
Fahrbericht Opel Zafira Life Tourer: Der Vetter aus Frankreich

Von Peter Schwerdtmann, cen

Der Name Zafira gefiel den neuen Managern offenbar besser als der Opel dieses Namens. Jedenfalls wurde der Opel dieses Namens ersetzt durch einen Kleinbus mit zwei elektrischen Schiebetüren, die sich per Fußkick steuern lassen. Vom Namesgeber übernommen hat der neue Zafira außerdem die Flexibilität. Sonst blieb beim Neuen nichts beim Alten, nur der Opel-Blitz.

Aus dem Kompakt-Van wurde eine „Großraum-Limousine“ in drei Größen, jeweils definiert über die Außenlänge: S mit 4,61 Metern, M mit 4,96 Metern und L mit 5,31 Metern. Zwischen fünf und neun Sitzen lassen sich unterbringen. Wir hatten unseren Spaß mit einem Siebensitzer, dessen beide Einzelsitze der zweiten Reihe auch mit dem Rücken zur Fahrt montiert werden können. Die Sitze sind zwar schwer, rasten aber ohne Verrenkungen oder Zirkeln in die Schienen ein, auf denen sie – ebenso wie die Rückbank – dem Raumbedarf mit Schieben angepasst werden können. Alles ist also möglich – vom Reisefahrzeug für die große Familie, über das VIP-Shuttle bis zum parkenden Konferenzraum, in dem man hinter den getönten Seitenscheiben unbeobachtet tagen kann.

Atmosphäre für Familie oder VIP

Schwarzes Leder schafft die richtige Atmosphäre für Verhandlungen, beeindruckt sicher VIP und gefällt auch der großen Familie, schon wegen der Unempfindlichkeit des Leders mit dem Namen „Claudia“. Die moderne Sprachwissenschaft bezweifelt, dass der Name vom Lateinischen Begriff für Hinken hergeleitet werden kann. Das wäre auch ungerecht, nicht nur fürs Leder. Denn die Fortbewegung im Zafira Life Tourer hat eher mit Gleiten zu tun.

Da bricht der französische Vetter durch, eingebracht in den Zafira durch die Konzernplattform für leichte Nutzfahrzeuge. Die Federung des Tourer ermöglicht mit ihrer geringen Dämpfung sehr komfortables Federn, sogar mit Nachwippen und Seitenneigung in Kurven. Auch die Lenkung zeigt einen anderen Charakter als gewohnt. Sie verlangt am Anfang viel Kraft, dafür bei hohen Geschwindigkeiten erstaunlich wenig. Die Zahl der Lenkradumdrehungen hätte Opel normalerweise kleiner gehalten, die Lenkung direkter gewählt.

Vermutlich war es den Reifen und nicht dem Fahrwerk geschuldet, dass unser Exemplar auf geraden Strecken ausdauernd nach kleinen Korrekturen verlangte. Ein routinierter Fahrer gleicht das automatisch aus und kümmert sich lieber um seinen Arbeitsplatz. Den besteigt er im Opel leichter als bei vielen Wettbewerbern, bei denen der Fahrersitz erklettert sein will. Der Sitz selbst ist straff und dennoch bequem mit ausreichendem Seitenhalt. Zur Mitte des Autos hin gibt es eine Armstütze, für den anderen Arm die breite Brüstung des Seitenfensters. Der Fahrer kann sich sogar über eine Massage-Funktion freuen.

Armaturen nach Art eines Pkw

Die Armaturentafel präsentiert sich im Stil eines Personenwagens mit zwei Rundinstrumenten und weiteren Anzeigen im Blickfeld des Fahrers und einem Sieben-Zoll-

Bildschirm in der Mitte, darunter die Klimasteuerung und darunter das angesichts der Größe des Autos etwas verloren wirkende Drehrad für die Steuerung der Acht-Gang-Automatik. Die Überraschung beim Anlassen ist eine doppelte: Ins Blickfeld des Fahrers schiebt sich die kleine Projektionsfläche eines farbigen Head up-Displays, und der Diesel nimmt mit einem im Inneren sehr zurückhaltenden Geräusch seine Arbeit auf.

Im städtischen Umfeld fällt der Zwei-Liter-Diesel auch weiterhin auf mit angenehm niedrigem Geräusch, einer lückenlosen Entfaltung und seiner Kraft. 177 PS und 400 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment lassen die mehr als zwei Tonnen Leergewicht vergessen. Was der Fahrer braucht, bekommt er vom Diesel und der Acht-Gang-Automatik, die genau das tut, was sie soll: immer möglichst unauffällig den richtigen Gang einlegen.

Dieser Antrieb schafft es immerhin in nur etwas mehr als zehn Sekunden von 0 auf 100 km/h und lässt außerhalb der Stadt die angegebene Höchstmarke von 185 km/h gern auch mal links liegen. Bei diesen Geschwindigkeiten haben wir unseren Testverbrauch nicht erfahren: 8,2 Liter auf 100 km. Das ist ein sehr respektabler Wert für einen Kleinbus, eine Großraumlimousine mit Klimaanlage für alle, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von gut 2,8 Tonnen, passend für sieben Passagiere oder reichlich Gepäck und maximal fast fünf Kubikmeter Laderaum.

Mit diesem Charakter und diesen Werten wird der Zafira Life in der von uns gefahrenen Version zum Langstrecken-Tourer. Für die Zukunft bleibt ihm für diese Reiseform noch Luft nach oben. Denn was in der Stadt so elegant und leise begann, lassen die Fahrgeräusche auf der Autobahn vergessen. Das und die Lenkung erinnern an die Nutzfahrzeug-Vetter.

Die Assistentenparade

Wenn der Fahrer nicht gerade mit den Menschen in der dritten Reihe einen Kanon singen will, stellt der Geräuschpegel für ihn kein Problem dar. Denn er hat genug Elektronik an Bord, um sich sinnvoll mit seinen Assistenten zu befassen und nicht mit seinen Passagieren. Das kleine Head-up-Display hatten wir schon erwähnt. Dazu Frontkamera und Radar für den Blick nach vorn, der auch die Fahrbahn überquerende Fußgänger erfasst. Der Geschwindigkeitsassistent passt den Abstand zum Vordermann durch Gaswegnehmen, nicht durch Bremsengriff an. Der Tourer warnt vor dem Verlassen der Spur, zeigt die Geschwindigkeits-Beschränkungen an und mahnt zur Pause. Der Aufforderung kamen wir nach kurzer Gegenwehr nach.

Mit dem neuen Telematiksystem Opel Connect kommen auch Verkehrsinformationen in Echtzeit und viele Dienstleistungsangebote an Bord. Andere sind in ihren Kleinbussen schon ganz auf dem Infotainment-Niveau ihrer gehobenen Pkw- und SUV-Modelle angekommen. Denen kann der Zafira-Tourer-Fahrer aber entgegenhalten, dass er für die Bedienung wichtiger Funktionen während der Fahrt sich nicht in das dritte Untermenü durchklicken, -wischen und -tippen muss. Er hat viele Tasten für den direkten Weg zur Verfügung. Und auch an den aus der französischen Autohistorie gut bekannten Satelliten (etwas hinter und leicht tiefer als der Blinkerhebel) wird er sich rasch gewöhnen, weil er den Blick nicht von der Straße nehmen muss, um zum Beispiel den Tempomaten einzustellen.

Moderne und Anspruch

Jetzt haben wir uns dem Opel Zafira Tourer bisher eher so genähert, als dominierten die Nutzfahrzeug-Gene sein ganzes Wesen. Genau das wird ihm aber nicht gerecht. Das zeigt schon der Blick auf sein Äußeres. Seine kräftige Motorhaube trägt ein freundliches Gesicht, das gleichzeitig die Moderne, den Anspruch sowie die sichtbare Merkmale von

Luxus und Leistung vor sich herträgt. Die ausgestellten Kotflügel und die deutliche Sicke an der Seite unterstreichen diese Absicht ebenso wie das Glasschiebedach, die einzeln zu öffnende Scheibe in der Heckklappe und die getönten Scheiben – das hebt.

Fazit: Der Opel Zafira Life hat es verdient, Großraumlimousine genannt zu werden. Auch wenn er sich im Wettbewerb zu anderen Kleinbussen bewegt – nicht viele erreichen dieses Niveau. Das lässt sich Opel in unserem Fall mit dem langen Radstand, einer fast kompletten Ausstattung und viel sichtbarem Luxus und Komfort allerdings auch gut bezahlen. Doch in diesem Markt ist der Basispreis von 54.095,97 Euro für unseren Testwagen bei anderen noch nicht das Ende der Fahnenstange. (ampnet/Sm)

Daten Opel Zafira Life 2.0 D Tourer

Länge x Breite x Höhe (m): 5,31 x 2,01 (mit Spiegeln 2,20) x 1,89

Radstand (m): 3,28

Motor: Vierzylinder-Diesel, 2000 ccm, Direkteinspritzung, Turbo

Leistung: 130 kW / 177 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,0-7,0 Liter

Testverbrauch: 8,2 Liter

Effizienzklasse: B-A

CO₂-Emissionen 209 g/km-183 g/km (Euro 6d TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 2095 kg / max. 745 kg

Anhängelast (gebr., max. 12 %): 2300 kg

Laderaum: bis Lehne erste Sitzreihe 4900 Liter

Wendekreis: 12,9 m

Bereifung: 215/60 R 17

Wartungsintervalle: km

Garantie:

Basispreis L Elegance: 54.095,97 Euro

Basispreis S Edition: 42.968.74 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life mit langem Radstand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Opel Zafira Life: Der Grundriss unseres Testwagens.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
