



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

H koreninam

Tri leta – Zafira, kot jo poznamo danes, je na ceste zapeljala leta 2005 – je dovolj dolga doba, da si avto zasluži prenovu, so se odločili pri Oplu in svojega največjega družinskega enoprostorca zapeljali nazaj med stene, kjer je nastajal.

► Da v Oplovih salonih od letos stoji prenovljena Zafira, morda sploh ne boste opazili. Spremembe, ki so ji jih namenili, so diskretne in komaj opazne. Nov je nos, vključujoč prednje luči, masko in odbijač, in nove, predvsem enobarvne, so zadnje luči. Vse drugo, namenjeno očem mimoidočim, ostaja nespremenjeno. Tudi znotraj sprememb ni veliko. Merilniki so dobili kromane obrobe in armaturna plošča plastiko s spremenjeno strukturo. Tako lahko rečemo, da Zafira ostaja takšna, kot smo je vajeni. Z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi.

Med dobre nedvomno spada njena odlična prilagodljivost potniškega prostora. Kadar je treba, sprejme do sedem potnikov, in če jih je manj, na primer pet, sedežev v zadku sploh ne

boste opazili. Njun sistem zlaganja je zelo dovršen, saj se poglobita v dno in s svojima hrbtnima deloma tvorita ravno površino prtljažnika. Za odtенок manj dognan – pri najnovejših tekmeceh se v dno zlagajo tudi sedeži v drugi vrsti – se zdi sistem zlaganja klopi. Ta je vzdolžno pomična, kar je pohvalno, in izdatno prilagodljiva, kadar pa potrebujete večji prtljažni prostor, od vas zahteva, da sedišče potisnete v navpičen položaj in jo zapeljete k hrbtoma prednjih dveh sedežev. Preprosto in za uporabnika sila lahko.

Manj preprost za uporabo je Oplov informacijski sistem, ki je zaradi nelogične kombinacije gumbov, ki jih je treba pritisniti, oziroma njihove nelogične razporeditve na trenutke preveč zapleten. Res pa je, da se ga po nekaj dneh navadite,

in ko ga usvojite, postane veliko bolj prijazen. Tako kot položaj za volanskim obročem, ki mu ne moremo prav veliko očitati. Morda bi nekateri raje videli, da bi se voznikov sedež spustil nižje ali da bi bili merilniki osvetljeni v drugi barvi in ne tradicionalno rumeni, toda to so malenkosti. To pa ne velja za držala pločevink, ki smo jih pogrešali v notranjosti, in majhni zunanji vzratni ogledali, ki sta premajhni, da bi lahko bili v pomoč. Zlasti pri vzratni vožnji.

Škoda. Može, ki so bdeli nad prenovi, bi lahko pomislili tudi na ti dve stvari. Bodočim lastnikom Zafir bi nedvomno bolj koristili kot nov motor, ki ga najdemo v ponudbi. Pravzaprav ni nov, saj je 1,7-litrski dizel že dolgo časa znan Oplov dizel, v izvirniku z oznako DTI in neposrednim vbrizgom. V zadnjem času so ga le obogatili s skupnim vodom, nanj pritisnili oznako CDTI, mu povečali moč in ga v dveh izvedenkah (81 in 92 kW) ponudili trgu. Ideja je trendna – prostorninsko manjši motor zmora v močnejši 92-kilovatni različici enako količino navora kot 1,9-litrski CDTI in ima 5 'konjičev' več moči. Težava je drugje. Največji navor doseže šele pri 2.300 vrtljajih v minuti, ko sunkovito povleče do 3.500 vrtljajev v minuti (čeprav največjo moč po tovarniških podatkih doseže pri številki 4.000 na merilniku vrtljajev), v vseh drugih območjih pa je skoraj neuporaben. Kljub šeststopenjskemu ročnemu menjalniku, ki bi zaradi krajših prestavnih razmerij, kot jih imajo petstopenjski, moral poskrbeti za več živahnosti v spodnjem območju. Pa ne, za kar je verjetno krivo tudi dejstvo, da je menjalnik enak kot pri 1,9-litrskem dizlu, ki si ga je mogoče zaželeli še v močnejši v različici s 40 Nm

več navora (320 pri ugodnejših 2.000 vrtljajih v minuti) in 30 'konjiči' večjo močjo.

Torej, če razmišljate o novi Zafiri in iščete naš nasvet, potem raje posežite po preverjenem in dodobra preizkušenem Fiatovem (1,9-litrskem) dizlu z 88 kW. Ta ima po tovarniških podatkih sicer slabše pospeške (12,2) in diseže manjšo končno hitrost (186 km/h), je pa zato bolj uglasen in povrh vsega še cenejši (200 evrov) od podobno zmogljivega dizla z Rüsselsheimovih polic (1.7 CDTI). Če v Corsi iščete tega in če bi Oplovi može ob tem obudili tudi oznako GSI, pa bi to utegnila biti prava kombinacija, vredna dobrega razmisleka. ◀◀

Opel Zafira 1.7 CDTI (92 kW) Cosmo

Cena osnovnega modela: 25.780 EUR
Cena testnega vozila: 27.170 EUR

NAŠE MERITVE
T = 12 °C / p = 1.005 mbar / rel. vl. = 53 % / Stanje kilometrskega števca: 1188 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 12,0 s
402 m z mesta: 18,4 s (122 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV): 9,4 s
50–90 km/h (V): 16,1 s
80–120 km/h (V): 13,3 s
80–120 km/h (VI): 17,9 s

NAJVEČJA HITROST 189 km/h
(VI, prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 8,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.686 cm³
– največja moč 92 kW (125 KM) pri 4.000/min – največji navor 280 Nm pri 2.300/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Turanza).
Masa: prazno vozilo 1.503 kg – dovoljena skupna masa 2.075 kg.
Mere: dolžina 4.467 mm – širina 1.801 mm – višina 1.625 mm – prtljažnik 140–1.820 l – posoda za gorivo 58 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 189 km/h – pospešek 0–100 km/h 12,3 s – poraba goriva [ECE] 7,0/4,8/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ prilagodljivost potniškega prostora
▲ bogat paket opreme
▲ sistem zalaganja sedežev
▲ lega in vodljivost

▼ ni držal za pijačo
▼ zapleten infosistem
▼ majhna vzratna ogledala
▼ ozko uporabno območje motorja

Končna ocena

Zafira je družinski limuzinski kombi in v tej vlogi se odlično znajde. Vključno s svojim dovršenim sistemom zlaganja sedežev in klopi v drugi vrsti (Flex7). Manj prepričljiv v njej je 1,7-litrski motor, ki je z letošnjo prenovi vstopil v ponudbo. Čeprav govorimo o zmogljivejši različici z 92 kW, se v družinski Zafiri obnaša premalo uglašeno in preveč sunkovito, da bi bila vožnja za potnike in voznika prijetna.

