



Opel Zafira Life M 2.0 Diesel Innovation

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Herstellerübergreifende Zusammenarbeit kennt man mittlerweile. Mehr oder weniger offensichtlich werden Motoren oder andere Komponenten ausgetauscht, das spart Entwicklungskosten. Beim neuen Opel Zafira Life geht es viel weiter: Bis auf Scheinwerfer, Grill, Lenkrad und Felgen handelt es sich um einen Citroen Spacetourer, der wiederum baugleich mit dem Peugeot Traveller ist. Badge-Engineering nennt sich das, und hier handelt es sich um ein Paradebeispiel. Leichtigkeit, ist Opel doch mittlerweile Tochter der französischen PSA-Gruppe. Wem die Auswahl aber noch nicht groß genug ist, der kann sich noch bei Toyota umschaun, denn der Proace Verso des japanischen Herstellers ist der vierte im Bunde der identischen Fahrzeuge.

Mit dieser geballten Offensive haben die Hersteller es natürlich vor allem auf den Platzhirsch abgesehen, den VW Bus. Auch die Mercedes V-Klasse muss sich in Acht nehmen: Preislich werden beide locker unterboten, die Ausstattung ist in der Topausstattung ebenfalls luxuriös: Ledersitze, Panoramadach, Dreizonen-Klimaautomatik sind beim Zafira Life Innovation Serie. Standesgemäß ist er auch äußerst variabel, von fünf bis neun Plätzen in den unterschiedlichsten Anordnungen ist alles möglich. Außerdem gibt es zwei Radstände und drei Fahrzeuglängen, da kann man einige Zeit im Konfigurator verbringen.

Geht es ums Fahren, tut sich vor allem der angenehme Diesel hervor, der noch dazu eine sehr gute Abgasreinigung hat. Auch das Fahrwerk passt. Es ist zwar klar ein Bus-Fahrwerk, macht seine Arbeit aber erstaunlich gut. Die Lenkung fällt dagegen ab, hier ist gefühlloses Kurbeln angesagt, mit dem man sich zwar arrangiert, aber nie ein Fan wird.

Der Verbrauch im Ecotest liegt bei 7,7 Litern auf 100 Kilometer, das ist klassenüblich. Man fährt nunmal ein fast zwei Meter hohes und schon leer zwei Tonnen schweres Fahrzeug durch die Gegend. Braucht man den Platz und die Variabilität wirklich, ist der Opel Zafira Life (und die baugleichen Kollegen) durchaus eine Alternative zu den teureren Angeboten aus Hannover und Stuttgart. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Talento, Ford Tourneo Custom, Mercedes V-Klasse, VW T6.

- +** großer und variabler Bus, elektrische Schiebetüren, umfangreiche Serienausstattung
- schwere Heckklappe, unhandlich im engen Stadtgebiet, viele Sicherheitsassistenten verfügbar, aber nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	1,1
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	3,9
	Langstrecke	3,1
	Transport	0,8
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet, schlecht versiegelte Schweißverbindungen und ungeschützte Kabelverbindungen mindern aber den Gesamteindruck. Im Alltag als unpraktisch erweisen sich die kratzempfindlichen Seitenwandverkleidungen im Kofferraum sowie das am Boden befindliche Schienensystem für die Sitze. Es liegt etwas höher als der Kofferraumboden: Dadurch stören die Schienen, wenn man Gegenstände verschieben möchte und sie verkratzen unter Umständen.

Der Innenraum ist solide verarbeitet, nur an manchen Stellen

2,6 Alltagstauglichkeit

⊕ Punkten kann der Bus vor allem als Packesel. Die zulässige Zuladung des Testwagens beträgt 675 kg, an der Anhängerkupplung können Lasten bis 92 kg aufgestützt werden und gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 2,3 Tonnen gezogen werden. Auf dem Dach lassen sich bis zu 150 kg transportieren, außer auf Modellen mit dem Panoramaglasdach, dann sind es 100 kg. Mit einer Tankfüllung (70 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,7 Litern Diesel auf 100 Kilometer rund 905 km weit. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Opel mit einem

3,7 Licht und Sicht

Auch wenn sich dank der hohen Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut überblicken lässt, fällt das Gesamtergebnis im Sichtkapitel aufgrund der nur mäßigen Sicht nach draußen nur ausreichend aus. Bei der ADAC Rundumsichtmessung behindern vor allem die breiten Dachsäulen am Heck die Sicht. Zudem lassen sich niedrige Hindernisse weder vor noch hinter dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. Etwas Abhilfe leistet die gegen Aufpreis erhältliche Rückfahrkamera. Optional gibt



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten erheblich.

ist der Zafira nicht auf PKW-Niveau, wie etwa beim nicht überall perfekt eingepassten Dachhimmel. Klassenüblich wurde für Armaturenbrett und Türverkleidungen nur harter Kunststoff verwendet, ein kleines Material-Highlight gönnt sich der Bus aber: Die Dachsäulen sind mit Stoff bespannt.

⊖ Der Unterboden ist nicht aerodynamisch optimiert und der Motorraum von unten ungeschützt. Darüber hinaus wird die Motorhaube nur mittels Haltestab offen gehalten.

Reparaturset ausgestattet - gegen Aufpreis gibt es ein Ersatzrad samt Bordwerkzeug.

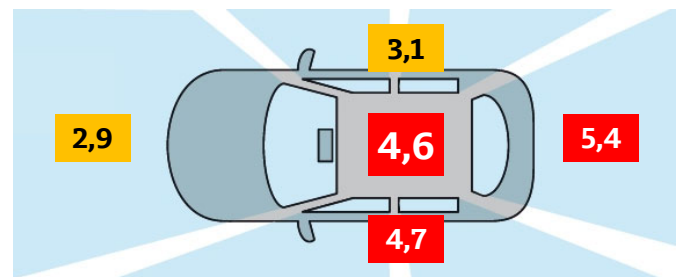
Ab Werk finden im Opel Zafira Life M Innovation fünf Personen Platz, gegen Aufpreis wie im Testwagen bis zu acht. Der Innovation kommt mit einer elektrischen Schiebetür auf der Beifahrerseite, die zweite Schiebetür kostet Aufpreis.

⊖ Für die Stadt sind die Karosseriemaße unpraktisch. Der Zafira ist 4,96 m lang, mit Außenspiegeln 2,2 m breit und braucht 12,9 Meter Platz, um zu wenden.

es zu den serienmäßigen Parksensoren am Heck noch Sensoren vorn.

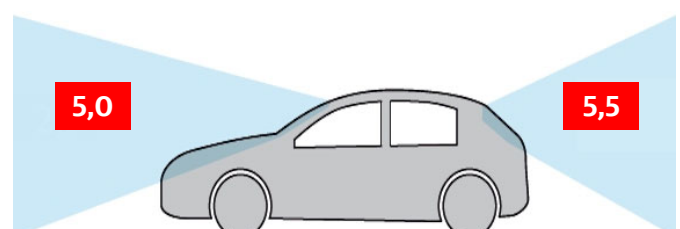
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Ausstattungsvariante Innovation ist ab Werk mit Bi-Xe-nonscheinwerfern und einer Scheinwerfer Reinigungsanlage ausgestattet, eine automatische Leuchtweitenregulierung hat sich Opel allerdings gespart. Die Fahrbahn wird mit dem Xenonlicht gut bis zufriedenstellend ausgeleuchtet.

⊕ Ein automatisch abblendender Innenspiegel sowie Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion gehören zum

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Auch wenn die Schweller und Sitze hoch liegen, kommt man dennoch bequem in das Fahrzeug. Die Vordersitze sind in der untersten Stellung 80 Zentimeter über der Straße, durch die Stufen am Schweller kommt man aber gut hinauf. Die Einstiegsbereiche sind vorn wie hinten groß. Im Fond besonders praktisch: Es gibt auf beiden Seiten Schiebetüren, die sich elektrisch öffnen lassen - das ist besonders mit Kindern und/oder in engen Parklücken hilfreich. Darüber hinaus lassen sich die Schiebetüren berührungslos per Fußkick in der jeweiligen Ecke des hinteren Stoßfängers öffnen. Haltegriffe gibt es über allen Türen, außer am

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Typisch für einen kastenförmigen Wagen fällt das Kofferraum-Volumen gigantisch aus. Gemessen hinter der zweiten Sitzreihe (für Passagiere mit 1,85 Meter Größe eingestellt) und ohne Sitze in der dritten Reihe lassen sich bis zur Fensterunterkante 1.225 Liter verstauen. Baut man die Abdeckung aus, finden bis unter das Dach 2.355 Liter oder 49 Getränkekisten Platz. Klappt man (immer noch bei ausgebaute dritter Sitzreihe) die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe um, finden bis zur Fensterkante 1.595 Liter Platz und bis unter das Dach 3.240 Liter. Nutzt man den gesamten Stauraum bei ausgebaute zweiter und dritter Sitzreihe, lassen sich bis zu 3.930 Liter verstauen.

Hat man die dritte Sitzreihe montiert, passen (alle Sitze auf 1,85 Meter Größe eingestellt) dahinter bis zum Dach 725 Liter hinein, bis zur Fensterunterkante sind es 445. Bei umgeklappten Sitzlehnen in der dritten Reihe passen bis zur zweiten Sitzreihe und bis Fensterunterkante 940 Liter, bis zum

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich aufgrund seines praktischen Formats optimal nutzen, die schwere Heckklappe sollte sich aber deutlich leichter öffnen lassen - eine elektrische Betätigung ist nicht erhältlich.

⊕ Die Ladekante liegt nur 60 cm über der Fahrbahn und 25 mm über dem Kofferraumboden, die Ladeöffnung und der Kofferraum selbst sind gigantisch dimensioniert, wodurch

Serienumfang, für den statischen Fernlichtassistenten verlangt Opel Aufpreis.

⊖ Die Sicht in den Spiegeln ist in Ordnung, allerdings fehlen den Außenspiegeln zusätzliche asphärische Bereiche, die den Blick in die toten Winkel erleichtern. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann durch den Blinker kein Abbiegen mehr signalisiert werden.

Fahrerplatz.

Der Innovation ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Beim Auf-/Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz; es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

Dach beladen 1.625 Liter oder 32 Getränkekisten hinein. Sind beide hinteren Sitzreihen umgeklappt, finden bis zum Dach 2.695 Liter Platz.



Der riesige Kofferraum und dessen Variabilität sind große Pluspunkte des Zafira Life.

sich sperrige Gegenstände mit Leichtigkeit einladen und befördern lassen. Die Heckscheibe lässt sich zudem separat öffnen, um lediglich kleinere Gegenstände in den Kofferraum zu laden. Der Kofferraum wird mit zwei Lampen beleuchtet, die auch als Taschenlampe genutzt werden kann.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Zum Ausbauen der Rückbank sind wie in der Klasse üblich zwei Personen erforderlich: Die asymmetrisch geteilten Rückbänke wiegen 74 kg - aufgeteilt in 46 und 28 kg.

⊕ Die zweite und die dritte Sitzreihe bestehen beim Testwagen jeweils aus einer im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Bank. Diese lassen sich geteilt längs verschieben und

ausbauen. Verschieben und Umklappen geht leicht von der Hand, hier hakelt nichts.

⊖ Fächer und Ablagemöglichkeiten für kleinere Utensilien fehlen im Kofferraum. Ein Netz, das den Passagier- vom Kofferraum trennt, ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

1,9 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Die meisten Bedienelemente sind gut zu erreichen und eindeutig in ihrer Funktion. Kritik verdient allerdings das Klimaanlagebedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es leicht nach unten geneigt ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur Wipp-Tasten.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Annehmlichkeiten wie elektrisch justierbare Vordersitze, ein Licht-/Regensensor und elektrische Fensterheber vorn erleichtern den Alltag.

Der Touchscreen des Infotainmentsystems ist weit oben angebracht und reagiert gut auf Berührung. Einen Drehregler zum Zoomen gibt es aber nicht. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, sodass man sich nach kurzer Eingewöhnung in den verschiedenen Bedienebenen zurecht findet. Die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist nicht optimal, da die Ziffern teils gekippt dargestellt sind - das Kombiinstrument liegt jedoch gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Taste zum Starten und Abstellen des Motors ist in der Nähe des Schalthebels untergebracht.

⊖ Die mechanische Handbremse im Zafira Life bietet nicht den Funktionsumfang wie eine moderne, elektrische. Bei einer solchen kann auch der Beifahrer für einen kontrollierten Nothalt sorgen.



Im Innenraum ist die Herkunft des Zafira Life aus dem Nutzfahrzeugprogramm deutlich sichtbar. Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung können das aus dem Pkw-Programm gewohnte Niveau nicht ganz einlösen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der große Opel ist auf dem Gebiet der Konnektivität gut aufgestellt. Als Innovation ist er mit einem Radio samt USB- und AUX-Anschluss ausgestattet. Auch die Smartphone-Integration via Apple CarPlay, Android Auto und MirrorLink gehört zum Serienumfang, für digitalen Radioempfang muss man aber extra zahlen. Auch das Navigationssystem kostet Aufpreis, es stellt sich aber die Frage, ob man das träge System wirklich braucht, wenn man doch serienmäßig sein Handy-Navi einbinden kann.

Steckdosen mit 12 Volt findet man schon serienmäßig

reichlich. In der Mittelkonsole, in einem der beiden Handschuhfächer, in der zweiten und auch in der dritten Sitzreihe. Auch eine Steckdose für einen 230-Volt-Eurostecker gehört ebenfalls zum Innovation-Serienumfang. Ab dem vierten Quartal 2019 soll der Zafira Life per Opel Connect auch Telematikdienste wie den Abruf von Fahrzeugstatus und -informationen unterstützen.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Dank der üppigen Innenbreite und den großen Fensterflächen hat man vorn ein angenehmes Raumgefühl. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Körpergröße von

knapp zwei Metern zurückschieben - die Kopffreiheit würde noch Größere zulassen.

0,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gigantisch. Schiebt man die Rücksitzbank ganz nach hinten, würde die Beinfreiheit für Passagiere bis rund 2,2 m ausreichen. Sind die Sitze in vorderster Position, reicht die Beinfreiheit immer noch für 1,85 m große Insassen. Das Raumgefühl ist entsprechend des Platzangebotes und dank dem lichtdurchfluteten Innenraum sehr angenehm. Das serienmäßige Panoramadach trägt einen guten Teil dazu bei.



Im Fond finden sogar Personen bis über 2,0 m reichlich Platz.

1,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Opel bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Standardmäßig gibt es fünf Sitzplätze, beim Innovation werden es maximal acht. Für den Zafira Life Selection sind sogar neun Plätze im Angebot, dann gibt es statt des Beifahrersitzes eine Doppelsitzbank. Insgesamt gibt es mannigfaltige Möglichkeiten, unter denen jeder Käufer das passende Sitzkonzept finden wird.

Ablagemöglichkeiten gibt es in der ersten Sitzreihe genügend. Es gibt gleich zwei Handschuhfächer und riesige Türfächer. Im Fond beschränkt sich das Angebot auf Lehnennetze und klappbare Tische an den Vordersitzlehnen.

2,7 KOMFORT

3,3 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Zafira Life ist zufriedenstellend gelungen. Gerade angesichts der Fahrzeugklasse und der hohen möglichen Zuladung ist der Fahrwerkskomfort absolut alltagstauglich und lässt wenig Transporter-Feeling aufkommen. Die Hinterachse spricht gerade im unbeladenen Zustand auf unregelmäßige Fahrbahnunebenheiten hölzern an - wodurch die Großraumlimousine zum Stuckern neigt und dann

unruhig wirkt. Insgesamt bemüht sich das große Auto aber merklich, möglichst gelassen über Bodenwellen zu kommen, was in einem mit "wogend" wohl am besten beschriebenen Fahrgefühl mündet. Harte Schläge wie solche durch Kanaldeckel kann die einfache Achskonstruktion aber nicht sehr sensibel abfangen.

2,6 Sitze

In der getesteten Variante ist der Opel serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Ledersitzen vorn samt Zweiwege-Lordosenstützen inklusive rudimentärer Massagefunktion ausgestattet: Aktiviert man diese, fährt die Lordosenstütze langsam vor und zurück.

Sie bieten eine zufriedenstellende Kontur an Lehnen und den kurzen Sitzflächen, wodurch der Seitenhalt nur durchschnittlich ausfällt. Bequem sind die Sitze aber dennoch, auch dank

der einstellbaren Mittelarmlehnen finden Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Auf den hinteren Plätzen sitzt man natürlich weniger komfortabel, auch hier sind lange Strecken aber ohne bleibende Schäden möglich. Man hat auch auf den Zweierbänken eine Konturierung, die Einzelsitzen schon sehr nahe kommt - zudem kann man auch hinten auf jedem Platz die Lehnenneigung einstellen.

3,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt hoch, das zeigt auch die Messung: Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 68,8 dB(A) ermittelt.

Der Dieselmotor ist stets präsent, wenn auch nicht störend. Die Windgeräusche sind dem hohen Aufbau entsprechend

vorhanden und bei hohen Geschwindigkeiten im Innenraum dominierend. Zusätzlich ist gelegentliches Poltern der Achsen und Wummern vernehmbar, beispielsweise auf Kopfsteinpflaster. Auch hier gilt: In der Busklasse braucht sich der Zafira Life nicht verstecken.

2,0 Klimatisierung

⊕ Ab Werk gibt es eine Dreizonen-Klimaanlage. Ausströmer zur Belüftung des großen Innenraums gibt es auf Armaturenbrett und Dachhimmel im Fond verteilt genügend. Allerdings lassen sich die Luftstromrichtung und -stärke nicht unabhängig voneinander anpassen.

Darüber hinaus besitzen die Ledersitze vorn serienmäßig eine

Heizung, die Seitenscheiben im Fond sind abgedunkelt und den Passagieren in der zweiten Reihe stehen ab Werk Sonnenrollos zur Verfügung.

⊖ Zulasten der Durchlüftung lassen sich die Seitenscheiben im Fond nicht öffnen.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Bus ist zwar ein großes und mit einem Leergewicht von gut zwei Tonnen auch kein leichtes Fahrzeug, der zwei Liter große Diesel mit 150 PS und einem Drehmoment von 370 Nm liefert bei den Fahrleistungsmessungen aber dennoch ein akzeptables Ergebnis ab.

Die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang überzeugen, aber auch im nicht übertrieben lang übersetzten sechsten Gang verhungert man nicht vollkommen. Den simulierten Überholvorgang absolviert die Großraumlimousine in 6,8 Sekunden, im dritten Gang gemessen.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der von PSA stammende Diesel läuft auch im Opel sehr angenehm. Natürlich spürt man Vibrationen, diese sind aber bei vielen Diesel-PKW nicht weniger vorhanden - hier handelt es sich aber um einen Bus. Motorbedingte Störgeräusche

kommen bis auf ein Brummen deutlich unter 2.000 Umdrehungen nicht vor. Dieser Motor hätte das alte Opel-Prädikat "Flüsterdiesel" nicht ganz unverdient bekommen - er kommt aber nicht von Opel.

2,4 Schaltung/Getriebe

Die Schaltung ist zufriedenstellend gelungen. Die Schaltwege fallen zwar nicht zu lang aus, der Schalthebel dürfte aber präziser geführt sein, da die Gänge ab und zu in den Gassen haken. Der Rückwärtsgang ist durch einen Sperring gesichert und lässt sich leicht einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt.

Kurbelwelle rotiert bei Tempo 130 mit rund 2.600 Umdrehungen pro Minute.

Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, der Motor geht schon bei knapp über 20 km/h aus und springt beim Betätigen der Kupplung sehr schnell und geschmeidig wieder an. Eine Gangempfehlung und Berganfahrhilfe unterstützen den Fahrer im Alltag.

⊕ Die Getriebeübersetzung passt zur Leistungscharakteristik des Motors, der sechste Gang ist nicht sehr lang übersetzt - die

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Ein Fahrdynamiker ist der Zafira Life nicht, das will eine Großraumlimousine auch nicht sein. Dennoch könnte er auf plötzliche Lenkimpulse souveräner reagieren, denn der Wagen wankt stark und schwingt deutlich nach. Der Grenzbereich ist

recht niedrig angesiedelt, der Wagen neigt früh zum Untersteuern. Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

Im ADAC Ausweichtest fährt der Opel mit einem leicht drängenden Heck nach dem ersten Anlenken und daraus resultierenden starken ESP-Eingriffen, die zum Geschwindigkeitsabbau führen, insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Beim Gegenlenken schiebt er über die Vorderräder, die Hinterachse schaukelt dabei etwas nach - das Fahrverhalten bleibt dabei insgesamt unkritisch.

3,8 Lenkung

Durch die ausgeprägten Karosserieneigungen und die nur mäßige Rückmeldung lässt sich der erforderliche Lenkwinkel vorab nicht immer perfekt abschätzen, man trifft die anvisierte Linie in Kurven nicht immer. Die Lenkung ist insgesamt zu leichtgängig, die Mittellage ist nicht klar definiert und es sind leichte Antriebseinflüsse sowie sogar ein Klopfen bei Bremsungen spürbar - Eigenschaften, die sich negativ auf das Lenkgefühl auswirken. Das Ansprechen ist indirekt, vor allem Innerortsfahrten sind wegen der indirekten Übersetzung mit viel Kurbelei verbunden. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind fast vier Lenkradumdrehungen erforderlich.

3,2 Bremse

Bei den Bremswegmessungen erzielt der Zafira ein durchschnittliches Ergebnis. Der Bremsweg beträgt aus Tempo 100 bis zum Stillstand 36,8 m. Die Bremsanlage zeigt sich bei hoher Beanspruchung standfest, die Dosierbarkeit ist allerdings nicht ideal. Das Bremspedal fühlt sich etwas weich an und baut gefühlt erst mit einer gewissen Verzögerung Bremsdruck auf, dann aber recht abrupt.

















2,5 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der große Opel bietet eine gute aktive Sicherheitsausstattung, allerdings gibt es die Systeme fast ausschließlich nur gegen Aufpreis. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem Reifendruckkontrollsystem (indirekt messend) besitzt der Zafira Life ab Werk noch einen Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Head-Up-Display. Dabei handelt es sich zwar um die günstigere Variante - eine Kunststoffscheibe fährt aus der Armaturentafel heraus - der Fahrer braucht seinen Blick aber dennoch zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit nicht so weit von der Fahrbahn abwenden.

Gegen Aufpreis sind neben einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung samt Notbremssystem mit City-Funktion auch eine Spurverlassenswarnung sowie eine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Verkehrszeichenerkennung erhältlich. Erkannte Limits können für Begrenzer, Tempomat oder adaptive Geschwindig-

keitsregelung übernommen werden. Ein Totwinkelwarner und ein Müdigkeitswarner sind auch erhältlich.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest erzielte der Peugeot Traveller gute 87 Prozent der maximalen Punkte (Stand 12/2015) - in der Summe bekommt der Franzose die vollen fünf Sterne. Da der Opel Zafira Life bis auf optische Kleinigkeiten baugleich ist, kann die Bewertung übernommen werden. Die Kopfstützen genügen auf den vorderen Sitzen für Personen bis 1,90 Meter, die hinteren Kopfstützen schützen Passagiere bis 1,75 Meter wirkungsvoll. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen. Gegen Aufpreis ist Opel Connect erhältlich, das

ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Gurtwarner für die hinten Sitzenden gibt es nicht. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine dafür vorgesehene Ablagemöglichkeit.

1,1 Kindersicherheit

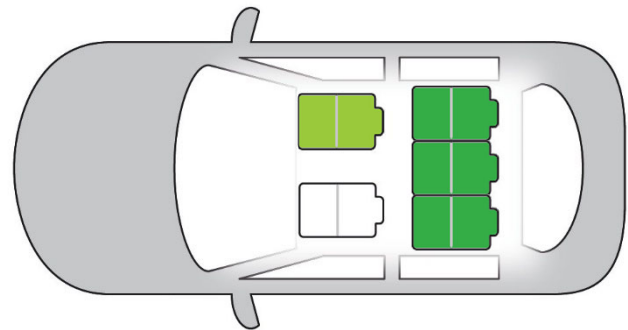
⊕ Mit 91 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit kann der Bus bei den Crashtests überzeugen.

⊕ Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen (außer auf dem eventuell vorhandenen Mittelplatz erste Reihe) Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Vorn rechts geht das allerdings nur mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auf allen Plätzen der zweiten und dritten Sitzreihe kann man Kindersitze entweder mit den Gurten oder mit dem Isofix-System samt i-Size-Kennzeichnung lagestabil befestigen. Dies geht leicht von der Hand, denn im Bus hat man mehr als genug Platz, um zu hantieren.

⊕ Praktisch: Über dem Rückspiegel befindet sich ein weiterer kleinerer Spiegel, der den Blick in die zweite Sitzreihe zu den Kindern ermöglicht. Die Fondtüren lassen sich per Schalter im Armaturenbrett sichern, so dass diese nicht von den Kindern geöffnet werden können.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,7 Fußgängerschutz

Im EuroNCAP-Crashtest erreicht der Bus 64 Prozent der Punkte. Für Fußgänger bergen die unteren Bereiche der Windschutzscheibe sowie der Scheibenrahmen eine größere

Verletzungsgefahr.

Der optionale Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Für einen rund zwei Tonnen schweren und fast zwei Meter hohen Bus hält sich der Verbrauch mit 7,7 l/100 km noch im Rahmen. Absolut gesehen fällt die CO₂-Bilanz mit 243 g/km aber doch hoch aus - das reicht nur für zwei von 60 Punkten.

Der Verbrauch splittet sich in 7,0 l in der Stadt, 6,9 l außerorts und 9,5 l/100 km auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Anders als bei früheren Versionen des französischen Dieselmotors ist die Harnstoffeinspritzung mittlerweile sehr wirksam. Lohn sind niedrige Stickoxidemissionen und Dank

auch ansonsten keinerlei Auffälligkeiten die vollen 50 Punkte in der Schadstoffbetrachtung des ADAC Ecotest. Die insgesamt erreichten 52 Punkte genügen für drei Sterne.

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

48.300 Euro verlangt Opel für den Zafira Life mit dem 150 PS starken Diesel in der Ausstattungsvariante Innovation. Damit reiht er sich in harmonisch in die Preisgestaltung der drei anderen, baugleichen Busse ein: Die Preise liegen fast durchweg auf einem Niveau. Absolut gesehen ist das viel Geld, im Vergleich mit dem Platzhirsch von VW aber eben merklich weniger - gerade, wenn man sich die beim Innovation schon gute Serienausstattung ansieht. Neben Ledersitzen, einer Mehrzonen-Klimaanlage und Xenonscheinwerfern gibt es auch das

Panoram-Glasdach serienmäßig. Gegen Aufpreis sind sicherheitsrelevante und empfehlenswerte Extras erhältlich. Dazu zählen vor allem die Assistenz-Pakete.

Zum Service muss der Opel nur alle 24 Monate oder 40.000 km. Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Motor besitzt zwar einen Zahnriemen, der muss aber erst nach 160.000 km oder zehn Jahren gewechselt werden. Opel gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, zwei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	S 1.5 Diesel Edition	S 2.0 Diesel Edition Automatik	S 2.0 Diesel Edition	S 2.0 Diesel Edition Automatik
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1499	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	90 (122)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1750	340/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	14,3	15,5	12,0	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	184	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 D	6,9 D	6,8 D	7,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	127	148	142	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/25/25	21/25/25	21/25/25	21/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	268	358	354	366
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	843	898	887	931
Preis [Euro]	38.430	40.430	40.180	43.630

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Diesel, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.997 cm ³
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17W
Länge/Breite/Höhe	4.956/2.010/1.890 mm
Leergewicht/Zuladung	1.801/1.299 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b./4200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	92/100 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Luton, England

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,9/10,8/17,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R17 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	12,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,9/9,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	203 g/km (WTW* 243 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2075/675 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	940/1.450/2.695 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	141 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	160 Euro	Wertverlust	556 Euro
Monatliche Gesamtkosten	937 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	354 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/25		
Basispreis Zafira Life M 2.0 Diesel Innovation	48.420 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.470 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.474 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht statisch in Nebelscheinwerfern	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	480 Euro (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/780 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	260 Euro (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	480 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	780 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	780 Euro° (Paket)
Spurassistent	480 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	260 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	500 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar und herausnehmbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	400 Euro
Metalllackierung	700 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Oktober 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.