



Fotos: Opel



Den neuen Zafira Life gibt es in drei Längen. Der kürzeste ist mit gut 4,60 Metern sieben Zentimeter kürzer als der alte Zafira

Vom Van zum Kastenwagen

Ende des Jahres ist Opels Lifestyle-Van Zafira, mit dem die Hessen Geschichte schrieben, selbst Geschichte. Der Nachfolger behält den Namen, fährt aber fortan als geräumiger Kastenwagen vor – mit Premiumattitüde.

Opel Zafira Life

Preise: ab 30.345 Euro

R4/2.000 cm³ | 110 kW/150 PS

370 Nm ab 2.000 | 6-Gang | 12,0 s |

184 km/h | WLTP 6,8 – 8,0 D

204 – 183 g/km

4.606 x 2.010 x 1.930 mm

bis 3.600 Liter beim S

Wartung: 2 Jahre/50.000 Kilometer

Effizienzklasse: D

KH | TK | VK: 21 | 25 | 25

Garantie: 2 Jahre ohne km-Grenze

Autoflotte-Empfehlung

Zafira Life Edition S 177 PS AT

Preis ab: 36.563 Euro

Parkpilot: 630 Euro

Head-up-Display: 403 Euro

Vorhang-Airbags: 168 Euro

Schritt für Schritt wird Opel in den neuen Eigner-Konzern PSA integriert. Nachdem die Rüsselsheimer schon bei Cross- und Grandland X mit den Franzosen kooperiert haben und auch der neue Corsa eine Peugeot-Citroën-Plattform nutzt, ist nun der Lifestyle-Van Zafira an der Reihe. Und der wandelt sich gewaltig: Die Zafira Life getaufte Neuauflage fährt ab Herbst als Schwestermodell von Peugeot Traveller, Citroën Spacetourer und dem konzernfremden Toyota Pro Ace Verso in der VW-Bus-Klasse vor.

Ab Werk ist der in drei Längen (S, M und L) von 4,61 bis 5,31 Meter erhältliche Zafira Life als Fünfsitzer mit „Zwei-Drei-Bestuhlung“ ausgestattet. Mit verschieb- und einfach ausbaubaren Einzelsitzen oder Dreierbänken in den Reihen zwei und drei lässt er sich auf bis zu neun Plätze aufrüsten; für die Maximal-Besetzung müssen auf dem Beifahrersitz zwei Gäste Platz nehmen. Das Cockpit ist mit reichlich Hartplastik ausgeschlagen, wirkt aber dennoch wohlicher als in manch anderem Kastenwagen. Kein Wunder, baut das Franko-japanisch-deutsche Transporter-Quartett doch auf der PSA-Pkw-Plattform EMP2 auf, was man

auch beim Fahren merkt: Der Opel liegt satt auf der Straße und fühlt sich weniger groß an, als er ist. Und: Mit maximal 1,94 Meter Höhe passt der Transporter in fast jedes Parkhaus.

Feine Ausstattung möglich

Pkw-entsprechend gut lässt sich der Zafira Life auch ausstatten: Sind in der ab 29.127 Euro erhältlichen Basisausstattung Selection lediglich Tempomat, manuelle Klimaanlage, Regensensor und die elektrischen Fensterheber vorne erwähnenswert, hält die Preisliste Schmäckerl wie Head-up-Display, 180-Grad-Kamera, Bi-Xenon-Licht, Spur- und Notbremsassistent, Tot-Winkel-Warner, Panorama-Glasdach, belebte Massagesitze und ein (verhältnismäßig kleines) 7-Zoll-Touchscreen-Infotainmentssystem mit Smartphone-Anbindung bereit. Die Einstiegsversion ist auf Wunsch auch mit Flügeltüren am Heck erhältlich, alle anderen fahren mit großer Heckklappe vor; gegen Aufpreis lässt sich die Scheibe separat öffnen, um kleine Gegenstände reinzuwerfen. Standardmäßig gibt es eine Schiebetür auf der rechten Seite, der ge-



Die Sitzposition ist tief, bequem und eher Pkw-typisch, die Bedienung einfach



Sehr komfortabel auch im Fond. Sonnen-dach, Klapptisch und Leder sind Extras

genüberliegende Einlass kostet extra – mit elektrischer Betätigung bis zu 1.932 Euro. Ausschließlich für das Basis-Modell in der M-Länge (4,96 Meter) steht ein 102 PS starker 1,5-Liter-Vierzylinder Diesel bereit, darauf folgt eine 120-PS-Variante. Zwei Liter Hubraum kombinieren die Hessen ab 150 PS.

Wer den Laderaum von bis zu 4.900 Litern nur selten vollpackt, fährt mit den kleinen Selbstzündern sicher gut. Allen anderen sei der größere Zwei-Liter-Motor mit 370 Newtonmeter Drehmoment (siehe Datenkasten) ans Herz gelegt. Er macht aus dem mit leer 1,7 Tonnen recht leichten Zafira

Life zwar keinen Sportler, bewegt ihn aber souverän und fällt akustisch kaum auf. Einziges Manko: Die drei Aggregate kommen alle mit einer etwas hakeligen Sechsgang-Schaltung. Die lässt sich nur vermeiden, wenn man zum 34.794 Euro teuren Topmotor mit 177 PS greift, der immer an eine Achtgang-Automatik gekoppelt ist. Der WLTP-Verbrauch der allesamt AdBlue-gereinigten Diesel liegt zwischen sechs und acht Litern.

Keine Benziner, dafür elektrisch

Während Opel auf einen Benziner gänzlich verzichtet, stellen die Rüsselsheimer eine batterieelektrische Version des Zafira Life in Aussicht. Die lässt aber noch bis 2021 auf sich warten. Schon jetzt erhältlich ist dagegen der Allrad-Antrieb. Zumindest dann, wenn man keinen Wert auf die Pkw-Version Zafira Life legt. Denn der feine Rüsselsheimer Personentransporter muss auf Frontantrieb in Kombination mit dem elektronischen Regelsystem IntelliGrip vertrauen. Wer mit Passagieren ins Gelände will oder muss, wählt den Vivaro Kombi. *mg*

Allrad für den Transporter

Es gibt eine Klientel, das braucht Platz und Allradkompetenz. Der Spezialist Dangel versorgt den neuen Vivaro damit und bringt ihn und Sie weiter.

Dangel kennen Sie nicht? Macht nichts. Die im elsässischen Senheim ansässige Firma hat sich auf Allradantriebe spezialisiert und feiert mit dieser 4x4-Option seit vier Jahrzehnten Erfolge. Meist im PSA-Konzern, zu dem auch Opel gehört. Gut für die Hessen. So kann der neue Opel Vivaro ab sofort auch als „Offroader“ bestellt werden. Zwar kostet dieses Extra satte 6.000 Euro Aufpreis, dafür aber bekommen die Kunden einen Allradantrieb, der den Vivaro in all seinen Facetten (Cargo, Doppelkabine, Kombi) fast überall hinbringt.

Grundbestandteil des Allradantriebs, der per Drehschalter jederzeit hinzu und abgeschaltet werden kann, ist eine Viskokupplung kurz vor der Hinterachse. Dadurch bedingt dreht sich zwar der Kardan-



Der kraxelt: Dank individueller Höherlegung ab 25 mm sind spitze Kuppen und ...

strang stets mit, lässt im 4x4-Modus jedoch die Hinterachse passiv mitlaufen, um blitzschnell eingreifen zu können.

Bemerkbar macht sich der Allradantrieb im Normalfall gar nicht. Zu haben ist er jedoch ausschließlich mit Handschaltgetriebe und für die 120- (1.5D) und



... tiefe Schlammfahrten mehr Spaß als Stress. Der teure Allrad wühlt sich durch

150-PS-Version (2.0D). Eine optional erhältliche Sperre an der Hinterachse, eine Höherlegung um bis zu 60 Millimeter und massive Unterfahrplatten machen aus dem Vivaro einen echten Allradler mit robuster und langlebiger Technik, wie sie nicht nur auf Baustellen nötig ist. *mb*