

Opel Zafira CNG Turbo ecoFLEX



Opel Zafira CNG Turbo ecoFLEX

Fordonstyp: gasbil

Pris: 239900 kr.

Miljöpåverkan: 22 g CO₂/km (biogas) 139 g CO₂/km (naturgas).

Bränsleförbrukning: 0,53 kg/100 km

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP, ABS, antisladd, antispinn, krockkuddar fram, sidokrockkuddar fram och bak.

Motor: 1,6-liter, 150 hk

Mått: L 447 cm, B 180 cm, H 164 cm, axelavstånd 270 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1735 kg, maxlast 570 kg, max släp 1100 kg, med B-körkort 1195 kg.

Buller: 74 db vid 90 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 40 kommuner, 40 % reducerat förmånsvärde.

Förmånsvärde: brutto per månad 1982 kr.

Rymlig 7-sitsig bil och bra miljöegenskaper är en svår kombination, som Opel Zafira lyckas förena på ett bra sätt. Bilen har dock sina brister. Trots ny och piggare motor känns bilen daterad och totalintrycket tyngs av bristande kvalitetskänsla.

Jämfört med förra generationens gas-Zafira har det hänt en hel del. Turbon gör motorn betydligt piggare men först över ca 2000 varv/min. I lugn landsvägskörning är drivlinan riktigt behaglig, och man finner sig snabbt i en lite lugnare lunk som är bra för förbrukningen och miljön. Fartresurserna räcker bra till omkörningar, men i stadstrafik blir det svårt att hålla jämna steg med en uppskruvad trafikrytm. Jämfört med den äldre motorversionen utan turbo är det totalt sett en stor förbättring, med avsevärt bättre vridmoment och trots bättre prestanda marginellt högre förbrukning. Bilen är tung – lika tung som många bilar i SUV-klassen, och med det följer naturligtvis en hög förbrukning.

Den 6-växlade växellådan är lättmanövrerad och utväxlingen ger behagligt låg ljudvolym även i motorvägsfart. Tyvärr finns den inte med automatväxel, något som förmodligen gör den mindre attraktiv som taxi. Den nischen skulle Zafirans annars fylla väl, med goda utrymmen och 7 fullt ut användbara säten.

Utrymmena är bilens riktiga paradgren. Zafira var en föregångare när den kom, med en flexibel lösning där bilen kan vara alltifrån 7-sitsig till 2-sitsig storlastare.

Men lösningen börjar bli omsprungna av konkurrenterna. För att komma åt de extra två sätena i tredje stolsraden (se bild) krävs att baksätet skjuts maximalt framåt – och då får man problem med fast monterade barnstolar i baksätet. Och barnstolar (utom Opels egen lösning med speciella transpondrar och dito mottagare i bilen som stänger av passagerarairbagen) gör sig icke besvär i passagerarsätet fram. Det försämrar flexibiliteten högst avsevärt för stora barnfamiljer.

Säkerheten är i klass med storleksklassens bästa, med 5 stjärnor i NCAP och genomgående bra säkerhetsutrustning. I en undersökning av Folksam 2008 var Opel Zafira bland de 10 % av de testade miljöbilarna som uppfyllde testets högt ställda krav.

Komforten är god för alla passagerare, även i tredje stolsraden. Förarsätet är däremot inget under av ergonomi, sätet är för plant och ryggstödet ger dåligt stöd för axlarna. En rak och högt sittande ställning kompenserar en hel del av det, och totalt sett får komforten för föraren godkänt – med viss tvekan.

Kvalitetskänslan är Opelns akilleshäla. Instrumentpanelen är plastig, tyget på sätena noppig även på en nästan ny bil. Arvet från 90-talet märks, trots ansiktslyftningen.

En annan nackdel är sikten framåt – en väl tilltagen A-stolpe skymmer lite väl mycket. Den egenskapen de-

lar Zafiran med många andra modeller i samma storlekssegment. Annars får man mycket känslan av att sitta i en mindre bil, den är lätttrattad och det känns självklart var den slutar både fram och bak. Väggkänslan är trygg och stabil, utan att vara tråkig. Antisladdsystemet går in tidigt, vilket säkert är bra för säkerheten men kräver lite tillvänjning.

Prissättningen gentemot andra Zafiramodeller är riktigt intressant, bara ett par tusenlappar mer än 1,9-litersdieseln med liknande prestanda. Skattebefrielsen i fem år gör att man snabbt tjänar in prisskillnaden – driftkostnaderna är ungefär detsamma med dagens bränslepriser. Bravo Opel – nu finns det ingen anledning att välja en fossildriven bil! Priset är på kronan samma som för närmaste konkurrenten VW Touran. Zafiran har något bättre basutrustning, men sämre kvalitetskänsla och förmodligen något lägre andrahandsvärde. Till Tourans nackdel är Zafirans extra säten fullt ut användbara även för vuxna. En annan konkurrent i VW:s sortiment är Caddy Maxi – bättre utrymmen men betydligt mindre ombonad kupé. Priset ligger där ett snäpp lägre än Zafiran.



Utrustningsnivån är hygglig i basutförandet som kallas Enjoy. Här ingår t ex aircondition, enkel CD-stereo och mängder med smarta förvaringsutrymmen. En stor plump i protokollet är att det inte går att få en färddator som talar om återstående räckvidd, medel- och momentanförbrukning. Resultatet är många nervösa blickar på den väl enkla bränslemätaren när den går mot noll.

Räckvidden med gas är enligt Opel 38 mil blandad körning – i verkligheten endast under optimala förhållanden. Med vinterdäck och två kallstarter per dag lutar det mer åt 30 mil med övervägande del landsvägskörning. En liten bensintank på 14 mil kompletterar gasen som reserv i gaslöst land. Den räcker knappt femton mil – motorn är med all rätt optimerad för gasdrift. Flexibiliteten hade ökat med en större bensintank

GRÖNA BILISTER

men det motiverar till nästan uteslutande gaskörning. En sak som skiljer Zafiran från många andra gasbilar är att man själv kan växla mellan bränslena med en knapp (se bild). Motorn startar alltid på gas, vilket gör bensinkörning där det finns gas tillgänglig helt onödig.



Markfrigången får kritik från andra testare - men gasbehållarna är placerade precis där de ska - där de inte inkräktar på innerutrymmena.

När det gäller miljöegenskaperna får bilen högsta betyg så länge man kör på biogas – med ett litet minus för förbrukningen som säkert skulle kunna pressas neråt med relativt enkla medel som lätttrullande däck och start/stopp-automatik.

Sammanfattningsvis kan Zafiran vara ett alternativ för den miljömedvetna stora barnfamiljen som prioriterar goda utrymmen. En annan målgrupp kan vara taxiåkaren – om man kan fördrå manuell växellåda.

Vi gillar:

- + Låg miljöpåverkan
- + Flexibla utrymmen

Vi ogillar:

- hög förbrukning
- bristande kvalitetskänsla
- avsaknad av färddator

Överväg också: VW Touran TSI Ecofuel med modernare, snålare drivlina men extrasäten endast för barn.



Text: Staffan Olsson

Bild: Staffan Olsson

Biltestet utfört under: Februari 2010

För vidare information: www.opelsverige.com

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.