



Intro

De nieuwe Opel Zafira borduurt verder op precies hetzelfde patroon als zijn voorganger. Standaard zeven zitplaatsen, waarbij de laatste twee in de laadvloer opgeborgen kunnen worden. Net als de eerste Zafira is de verwachting dat ook deze editie een verkoopsucces gaat worden. Mede door het uitgebreide keuzeprogramma aan motoren (vijf benzines, drie diesels), uitrustingsniveaus (drie stuks) en opties af fabriek. De nieuwe Zafira is ten opzichte van zijn voorganger vijftien centimeter in lengte gegroeid. Dat is de ruimte in het interieur zeker ten goede gekomen. De hoofdrolspeler van deze rijtest heeft de 1.9 CDTi common-rail dieselmotor onder de kap met 120 pk. Van deze motor zijn ook een 100 en 150 pk versie verkrijgbaar.



Een duidelijk Opel-gezicht

Het exterieur

Dynamisch uiterlijk, zeker in het Black Sapphire. Enigszins smalde neus met mooie en vooral grote, heldere koplampen. De achterlichten met zilveren sierstrips en een zilveren strip op de achterklep geven de achterkant een zekere chique uitstraling. Het Opel-logo is daarentegen wel erg groot weergegeven. De optionele 17-inch velgen staan sportief evenals de zilveren dakrails op deze Cosmo. Het is wel een zeer herkenbaar model gebleven. Het is duidelijk de nieuwe ... juist Zafira!



Mooie combinatie; zwart met zilveren details



Het interieur

Het interieur is in de Cosmo-uitvoering bekleed met een mooie combinatie van stof en leer. Het dashboardmateriaal van goede kwaliteit, alles voelt degelijk aan. De vele bedieningsknoppen met rubber randje zijn fijn te bedienen. Boordcomputer en verwarming zijn enigszins ingewikkeld bedienbaar, maar na enige gewenning ontdekt men er logica in. De stuurbediening van radio en boordcomputer is zeer ergonomisch. Ook deze Opel is voorzien van de nieuwe techniek van de stuurkolomhendels, waarbij deze in hun uitgangspositie terugkomen. Gewenning is nauwelijks nodig. De voorstoelen zitten prima en kunnen goed



Prettig hooggeplaatste pook

versteld worden. De zitting mag alleen wat langer. Ook het stuur is ruim verstelbaar, het staat alleen net iets te vlak, zeker als men de bestuurdersstoel erg ver heeft laten zakken. De rugleuning achterbank is één stand naar achteren te verstellen, dat maakt de zit achterin extra relaxt. Met de hoofd- en beenruimte zit het daar wel snor. In de Enjoy-uitvoering met zogenaamde vliegtuigtafeltjes aan de voorstoelen, kunnen deze in ongebruikte toestand net in de weg zitten voor de knieën. In de Cosmo zijn de tafeltjes niet leverbaar, omdat deze is voorzien van sportstoelen. De bediening van het Flex 7-stoelensysteem is niet veranderd. Net als in de vorige Zafira kan de zitting van de middelste bank naar boven geklapt worden of de rugleuning in drie delen worden neergeklapt. Voor het maximale laadvolume van maar liefst 1820 liter wordt de bank naar voren geschoven, tegen de voorstoelen aan.

Het rijden

De pittige 1.9 liter turbodiesel, reageert soepel op het gaspedaal, vanaf 1.750 toeren komt hij goed op gang. Net over de 2.000 toeren komt de turbo (met duidelijk hoorbare fluit) erbij. Over de prestaties niets dan lof, eigenlijk wordt de 150 pk-motor zo bijna overbodig. Wel een erg bruuske onderbreking van de acceleratie bij accelereren door middel van de cruisecontrole. Een donkere dieselbrom is bij optrekken duidelijk te horen, maar op constante snelheid is deze auto niet als diesel herkenbaar. De zes versnellingen zijn goed bruikbaar. Er is geen sprake van dat de zesde versnelling als overdrive dient, want ook in dat verzet is er veel



Voor een MPV een dynamisch weggedrag

trekkracht op de snelweg. Terug schakelen is daarom niet snel nodig. Met SportSwitch (sport-knop waarmee besturing, demping en gasrespons sportiever worden) wordt het dynamische weggedrag van de nieuwe Zafira nog een stuk strakker. Wellicht vinden sommige mensen het iets te veel van het goed, maar uw redacteur houdt daar wel van.

De stevige zesbak schakelt erg duidelijk, zelfs een beetje zwaar. Alleen de schakelwegen zijn net te lang. De pook is wel goed te bedienen op hoge plek in dashboard. De armsteun is goed geplaatst en is heerlijk bij het schakelen. Geen leren pookknop helaas.

De remmen zijn opvallend goed. Geen gewenning nodig, goed gevoel, prima. Je zit niet gelijk in de voorruit als je zacht dacht te remmen. Ook de besturing is van het onopvallende soort. Wel aardig wat communicatie, zeker in de sport-stand. Aandrijfkrachten zijn bij voluit optrekken bijna niet voelbaar. De draaicirkel is groter dan bij de vorige Zafira, maar nog steeds is hij aardig wendbaar. De wegligging is niet erg communicatief, je voelt niet wat er onder de wielen doorgaat, zelfs op deze lagere 17-inch banden. De SportSwitch kan daar enige verandering in aanbrengen.

Een en al dynamisch, zeker voor een MPV. Ook zonder de sport-stand fijn stevig. Wel is de Zafira comfortabeler geworden, hij is niet meer zo erg hard. Van overhellen is echter totaal geen sprake. Bij hoge bochtsnelheden is ietsje onderstuur voelbaar.



Slot

Een zeer fijne MPV, in deze meest luxe uitvoering wel erg aan de prijs. Ontzettend goed onderstel, erg dynamisch. De sportieve huisvader komt weinig te kort. Vlotte diesel, bij optrekken wel hoorbaar, maar op snelheid is hij stil. De beschikbare ruimte is erg bruikbaar en alle zeven stoelen heb je altijd bij je. Zeker een vooruitgang ten opzichte van vorige Zafira.

Was de vorige Zafira al een schot in de roos, als het een beetje meezit zal de nieuwe ook geweldige verkoopcijfers gaan scoren. Ondanks dat er steeds meer merken, zoals Mazda met de Mazda5, komen met (ongeveer)

hetzelfde stoelensysteem, zal de Zafira hier altijd nog als eerste mee in relatie worden gebracht. Vooral als Cosmo met dieselmotor is het een behoorlijk prijzig feest, maar dat geldt voor nagenoeg alle spelers op de markt.



Weer zo'n mooi detail

Plus

- + Pittige motor
- + Zeer ruim
- + Uitgebreide uitrusting

Min

- Bediening boordcomputer/verwarming
- Zitting achterbank niet deelbaar
- Als Cosmo Diesel erg prijzig