

Opel Zafira 1.6 CNG Turbo EcoFlex



Engasbil för storfamiljen med human prislapp. Opel Zafira imponerar vid första anblicken – men håller upplägget hela vägen?

Nygammal i gården

Nästan 15 000 svenska familjer kör Zafira, som kom 1999, uppdaterades i grunden 2005 och igen 2011. Grundkonceptet är inte ändrat; sju platser, stor flexibilitet och rimliga yttermått, men konkurrensen har hårdnat och alltfler väljer bort Zafiran.

Gasoptimerad på gott och ont

År 2013 kan man fortfarande hitta gasbilar som är nödortfött ombyggda bensinbilar. Bagageutrymme är inskränkt, bilen är långsammare på gas än på bensin och bensintanken räcker mycket längre än gastankarna. Så icke Zafira, den är "monovalent plus", innebärande att den går bäst på gas och bara tänks köra kortare sträckor på bensin.

Det är i grunden rätt tänkt, men när vår fabriksnya testbil flera gånger vägrar befatta sig med gastanken blir situationen snabbt olustig. Räckvidden på bensin är bara kring 15 mil, så tankstoppen blir många mel-

Opel Zafira 1.6 CNG Turbo EcoFlex

Pris: 259 900 kr

Miljöpåverkan: 129 g CO₂/km certifierat, 57 g CO₂/km vid biogasdrift (livscykel).

Bränsleförbrukning: 4,7 kg metan/100 km, 6,8 Nm³ biogas/100 km, 7,2 l bensin/100 km, energiåtgång 65 kWh/100 km.

Motor: 4 cylindrar, bensin, cylindervolym 1,6 l, 150 hk vid 5 000 v/min, max vridmoment 210 Nm vid 2300-5000 v/min.

Mått: L 466 cm, B 188 cm, H 168 cm, axelavstånd 276 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1733 kg, maxlast 622 kg, släp 1 450 kg (1145 med B-körkort).

Kupéutrymme/bagagevolym: 5-7 platser, 152 l med 7 säten, 710 l med 5 säten, 1860 med två.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, sex växlad manuell växellåda.

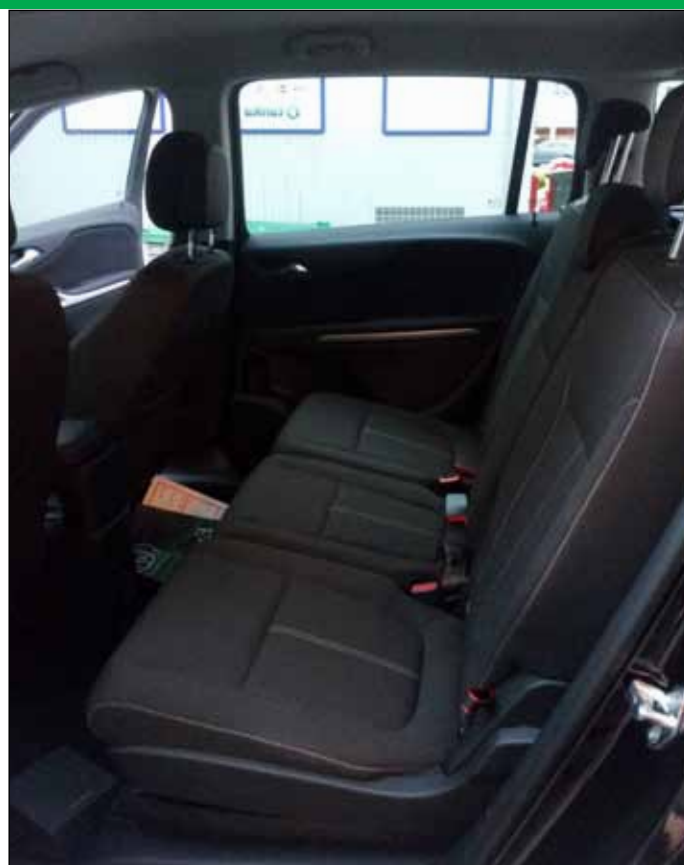
Prestanda: 0-100 km/h 11,5 sekunder, toppfart 193 km/h.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sex airbags standard.

Förmånsvärde: 1 520 kr/mån

Garantier: Nybil 5 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 1 år.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 20-talet kommuner. 40% reducerat förmånsvärde 2012-2013.



lan Stockholm och Göteborg och skulle samma sak ha hänt t.ex. på väg till Östersund hade vi riskerat bli stående. Det var tio plusgrader och regn under testet, men det ska inte stoppa en ny gasbil. Opel har inte gett någon förklaring till det inträffade.

Snål, inte så gasglad

Tidigare Zafiror var rejält sega, vilket Opel rått på genom att stoppa in en turbomotor i den nya modellen. Men något fartvidunder är det ändå inte, turbon arbetar mycket diskret och ibland undrar jag om vi fått den svagare versionen som inte säljs i Sverige.

Kör man 90 km/h måste man växla ner till fyran för att inte tappa fart i uppförbackarna, och varje omkörning kräver att man växlar ner två steg. Och detta i nära nog tom bil, när vi körde bilen fullastad var det bäst att avstå från omkörningar. Därtill är motorn svår att hålla på lagom varv i startögonblicket, med övervarv eller motorstopp som de två alternativen. Zafiran är sexväxlad manuell, automatlådan finns inte för gasversionen. Det är synd eftersom den annars skulle kunna vara poppis med taxi.

Vi snittar under våra drygt 100 mil 5,5 kilo gas per mil, trots en del snabba mil, tung bil och ösregn. Med 25 kg gas kommer man alltså nästan mil på en tank, hela 53 enligt Opel som har optimerat drivlinan och satt i en ny lättviktstank. Gasförbrukningen är ganska låg för en så pass stor bil, men den hade gått att sänka ytterligare. Andra Zafira-

versioner har start-stoppteknik, lättrullande däck och växelindikator, gasversionen får klara sig utan allt detta. Dock ger färddatort bra information om aktuell gasförbrukning, vilket många andra gasbilar inte klarar av.

Tyvärr tvingas vi på grund av tekniska problem köra en del på bensin, med förbrukning kring 0,7 liter mil. Reservtanken på 14 liter bensin är då snabbt oroande liten.

Man växlar lätt mellan gas och bensin med en knapp på instrumentbrädan, men det finns inget skäl att göra det eftersom bilen automatiskt går på gas om det finns – och om systemet fungerar.

Bilen går fint på vägen och känns inte särskilt "bus-sig". Fjädringen är åt det hårda hållet och har förstärkts för att klara de 140 kg tunga gastankarna, men bilen är mindre stötig än vi fruktat från de omtiverat sportiga 225/50-däcken som är standardutrustning – som tillval finns 40-profil däck vilket verkar helt vansinnigt för en familjebuss. Det är också hyfsat tyst, även om vägbanans buller kommer in i bilen.

Styrningen är precis som i en vanlig bil och bilen går smidigt i stan, där den ju faktiskt är någon decimeter kortare än en vanlig Volvokombi. Parkerings-sensorer är ändå ett vettigt tillval eftersom det är svårt att bedöma var bilen börjar och slutar.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara 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.



Säkerheten främst

Första Zafiran fick bara tre stjärnor hos Euro NCAP och förra generationen tyckte att vissa av passagerarna kunde nöja sig med mittbälte. Nu är allt det fixat, den passiva säkerheten är på topp och den aktiva känns mycket bra.

Ett extra plus för att antisladdsystemet och de låsningsfria bromsarna är omkalibrerade för att matcha gasversionens extra, omfördelade kilon. Ännu ett plus för den eluppvärmda ratten, som inte bara är skön när det är kallt utan också gör att man kan köra utan handskar, vilket är bra för säkerheten. Annars saknas de allra senaste säkerhetsmässiga landvinningarna helt, eller är extrautrustning.

Förarläge

Zafiran har ungefär samma förarmiljö som många andra Oplar. Allt fungerar, inget inspirerar. Instrumenten är bra, inklusive en ordentlig gasmätare som visar hur mycket det finns kvar i tanken – tyvärr kan man dock inte samtidigt få reda på hur mycket bensin man har. Reglagen på ratten för farthållare och maxfart blir jag aldrig vän med, de är gummiartade och lever sitt eget liv.

Luftkonditioneringen får jobba hårt för att hålla vindrutan fri från imma och komfortpaketets funktioner för förare och passagerare kan ha olika temperaturer är en chimär. Vill föraren hålla sig pigg genom att dra ner temperaturen får passageraren vackert frysa.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara 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.



Baksätet har endast värmekanaler, inget eget temperaturreglage, och till bakersta sätet finns inget alls.

Vår bil har regnsensor för 2000 kronor, ett värdelöst tillval eftersom det tycker pausläget är rätt val även när det ösregnar. För 10 000 kronor får man ett panoramasoltak, som dock inte går att öppna, och en uppdragen vindruta, men då offras railsen och möjligheten att smidigt utöka utrymmet med en takbox. De stora sidorutorna gör att bilen känns ljus och luftig även utan taket. Tyvärr är detaljkvaliteten tveksam på sina ställen, med glapp i plasten och hårda kanter.

Flexibussitet

Komfortpaketet ger vad Opel kallar ortopediska stolar, men vi andra tycker inte att man sitter särskilt bekvämt hur man än ställer in svankstödet och det utdragbara lårstödet. Själva körställningen är i alla fall lätt att få rätt, med ställbar ratt i alla led.

I mittraden är de tre stolarna individuella och kan var för sig skjutas två decimeter i längsled; sitter någon längst bak måste de vara i främsta läget för att det ska vara något benutrymme alls bak. För 2 900 kronor får Zafirans "lounge-säten", innebärande att mittenstolen kan fällas ihop och dess delade ryggstöd vikas till ett rejält armstöd medan ytterstolarna skjuts bakåt-inåt för extra komfort. Också mittenstolarna fälls enkelt för att ge ett enormt bagageutrymme.

Längst bak finns de två extrasätena som är Zafirans argument mot kompetenta bilar som Passat gas. De ligger helt platt i golvet och dras upp genom att rycka i en klen tygstropp, men först måste en matta som täcker golvet tas ur och vikas ihop, vilket inte behövs i andra bilar. Det bagageutrymme som blir kvar när alla stolarna är uppe är förstås litet, men också oregelbundet och med vassa plastkanter som faktiskt river upp en av våra väskor. Här har många konkurrenter kommit längre.

Det finns mängder med smarta fack att lägga saker i, men viktigast av allt är att gastankarna faktiskt inte inkräktar på innerutrymmena.

Slutplädering

259 000 kronor är inte farligt mycket pengar för en så stor och flexibel bil. Den miljöbilsklassade dieseln kostar normalt sett 10 000 kronor mindre, men är också något svagare. Opel rear dock ut dieseln nu för 229 000 kronor, väl medvetna om att den är iskall på marknaden när den inte längre klarar miljöbilsdefinitionen.

Sjussitsiga gasbilar växer inte på träd, närmaste konkurrent är VW Touran som har en bättre motor men är klart trängre inuti. Väljer man bort gasen är nya Toyota Prius Plus vår favorit, väljer man bort de sju sätena är VW Passat i gasversion en välförtjänt Miljöbästa Bil fyra år i rad.

Vi gillar:

- + Flexibussitet
- + Oförändrade utrymmen
- + Låg gasförbrukning
- + Säkerhet

Vi ogillar:

- Trött motor
- Ibland bullrig
- Tveksam gasteknik

Överväg också:

- VW Touran Ecofuel
- VW Passat Ecofuel
- Toyota Prius +



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Oktober 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara 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.