



Opel Zafira Tourer 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)



Der Opel Zafira Tourer präsentiert sich in einem ansprechenden Karosseriekleid und auch im Innenraum gibt es nichts auszusetzen: Materialqualität und Verarbeitung sind auf gutem Niveau, zudem wird der großzügige Innenraum mit den zahlreichen Ablagefächern den Anforderungen einer Familie gerecht. Darüber hinaus ist eine dritte Sitzreihe optional erhältlich. Allerdings kann der 1.650 Kilogramm schwere Zafira Tourer mit dem kleinen 1.4-l-Turbobenziner nicht vollkommen überzeugen. Der Opel wirkt mit dem 120 PS starken Aggregat vor allem bei höheren Geschwindigkeiten etwas träge, entsprechend ist auch das durchschnittliche Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Überdurchschnittlich hoch ist allerdings der Kraftstoffverbrauch im ADAC EcoTest, der bei 6,9 Liter Super auf 100 Kilometer liegt. Punkten kann der Zafira Tourer allerdings mit einigen optionalen Ausstattungsdetails, die der Sicherheit dienen. So sind unter anderem ein adaptives Lichtsystem mit variabler Lichtverteilung (AFL+), die Frontkamera mit Kollisionswarnung und Spurassistent sowie ein Totwinkelassistent erhältlich. Zu haben ist die getestete Variante ab 25.855 Euro - das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse nicht besonders günstig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Chevrolet Orlando, Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, KIA Carens, Mazda 5, Mercedes B-Klasse, Peugeot 5008, Renault Scénic, Seat Altea XL, Toyota Verso.

- +** hohe Zuladung, großzügiges Platzangebot, variabler Innenraum, gute Sicherheitsausstattung
- lt. Bedienungsanleitung sind keine Kindersitze auf dem Fondmittelsitz zulässig, mäßige Rundumsicht, hoher Anschaffungspreis

ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,2 Langstrecke

1,5 Transport

3,0 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: Martin Brand

+ Finish und Verarbeitung der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so leicht. Auch der Innenraum präsentiert sich solide gefertigt. Aluapplikationen werben das Interieur optisch auf. Die Armaturen sind großteils geschäumt und die verwendeten Materialien wirken hochwertig. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Motorhaube ist einfach zu entriegeln und wird über Dämpfer offen gehalten. Ein Betanken mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich.

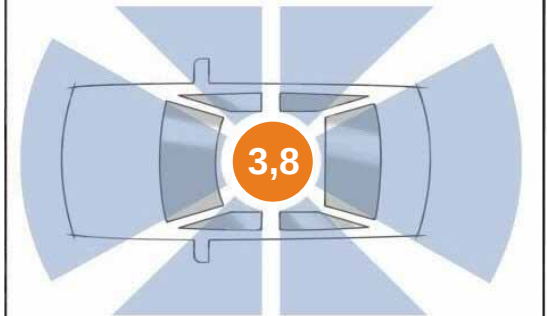
- Die Türverkleidungen sind im unteren Bereich hart und dadurch kratzempfindlich. Der Motorraum ist nicht von unten verkleidet und verschmutzt dadurch recht schnell. Die Fahrzeugseiten sind ungeschützt, so dass fremde Autotüren leicht Dellen oder Lackschäden verursachen können. Der vordere Stoßfänger besitzt lediglich eine Spoilerlippe, diese weist jedoch bei Parkremplern keinerlei Schutzfunktion auf. Am Heck befindet sich ein unlackierter Einsatz, dieser ist allerdings weit unten angebracht und weist dadurch kaum eine Schutzfunktion auf.

+ Der Zafira Tourer bietet fünf vollwertige Sitze, wenn auch der mittlere Platz im Fond schmaler ist als die beiden Äußerer. Insgesamt kann eine gute Alltagstauglichkeit attestiert werden. Mit einer Tankfüllung (58 l) lassen sich Reichweiten bis rund 840 Kilometer realisieren. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 645 kg. Davon dürfen 100 kg auf dem Dach transportiert werden - eine Dachreling ist Serie. Es dürfen maximal gebremste Lasten bis 1500 kg und ungebremste bis 750 kg angehängt werden.

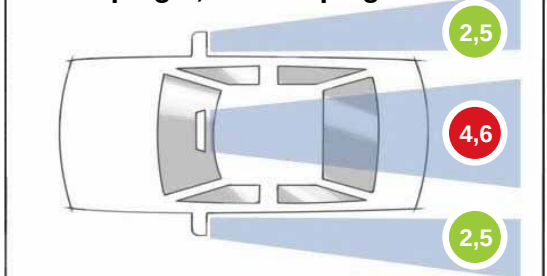
- Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, ein Notrad kann aber gegen Aufpreis erworben werden. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht im Testwagen.

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 hohe Heckscheibenunterkante lassen sich bodennahe Hindernisse direkt 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 sowie die optionale Rückfahrkamera (beides im Testfahrzeug).

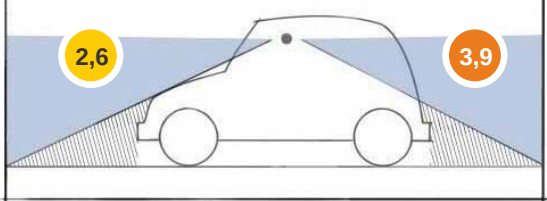
Rundumsicht



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.

⊕ 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; nicht beim Testwagen). Zudem ermöglichen sie eine gute Sicht nach hinten. Der linke Spiegel hat einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser gesehen werden. Aufgrund der geteilten A-Säule hat man eine gute Sicht nach schräg vorn. Die Scheibenwischer arbeiten gegenläufig und besitzen einen großen Wirkbereich. 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 LED-Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (optional, im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist das Park-Assistenz-Paket zu haben. Dieses beinhaltet einen Parkassistenten und einen Toter-Winkel-Warner (nicht im Testwagen). Jedoch ist das System nur zwischen 10 und 140 km/h aktiv - gerade bei Autobahnfahrten mit höherer Geschwindigkeit, wo mehr Aufmerksamkeit gefordert ist, unterstützt das System nicht.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

2,2

Ein-/Ausstieg

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln, mit dieser lassen sich auch durch langes Drücken des Schalters die Seitenfenster öffnen und schließen. Die Sitzhöhe hat Opel nahezu optimal gewählt, allerdings könnten die Schweller etwas tiefer sein. Die Türöffnungen sind angenehm groß, so dass vorn wie hinten ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist. Die Türraasterungen haben drei Stellungen, könnten aber etwas kräftiger dimensioniert sein. Haltegriffe am Dachhimmel für alle Außensitzenden helfen beim Ein- und Aussteigen. Nach dem Aussteigen bleiben die Hauptscheinwerfer noch eine Zeit lang an und leuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug aus.

⊖ Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt groß aus, so dass man einen großen Schritt machen muss. Es ist ein versehentliches Aussperren möglich, da der Zafira Tourer auch bei geöffneten Türen abgeschlossen wird (außer bei der Fahrertür).

1,2

Kofferraum-Volumen*

⊕ Im Klassenvergleich erweist sich das Ladeabteil als sehr großzügig. Der Kofferraum fasst bis zur Abdeckung gute 420 Liter, dachhoch sind es sogar 800 Liter. Es lassen sich problemlos 11 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Kofferraumvolumen auf großzügige 890 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bis unters Dach sind es in dem Fall 1.775 Liter.



Mit 420 l Kofferraumvolumen bleiben kaum Wünsche offen.

2,1 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 Kraft, um die große Klappe vollständig nach unten zu befördern. Insgesamt kann der Zafira Tourer mit einer guten Kofferraum-Zugänglichkeit überzeugen. Die Ladeöffnung ist sehr groß und die Heckklappe schwingt auf 1,86 m über dem Boden auf - damit bietet sie auch großen Personen genügend Platz darunter. 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. Da das Ladeabteil nicht zu tief ist, sind auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar. Beleuchtet wird der Kofferraum mit einer Lampe am Himmel, allerdings ist diese etwas ungünstig über der Kofferraumabdeckung angebracht.
- ⊖ An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe können sich große Personen den Kopf stoßen.

1,4 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Aufgrund der Einzelsitze im Fond und des Cargo-Pakets (optional) kann der Opel mit einer sehr guten Kofferraum-Variabilität punkten. 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 Fächer (1 Kleines und 2 Große) zum Verstauen von kleineren Gepäckstücken.

1,4 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Insgesamt ist das Cockpit des Zafira Tourer ergonomisch aufgebaut. Man muss sich aber bei den vielen Schaltern und Funktionen erst zu Recht finden - das erfordert Zeit. Besonders das Radio-/Navigations-Bedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und unübersichtlich. Doch auch die Bedienung und Erkennbarkeit des Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung (inklusive Fernlichtassistent) 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 keinen guten Kontrast zum verchromten Schalter aufweist. Das Drehrad zur Rückenlehneneinstellung ist auf den vorderen Plätzen nur umständlich erreichbar, da der Gurtanlenkpunkt stört. Das Handschuhfach ist in zwei kleine Einzelfächer unterteilt und dadurch recht unpraktisch.



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. Die Pedale und der Schalthebel sind gut positioniert. Das unbeleuchtete Zündschloss ist zwar im Lenkstock angebracht, aber zum Fahrer gerichtet und dadurch besser erreichbar. Die Nebelleuchterschalter sind im Fahrlichtschalter integriert, der Status wird in der Instrumententafel angezeigt. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter einstellen. Vorn werden die Scheibenwischer sensorgesteuert. Für die Heckscheibe gibt es eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. 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. Die Position der Audiosteuerung hat Opel gut gewählt. Die Bedienung des Navigations- und Infotainment-Systems mittels der Dreh-Drück-Regler ist jedoch etwas gewöhnungsbedürftig, da dieser für alle Systeme genutzt wird. 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 können am Lenkrad bedient werden. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik 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 ist die Anzahl der Ablagen akzeptabel. Das Handschuhfach ist beleuchtet.

1,1

Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich sehr großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern können bequem Platz nehmen, dabei fällt besonders die Kopffreiheit großzügig aus. Auch die Innenbreite ist üppig bemessen - es stellt sich ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl ein.

0,8

Raumangebot hinten*

⊕ Den hinteren Passagieren wird besonders viel Platz geboten. Hinten stehen Einzelsitze zur Verfügung, so dass auch drei Erwachsene nebeneinander Platz finden. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot im Fond für Passagiere bis etwa zwei Meter Körpergröße. Die Innenbreite fällt ebenfalls sehr großzügig aus. Entsprechend der Platzverhältnisse stellt sich auch hinten ein sehr 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, wenn der Mittelsitz geklappt ist. (optionales Lounge-Sitzsystem). Optional kann eine dritte Sitzreihe erworben werden (nicht im Testfahrzeug).

2,3

KOMFORT

2,5

Federung

Insgesamt zeigt sich die Feder-/Dämpferabstimmung ausgewogen, allerdings ist der Zafira Tourer ecoFLEX zur Reduzierung des Luftwiderstandes tiefergelegt. Dadurch zeigt der Opel eine gewisse Stuckerneigung und wirkt auf ungleichmäßigen Fahrbahnuntergründen etwas unruhig. Querfugen dringen ebenfalls etwas stärker zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie nicht zu stark, eine gewisse Neigung ist allerdings vorhanden.

+ Lange Bodenwellen werden gut abgefedert, voll beladen neigt die Karosserie aber zu leichtem Nachschwingen. Kurze Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse werden nicht völlig von den Insassen fern gehalten, dringen aber auch nicht zu stark durch. Geschwindigkeitshügel werden ordentlich geschluckt. Der Federungskomfort ist auf rauen Fahrbahnbelägen gut. Es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

1,9

Sitze

+ Im Testwagen waren für Fahrer und Beifahrer optionale Ergonomiesitze verbaut. Diese lassen sich manuell in Höhe- und Neigung einstellen und bieten damit Personen unterschiedlicher Statur eine bequeme Sitzposition. Beide verfügen auch über eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind vorn gut konturiert und weisen eine körpergerechte Form auf. Die Flächen können 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. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auch im Fond sind die Lehnen hoch und die Sitzposition gut. Die höher angeordneten Sitze bieten eine ordentliche Oberschenkelauflege 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.

2,1

Innengeräusch

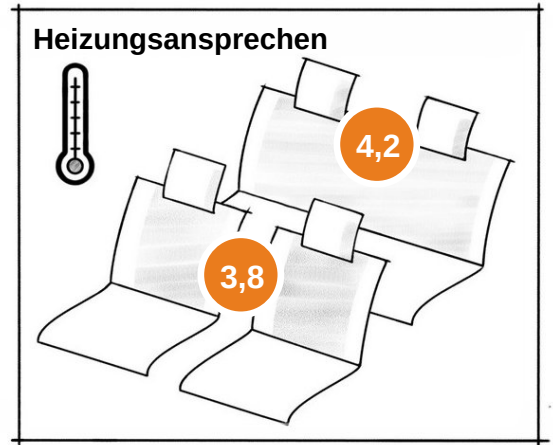
+ Der bei Tempo 130 gemessene Innengeräuschpegel fällt mit 67,8 dB(A) gering aus. Wind- und Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund und auch das Motorgeräusch fällt nicht unangenehm auf. Allerdings fällt im dritten Gang bei etwa 30 bis 40 km/h ein leichtes Motorpfeifen auf.

2,5

Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage gibt es serienmäßig. Der Testwagen war mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Im ADAC Heizungstest wird die Fahrgastzelle vorn ausreichend schnell warm, im Fond müssen sich die Passagiere lang gedulden bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

⊕ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, es kann aber jeder Bereich (oben, mitte, unten) individuell eingestellt werden. Die Intensität der Regelung kann im Menü verändert werden. Ein Aktivkohlefilter sorgt für angenehme Atemluft und die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Für kalte Tage gibt es eine Sitz- und Lenkradheizung (im Testwagen).



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

2,7

MOTOR/ANTRIEB

3,2

Fahrleistungen*

Das aufgeladene 1.4-l-Aggregat leistet 120 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 200 Nm bei 1.850 U/min - damit liegt der Opel bei den Fahrleistungen im Klassenmittelfeld. Die Elastizitätswerte sind im vierten und fünften Gang zufriedenstellend, im Sechsten ausreichend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 7,4 Sekunden absolviert - auch das ist durchschnittlich.

2,3

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Ottomotors ist insgesamt gut. Vibrationen werden kaum im Innenraum wahrgenommen, und auch die Dröhntendenz des Aggregats im unteren Drehzahlbereich unter Last ist nicht zu stark ausgeprägt. Störender ist das Pfeifen, das im dritten Gang zwischen 30 und 40 km/h auftritt.

2,5

Schaltung

Die Schaltung des Testwagens zeigte sich etwas unpräzise. Speziell die Schaltgassen der höheren Gänge ließen sich schlecht finden - das kennt man von anderen Opel-Modellen so nicht. Bei langsamen Schaltvorgängen konnte man die Gänge noch gut einlegen, bei Schnellen hakte es aber deutlich.

⊕ Die Schaltwege fallen allerdings angenehm kurz aus. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Dank gut dosierbarer Kupplung und einer Berganfahrhilfe funktioniert auch an Steigungen das Losfahren problemlos.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Gesamtübersetzung wurde zu Gunsten des Kraftstoffverbrauchs recht lang gewählt. Die Ganganschlüsse passen recht gut zueinander - es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Durch die lange Übersetzung dreht der Motor bei 130 km/h mit recht moderaten 2700 U/min.

2,1

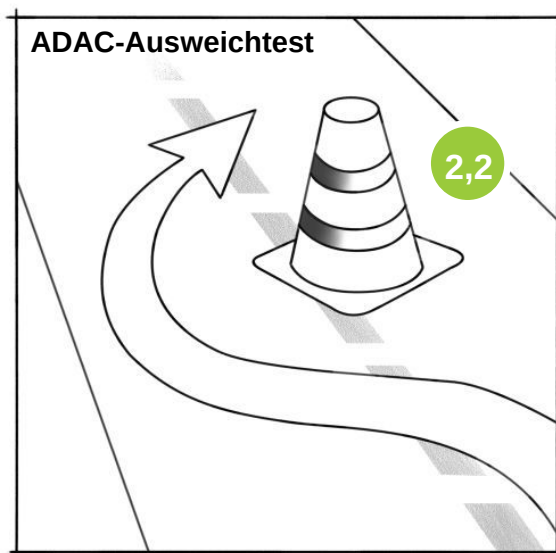
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der Van reagiert spontan auf Lenkbefehle, jedoch werden plötzliche Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelnden Heck quittiert. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest kann der Opel ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert mit einem leicht drängenden Heck auf den ersten Lenkbefehl, verhält sich dann aber im weiteren Verlauf untersteuernd - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim Gegenlenken ist zunächst eine leichte Übersteuertendenz erkennbar, die jedoch vom ESP unterbunden wird. Ein gleiches Verhalten zeigt sich beim Einfahren in die Ausfahrgasse. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so zeigt der Zafira Tourer leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen. Die Traktionskontrolle (TC+) hilft bei weniger griffiger Fahrbahn, damit die Antriebsräder nicht durchdrehen und man stabiler vorankommt.

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.

2,8

Lenkung*

⊕ Die Lenkung weist im Gesamten gute Eigenschaften auf, patzt aber beim Wendekreis. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich recht präzise. Aufgrund der Leichtgängigkeit erhält der Fahrer nur eine zufriedenstellende Rückmeldung, die auch bei größeren Lenkwinkeln nicht stärker ausgeprägt ist. Beim Rangieren ist kein großer Kurbelaufwand von Nöten, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Zudem ist auch beim Rangieren kein großer Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,85 m für diese Fahrzeugklasse groß aus.

1,3

Bremse

⊕ Der Zafira Tourer kann mit einer effektiven Bremsanlage überzeugen. Der Opel steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach kurzen 33,9 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza RE 050 A; 225/50 R17 94V). Dabei spricht die Bremse spontan an und erweist sich als belastbar. Die Dosierbarkeit des Bremspedals ist zufriedenstellend. Bei starken Bremsungen in Kurven zeigt der Zafira eine gute Spurtreue.

1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Zafira Tourer ist umfangreich, allerdings gilt es für viele Systeme einen Aufpreis zu entrichten.

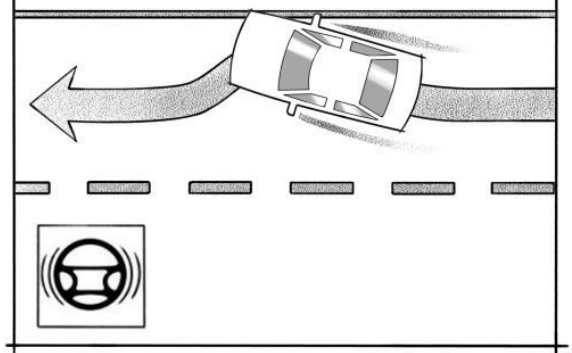
⊕ Der Zafira Tourer ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP+) samt Antischlupfregelung (TC+) ausgestattet. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch blinkende Bremslichter gewarnt. Für eine gute Erkennbarkeit sorgen die LED-Rückleuchten, allerdings sind diese aufpreispflichtig. Ebenfalls optional ist das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem TPMS erhältlich. Der Fülldruck der einzelnen Räder kann im Display überwacht werden - bei einer Panne warnt das System. Mit der optionalen Frontkamera (Generation 2) bekommt man mehrere Assistenzsysteme. Dann wird der Abstand zum Vorfahrenden angezeigt und der Fahrer optisch sowie akustisch gewarnt wenn eine Kollision droht. Darüber hinaus verfügt der Zafira Tourer dann auch über eine Verkehrsschilderkennung sowie einen Spurverlassenswarner (im Testfahrzeug). Letzterer ist allerdings erst ab 55 km/h aktiv und warnt nur akustisch. Ein Totwinkel-Warner kann ebenfalls gegen Aufpreis erworben werden. Ein großes Plus ist das adaptive Fahrlicht (gegen Aufpreis). Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung leuchten die Fahrbahn entsprechend der Umgebung aus. Inklusiv sind dann ein dynamisches Kurvenlicht und ein Abbiegelicht. Zudem wird das Fernlicht sensorgesteuert. Serienmäßig gibt es einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da zum Motorstart die Kupplung betätigt werden muss.

⊖ Die Türen besitzen weder Rückleuchten noch Reflektoren, die bei Dunkelheit den nachfolgenden Verkehr warnen würden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Gefahrenbremsung ist für die getestete Variante nicht erhältlich.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

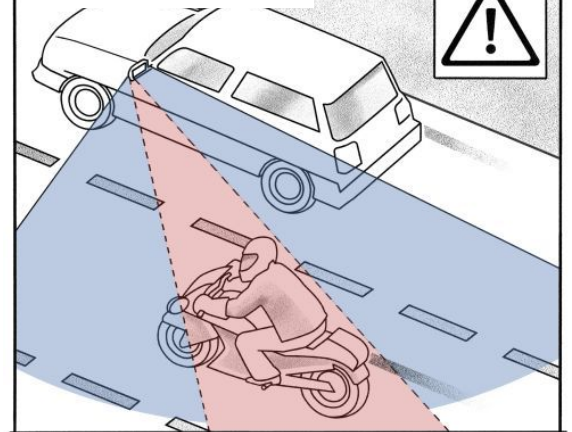
⊕ Auch bei der passiven Sicherheit gibt der Zafira Tourer ein gutes Bild ab. Er ist serienmäßig mit Front-, vorderen Seitenairbags und Kopfairbags vorn wie hinten ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht er sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m optimalen Schutz.

Spurhalteassistent



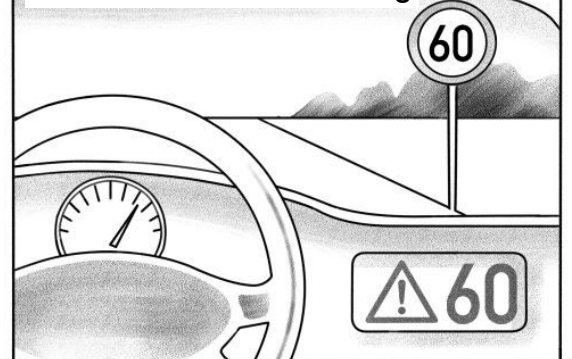
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

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 informieren wenn sich jemand abschnallt. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was sich im Falle eines Unfalls positiv auswirken kann.

– Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,71 m guten Schutz und weisen zudem einen recht großen Abstand zum Kopf auf.

1,6 Kindersicherheit

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Zafira Tourer gute 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 können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da die Positionen der Anlenkpunkte optimal gewählt wurden. 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.

– Jedoch ist zu beachten, dass laut Fz-Bedienungsanleitung auf dem Fondmittelsitz keine Kindersitze zulässig sind - das ist für einen Familien-Van absolut unverständlich. Doch auch auf dem Beifahrerplatz sind Rückhaltesysteme mehrerer Altersgruppen unzulässig. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erhält der Zafira Tourer im Fußgängerschutz befriedigende 53 Prozent der möglichen Punkte. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind zwar entschärft, allerdings sind die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv.

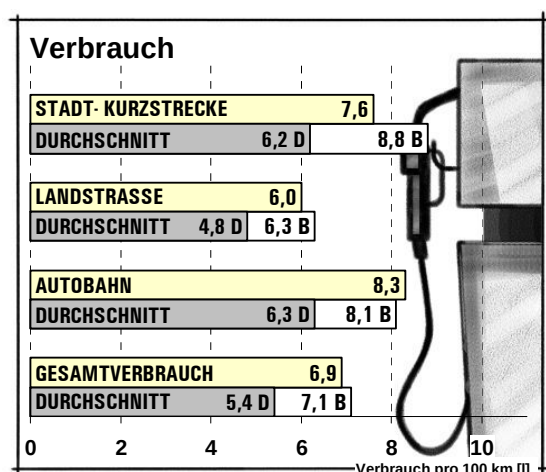
3,0 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

– In diesem Kapitel schneidet der Zafira Tourer 1.4 Turbo ecoFlex nicht gut ab. Im EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 186 g/km ermittelt, das entspricht 20 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Opel trotz Start-/Stopp-System 7,6 l/100 km. Im Außerortsteil konsumiert er 6,0 l/100 km und auf der Autobahn sind es 8,3 l/100 km.

1,9 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Zafira Tourer 1.4 Turbo nur 61 Punkte im ADAC EcoTest - dies entspricht drei von fünf Sternen.



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

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen moderat aus, allerdings zeigt sich der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Insgesamt können hier 41 der 50 möglichen Punkte vergeben werden.

3,9 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

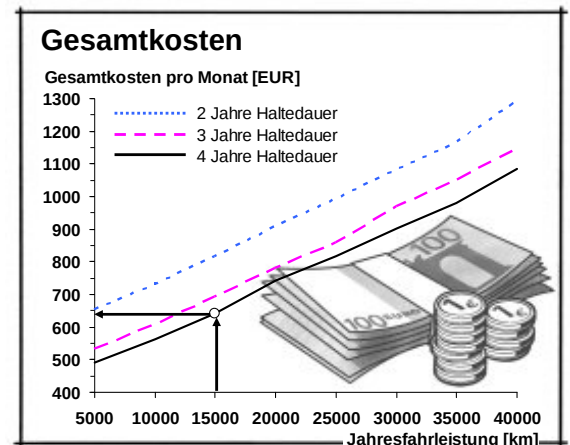
⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Zafira Tourer 1.4 Turbo nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, erhält er hier auch keine gute Beurteilung.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der kleine Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 641 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,1 Wertstabilität*

Der Zafira Tourer bietet viel Platz und erweist sich als alltagstauglich. Daher wird ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Im Klassenvergleich zeigt sich der Zafira Tourer 1.4 Turbo Edition mit einem Grundpreis von 25.855 Euro recht teuer. Darüber hinaus fällt auch die Serienausstattung nicht besonders üppig aus. Sollen alle klassenüblichen Extras an Bord sein, müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb 1.765 Euro aufgewendet werden.

2,3 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt günstig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 96 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen fallen im Ganzen nicht zu teuer aus. Während die Haftpflichtversicherung jedoch recht ungünstig ist, liegen die Teil- und Vollkasko-Einstufung im mittleren Bereich (KH: 17; TK: 18; VK: 18).

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 641 Euro im Klassenvergleich hoch aus. Besonders ungünstig wirken sich die hohen Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten aus. Lediglich die Fixkosten liefern einen positiven Beitrag.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 SIDI Turbo Aut.	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI (DPF)	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	2.0 CDTI (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1364	4/1364	4/1598	4/1956	4/1956	4/1598	4/1956
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	88 (120)	103 (140)	125 (170)	81 (110)	96 (130)	100 (136)	121 (165)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/3800	200/1850	200/1850	260/1650	260/1750	300/1750	320/2000	350/1750
0-100 km/h[s]	12,9	11,9	10,8	9,6	12,5	11,4	11,2	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	200	208	183	191	193	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 S	6,6 S	6,6 S	7,2 SP	5,1 D	5,1 D	4,1 D	5,3 D
CO2 [g/km]	169	154	154	169	134	134	109	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	17/19/18	17/19/18	19/20/18	18/20/18	18/20/18	18/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	154	116	116	150	238	238	152	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	660	634	647	715	620	630	613	679
Preis [Euro]	23.350	24.550	25.250	28.155	25.850	26.850	28.250	29.800

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/6,0/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	144 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	186 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4658/1884/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2105 mm
Leergewicht/Zuladung	1650 kg/645 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/890 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	840 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	328 Euro
Monatliche Gesamtkosten	641 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/18
Grundpreis	25.855 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Sicherheits)	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Sicht-Paket)	200 Euro°
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro°
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Park-Assistenz-Paket)	850 Euro
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 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
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

AUTOKOSTEN

3,9

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Anschaffung*	4,1
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,9

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen