



Opel Zafira Tourer 1.6 CNG ecoFlex Edition

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

In Zeiten steigender Spritpreise gewinnen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an Nachfrage. Dessen ist sich Opel bewusst und bietet den Zafira Tourer auch mit einem 1,6-l-Turbomotor an, der auf Erdgasbetrieb optimiert ist. Das Aggregat leistet 150 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 210 Nm. Allerdings hat der Testwagen ein Leergewicht von knapp 1,8 Tonnen - womit sich das Aggregat etwas schwertut. Das spiegelt sich auch bei den Fahrleistungen wider, die nicht besonders gut ausfallen, doch darauf ist der Zafira Tourer CNG auch nicht getrimmt. Beim CNG liegt das Hauptaugenmerk auf dem Kraftstoffverbrauch, hier kann er überzeugen. Beim ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 kg Erdgas pro 100 km ermittelt. In Kombination mit den günstigen Erdgaspreisen kann der Opel hier auftrumpfen. Nachteil des Antriebs ist die geringe Reichweite, die im Test 510 km betrug. Punkten kann der Zafira Tourer allerdings auch mit einem großzügigen Platzangebot, üppigen Kofferraummaßen und einer guten Sicherheitsausstattung. Insgesamt ist der Zafira Tourer CNG Edition eine gelungene, aber mit einem Grundpreis von 29.300 Euro nicht besonders günstige Großraumlimousine. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Mercedes B 200 Natural Gas Drive, VW Touran EcoFuel.

+ hohe Zuladung, variabler Innenraum, gute Sicherheitsausstattung, geringer Kraftstoffverbrauch, geringe Betriebskosten

- laut Bedienungsanleitung sind keine Kindersitze auf dem Fondmittelsitz zulässig, mäßige Rundumsicht, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,5 Langstrecke

1,6 Transport

3,6 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: April 2014
Text: Martin Brand

- +** Finish und Verarbeitung der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet, wenn auch die Kunststoffe etwas kratzempfindlich sind. Die Türausschnitte sind nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so leicht - Lackschutzleisten gibt es aber nicht. Auch der Innenraum präsentiert sich solide gefertigt. Alu-Applikationen werten 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 (Benzintank) ist nicht möglich.
- Die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und dadurch kratzempfindlich. Der Motorraum ist nicht von unten verkleidet und verschmutzt dadurch recht schnell. Die Fahrzeugflanken müssen ohne Kunststoffleisten auskommen, die vor Dellen oder Lackschäden durch fremde Autotüren schützen würden. 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 hat dadurch kaum eine Schutzfunktion.

Dem Erdgasfahrzeug kann insgesamt eine noch gute Alltagstauglichkeit attestiert werden. Mit einer Erdgas-Füllung (25 kg) sind allerdings nur Reichweiten bis rund 510 Kilometer möglich. Zu beachten ist, dass das Erdgastankstellennetz derzeit nicht besonders gut ausgebaut ist. Darüber hinaus ist der Zafira Tourer noch mit einem 14-l-Benzintank ausgestattet. Das Befüllen mit dem Erdgas dauert im Vergleich zum Benzintanken etwas länger. Ordert man den Zafira Tourer mit dem Panoramadach (im Testwagen), entfällt die serienmäßige Dachreling.

+ Der Zafira Tourer bietet serienmäßig fünf vollwertige Sitze, wenn auch der mittlere Platz im Fond schmaler ist als die beiden Äußerer. Der Testwagen war zudem mit der optionalen dritten Sitzreihe ausgestattet - diese Sitze eignen sich aber nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung beträgt gute 589 kg. Auf dem Dach dürfen 100 kg transportiert werden - Dachgepäckträger findet man im Opel-Zubehör. Mit dem Zafira dürfen auch Hänger gezogen werden, die eine maximale gebremste Anhängelast von 1.650 kg oder eine ungebremste von 750 kg nicht überschreiten.

- Für den Fall einer Reifenpanne ist der Zafira Tourer CNG nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Notrad ist in Verbindung mit der dritten Sitzreihe nicht lieferbar. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht im Testwagen, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne weiteres durchgeführt werden kann.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

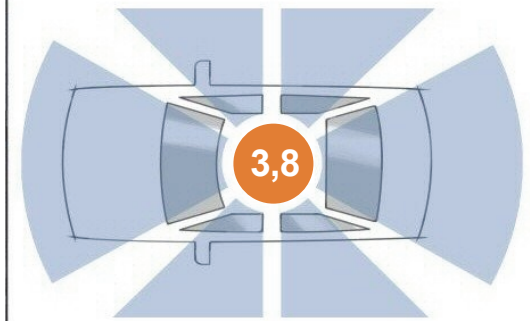
In diesem Kapitel schneidet der Zafira Tourer insgesamt zufriedenstellend ab. Die Karosserie ist nicht ideal einsehbar, besonders die Front kann schlecht eingesehen werden.

Das hintere Fahrzeugende lässt sich zufriedenstellend abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Opel nur ein ausreichendes Ergebnis. Die zweigeteilten A-Säulen sorgen zwar für ein gutes Sichtfeld nach schräg vorn, doch schränken die breiten D-Säulen das Sichtfeld nach schräg hinten wiederum stark ein. Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich bodennahe Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug nur schwer erkennen. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich gut bis zufriedenstellend einsehbar. Das serienmäßige Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Optional ist eine Rückfahrkamera erhältlich, die beim Rangieren hilft (nicht im Testwagen).

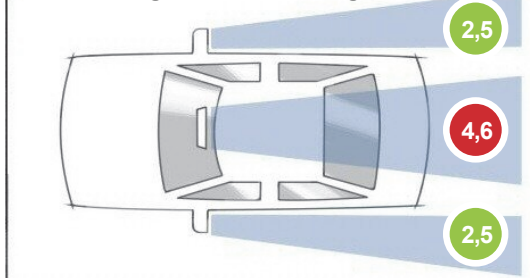
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen recht guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Zudem ermöglichen sie eine gute Sicht nach hinten. Der linke Spiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel kleiner ausfällt. Die Scheibenwischer arbeiten gegenläufig und besitzen einen großen Wirkbereich. Dank des serienmäßigen Tagfahrlichts wird man auch am Tag besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab und Abblend- und Fernlicht sind sensorgesteuert (optionales Sicht-Paket, im Testwagen). Optional ist für den Opel der Parkpilot erhältlich (im Testwagen). Dieser umfasst Parksensoren vorn und hinten, mit akustischem Warnsignal. 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.

⊖ Für den Zafira Tourer CNG ist das adaptive Fahrlicht AFL+ nicht lieferbar. Daher muss der Opel ohne Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht auskommen. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

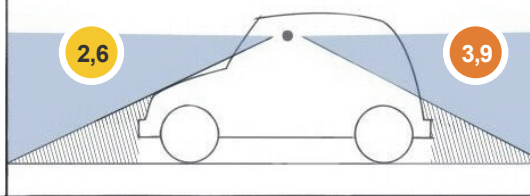
Rundumsicht



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

2,3

Ein-/Ausstieg

Nach vorn und in den Fond gelangt man recht bequem, in die dritte Sitzreihe ist der Zustieg allerdings beschwerlich. Die Türschweller könnten insgesamt etwas niedriger liegen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nur im Fond. Der Abstand zwischen den Sitzen und der Dachlinie fällt zufriedenstellend aus.

⊕ 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 und die Türöffnungen sind angenehm groß. Die Tür rasterungen haben drei Stellungen, könnten aber etwas kräftiger dimensioniert sein. Nach dem Aussteigen bleiben die Hauptscheinwerfer noch eine Zeit lang an und leuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug aus (Aktivierung über Fernlichthebel).

– 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). Ganz nach hinten ist das Ein- und Aussteigen beschwerlich. Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich zwar nach vorn klappen, dennoch ist das Platzangebot gering.

1,6

Kofferraum-Volumen*

+ Im Klassenvergleich erweist sich das Ladeabteil als sehr großzügig. Der Kofferraum fasst bis zur Abdeckung gute 420 Liter. Baut man diese aus, lassen sich dachhoch sogar 800 Liter verstauen. Dann können bis zu elf handelsübliche Getränkekisten transportiert werden. 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.

– Bei ausgeklappter dritter Sitzreihe fällt das Kofferraum-Volumen klein aus. Dann können nur noch 125 Liter im Gepäckabteil untergebracht werden.



Mit 420 l Kofferraumvolumen bleiben kaum Wünsche offen.

2,2

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. 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 sehr große Personen den Kopf stoßen.

1,9

Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität ist beim Zafira Tourer CNG gut. Die dritte Sitzreihe lässt sich vollständig im Boden versenken und die zweite Sitzreihe lässt sich dreigeteilt umlegen und verschieben. Dies ist ohne großen Kraftaufwand, aber nur von vorn möglich. Zum Transport langer Gegenstände kann auch nur der Mittelsitz umgeklappt werden. Optional lässt sich auch die Beifahrerlehne als Tisch umklappen, was ebenfalls den Transport langer Gegenstände erleichtert (im Testwagen). Kleine Utensilien lassen sich im Kofferraum zufriedenstellend sichern. Es gibt ein (kleines) Fach hinter der dritten Sitzreihe. Darüber hinaus gibt es stabile Zurrösen am Boden. Ordert man das optionale Flex-Organizer-Paket, gibt es ein Schienensystem mit verschiebbaren Zurrösen und ein Trennnetz (nicht im Testwagen). Das Trennnetz kann auch einzeln geordert werden (im Testwagen).

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 und kann zur Ablenkung führen. Die in der Mittelkonsole angebrachte Kraftstofftaste leuchtet, wenn man mit Benzin unterwegs ist, das ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig und nicht eindeutig. 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 automatische Lichtsteuerung (inklusive Fernlichtassistent; optionales Sicht-Paket) ausgeschaltet ist - der Fahrer wird nur beim Deaktivieren im Kombiinstrument informiert. Beim nächsten Motorstart ist der Lichtsensor allerdings wieder aktiv. 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 Rückenlehneinstellung ist auf den vorderen Plätzen nur umständlich erreichbar, da der Gurtanlenkpunkt stört. Das Handschuhfach ist in zwei kleine Einzelfächer unterteilt und dadurch recht unpraktisch.



Der Zafira Tourer überzeugt durch gute Materialauswahl, saubere Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, jedoch kann es bei großen Fahrern die Instrumententafel leicht verdecken, da es nicht hoch genug ist. Der Schalthebel und die Pedale sind gut positioniert, wenn auch das Gas- und Bremspedal etwas nah zusammen liegen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist zwar im Lenkstock angebracht, aber zum Fahrer gerichtet und dadurch besser erreichbar. Die Nebelleuchtschalter 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 (optionales Sicht-Paket). Für die Heckscheibe gibt es eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und gut ablesbar, aber das mittige Display ist etwas grob gepixelt. Über den Bordcomputer lassen sich wichtige Informationen wie der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufen. Im Kombiinstrument wird auch gewarnt, wenn die Türen oder die Heckklappe offen sind. Die Position des Audio-/Navigation-Bedienteils 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 ebenfalls in einer guten Höhe. Auch die Schalteranordnung zeigt sich praxisgerecht, nur könnten diese etwas größer sein - die eingestellten Parameter werden zudem im Hauptdisplay angezeigt, allerdings ist dieses deutlich höher als das Bedienteil. Die Heckscheibenheizung wird automatisch an- und abgeschaltet. Die Umluftfunktion ist ebenfalls sensorgesteuert. Radio und Geschwindigkeitsregelanlage können auch 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, wenn auch die Luftdüsen und die Schalter der hinteren Leseleuchten unbeleuchtet sind. Es gibt für alle außen sitzenden Personen Leseleuchten. Vorn wie hinten ist die Anzahl der Ablagen akzeptabel - die Flex-Rail-Mittelkonsole ist für den CNG aber nicht erhältlich. Das Handschuhfach ist beleuchtet.

1,1

Raumangebot vorne*

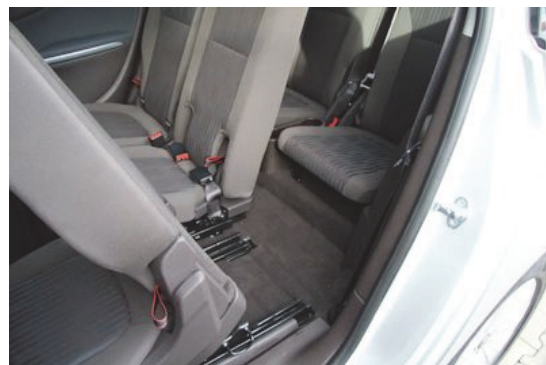
+ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich sehr großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern können bequem Platz nehmen, dabei fällt besonders die Kopffreiheit großzügig aus. Auch die Innenbreite ist üppig bemessen - es stellt sich ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl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

1,7

Raumangebot hinten*

+ Den hinteren Passagieren wird ebenfalls ordentlich Platz geboten, wenn auch die Kopffreiheit im Fond aufgrund des optionalen Panoramadachs geringer ausfällt als ohne. Mit Panoramadach finden Passagiere bis 1,87 m genügend Kopffreiheit vor (ohne Panoramadach 2,0 m). Die Beinfreiheit erweist sich als großzügiger. Die Innenbreite fällt sehr üppig aus. Entsprechend der Platzverhältnisse stellt sich auch hinten ein sehr angenehmes Raumgefühl ein.

- Ganz hinten geht es jedoch deutlich enger zu. Hier reicht sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit nur für Insassen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m. Doch auch die Innenraumbreite fällt deutlich geringer aus.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz. Ganz hinten geht es deutlich enger zu, das Ein- bzw. Aussteigen ist sehr beschwerlich und nur geübten Kletterern zu empfehlen.

2,5

Innenraum-Variabilität

Die Lehnen der zweiten Sitzreihe lassen sich in der Neigung einstellen und längs (250 mm) verschieben. Darüber hinaus ist eine dritte Sitzreihe optional erhältlich und der Beifahrersitz lässt sich gegen Aufpreis als Tisch klappen. Gegen weiteren Aufpreis ist das Lounge-Sitzsystem erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lässt sich der geklappte Mittelsitz als Armauflage nutzen und die äußeren Sitze können um 50 mm seitlich verschoben werden.

2,3

KOMFORT

2,4

Federung

Der Zafira Tourer CNG ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, weist dadurch aber eine gewisse Seitenneigung bei dynamischen Lenkvorgängen auf - insgesamt halten sich die Karosseriebewegungen aber in akzeptablen Grenzen. Auf unebenen Fahrbahnuntergründen zeigt er allerdings eine gewisse Stuckerneigung. Kopfsteinpflasterbeläge dringen deutlich aber nicht zu unangenehm bis zu den Insassen durch - es rüttelt allerdings stark am Lenkrad. Auf Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an und reicht diese deutlich bis in den Innenraum durch.

+ Lange Bodenwellen federt der Zafira Tourer sanft an, zeigt aber eine leichte Nachschwingtendenz - besonders voll beladen. Kurze Fahrbahnwellen und Einzelhindernisse absorbiert das Fahrwerk ordentlich. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

Der Testwagen war mit den Seriensitzen vorn und dem Sitz-Funktions-Paket auf der Fahrerseite ausgestattet. Das Paket beinhaltet eine 6fache Einstellmöglichkeit des Fahrersitzes und eine 4fach einstellbare Lordosenstütze. Darüber hinaus war der Wagen mit dem Flex7Plus-Sitzsystem, was u.a. die dritte Sitzreihe umfasst, ausgestattet.

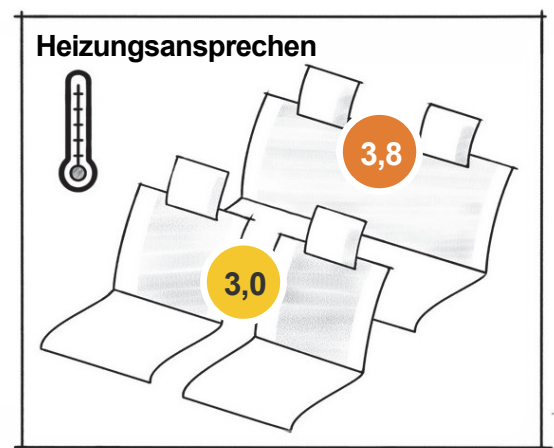
+ Der Fahrersitz kann sowohl in der Höhe als auch in der Neigung eingestellt werden, sodass Fahrer unterschiedlicher Statur eine geeignete Sitzposition finden. Die hohen Vordersitzlehnen zeigen sich ordentlich konturiert, könnten aber im Schulterbereich etwas mehr Halt bieten. Die Sitzflächen weisen eine zufriedenstellende Kontur auf, sind aber recht breit. Der Seitenhalt ist insgesamt akzeptabel. Der Sitzkomfort ist auf den bequem gepolsterten Sitzen gut, zudem lässt sich die Lordosenstütze in Höhe und Intensität einstellen (Fahrer). Der Fahrer kann seinen linken Fuß nur befriedigend abstützen, da die Ablage recht weich ist. Im Fond sind die Lehnen hoch und die Sitzposition gut. Die höher angeordneten Sitze bieten eine ordentliche Oberschenkelauflege, sind aber straffer gepolstert als vorn. Ordert man das Lounge-Sitzsystem (nicht im Testwagen), kann der Mittelsitz als Armlehne für die äußeren Plätze genutzt werden.

- Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Neigung einstellen. Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher wenig Seitenhalt. Die Sitze der dritten Reihe zeigen sich praktisch unkonturiert und sind sehr hart. Die Sitzposition ist ganz hinten unbequem, da die Sitzflächen nah am Boden sind, liegen die Oberschenkel praktisch nicht auf.

+ Das Geräuschniveau im Innenraum liegt nicht zu hoch. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,9 dB(A) gemessen. Sowohl Fahr- als auch Motorgeräusch fallen nicht unangenehm auf, wenn auch der Motor stets im Hintergrund zu vernehmen ist. Windgeräusche werden ebenfalls nicht zu stark wahrgenommen, sind aber bei höheren Geschwindigkeiten aufgrund des Panoramadachs etwas ausgeprägter als ohne Panoramadach.

Eine manuelle Klimaanlage gibt es serienmäßig. Der Testwagen war mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Im ADAC Heizungstest wird die Fahrgastzelle vorn nach zufriedenstellender Zeit warm, im Fond müssen sich die Passagiere länger 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 optionale Sitz- (im Testwagen) und Lenkradheizung (nicht im Testwagen).



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen kann der Zafira Tourer 1.6 CNG trotz einer maximalen Leistung von 150 PS (bei 5.000 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 210 Nm (2.300 1/min) kein gutes Ergebnis einfahren. Der simulierte Überholvorgang wird allerdings in zufriedenstellenden 7,0 Sekunden absolviert.

➖ Die Elastizitätswerte des Motors sind nicht gut, es fehlt dem Aggregat deutlich an Zugkraftreserven.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Aggregats ist insgesamt zufriedenstellend. Es sind in leichter Weise dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar, die unter Last sogar noch etwas stärker ausfallen. Zudem ist der Motor auch akustisch immer zu vernehmen - besonders aber unter Last und im oberen Drehzahlbereich.

2,7 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 insgesamt nicht zu lang aus. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich problemlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Kupplungsdosierung geht in Ordnung, wird allerdings etwas plötzlich eingekuppelt, ruckelt es im Antriebsstrang.

➖ Für den Zafira Tourer CNG ist eine Berganfahrhilfe, die das Anfahren an Steigungen erleichtert, nicht erhältlich. Ein Start-Stopp-System gibt es für diese Motorisierung ebenfalls nicht.

2,8 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung des Sechsgang-Getriebes geht in Ordnung, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde insgesamt zufriedenstellend gewählt. Das Aggregat dreht im größten Gang bei 130 km/h mit 2.700 1/min - das ist nicht besonders niedrig, allerdings würde eine noch längere Übersetzung kaum Sinn machen, da der Motor so schon kaum Zugkraftreserven aufweist. Möchte man bei Autobahngeschwindigkeiten überholen oder an Steigungen die Geschwindigkeit halten, muss gelegentlich runter geschaltet werden.

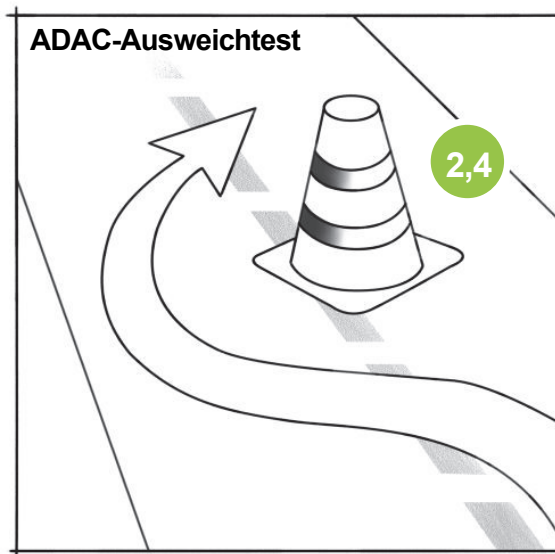
2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Zafira Tourer CNG reagiert recht spontan auf plötzliche Lenkimpulse, wenn auch an der Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut werden. Zudem quittiert er einen Lenkimpuls mit einem nachpendelnden Heck. Die Traktionskontrolle (TC+) hilft bei wenig griffiger Fahrbahn beim Anfahren, indem die angetriebenen Fronträder abgebremst werden, wenn sie zum Durchdrehen neigen.

+ Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Vans. Beim ADAC Ausweichtest kann der Opel ein noch gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert gut auf den ersten Lenkbefehl, begibt sich aber mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs, was ESP-Eingriffe zur Folge hat. Das führt dazu, dass der Opel beim Gegenlenken über die Vorderräder schiebt. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner aber unkritischer Gegenpendler. Fährt man Kurven zu schnell an, zeigt der Van ein deutliches Untersteuern, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so zeigt der Zafira Tourer leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen.

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.

2,9 Lenkung*

Die Lenkungeigenschaften gehen insgesamt in Ordnung. Die Lenkung spricht bei schnellen Lenkvorgängen recht spontan an und weist eine gute bis zufriedenstellende Präzision auf. Da die Seitenführungskräfte an der Hinterachse leicht verzögert aufgebaut werden, ist die Lenkpräzision bei kleinen Lenkwinkeln nicht so gut. Zudem erhält der Fahrer bei kleinen Lenkwinkeln etwas wenig Rückmeldung, was bei langgezogenen Autobahnkurven gelegentliche Lenkkorrekturen zur Folge hat.

+ Der Kurbelaufwand beim Rangieren geht in Ordnung, von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

- Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für diese Fahrzeugklasse groß aus.

1,8 Bremse

+ Der Zafira Tourer CNG kann mit einer effektiven Bremsanlage überzeugen. Der Opel steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach kurzen 35,8 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 Tourer CNG eine gute Spurtreue.

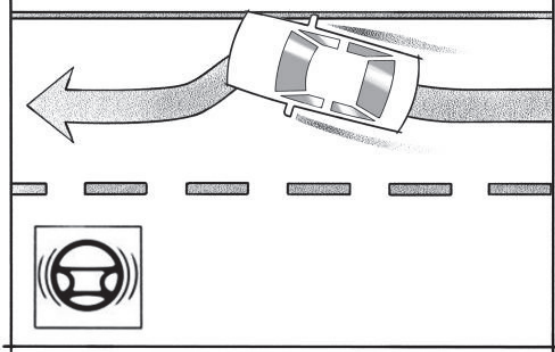
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Zafira Tourer ist umfangreich, wenn auch für den CNG nicht alle Systeme/Assistenten erhältlich sind.

+ Der Zafira Tourer CNG ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP+) samt Antischlupfregelung (TC+) ausgestattet. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch blinkende Bremslichter gewarnt. Gegen Aufpreis können reaktionsschnelle LED-Rückleuchten geordert werden, die vom nachfolgenden Verkehr besser zu sehen sind (nicht im Testwagen). 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 gibt es für den Zafira Tourer dann auch eine Verkehrsschilderkennung (ab 14 km/h bis 200 km/h/150 km/h bei Nacht) 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 (Umfang Park-Assistenz-Paket). Gegen Aufpreis ist für den CNG ein Fernlichtassistent erhältlich. Serienmäßig gibt es einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da zum Motorstart die Kupplung betätigt werden muss.

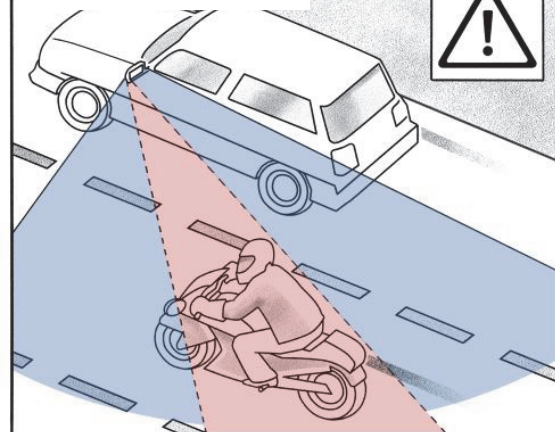
- Das sehr gute adaptive Fahrlicht (gegen Aufpreis) mit Bi-Xenonscheinwerfern mit variabler Lichtverteilung (inkl. Kurven- und Abbieglicht) sind für den CNG nicht erhältlich. Die Türen besitzen weder Rückleuchten noch Reflektoren, die bei Dunkelheit den nachfolgenden Verkehr warnen würden. Bei eingeschalteter 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.

Spurhalteassistent



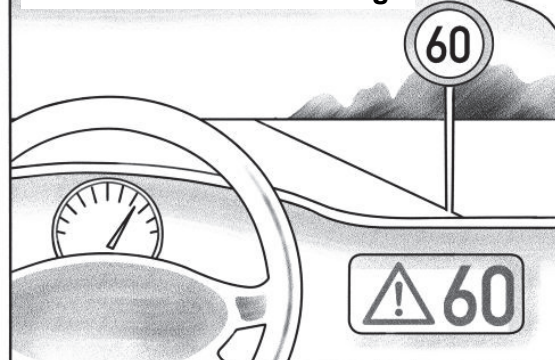
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

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. Durch die aktive Auslegung der Kopfstützen sinkt das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Ordert man die Ergonomiesitze, lässt sich zudem auch die Neigung der Stütze einstellen (nicht im Testwagen). Vorbildlich sind die Gurtwarner, da diese auf allen Plätzen vorhanden sind und den Fahrer informieren wenn sich jemand abschnallt. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was sich nach einem Unfall positiv auswirken kann.
- Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,71 m guten Schutz und weisen zudem einen recht großen Abstand zum Kopf auf. In der dritten Sitzreihe finden nur Passagiere bis zu einer Größe von 1,63 m guten Schutz, auch hier ist der Abstand zum Kopf sehr groß.

1,6

Kindersicherheit

- +** Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Zafira Tourer gute 83 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. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos verwenden. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Es ist zu beachten, dass laut 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 (Gruppe II, 15 bis 25 kg; Gruppe III, 22 bis 36 kg) 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.

1,6

UMWELT/ECOTEST

2,1

Verbrauch/CO₂*

- +** Der Zafira Tourer CNG kann eine CO₂-Bilanz von 131 g/km vorweisen - das entspricht 39 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Kilogramm Erdgas pro 100 Kilometer. Im Innerortsteil braucht der CNG 6,7 kg/100 km, im Außerortsteil lediglich 4,2 kg/100 km und auf der Autobahn 5,2 kg/100 km.

1,0

Schadstoffe

⊕ Keine der Schadstoffgruppen im Abgas zeigt sich erhöht, sodass der Zafira Tourer CNG hier eine sehr gute Bewertung erhält - volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der CNG auf 89 Punkte und verpasst damit nur knapp die vollen fünf Sterne im EcoTest.

4,1

AUTOKOSTEN

1,5

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem günstigen Erdgas ergeben niedrige Betriebskosten.

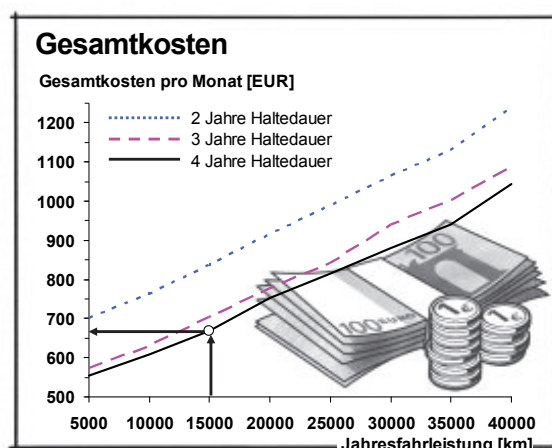
5,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der Zahnriemen des 1,6 Liter Ottomotors muss spätestens nach 150.000 km oder sechs Jahren ausgetauscht werden.

⊕ 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: 669 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,3

Wertstabilität*

Der Zafira Tourer CNG bietet viel Platz und erweist sich als alltagstauglich. Zudem bietet er mit dem Erdgasantrieb eine günstige Alternative, sodass dem Opel für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert wird.

4,9

Kosten für Anschaffung*

⊖ Im Klassenvergleich zeigt sich der Zafira Tourer 1.6 CNG Edition mit einem Grundpreis von 29.300 Euro sehr teuer. Zumindest die Serienausstattung nicht besonders üppig ist. Selbst für Licht- und Regensensor, ein Reifendruckkontrollsystem und eine Klimaautomatik muss man Aufpreis zahlen.

4,9

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen hoch. Während die KFZ-Steuer mit 100 Euro pro Jahr noch überschaubar bleibt, fallen die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen teuer und die Teilkaskoeinstufung akzeptabel aus (KH: 22; TK: 18; VK: 22).

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten liegen trotz der geringen Betriebskosten hoch. In allen anderen Kapiteln der Autokosten erzielt der Zafira Tourer CNG kein gutes Ergebnis.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 SIDI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4 LPG ecoFlex Selection	1.6 CNG ecoFlex Selection
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	4/1598	4/1598	4/1364	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	88 (120)	103 (140)	125 (170)	147 (200)	103 (140)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/3800	200/1850	200/1850	260/1650	280/1650	200/1850	210/2300
0-100 km/h[s]	12,9	11,9	10,8	9,2	8,9	11,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	200	212	225	195	204
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 S	6,6 S	6,6 S	6,6 SP	7,0 SP	8,6 FG	4,7 G
CO2 [g/km]	169	154	154	154	164	139	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18	18/22/18	18/22/18	18/22/18	18/22/18	22/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	184	146	146	150	170	116	100
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	699	691	713	777	812	678	661
Preis [Euro]	23.350	24.550	25.250	28.655	29.055	27.450	28.350

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	4,9 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/4,2/5,2 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	131 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4658/1884/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2110 mm
Leergewicht/Zuladung	1766 kg/589 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/890 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1650 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	25 l
Reichweite	510 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	386 Euro
Monatliche Gesamtkosten	669 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/22/18
Grundpreis	29.300 Euro

NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 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

Abbiegeliicht (nicht für CNG)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro°
Kurvenlicht (nicht für CNG)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro°
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Park-Assistenz-Paket)	850 Euro
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 Euro°
Xenonlicht (nicht für CNG)	nicht erhältlich

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
3. Sitzreihe	700 Euro°
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 (entfall bei Panorama)	Serie°
Lackierung Metallic	550 Euro°
Panorama-Glasdach	1.300 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

4,1

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Anschaffung*	4,9
Fixkosten*	4,9
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen