen auf dem mittleren Rücksitz keine Kindersitze genutzt werden, hohe Werkstattkosten, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,3 Senioren

1,9 Langstrecke

1,8 Transport

2,6 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2012
Text: Martin Poloczek

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- ⊕ Finish und Verarbeitung der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck, der sich auch im Innenraum fortsetzt. Die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind tadellos verarbeitet. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so leicht. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Bedienung ist durchschnittlich, es gibt aber eine Halterung für den Drehverschluss. Der Motorraum ist nach unten abgeschottet, so dass Luftverwirbelungen und somit der Kraftstoffverbrauch reduziert werden.
- ⊖ Die Fahrzeugseiten sind ungeschützt, so dass fremde Autotüren leicht Dellen oder Lackschäden verursachen können. Der vordere Stoßfänger besitzt lediglich eine Spoilerlippe, diese weist jedoch bei Parkremplern keinerlei Schutzfunktion auf. Am Heck ist ein unlackierter Einsatz, dieser ist allerdings weit unten angebracht. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, dadurch ist versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff möglich.

1,8

Alltagstauglichkeit

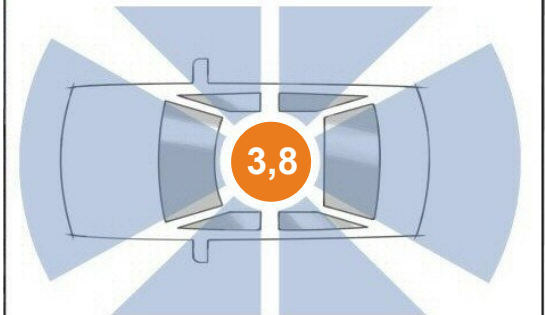
- ⊕ Der Wagen verfügt über fünf vollwertige Sitze, wenn auch der mittlere Platz im Fond schmaler ist als die beiden äußeren Sitze. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 585 kg. Davon dürfen 100 kg auf dem Dach transportiert werden - die Dachreling ist Serie. Mit dem Testfahrzeug ist in Abhängigkeit vom Testverbrauch eine Reichweite von über 1100 km mit einer Tankfüllung möglich.
- ⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, ein Notrad gibt es gegen Aufpreis (im Testfahrzeug nicht vorhanden). Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls nicht im Testwagen.

2,3

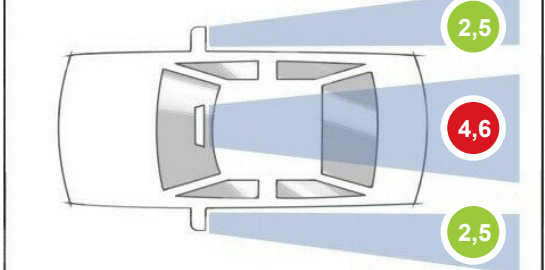
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Zafira Tourer nur ausreichend ab. Die vielen Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein, besonders jedoch die breiten D-Säulen. Durch die höhere Karosserie lassen sich bodennahe Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schwer und vor dem Auto befriedigend erkennen. Insgesamt sind die Karosserieenden kaum einsehbar, können aber zufriedenstellend abgeschätzt werden. Hilfreich sind hier die aufpreispflichtigen Parksensoren des Komfort-Pakets (im Testfahrzeug vorhanden).

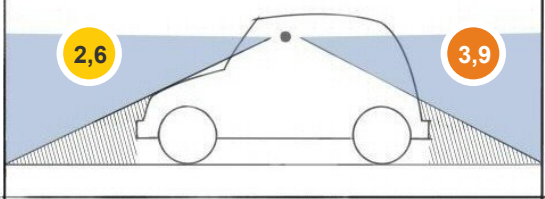
Rundumsicht



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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

- ⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen recht guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar, gegen Aufpreis auch elektrisch anklappbar. Zudem ermöglichen sie eine gute Sicht nach hinten. Der linke Spiegel hat einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser gesehen werden. Wird das optionale Adaptive Fahrlicht AFL+ geordert, leuchten Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung (Stadt, Land, Autobahn) die Fahrbahn aus. Diese lenken dann auch in Kurven mit und werden durch eine Abbiegelichtfunktion ergänzt. Zusätzlich wird das Fernlicht automatisch gesteuert und ein Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (optional). Gegen weiteren Aufpreis ist das Park-Assistenz-Paket zu haben. Dieses beinhaltet einen Parkassistenten und einen Toter-Winkel-Warner. Allerdings ist der Warner nur zwischen 10 und 140 km/h aktiviert - gerade bei Autobahnfahrten mit höherer Geschwindigkeit, wo mehr Aufmerksamkeit gefordert ist, unterstützt das System nicht (im Testwagen nicht vorhanden).
- ⊖ Der Innenspiegel lässt nur ein kleines Sichtfeld nach hinten zu.

2,3 Ein-/Ausstieg

- ⊕ Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln, diese öffnet und schließt durch langes Drücken des Schalters auch die Seitenfenster. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen, diese könnten aber etwas kräftiger sein. Die Türschweller sind in einer noch guten Höhe positioniert und die Sitzhöhe hat Opel nahezu optimal gewählt. Die Türöffnungen sind angenehm groß, so dass vorn wie hinten ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist. Auf den äußeren Plätzen und auf dem Beifahrerplatz unterstützen Haltegriffe am Dachhimmel. Nach dem Aussteigen bleiben die Hauptscheinwerfer noch eine Zeit lang an und leuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug aus.
- ⊖ Am Fahrerplatz ist kein Haltegriff am Dachhimmel, sondern ein Brillenhalter. Ein versehentliches Aussperren ist mit der Fernbedienung möglich, da der Zafira Tourer auch bei geöffneten Türen abgeschlossen wird (außer bei der Fahrertür).

1,1 Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Der Kofferraum fasst üblicherweise gute 420 l. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Kofferraumvolumen auf großzügige 890 l (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie lässt sich das Ladeabteil sehr gut bis unters Dach beladen.



Mit 420 l Kofferraumvolumen bleiben kaum Wünsche offen.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich über einen elektrischen Taster entriegeln und leicht öffnen. Zum Schließen ist innen ein praktischer Griff angebracht, allerdings bedarf es etwas an Kraft, um die große Klappe vollständig nach unten zu befördern. Die Ladeöffnung ist sehr groß und die Klappe schwingt auf 1,86 m über dem Boden auf. Die äußere Ladekante weist mit knapp 65 Zentimetern Höhe eine gute Position auf. Innen liegt der Ladeboden eben, das erleichtert den Ein- und Ausladevorgang. Insgesamt lässt sich das Ladeabteil aufgrund der glattflächigen Form sehr gut nutzen. Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe und die große Öffnung wird die Zugänglichkeit des Kofferraums erleichtert. Beleuchtet wird der Kofferraum über eine Lampe im Himmel, allerdings ist diese etwas ungünstig über der Kofferraumabdeckung angebracht.

Kofferraum-Variabilität

1,4

Zur Ladungssicherung stehen ein Gepäcknetz und vier stabile Befestigungsösen zur Verfügung. Zudem besteht die Möglichkeit, den Fahrgastraum mit einem Netz vom Kofferraum zu trennen. Die drei Einzelsitze lassen sich einfach, aber nur von vorn umklappen oder verschieben - es entsteht ein glattflächiger Ladeboden. Zum Transport langer Gegenstände kann auch nur der Mittelsitz umgeklappt werden. Unter dem Kofferraumboden sind drei zusätzliche (1 kleines und 2 große) Fächer zum Verstauen von kleineren Gepäckstücken.

1,4

INNENRAUM

1,7

Bedienung

Die Position der Audiosteuerung hat Opel gut gewählt, allerdings ist diese Einheit mit Schaltern überfrachtet und sehr unübersichtlich. Darüber hinaus ist die Bedienung des Navigations- und Infotainment-Systems mittels der Dreh-Drück-Regler gewöhnungsbedürftig, da diese für alle Systeme genutzt werden. Auch die Bedienung und Erkennbarkeit des Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, so springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist. Beim nächsten Motorstart wird der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert. Zudem ist die Stellung des Schalters, besonders am Tag, schlecht zu erkennen, da die rote Hintergrundbeleuchtung einen schlechten Kontrast zum verchromten Schalter aufweist. Das Drehrad zur Rückenlehneinstellung ist auf den vorderen Plätzen nur umständlich erreichbar, da der Gurtanlenkpunkt stört. Es sind zwar zwei beleuchtete Handschuhfächer vorhanden, allerdings sind beide recht klein. Insgesamt ist das Cockpit des Zafira Tourer ergonomisch aufgebaut. Man muss sich aber bei den vielen Schaltern und Funktionen erst zurecht finden - das erfordert Zeit.



Eigentlich überzeugt der Zafira Tourer durch gute Materialauswahl, saubere Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung. Lediglich die Bedienung des Navigations- und Infotainment-Systems mittels der Dreh-Drück-Regler ist gewöhnungsbedürftig.

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, jedoch kann es bei großen Fahrern die Instrumententafel leicht verdecken, da es nicht hoch genug ist. Pedale und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet und gut erreichbar. Das unbeleuchtete Zündschloss ist zwar im Lenkstock angebracht, allerdings zum Fahrer gerichtet, was die Bedienbarkeit erleichtert. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter einstellen. Vorn sind die Scheibenwischer sensorgesteuert und hinten muss der Wischer manuell bedient werden. Für die Heckscheibe gibt es eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Das Licht wird über einen Drehschalter im Armaturenbrett oder sensorgesteuert aktiviert. Die Nebelschlussleuchte ist im Fahrlichtschalter integriert, der Status wird in der Instrumententafel angezeigt. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und gut ablesbar, aber das mittige Display etwas grob gepixelt. Über den Bordcomputer lassen sich wichtige Betriebszustände abrufen, dieser warnt auch wenn Türen, Heckklappe oder auch die Motorhaube offen sind. Der Blinker besitzt eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Klimaanlage-Bedienteil ist in einer guten Höhe positioniert. Auch die Schalteranordnung zeigt sich praxisgerecht, nur könnten diese etwas größer sein. Die Heckscheibenheizung wird automatisch an- und abgeschaltet. Die Umluftfunktion wird ebenfalls sensorgesteuert. Radio und Geschwindigkeitsregelanlage werden im Lenkrad bedient. Die Fensterheber besitzen eine Auf-/Abautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln leicht zu finden. Es gibt für alle außen sitzenden Personen Leseleuchten. Vorn wie hinten sind genügend Ablagemöglichkeiten. Besonders praktisch zeigt sich die Mittelkonsole, da diese in mehreren Etagen Fächer in unterschiedlicher Größe bietet.

1,1 Raumangebot vorne*

+ Vorn bietet der Zafira Tourer ein ordentliches Platzangebot. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m können bequem Platz nehmen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Auch die Innenbreite wurde üppig bemessen - es stellt sich ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl ein.

0,8 Raumangebot hinten*

+ Hinten stehen Einzelsitze zur Verfügung, so dass auch drei Erwachsene nebeneinander Platz finden. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht das Platzangebot im Fond für Passagiere bis etwa 2,0 m. Die Innenbreite fällt ebenfalls sehr großzügig aus. Entsprechend der Platzverhältnisse stellt sich auch hinten ein angenehmes Raumgefühl ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Bequem Platz

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Lehnen der zweiten Sitzreihe lassen sich in vier Neigungsstufen einstellen. Zudem können alle Sitze längs (280 mm) und die äußeren auch seitlich (50 mm) verschoben werden (Lounge-Sitzsystem). Optional kann eine dritte Sitzreihe erworben werden, allerdings ist diese in Verbindung mit dem FlexRide Sicherheitsfahrwerk für die getestete Motorvariante nicht erhältlich.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Der getestete Zafira Tourer war mit dem FlexRide Sicherheitsfahrwerk ausgestattet. Dieses beinhaltet eine elektronische Stoßdämpferregelung und drei wählbare Fahrwerkeinstellungen: Standard, Sport, Tour.

+ Insgesamt zeigt sich die Feder-/Dämpferabstimmung sehr ausgewogen. Der Tour-Modus weist die komfortabelste Abstimmung auf. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut absorbiert und auch Einzelhindernisse dämpft das Fahrwerk ordentlich. Stuckern ist kaum wahrnehmbar. Trotz des hohen Fahrkomforts halten sich jedoch auch Seitenneigung und Vertikalschwingungen in Grenzen. Im Sport-Modus verhält sich das Fahrwerk straffer, dadurch liegt die Karosserie, besonders im beladenen Zustand, ruhiger auf der Straße. Gleichzeitig dringen jedoch Einzelhindernisse und Quertiefen deutlicher in den Innenraum. Insgesamt zeigt sich das Fahrwerk sehr gelungen und langstreckentauglich.

2,1 Sitze

Testwagen mit optionalem Ergonomiesitz (Fahrerseite).

+ Der Fahrersitz besitzt eine manuelle Höhen- und Neigungseinstellung. Die Lordosenstütze kann elektrisch in Höhe und Intensität eingestellt werden. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind vorn gut konturiert und weisen eine körpergerechte Form auf. Die Fläche kann mechanisch verlängert werden, das wirkt sich positiv auf die Oberschenkelunterstützung aus. In der Summe bieten die Sitze einen sehr guten Halt, auch in schnell durchfahrenen Kurven.

Die Sitzposition des Fahrers, ist auf den recht weich gepolsterten Sitzen gut. Die Fußabstützung fällt für den Fahrer zufriedenstellend aus, sie würde aber mehr Halt bieten, wenn eine stabile Ablage vorhanden wäre und nicht nur der Fußteppich. Auch im Fond sind die Lehnen hoch und die Sitzposition gut. Die höher angeordneten Sitze bieten eine ordentliche Oberschenkelauflage und sind straffer gepolstert als vorn. Ordert man das Lounge-Sitzsystem (im Testwagen vorhanden), kann der Mittelsitz als Armlehne für die äußeren Plätze genutzt werden.

➖ Aufgrund der im Fond sehr wenig konturierten Sitze, fällt auch der Halt recht schwach aus - dies macht sich besonders in Kurven bemerkbar. Der Beifahrerplatz lässt sich nicht in der Höhe einstellen - dies kostet Aufpreis, unverständlich in dieser Preisklasse.

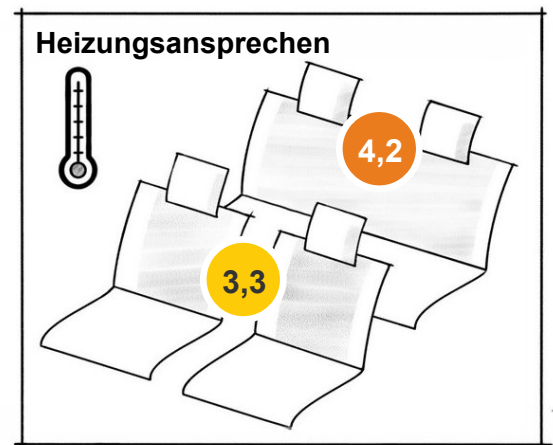
2,1 Innengeräusch

➕ Das gemessene Innengeräusch fällt mit 68 dB(A) recht gering aus. Auch Wind- und Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund. Der Diesel-Motor wird im Innenraum zwar wahrgenommen, fällt jedoch zu keinem Zeitpunkt unangenehm auf.

2,3 Klimatisierung

(ADAC Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Kältekammer)
Vorn ist die Wärmeentfaltung im Fahrzeug zufriedenstellend, hinten wäre ein schnellerer Temperaturanstieg wünschenswert.

➕ Der Testwagen ist mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Daher kann die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, es kann aber jeder Bereich individuell eingestellt werden. Des Weiteren ist die Klimaanlage mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet und die Umluftfunktion besitzt eine automatische Steuerung. Die Sitze sind vorn mit einer Sitzheizung ausgestattet, die in drei Intensitätsstufen betrieben werden kann. Das Lederlenkrad wird ebenfalls beheizt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der 2,0-l-CDTI ecoFLEX-Dieselmotor mit 130 PS und einem maximalen Drehmoment von 300 Nm (1750-2500 U/min) kann zufriedenstellende Fahrleistungen erbringen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach etwas über 7 Sekunden abgeschlossen. Im vierten Gang liegt die Elastizität des Motors auf einem guten Niveau. Im fünften Gang zeigt sie sich zufriedenstellend und im sechsten Gang fehlt es dem Motor an Durchzugskraft.

2,3 Laufkultur

+ Insgesamt läuft der Motor in jedem Drehzahlbereich recht ruhig und kultiviert. Man bekommt das harte Verbrennungsprinzip des Diesellaggregats besonders durch Vibrationen am Lenkrad mit. Motorbrummen tritt vor allem unter Last auf, fällt aber nicht zu unangenehm auf.

1,9 Schaltung

+ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich recht präzise, der Schalthebel ist ordentlich geführt. Man muss beim Einlegen des Ganges jedoch einen Widerstand überwinden, dadurch sind sehr schnelle Gangwechsel nicht möglich. Die Schaltwege fallen allerdings angenehm kurz aus. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,8 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Auch die Ganganschlüsse passen gut zueinander - beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlssprünge. Insgesamt hat Opel das Getriebe sehr lang übersetzt, der Motor dreht bei 130 km/h mit 2200 U/min.

- Durch die lange Übersetzung muss man gegebenenfalls an Steigungen einen Gang runterschalten, damit man die Geschwindigkeit halten kann (besonders bei Autobahntempo).

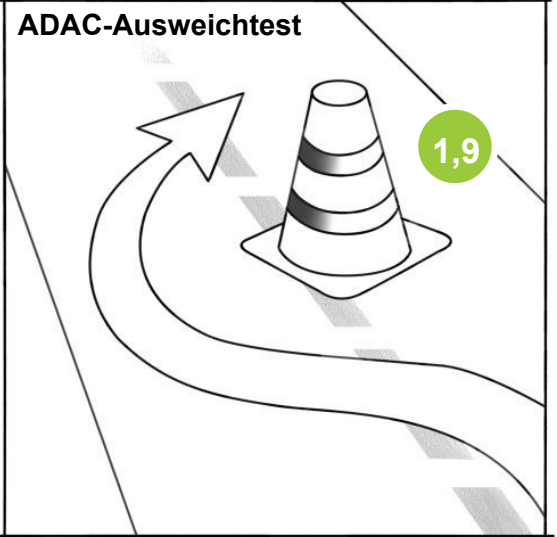
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

+ Der Zafira Tourer reagiert spontan auf Lenkbefehle und verhält sich richtungsstabil. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Opel ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert leicht untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls. Beim Gegenlenken drängt das Heck etwas nach außen, wird jedoch zuverlässig vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingeregelt. Die Traktionskontrolle (TC+) hilft bei weniger griffiger Fahrbahn, damit die Antriebsräder nicht durchdrehen und man stabiler vorankommt.

2,3 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo gut auf Lenkbefehle an. Sie ist präzise geführt, allerdings könnte sie dem Fahrer etwas mehr Fahrbahnkontakt vermitteln. Insgesamt passt sie gut zum Fahrzeug. Die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Zafira Tourer. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.



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.

– Der Wendekreis fällt mit 11,80 m in dieser Fahrzeugklasse recht groß aus.

2,4 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Zafira Tourer 38 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza RE 050 A; 225/50 R17 94V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage belastbar und frei von Fading. Sie spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

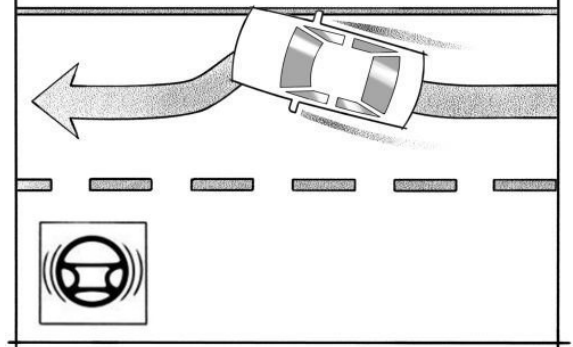
1,7 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da man zum Motorstart die Kupplung betätigen muss. Der Zafira Tourer ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP+) samt Antischlupfregelung (TC+) ausgestattet. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch blinkende Bremslichter gewarnt. Für eine gute Erkennbarkeit sorgen die LED-Rückleuchten, allerdings sind diese aufpreispflichtig. Ebenfalls optional ist das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem TPMS. Der Fülldruck der einzelnen Räder kann im Display überwacht werden - bei einer Panne warnt das System. Ein großes Plus ist das adaptive Fahrlicht (gegen Aufpreis). Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung leuchten die Fahrbahn entsprechend der Umgebung aus. Inklusive ist dann auch ein dynamisches Kurvenlicht und ein Abbiegelicht. Zudem wird das Fernlicht automatisch gesteuert. Darüber hinaus verfügt der Zafira Tourer über eine Kollisionswarnung und einen Spurverlassenswarner (beides optional). Letzterer ist allerdings erst ab 55 km/h aktiv. Die Assistenten weisen nur akustisch und optisch auf die Gefahr hin.

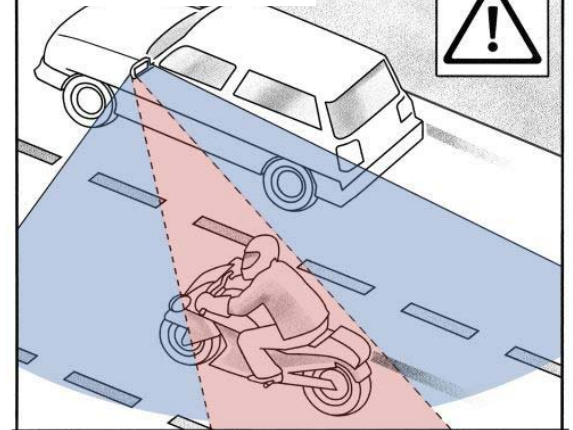
– Die Türen besitzen weder Rückleuchten noch Reflektoren, die bei Dunkelheit den nachfolgenden Verkehr bei geöffnetem Zustand warnen würden. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Gefahrenbremsung kann für die getestete Variante nicht geordert werden.

Spurhalteassistent



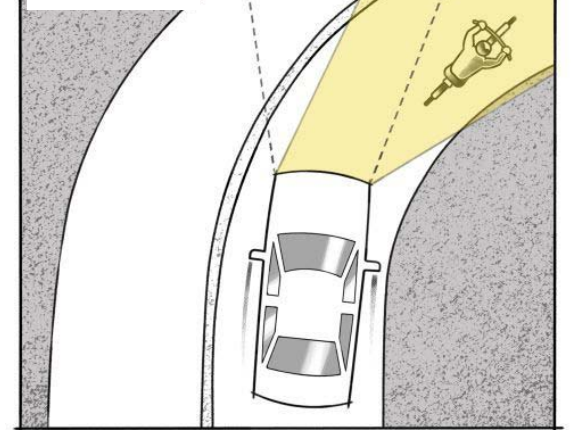
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Kurvenlicht

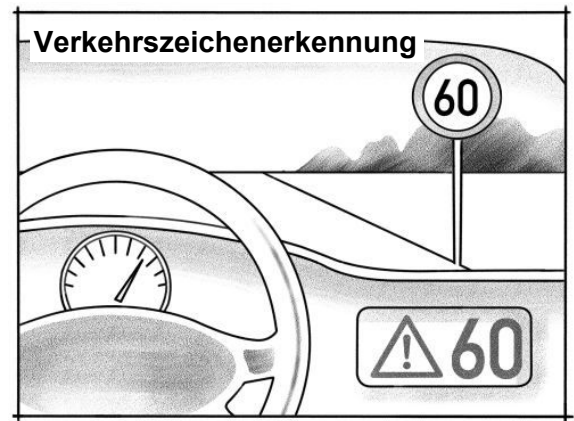


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Zafira Tourer verfügt serienmäßig über Front-, vordere Seitenairbags und Kopfairbags für Front- und Heckpassagiere. Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht er sehr gute 94 Prozent beim Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m optimalen Schutz. Durch die aktive Auslegung der Kopfstützen sinkt das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Zudem kann auch die Neigung der Stütze eingestellt werden. Vorbildlich sind die Gurtwarner, da diese auf allen Plätzen vorhanden sind und den Fahrer auch informieren wenn sich jemand wieder abschnallt. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,71 m guten Schutz und könnten auch näher am Kopf sein.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,6 Kindersicherheit

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Zafira Tourer 80 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Im Fond stehen auf den äußeren Plätzen Isofix-Halterungen inklusive Ankerhaken zur Verfügung - dadurch lassen sich Kinderrückhaltesysteme dort lagestabil befestigen. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigen, da die Position der Anlenkpunkte optimal gewählt wurde. Zudem sind die Gurtschlösser fixiert und die Sicherheitsgurte lang. Des Weiteren kann der Beifahrerairbag serienmäßig deaktiviert werden, so dass man auch rechts vorn Kindersitze montieren darf. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Im Fond können nur zwei Kindersitze sicher befestigt werden. Auf dem Mittelsitz ist das Gurtschloss zu lang und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig. Zudem sind laut Hersteller (s. Fzg-Bedienungsanleitung) keine Kindersitze auf dem Mittelsitz erlaubt. Des Weiteren zeigen sich die Gurtschlösser im Fond nicht verwechslungssicher.

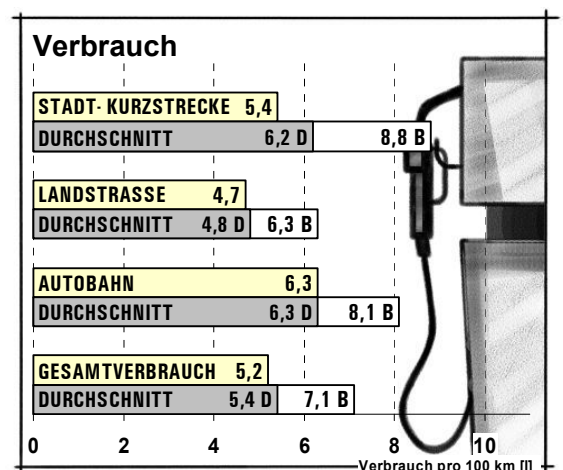
2,9 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der Zafira Tourer befriedigende 53 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Es besteht beim Zusammenstoß, besonders bei großen Personen, ein erhöhtes Verletzungsrisiko im Kopfbereich.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei moderaten 5,2 l Diesel auf 100 km. Im Stadt-Zyklus benötigt der Zafira Tourer gute 5,4 l/100 km - hier macht sich das Start-Stop-System bemerkbar. Bei Überlandfahrten genehmigt er sich 4,7 l/100 km und auf der Autobahn werden 6,3 l/100 km verbraucht.



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

Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 167 g pro Kilometer (nach well-to-whell-Betrachtung: es wird der gesamte CO₂-Ausstoß, von der Produktion bis zum tatsächlichen Verbrauch berücksichtigt). Dies reicht im Klassenvergleich für 27 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC-Öcotests.

2,5

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas zeigen sich insgesamt niedrig, allerdings sind die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Daher werden 35 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe vergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Zafira Tourer 62 Punkte im ADAC Öcotest und somit drei von fünf Sternen.

3,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Zafira Tourer im Klassenvergleich mit einem recht geringen Kraftstoffverbrauch punkten kann, landet er auch bei der Betriebskostenbewertung im guten Mittelfeld.

5,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,4

Wertstabilität*

⊕ Da der Zafira Tourer ein völlig neues Modell darstellt, ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Nachfolger zu rechnen. Zudem erfreut sich der Van einer großen Beliebtheit, besonders bei Familien. Daher wird dem Opel eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert.

4,1

Kosten für Anschaffung*

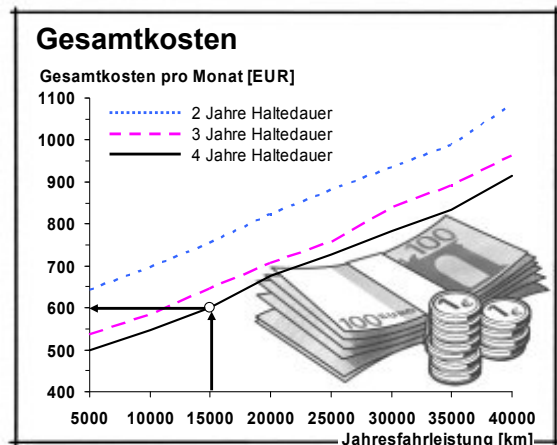
⊖ Mit 27.705 Euro fällt der Grundpreis für den 2,0 CDTI ecoFlex in der Ausstattungsvariante Edition nicht besonders günstig aus. Zudem zeigt sich das Angebot der optionalen Ausstattungsmöglichkeiten umfangreich. Im Falle des Testwagens wuchs der Preis um weitere 8.800 Euro an.

4,3 Fixkosten*

➔ Auch bei den jährlichen Kosten ist ein recht hoher Betrag zu entrichten. Dieser fügt sich aus der Kfz-Steuer, die mit 208 Euro zu Buche schlägt und den Versicherungsbeiträgen zusammen. Besonders die Haftpflicht- und die Vollkasko-Einstufung fällt sehr hoch aus. Die Teilkasko-Einstufung zeigt sich zufriedenstellend (KH: 18; VK: 20; TK: 18).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die recht geringen Betriebskosten können den hohen Anschaffungspreis und Fixkosten nicht ausgleichen, so dass der der Zafira Tourer im Klassenvergleich ein durchschnittliches Ergebnis bei den Gesamtkosten einfährt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 600 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	1.4 Turbo	1.4 Turbo	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	1.6 CNG ecoFlex
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1364	4/1364	4/1956	4/1956	4/1956	4/1598
Leistung [kW(PS)]	85(115)	88(120)	103(140)	81(110)	96(130)	121(165)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/3800	200/1850	200/1850	260/1750	300/1750	350/1750	210/2300
0-100 km/h[s]	12,9	11,9	10,8	12,5	11,4	9,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	200	183	191	208	204
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	7,2 S	6,7 S	6,7 S	5,2 D	5,2 D	5,2 D	4,7 G
CO2 [g/km]	169	158	158	137	137	137	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	17/19/18	19/20/18	18/20/18	18/21/21	22/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	154	124	124	244	244	244	70
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	632	609	621	588	600	646	568
Preis [Euro]	22.950	24.150	24.850	25.450	26.450	29.705	27.950

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 Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/ 4,7/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 167g/km
Innengeräusch 130km/h	67,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4658/1884/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2105 mm
Leergewicht/Zuladung	1755 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/890 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	1115 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	330 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/18
Grundpreis	27.705 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro [°]
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	800 Euro [°]
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro [°]
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro [°]
Reifendruckkontrolle	210 Euro [°]
Spurassistent (Frontkamera)	800 Euro [°]
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Park-Assistenz-Paket)	850 Euro
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	800 Euro [°]
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro [°]

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro [°]
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro [°]
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	350 Euro [°]
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 750 [°]

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie [°]
Lackierung Metallic	550 Euro [°]
Nebelscheinwerfer	185 Euro [°]
Tagfahrlicht	Serie

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,4
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	4,1
Fixkosten*	4,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen