



Kokpit stylem nawiązuje do Astry i Vectry. Na plus trzeba zaliczyć jakość materiałów wykończeniowych



Silnik uruchamiany jest przyciskiem na konsoli środkowej (opcja). Nowa Zafira prowadzi się pewnie i stabilniej od poprzedniczki



Produkcja Opla Zafiry II w niemieckich zakładach w Bochum rozpoczęła się w kwietniu. Auto zacznie opuszczać taśmy montażowe fabryki w Gliwicach we wrześniu tego roku



Kandydat

Zafira II to 8 wersji silnikowych o mocy od 100 do 240 KM, dynamiczna stylistyka nadwozia i funkcjonalne wnętrze. Do sprzedaży nowa generacja Opla trafi już na początku lipca



Dzięki szerokiemu uchwytowi hamulca ręcznego przenośną popielniczkę można było umieścić w tunelu między siedzeniami

Wersje silnikowe

	Moc (kW/KM)	Moment (Nm)	0-100 km/h
1.6 16V	77/105	150	14,3 s
1.8 16V	103/140	175	11,5 s
2.2 Direct	110/150	215	10,6 s
2.0 Turbo	147/200	262	9,0 s
1.9 CDTI	74/100	260	14,1 s
1.9 CDTI	88/120	280	12,2 s
1.9 CDTI	110/150	320	10,4 s

Stawiając na jakość, funkcjonalność i dobre właściwości jezdne, Opel udowadnia, że myśląc twórczo, robi lepsze samochody. Taka też jest nowa Zafira, której produkcję zlokalizowano w Polsce, w fabryce w Gliwicach i w Niemczech, w Bochum.

Auto wchodzi na rynek 6 lat po debiucie poprzednika. Był on jednym z pierwszych modeli na rozwijającym się rynku kompaktowych minivanów. Szybko osią-

gnął sukces i przez 4 lata z rzędu należał do najpopularniejszych samochodów tego segmentu w Europie. Druga generacja z pewnością będzie chciała powtórzyć taki wynik. To trudne zadanie w tak konkurencyjnej klasie, ale Zafira II ma wiele atutów, które powinny zachęcić do niej klientów.

Pomysłowo i ładniej

Stylistyka nadwozia jest bardziej wyrazista i dynamiczna od poprzednika. Decyduje o tym mocno pochylona przednia część

nadwozia z rzucającym się w oczy układem wlotów powietrza w zderzaku, grillem i przedloczeniami na masce silnika w kształcie litery V. Cechy te znajdziemy także w innych nowych modelach Opla. Chromowane listwy w grillu i na klapie bagażnika dodają elegancji. W porównaniu z pierwszą generacją Zafira II jest o 15 cm dłuższa, o 6 cm szersza i o 4 cm niższa (wymiary dł./szer./wys. 4467/1801/1645 mm). Zaowocowało to poprawą przestronności wnętrza, a zwłaszcza przestrzeni bagażowej, która urosła o 45 l do 645 l w wersji 5-osobowej i o 120 l do 1820 l, w momencie kiedy wykorzystywany jest tylko pierwszy rząd siedzeń. Opatentowany przez Opla system Flex7 pozwala w prosty i szybki sposób prze-

Koszty Zafiry II mają być zbliżone do cen pierwszej generacji. Bazowy model w Niemczech można kupić za 19 990 euro





Pomysłowe i funkcjonalne: trójkąt ostrzegawczy i apteczkę chowa się w kłapie bagażnika



Udoskonalony system Flex7 znany z poprzedniej generacji modelu w prosty sposób pozwala przekształcić Zafirę w auto 7-miejscowe

na lidera

kształcać auto z 7-osobowego w dostawcę. Składanie siedzeń nie wymaga specjalnych umiejętności i siły, a ostatni rząd chowa się w podłodze i kiedy nie jest używany, nie ogranicza pojemności bagażnika. Po złożeniu 2. i 3. rzędu do dyspozycji mamy też zupełnie płaską podłogę. Zafira II może być wyposażona w system FlexOrganizer przejęty z Astry i Vectry kombi, który zapewnia bezpieczne przewożenie ładunków w bagażniku. W licznych schowkach (w sumie 30) zmieszczą się drobizgi.

Zupełną nowością jest możliwość zamocowania panoramicznego dachu złożonego z czterech szklanych paneli i biegnącej po środku centralnej konsoli, w której umieszczono pięć dodatkowych, zamykanych półek.

O klasę wyżej

Na plus modelu należy zaliczyć poprawę jakości i materiałów wykończeniowych. Kokpit

zmienił całkowicie kształt i otrzymał nową kolorystykę (zrezygnowano z dominującej czarnej barwy). Dostępny jest teraz w dwóch odcieniach z chromowaną lub karbonową konsolą środkową oraz listwami w desce rozdzielczej i drzwiach, ewentualnie z dodatkami drewnianymi. Na konsoli środkowej uwagę przyciąga duży, kolorowy ekran komputera, systemu audio i nawigacji, a między siedzeniami szeroka dźwignia hamulca ręcznego przypominająca regulator ciągu z samolotu. Umieszczony wyżej niż w poprzedniku dżwonek zmiany biegów pozytywnie wpływa na wygodę zmiany przełożeń.

Stabilnie i szybko

Interaktywny układ jezdny (IDS) składający się z niezależnego zawieszenia kół, systemów ABS, ESP (kontrola stabilności), TC (kontrola trakcji), CBC (kontrola hamowania na zakrętach) i elektrohydraulicznego wspomaganie układu kierowniczego

zapewnia doskonale zachowanie się auta w każdych warunkach drogowych. Nowa Zafira prowadzi się pewniej, jest stabilniejsza, lepiej wyciszona i posłusznie reaguje na polecenia kierowcy. Dostępne w opcji zawieszenie aktywne z układem IDS Plus z systemem kontroli amortyzacji dodatkowo poprawia właściwości jezdne samochodu i daje możliwość wyboru pomiędzy normalnym i sportowym trybem jazdy.

Auto dostępne będzie początkowo w 7 wersjach silnikowych (4 benzynowych i 3 wysokoprężnych) o mocy od 100 do 200 KM. Wszystkie diesel standardowo oferowane będą z bezobrotowym filtrem cząstek stałych. Pod koniec roku wprowadzona zostanie topowa, sportowa wersja OPC z turbodoładowaną jednostką o pojemności 2,0 l i mocy 240 KM.

Specyfikację cenową i wyposażeniową dla polskiego rynku poznamy w lipcu.

Oprac. Rafał Sękalski



Nowe rozwiązanie, ale niekoniecznie lepsze. Pasy dla trzeciego rzędu trzeba najpierw samemu przypinać do podłogi specjalnym uchwytem, w poprzedniej generacji były instalowane na stałe