
Vorstellung: Der Opel Zafira knüpft neue Familienbande

Von Michael Kirchberger

Wenn Ulrich Selzer, seit zwei Monaten neuer Direktor für Marketing und Vertrieb bei Opel in Rüsselsheim, vom Zafira spricht, darf das Life nicht fehlen. Denn die ursprüngliche Baureihe der unter diesem Namen bekannten Großraum-Limousine hat das Zeitliche gesegnet. Das „Life“ kennzeichnet nun eine neue Generation eines Autos mit viel Platz und bis zu neun Sitzen. Gründe für den Wechsel gibt es zur Genüge. Zum einen – so Selzer – sei der Markt für die klassische Großraumlimousine seit 2014 um satte 59 Prozent zurückgegangen, zum anderen hat die nächstgrößere Klasse, die Kastenwagen zum Passagiertransport im D-Segment, im gleichen Zeitraum um 54 Prozent zugelegt.

Doch der Hintergrund ist facettenreicher. Der PSA-Konzern, und zu diesem gehört Opel nun schon geraume Zeit, hat einen hochmodernen People Mover im Programm, der bei Peugeot Traveller und bei Citroen Space Tourer genannt wird. Und weil unter dem Diktat des Rotstifts – Opel soll wieder profitabel werden – immer mehr auf Modellgleichheit gesetzt wird, kommt nun statt des Zafira der Zafira Life auf den Platz, weitgehend baugleich mit den Transportern der Franzosen. Im Herbst steht er bei den Opel-Händlern zu Preisen ab 34 660 Euro. Dafür gibt es den kurzen Radstand und 4,6 Meter Karosserielänge samt eines 1,5-Liter-Dieselmotors mit 102 PS (75 kW).

Der Zafira Life soll ein professioneller Reisebegleiter sein. Hierzu stattet Opel ihn mit hohen inneren Werten aus. Lounge-Komfort mit Vierer-Sitzgruppe und Klapptischen, Panoramadach und Ledersitze sollen ihn als VIP-Shuttle prädestinieren, aber auch für Patchwork-Familien mit überdurchschnittlichem Platzbedarf begehrllich machen. Die Formensprache ist solide, knappe Überhänge und eine wuchtige Frontpartie kennt man schon vom ersten Produkt der französisch-deutschen Freundschaft, dem Combi Life. Zwei Schiebetüren, sie öffnen auf Wunsch elektrisch und fernbedient, erleichtern den Eintritt, kleines Gepäck kann durch die separat zu öffnende Heckscheibe verladen werden, ohne dass gleich die ganze Heckklappe aufschwingen muss.

Transportieren ist eine der vornehmsten Tugenden des Zafira Life. Die kleinste Ausführung schafft dachhoch beladen bis zur ersten Sitzreihe 3600 Liter Gepäck, auf der vergrößerten mit 3,28 Meter und 4,96 Meter Karosserielänge passen 4200 Liter in den Laderaum. Die größte Version kann bei gleichem Radstand aber 5,3 Meter Länge 4900 Liter fassen. Die Höhe kann nicht variiert werden; Dachvarianten fehlen im Angebot. Dafür reckt sich der frontgetriebene Wagen gerade mal 1,91 Meter in den Himmel, findet also in den meisten Tiefgaragen und Parkhäusern eine Unterkunft. Hierbei hilft der vergleichsweise knappe Wendekreis, 11,3 und 12,4 Meter genügen dem Opel, um zu wenden. Seine Breite macht das Aussteigen allerdings zum artistischen Auftritt, mit 2,01 Meter, sogar 2,2 Meter mit Spiegeln, nutzen Passagiere vorne gern die Schiebetüren, um ins Freie zu gelangen.

Die Zuladung geht in Ordnung, je nach Ausführung kann der Opel Transporter 962 bis 1266 Kilogramm speditieren. Auch die Anhängelast kann sich sehen lassen. Wenigsten 1800 Kilogramm darf er ins Schlepp nehmen. Die kräftigeren Versionen dürfen sogar Anhänger bis zu 2,3 Tonnen Gesamtgewicht auf den Haken nehmen. Die ungebremste Anhängelast liegt generell bei 750 Kilogramm, auf das Dach dürfen mit entsprechenden Transportsystemen maximal 150 Kilogramm geladen werden.

Der Innenraum will sich am Limousinenkomfort orientieren, ganz gelingt ihm das nicht. Zwar ist die Verarbeitung anständig und die Materialwahl halbwegs ansprechend, doch fängt es bei der Sitzposition des Fahrers an zu kneifen. Gewiss, die vorderen Sitze lassen

sich elektrisch verstellen und auch die Lordose erfährt eine Unterstützung, doch drückt das harte Plastik der Mittelkonsole, auf der mit einem kurzen Schalthebel die sechs Gänge aus dem Handgelenk gewechselt werden, mit Hingabe gegen das Schienbein des Chauffeurs. Auch gibt der Zafira Life zumindest unbeladen den ruppigen Hund, schlechte Fahrbahnen lassen ihn ordentliche Sprünge vollführen, ein Sack Zement auf der Hinterachse, ersatzweise drei bis vier Passagiere, dürften dieses Gebaren unterbinden.

Vier Dieselmotoren, alle mit vier Zylindern und SCR-Abgastechnik sind im Programm. Die beiden Selbstzünder mit 1,5 Liter Hubraum leisten 102 PS (75 kW) und 120 PS (88 kW), sie geben 270 Newtonmeter (Nm) bei 1500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und 300 Nm als Drehmomentspitze ab. Die Zwei-Liter-Aggregate liefern 150 PS (110 kW) und 177 PS (130 kW), ihre Spannkraft erreicht 370 Nm und 400 Nm, jeweils bei 2000 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit liegen zwischen 160 und 185 km/h, die Zeiten für den Standardsprint reichen von 17,1 bis 10,4 Sekunden. Der Basisdiesel verbraucht mindestens 6,1 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer, das Spitzentriebwerk, das statt mit einem manuellen Sechs-Gang-Getriebe grundsätzlich mit einer achtstufigen Wandlerautomatik kombiniert wird, verlangt minimal 7,0 Liter. In den Tank passen 70 Liter, der Adblue-Behälter kann mit 22,5 Liter Harnstofflösung befüllt werden.

Wer halbwegs zügig vorankommen will, ist mir der 40 060 Euro teuren 150-PS-Dieselfersion gut beraten. Das 177-PS-Triebwerk kann, muss aber nicht sein. Nur wer auf eine Getriebeautomatik Wert legt, kommt um den starken Selbstzünder zum Preis von 43 510 Euro für nicht herum. Nur ihn gibt es nicht mit Handschaltung.

Für bessere Traktion empfiehlt sich das Intelligrip-System, das über eine elektrische Differenzialsperre die Traktion über das Abbremsen der Räder mit wenig Grip verbessert. Für noch mehr Vortriebskraft sorgt der vollwertige 4x4-Antriebsstrang von Dangel, den Opel für 7931 Euro Aufpreis anbietet. Der ist über den Händler bestellbar und genießt dennoch die Gewährleistung der Rüsselsheimer im vollen Umfang. Besonders der Einsatz als Shuttlefahrzeug im Alpenhotel oder als Skitaxi wird durch den Allradantrieb möglich, diese Zielgruppe hat Opel besonders scharf anvisiert.

Der jüngste Familienspross der PSA-Gruppe schlägt sich auch mit dem Blitz am Bug durchaus achtbar. Zwar trauern wir dem ehemaligen Zafira mit seiner sanften Gangart und seiner eleganten Ausstattung nach, doch stehen die Zeichen keineswegs auf Nostalgie. Opel hat schließlich innerhalb des Konzerns die Kompetenz für die Entwicklung leichter Nutzfahrzeuge erhalten, und deshalb wird sich im Portfolio der Rüsselsheimer innerhalb der nächsten Jahre noch einiges verändern. Der Movano etwa, der immer noch aus der Fertigung von Renault angeboten wird, bekommt bald einen familienkonformen Nachfolger. Vielleicht stammt der dann nicht nur im Geiste, sondern ganz real auch vom Main.

Daten Opel Zafira Life S (110 kW)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,01 x 1,91
Radstand (m): 2,93
Motor: R4-Diesel, 2000 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 370 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,8 - 8,0 Liter
Effizienzklasse: D
CO₂-Emissionen: 152 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1735 kg / max. 1005 kg
Kofferraumvolumen: 470 – 3600 Liter

Wendekreis: 11,3 m
Bereifung: 215/60 R 16
Wartungsintervalle: 12 Monate/20 000 km
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: 40 060 Euro

Bilder zum Artikel



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



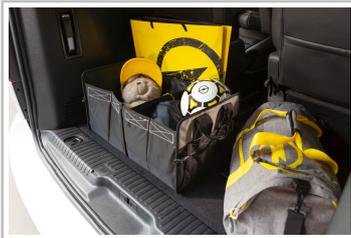
Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Zafira Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
