



Športna?

Opel se želi, odkar je predstavil zadnjo generacijo Astre, v glavah potencialnih kupcev uveljaviti kot proizvajalec športnih avtomobilov. To dojemanje želi prenesti tudi na področje limuzinskih kombijev z novo Zafiro. In zdaj nastopi vprašanje. Ali lahko rečemo novi Zafiri, da je športna?



Največja težava ob snovanju takšnih avtomobilov je, da lastnosti športnih avtomobilov seveda niso najbolj združljive z lastnostmi družinsko usmerjenih limuzinskih kombijev, v katerih so v ospredju udobje vožnje, prilagodljivost, prostornost in uporabnost.

V povezavi s prvo človek takoj pomisli na mehko in udobno podvozje, ki je zmožno učinkovito prestrezati vse oblike cestnih grbin, lukenj in podobnih nepravilnosti, s čimer v prvi vrsti razbremeni potnike med vožnjo. Testna Zafira je bila opremljena s podvozjem IDS Plus in prilagodljivim vzmetenjem CDC, ki je v svojem razredu edinstven. S preprostim pritiskom na električno stikalo namreč omogoča izbiro samodejnega prilagajanja delovanja blažilnikov razmeram na cesti ali športno togo nastavitvev blažilnikov.

Že prva samodejna nastavitvev delovanja postreže z enim trših podvozij v tem razredu, ki na slabših cestah tudi bolj stresa Zafirino karo-

dobre vozne dinamike. Meja zdrsa vozila v ovinkih je namreč postavljena visoko na hitrostni lestvici. Enako bodo tudi krmiljenje vozila in natančna popravljanja smeri z odzivnim volanom ter samo 2,5 zasuka med skrajnima legama, zaradi česar je eden bolj neposrednih volanov, lahкотni in natančni. Žal pa odzivnost in neposrednost volana nista nadgrajena tudi z dobro povratno povednostjo, ki je nekoliko slabša zaradi močne servoojačitve krmilnega mehanizma. Če vam stanje na cesti uide izpod nadzora, lahko uporabite še serijsko vgrajeni sistem ESP, ki se ga po ustaljeni Oplovi praksi ne da izključiti. Nedvomno pa morajo pri Oplo razmisliti tudi o tem, saj želja po snovanju športnih vozil in dejstvo, da ESP-ja ni mogoče izključiti, ne gresta skupaj. In če je možem v Russelsheimu uspelo v Zafiro vcepiti nekaj športnega duha z dobrim podvozjem in razmeroma dobrim volanskim mehanizmom, jim ne bi bilo treba 'pokvariti' tega z neizključljivim ESP-jem. Delno mu zaradi njegovega in nežne-



»V panoramskem podstrešju Zafire so bolj zasnovani predali od tistih v Signumu.«

serijo in potnike v njej kot nekateri tekmeči. Na podlagi te ugotovitve lahko predpostavimo, da je tudi Zafira z navadnim vzmetenjem bolj udobna med vožnjo kot z vzmetenjem IDS Plus, a na potrditev tega ugibanja bomo morali počakati do preizkusa Zafire brez podvozja IDS Plus.

Seveda postane karakteristika blažilnikov v športnem programu še bolj toga, s tem pa se do zadnjih potnikov prenaša še več cestnih nepravilnosti. Res pa je, da bodo to nastavitvev z veseljem uporabljali dinamični vozniki za preganjanje skozi ovinke, kjer se Zafirina karoserija prečno le malo nagiba. Z dobro lego in vodljivostjo pa so Oplovci poskrbeli še za nadgradnjo

ga delovanja oprostimo to omejitev, toda športne vožnje željni vozniki prav zaradi tovrstnih 'malomarnosti' običajno odidejo h konkurenci. Opel, upamo, da bo vsaj v Zafiri OPC sistem ESP mogoče izključiti!

V testni Zafiri pa stikalo Sport na vrhu armaturne plošče ne vpliva samo na vzmetenje, ampak tudi na delovanje dobrega šeststopenjskega samodejnega menjalnika. Z izbiro športnega programa se namreč tudi v menjalniku vklopi izrazito 'tišaška' lastnost njegovega delovanja.

Ob vklopljenem samodejnem delovanju menjalnika se bo tudi med enakomerno in

Test | Opel Zafira 1.9 CDTI (88 kW) Avt. Cosmo

nenapadalno vožnjo vklopila višja prestava najprej šele pri visokih 3800 vrtljajih na minuto. Med polnim pospeševanjem pa se v vsakem primeru, ne glede na ročni ali samodejni način delovanja menjalnika, vklopi višja prestava najkasneje pri 4300/min, četudi se na merilniku motornih vrtljajev rdeče polje začne šele pri številki 5000. Športni program potrди tudi, da motor pod spodnjo mejo 2000/min ne premore uporabne prožnosti. To je opazno med upočasnjevanjem v trenutku, ko motorni vrtljaji padejo pod vrednost 2000/min in menjalnik brezpočno vklopi nižjo prestavo. Tako se izkaže, da je uporabno območje motornih vrtljajev široko samo 2300/min.

S tovrstno samovoljo menjalnika so Oplovci nadoknadili nekoliko slabšo odzivnost menjalnika, saj je kljub vsemu med preganjanem skozi ovinke v vsakem trenutku vklopljena najustrežnejša prestava. Zato ni potrebe po ročnem vmešavanju v delovanje menjalnika. Žal pa to pomeni tudi, da boste kljub upočasnjeni in enakomerni vožnji z zakonsko predpisano hitrostjo 50 km/h hrumeli v naselju mimo ljudi z glasnimi 3000 vrtljaji na minuto kar v drugi prestavi. In če vas razmetavanje z gorivom še ne bo bolelo, zagotovo ne boste mogli spregledati nejevoljnih pogledov mimoidočih. V takšnih primerih

vam ne bo preostalo drugega, kot da izklopite športni program ali pa ročno vklopite ustrezno višjo prestavo. Na koncu naselja pa spet pritisk na gumb Sport ali vklop programa D in v napad na naslednji ovinek ...

Ozko uporabno območje motornih vrtljajev motorja 1.9 CDTI z nazivno močjo 88 kilovatov ali 120 konjskih moči niti ni tako zelo moteče v zgornjem območju, bi si pa vsekakor želeli več prožnosti v območju vrtljajev okoli prostega teka in malo nad njim. Govorimo seveda o obotavljanju motorja ob speljevanju, ko se motor prvih nekaj trenutkov ne zgane, potem pa sunek poplave 'njutnov' običajno zavrti pogonski kolesi v prazno. Zaradi te lastnosti vam pri večini avtomobilov toplo odsvetujemo povezavo turbodizla z običajnim samodejnim menjalnikom.

V Zafiri je Opel predstavil tudi svetovno novost - panoramsko strešno okno s petimi strešnimi predali. S podobno izvedbo teh smo se že srečali v Signumu, kjer pa jim nismo pripisali večje uporabnosti. No, v Zafiri so nekoliko boljše zasnovani. Nekateri med njimi so namreč celo tako veliki, da vanje spravite škatle za cedeje, zemljevide in morda celo knjigo ali beležko manjših formatov, v manjše pa bodo romala sončna očala in podobna krama. Tudi

»Kljub enakomerni vožnji z zakonsko predpisano hitrostjo 50 km/h boste hrumeli mimo ljudi z glasnimi 3000/min kar v drugi prestavi.«





▲ S pritiskom na tipko Sport se Zafira spremeni v športni ... limuzinski kombi.

sicer v Zafirini kabini ni veliko odlagalnih prostorov, saj se za najuporabnejše izkažejo štirje v vratih, mreža ob sovoznikovih nogah na sredinskem grebenu in odlagalna luknja med prednjima sedežema. Za kakšen večji in redko uporabljen ploščat predmet, recimo potovalni atlas, je prostor še pod sovoznikovim sedežem, to pa je tudi vse.

Podobno kot predhodnica je tudi novinka zlasti ponosna na sedemsedežno zasnovo, ki pa se v novi podobi ne more pohvaliti s kakšnim pretresljivim dosežkom. Srednja klop je še vedno vzdolžno pomična, njeno sedalo se po potrebi poklopi navpično ob naslon klopi, v dnu avtomobila pa se skrivata dva zasilna sedeža. Njuno zasilno naravo potrđita tudi sedalna dela, ki sta dolga samo 350 milimetrov in tako omogočata spodobno sedenje samo manjšim posameznikom (beri: otrokom). Zelo dobro bo tudi, da potniki na srednji klopi le-te ne potisnejo preveč nazaj, saj lahko v tretji vrsti hitro zmanjka prostora za kolena zadnjih potnikov. Podobno malo prostora je tudi pri prehodu za dostop do tretje vrste sedežev, kjer nekateri temkeci ponujajo boljše in priročajše dostopnost kot Zafira.



Iz oči v oči



Prvi vtis: pa kako jim je uspelo narediti tako velik avto, v katerem je tako malo prostora za volanom? Je res tako težko narediti voznikov sedež z zadostnim vzdolžnim pomikom, da

lahko za volanom udobno sedi tudi meter devetdeset velik človek? Kaj pomagajo dobro podvozje, odličen motor in velik prtljažnik, ko pa človek niti za volan ne more zlesti? In mimogrede, Oplovci, sistem leženja na zadnjo klop ter njenega odpiranja in zlaganja še vedno ni tako uporaben kot pri nekaterih konkurentih!

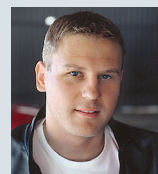
Dušan Lukič



Pri Zafiri mi je všeč tehnika (ta motor in menjalnik temu družinskemu avtomobilu res pristajata), manj pa robata notranjost z ostrimi robovi. Rešitev o dveh vzdolžnih strešnih oknih s tunelom na

sredini je res posrečena, malo manj pa sem navdušen nad strešno grbino. A dvomim, da bo kateri ljubitelj nemških limuzinskih kombijev razočaran, saj je nova Zafira (še vedno) zelo uporaben avtomobil.

Aljoša Mrak



Ni dvoma, Zafira je pravi predstavnik razreda srednje velikih limuzinskih kombijev s sedmimi sedeži, prilagodljivo notranjostjo in udobjem, kakršno je primerno za limuzinske kombije. Za dodatno udobje sta tokrat poskrbela samodejni menjalnik in odličen dizelski motor, ki pa je v tem avtu le nekoliko preglasen. Škoda.

Matevž Korošec

Test | Opel Zafira 1.9 CDTI (88 kW) Avt. Cosmo



V paketu opreme Cosmo pričakata voznika in sovoznika tudi športna sedeža, od katerih lahko voznikovu nastavljate tudi višino in naklon sedela. Tudi volanski obroč je izdatno nastavljen po dosegu in višini, tako da si bo lahko vsak posameznik ukrotil delovno mesto po meri. Športna sedeža zagotavlja tudi dobro bočno oporo v sedalnem delu, a žal le povprečno v predelu naslona. Voznikov sedež je bil v testnem avtu opremljen še s sredinsko oporo za roko, ki pa je zelo moteča med zapenjanjem varnostnega pasu. Zato jo boste verjetno raje pospravili, kot pa se mučili z njo. Opora za roko je pritrjena na naslonjalo voznikovega sedeža in je sicer široka, a še vedno premalo, da bi si jo lahko 'sposodil' tudi sovoznik.

Podpovprečna pa je žal tudi prostornina prtljažnika v sedemsežni Zafiri. Ta se je v primerjavi s predhodnico celo zmanjšal za deset litrov in tako premore le še 140 litrov, kar je komaj dovolj recimo za toaletne torbice vseh sedmih potnikov. Stvar je v pedsedežni postavitvi seveda povsem drugačna. Zaradi že omenjene

vzdolžno pomične srednje klopi je razpoložljiv prtljažni prostor uporabnejši, saj je njegovo dno povsem ravno in pravilne oblike.

Torej, ali je Opel Zafira 1.9 CDTI Avtomatik Cosmo športna ali ne? Dinamični vozniki po srcu bodo zelo verjetno vihali nosove nad samodejnim menjalnikom, ki po njihovem mnenju v športnih avtomobil ubija dinamiko v vožnji. Zapriseženi navdušenci nad bencinskimi motorji bodo prav tako našli tisoč in en razlog, zakaj turbodizli pač niso in nikoli ne bodo motorji za športne avtomobile. Za konec pa nam ostane še dejstvo, da je Zafira limuzinski kombi. S tem smo povedali tudi vse o njeni najbolj izstopajoči nešportni lastnosti - visoki karoseriji. Težišče limuzinskih kombijev je seveda postavljeno višje kot pri limuzinah, zaradi česar se njihova karoserija manj prečno nagiba.

Glede prvega lahko rečemo, da je Opel z 'našpičenim' športnim programom delovanja menjalnika odpravil glavne zadržke prvih posameznikov, saj je menjalnik z vklopljeno pravo

prestavo vedno pripravljen na vsako vozno okoliščino, zaradi česar tudi dinamika vožnje med preganjanem skozi ovinke ne bo trpela.

Vgrajenemu turbodizelskemu motorju 1.9 CDTI smo najbolj zamerili povezavo s samodejnim menjalnikom in njegovo naravo delovanja, saj ubija odzivnost in poskočnost ob speljevanju, v preostalih vozniških okoliščinah pa ponuja vozniku dovolj zalogo navora in moči, da bo z lahkoto med najhitrejšimi na cesti. In še tretja omejitev - višina Zafire. Kljub privzdignjenemu položaju za volanom, ki dodatno izničuje občutek športnosti v limuzinskih kombijih, so Opolovci našli dober odgovor: aktivno podvozje IDS Plus s prilagodljivim vzmetenjem CDC. To zelo dobro nasprotuje prečnemu nagibanju Zafire med ovinki, zaradi česar se z lahkoto postavi ob bok nižjim limuzinam in kombilimuzinam.

Na koncu ugotovimo, da je Zafira eden bolj športnih avtomobilov ... med limuzinskimi kombiji! Glavnino zaslug za to ima podvozje IDS Plus, brez katerega bi nas Opolovci le stežka pričrli o športnem značaju njihovega limuzinskega kombija. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Varnostni zavesi	86.400
Panoramska strešno okno	383.800
Podvozje IDS Plus	175.100
Tempomat	60.000
Ksenonska žarometi AFL	265.100
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	67.700
Prednji bočni smernik	2.400
Prednja megljenka	26.000
Prednji odbijač	110.100
Okrasna maska	8.200
Prednja šipa	67.000
Znak	4.200
Prednji blatnik	40.900

Tabela konkurence

				
Model	Opel Zafira 1.9 CDTI (88 kW) Essentia	Mazda5 CD110 CE	Renault Grand Scenic 1.9 dCi Auth Conf.	Volkswagen Touran 1.9 TDI Conceptline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1910	1998	1870	1896
največja moč (kW/KM pri 1/min)	88/120 pri 3500	81/110 pri 3500	88/120 pri 4000	77/105 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	280 pri 2000-2750	310 pri 2000	300 pri 2000	250 pri 1900
dolžina × širina × višina (mm)	4467 × 1801 × 1635	4505 × 1755 × 1665	4493 × 1810 × 1636	4391 × 1794 × 1635
največja hitrost (km/h)	186	179	188	179
pospešek 0-100 km/h (s)	12,2	12,9	12,2	13,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,7/5,2/6,1	7,3/5,7/6,3	7,4/5,0/5,8	7,5/5,3/6,1
cena osnovnega modela (SIT)	5.506.000	4.991.000	5.508.000	5.120.000 *

* - cena velja za sedemsežno različico

Opel Zafira 1.9 CDTI (88 kW) Avt. Cosmo

CENA: (GM Southeast Europe)

Osnovni model: 6.226.000 SIT

Testno vozilo: 7.029.000 SIT

Moč: 88 kW / 120 KM

Pospešek: 13,5 s

Največja hitrost: 182 km/h

Povpr. poraba: 8,5 l/100 km

Garancija:

(2 leti splošne garancije, 12 let garancije za prehranjevanje, 3 leta garancije za akumulator)

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 15.000 km

sistematični pregled na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	39.600	obvezno zavarovanje [2]:	694.500
materijal:	56.660	kasko zavarovanje [2]:	1.011.000
gorivo	2.036.600		
gume [1]:	318.800	Skupaj:	7.857.160
izguba vrednosti po 5 letih:	3.700.000	Strošek za prevoženi km:	78,6 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p=1030 mbar / rel. vl.: 88 % / Gume: Bridgestone Turanza ER300 / Stanje km stavec: 1396 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h: 13,5 s

402 m z mesta: 18,9 s

1000 m z mesta: 34,6 s

(119 km/h)

(161 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost

182 km/h

(V. in VI. prestava)

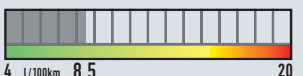
Poraba goriva

I/100 km

najmanjše povprečje 7,8

največje povprečje 11,7

skupno testno povprečje 8,5



Trušč v notranjosti

Prestava III. IV. V. D. dB

50 km/h 60 59 58 58

90 km/h 64 62 61 61

130 km/h 67 66 65 65

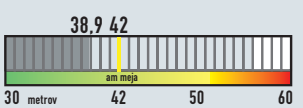
Prosti tek 40

Zavorna pot

od 130 km/h: 65,1 m

od 100 km/h: 38,9 m

(AM meja 42 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

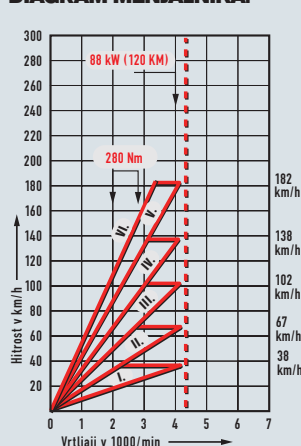
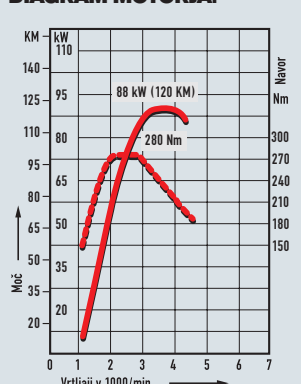


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

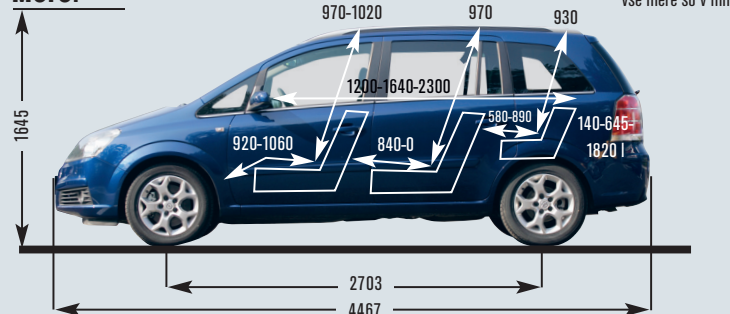


S tehničnimi poslasticami založena Zafira bo gotovo lahko omogočila kar nekaj voznih užitkov med ovinki. Žal s slednjimi niso izničili slabe povratne povednosti volana.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,0 x 90,4 mm - gibna prostornina 1910 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,5 m/s - specifična moč 46,1 kW/l (62,7 KM/l) - največji navor 280 Nm pri 2000-2750/min - 1 odlična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva preko sistema skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,150; II. 2,370; III. 1,560; IV. 1,160; V. 0,860; VI. 0,690; vzvratna 3,390 - diferencial 3,080 - platišča 6,5J x 16 - gume 205/55 R 16 H, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 43,2 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, elektronsko krmiljena blažilnika, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, elektronsko krmiljena blažilnika - zavore spredaj kolutni (prilno hla-jeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1643 kg - dovoljena skupna masa 2210 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1400 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s - poraba goriva [ECE] 9,8/5,7/7,2 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1801 mm - kolotek spredaj 1488 mm - zadaj 1510 mm - rajdni krog 11,5 m.

Notranje mere: širina spredaj 1450 mm, v sredini 1460 mm, zadaj 1120 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, srednja klopa 420 mm, zadnja sedeža 350 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 58 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

7 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x kovček (68,5 l)

5 sedežev: 1 x nahrtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - ESP Plus - TC Plus - servovolani - sedem vzglavnikov - sedem tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 x električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - potovalni računalnik - po višini nastavlja volan sedez in volanski obroč.

Ocena

Zunanost (15)	13	Novinka je oblikovna nadgradnja predhodnice in človek ob pogledu nanjo ne bo 'padel dol'. Kakovost izdelave je na pričakovani ravni.
Notranost (140)	112	V notranjosti je Zafira zelo prilagodljiva, a le povprečno uporabna. Osnovni prtljajnik v sedemsedežni Zafiri je zdaj še manjši kot pri predhodnici.
Motor, menjalnik (40)	36	Tehnično odlični motor prepriča. Povezavo z dobro preračunanim šeststopenjskim samodejnim menjalnikom pa kvari le obotavljanje ob speljevanju.
Vozne lastnosti (95)	78	Podvozje IDS Plus s CDC-jem se med preganjanjem skozi ovinke dobro odreže. Po njegovi zaslugi je Zafira vsekakor eden bolj športnih limuzinskih kombijev.
Zmožljivosti (35)	26	Poskočnost motorja malo ubije narava delovanja samodejnega menjalnika. Sicer pa so zmožljivosti več kot zadostne za nabitost hitrostnih kazni.
Varnost (45)	39	Zafira je sodoben avto, tako da je visoka stopnja varnosti samoumevna. Moti ozek snop dolgih žarometov, zaradi česar je notranji rob ovinka slabše osvetljen.
Gospodarnost (50)	34	Motor 1.9 CDTI bi bil v povezavi z ročnim menjalnikom še gospodarnější, a udobje vedno nekaj stane. Pri poprodaji jo bo samodejni menjalnik gotovo tepel in ji zbil ceno.

Skupaj 338

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- delovanje tipala za dež
- lega in vodljivost
- delovanje ESP-ja
- neposrednost volana
- podvozje IDS Plus
- menjalnik
- ozek snop dolgih žarometov
- utesnjen zaklop varnostnega pasu na voznikovem sedežu
- povratna povednost volana
- majhen osnovni prtljajnik
- obotavljanje ob speljevanju
- (nešportna) neizključivost ESP-ja