

Solider Begleiter

Autoflotte-Test | Kein trendiges SUV, aber ein idealer Langstreckenbegleiter – der Opel Zafira spielt seine bewährten Qualitäten weiterhin aus.



— Na gut, als der Opel Zafira 1999 das Licht der Welt erblickte, fuhr der Renault (Mégane) Scénic schon ein paar Jährchen auf der Straße. Dennoch war es der Rüsselsheimer mit serienmäßig sieben Sitzen und versenkbarer dritter Sitzreihe, der die Kompaktvans so richtig populär machte. Mittlerweile fährt der Zafira in dritter Generation vor und kämpft – wie alle Kompaktvans – mit den trendigen SUVs um Marktanteile. Dass sein Konzept aber trotzdem noch lange nicht überholt ist, beweist – so viel sei vorab verraten – sein bemerkenswert hoher Langstreckenkomfort.

Das Testauto | Topausstattung Innovation und 120-PS-Basisdiesel – das war unser Test-Zafira. Für 26.218 Euro gibt es zum Beispiel adaptives LED-Licht, Onstar, Einparkhilfe vorn und hinten, Radio mit Siebenzoll-Touchscreen und Bluetooth, Zweizonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-LM-Räder und fünf Einzelsitze. Zusätzlich an Bord waren bei uns Metalliclack (500 Euro), 18-Zöller (412 Euro), Solar-Reflect-Windschutzscheibe (143 Euro), AGR-Sitze vorn (576 Euro), adaptives Fahrwerk (823 Euro), Sitzheizung vorn (277 Euro), das Cargo-Paket mit Gepäcknetz (202 Euro), DAB-Empfang (176 Euro), Rückfahrkamera (248 Euro), Lenkradheizung (160 Euro) sowie die Frontkamera mit Frontkollisionswarner, intelligenter Leuchtweitenregulierung, Verkehrszeichenerkennung, Spurassistent und Abstandsanzeige für 588 Euro. Gesamtpreis aktuell: 30.323 Euro.

Karosserie | Seit Sommer 2016 steht der Zafira geliftet beim Händler. Sichtbarstes Zeichen der Überarbeitung ist die Anpassung an das aktuelle Opel-Gesicht und damit der Wegfall der schwarzen bumerangähnlichen



Fotos: Christian Frederik Merentz/Autoflotte

Aufgefrischt | Das Facelift im letzten Jahr hat dem Zafira gutgetan. Die Front passt sich nun der aktuellen Opel-Designsprache an und wirkt deutlich ruhiger und moderner

Einsätze im vorderen Stoßfänger. Das sorgt aus unserer Sicht für einen viel moderneren und harmonischeren Auftritt. Ansonsten hat sich wenig geändert: Große Fensterflächen sorgen weiter für gute Rundumsicht, und Platz herrscht in Hülle und Fülle. Das gilt nicht nur für Fahrer und Beifahrer, sondern auch für die Passagiere der zweiten Reihe, die ihre Sitze je nach Körperlänge einzeln verschieben können. Auch an Kopffreiheit herrscht kein Mangel, genauso wenig wie an Gepäckraum. Schon im Standardformat schluckt der fünfsitzige Zafira 710 Liter, maximal sind es 1.860 Liter – beim Siebensitzer (plus 630 Euro) gehen bis zu 1.792 Liter rein.

Interieur | Es ist übersichtlich im Zafira. Die vielen Knöpfe sind weg, die Bedienung erfolgt nun mittels Touchscreen sowie eines

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Viel Platz für Gepäck und Passagiere ▶ Hoher Langstreckenkomfort ▶ Tolle Sitze 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eher behäbiger Antrieb ▶ Teils billige Innenraummaterialien

Normalmaßes an Tasten in der Mittelkonsole. Auch die Bedienlogik des Infotainmentsystems gab uns keine Rätsel auf. Wie es sich für einen Van gehört, wartete unser Zafira mit einer Vielzahl an Staufächern auf. Nicht so toll: der teils billig wirkende Kunststoff im oberen Teil der Mittelkonsole.

Antrieb | Schon ohne Sonderausstattung wiegt der Zafira 1.6 CDTi rund 1,7 Tonnen. Dass die 120 PS da manchmal Mühe mit dem Rüsselsheimer haben, verwundert kaum. Bei moderaten Autobahngeschwindigkeiten – ungefähr bis 150 km/h – ist man zwar gut dabei, bei höherem Tempo geht dem Diesel an Steigungen aber die Puste aus. Auch kurzfristige Spurts beim Überholen sind keine gute Idee, wenn in der Ferne schon ein Auto herannaht. Schalten hilft da nur bedingt, zeigt sich der Zafira doch nicht nur im sechsten, sondern auch im fünften Gang nur mäßig elastisch. Schön ist aber die but-



Lademeister | Bis zu 1.860 Liter Gepäck passen in den Zafira, dazu bietet er viel Platz für Passagiere



Zwiespalt | Nach dem Facelift deutlich bessere Ergonomie, aber teils billige Materialien

Restwerte | DAT-Prognose

Opel Zafira 1.6 Diesel Innovation

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 44,8 %
25.000 km/Jahr: 40,7 %
40.000 km/Jahr: 34,6 %**Daten und Preise | Opel Zafira 1.6 Diesel Innovation****Grundpreis Testwagen 26.218 Euro**
R4/1.598 cm³ | 88 kW/120 PS | 320 Nm/2.000 U/min
6-G. | 12,7 s | 186 km/h | 4,7 – 4,5 D | 125 – 119 g/km

4.666 x 1.884 x 1.660 mm | 710 – 1.860 Liter

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Effizienzklasse: A – A+ (rollwiderstandsarme Reifen)

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 19 | 21

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

terweiche und exakte Schaltung, so dass der Gangwechsel richtig Spaß macht. Außerdem toll: der ruhige Motor. Insgesamt reichen ihm 7,6 Liter Diesel je 100 Kilometer. Weniger waren es mit maximal 130 km/h auf der Autobahn und auf der Landstraße: Dann blieben 1,4 Liter mehr im Tank je 100 km.

Fahrpraxis | Das Facelift 2016 brachte nicht nur eine glattere Front, sondern auch einen kürzeren Namen: Der Zusatz Tourer fiel weg. Dennoch ist der Zafira weiterhin genau das: ein absolut zuverlässiger und komfortabler Langstreckenbegleiter. Mit dem adap-

tiven Fahrwerk ist er komfortabel abgestimmt und liegt satt auf der Straße, wirkt aber zu keiner Zeit schwammig. Auch grobe Unebenheiten bügelt er souverän weg. Dazu passen die tollen AGR-Sitze mit gutem Seitenhalt, die straff, aber dennoch bequem abgestimmt sind. Wer nicht nur in Deutschland unterwegs ist und keine Europa-Mobilfunkflat sein Eigen nennt, sollte aber zum Navi greifen: Unser Zafira war nur mit Apple Carplay und Android Auto ausgestattet, das heißt zur Navigation mussten wir aufs Smartphone zurückgreifen.

Autoflotte-Tipp | Wir steigern die Leistung und greifen von 170 PS starken 2,0-Liter-Diesel. Er ist zwar 2.778 Euro teurer als der 120-PS-Einstieg. Aber allein der Aufpreis für die mittlere 134-PS-Version beträgt 1.681 Euro, sodass der Schritt zum Spitzendiesel nicht mehr allzu groß ist. Wir empfehlen die Kombination mit der Ausstattung Business Innovation ab 27.786 Euro. Basierend auf der Top-Ausstattung Innovation sind dann bereits Navi, beheizte AGR-Sitze vorn, beheizbares Lederlenkrad, Rückfahrkamera und Sicherheitsnetz Serie. Dazu nehmen wir

- ▶ den Metalliclack (500 Euro)
- ▶ die Frontkamera mit ihren Assistenzsystemen (588 Euro plus Solar-Reflect-Windschutzscheibe für 143 Euro) und
- ▶ DAB-Empfang (176 Euro).

So kommen wir auf 29.193 Euro. Wer die Automatik wählt (ab 28.874 Euro), dem empfehlen wir zusätzlich den adaptiven Tempomaten (inklusive Frontkamera für 1.168 Euro plus obligatorische Solar-Reflect-Windschutzscheibe für 143 Euro). Dann rollt der Zafira für 30.861 Euro auf den Hof. | cfm

American Spirit

Autoflotte-Test | Der Edge rundet die Ford-SUV-Palette nach oben ab. Seine US-amerikanischen Wurzeln leugnet das insgesamt souveräne SUV indes nicht.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Prägnante Erscheinung | Die hohe Front mit dem markanten Sechseckgrill verschafft dem Ford Edge Respekt auf der Straße. Ansonsten ist der Amerikaner eher gefällig denn auffällig gezeichnet

— Nach dem Importstopp des Explorer 2001 war Schluss mit großen SUVs bei Ford. Mit Maverick und Kuga deckten die Amerikaner in Europa jahrelang nur noch das Segment

der mittelgroßen SUVs ab. So ganz ohne Topmodell im Boommarkt wollte die Marke mit dem blauen Oval im Grill aber dann wohl doch nicht dastehen – und wiederholte ein

bewährtes Rezept: Seit etwas mehr als einem Jahr schafft es der Edge der zweiten Generation auch zu uns über den großen Teich.

Das Testauto | Unser Edge trat mit dem 180 PS starken Basis-Diesel in Kombination mit der mittleren Ausstattung Titanium an. Allradantrieb ist im Edge immer dabei und der kleinere Selbstzünder ist immer an die Sechsgang-Handschaltung gekoppelt. Los geht es für diese Variante bei 38.361 Euro, an Bord sind dann standardmäßig unter anderem 19-Zoll-Leichtmetallfelgen, das Ford-Navi, DAB-Empfang, Frontscheiben- und Lenkradheizung, elektrische Heckklappe oder die Einparkhilfe vorn und hinten. Aus der Basis Trend übernimmt der Titanium zum Beispiel das Audiosystem, den Spurhalteassistenten und den Müdigkeitswarner, die Zweizonen-Klimaautomatik, das Multifunktionslenkrad, die Rückfahrkamera oder die Verkehrsschilderkennung. Optional verbaut waren in unserem Test-Edge das Business-Paket mit adaptiven LED-Scheinwerfern, Parkassistent und Sony-Navi (1.681 Euro), der adaptive Tempomat (420 Euro), die Front- ▶



Gut kombiniert |
Runde Sache und
trotzdem viel
Stauraum

Noch Potenzial |
Das Edge-Cockpit
ist übersichtlich,
aber die Material-
qualität könnte
besser sein



Fotos: Christian Fredrik Meren/Autorfote

kamera (294 Euro), Metalliclack (672 Euro), die adaptive Lenkung (588 Euro) sowie das Sportfahrwerk (252 Euro).

Karosserie | Mit 4,81 Metern Länge und fast 1,93 Metern Breite steht der Edge bullig da. Vor allem der sechseckige, verchromte Grill schindet Eindruck. Ansonsten ist der Edge gefällig, aus unserer Sicht aber nicht übermäßig aufsehenerregend gezeichnet. Typisch sind das durchgehende Leuchtenband am Heck und die schräge Heckscheibe, deren breite D-Säulen die Sicht nach schräg hinten einschränken. Genauso sichteinschränkend sind die extrem breiten A-Säulen-Füße. Trotz des dynamischen Designs schluckt der Edge mit bis zu 1.847 Litern Kofferraumvolumen eine Menge Gepäck – das jedoch über eine hohe Ladekante zu hieven ist. Genug Platz bietet der Edge auch für seine Passagiere – und zwar vorne wie hinten.

Interieur | Das Edge-Interieur ist sachlich-modern gezeichnet, ohne wirkliche Designbesonderheiten zu bieten. Das ist von Vorteil mit Blick auf die Ergonomie, denn Bedienrätzel gibt der Edge an keiner Stelle auf. Das gilt sowohl für die analogen Knöpfe als auch für die digitalen Funktionen des Infotainmentsystems. Bei der Materialqualität lässt der Edge die Passagiere aber seine nordamerikanische Herkunft spüren: Die Kunststoffe sind zwar gut verarbeitet, wirken an vielen Stellen aber ziemlich billig.

Antrieb | Leer wog unser Edge knapp über 1,9 Tonnen. Der Zweiliter-Diesel mit seinen 180 PS hatte mit diesem Gewicht an der einen oder anderen Stelle seine Mühe. Konkret wirkte der Edge bei Überholvorgängen nicht sehr elastisch, und auf der Autobahn sorgte auch ein niedrigerer Gang – vor allem an Steigungen – nicht wirklich für mehr Dynamik. Dazu zeigte sich das Sechsganggetriebe insgesamt eher von seiner knochigen Seite. Positiv: Der ruhige Lauf des Selbstzünders. Im Schnitt konsumierte der Edge 8,6 Liter Diesel je 100 Kilometer, dazu

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dynamisch-komfortables Fahrwerk ▶ Gutes Platzangebot ▶ Ruhiger Motor 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Großer Wendekreis ▶ Billig wirkende Innenraummaterialien

führten allerdings auch schneller gefahrene Etappen. Ließen wir es ruhiger angehen, lag der Verbrauch bei knapp unter sieben Litern.

Fahrpraxis | Prädestiniert ist der Edge vor allem für den Langstreckeneinsatz. Insgesamt hinterlässt der große Ford trotz Sportfahrwerk einen komfortablen Eindruck, er federt zwar direkt, aber nicht zu straff ab. Unter SUV-Maßstäben besitzt das Fahrwerk durchaus Potenzial für Kurvenspaß, da hätten wir uns aber eine etwas direktere Lenkung gewünscht. Die adaptive Lenkung wirkt im Normalmodus teigig, aber auch der Sportmodus wirkt hier keine Wunder. Sicher durch die Kurven kommt man trotzdem immer, hier stünde den Vordersitzen aber etwas mehr Seitenhalt gut zu Gesicht. Nach langen Strecken steigt man dennoch entspannt aus dem Edge, auch wenn die Armlehne vorn etwas kurz geraten ist. Dass ein SUV vom Format des Edge kein City-Flitzer ist, versteht sich von selbst. Vor allem seine Breite und sein großer Wendekreis sprechen

gegen die Fahrt durch enge Großstadtgasen. Beim Rangieren hätten wir uns zudem gewünscht, dass nicht nur die Rückfahrkamera, sondern auch die Frontkamera automatisch anspringt. Und das Navi dürfte zuverlässiger vor Verkehrsstaus warnen – die Stauanzeige kam oft erst dann, wenn man schon mittendrin stand.

Autoflotte-Tipp | Zwei Dinge sprechen im Edge aus unserer Sicht gegen den Einstiegs-Diesel: Sein nicht wirklich dynamischer Antritt und die fehlende Automatik-Option. Für ihn spricht dagegen der Preisvorteil von 2.941 Euro. Dennoch: Da dieser Aufpreis bereits die Automatik umfasst und sich der Edge bei uns vor allem als Langstreckenmeister erwiesen hat, würden wir zur 210-PS-Version greifen. Basis ist hier die Titanium-Linie mit dem oben beschriebenen Standard-Umfang. Da der Titanium immer mit Navi und dem Infotainmentsystem Sync3 inklusive Applink und DAB-Empfang vorfährt, würden wir auf das Business-Paket verzichten und die adaptiven LED-Scheinwerfer für 1.277 Euro als Einzeloption bestellen. Dazu kämen

- ▶ die Frontkamera (294 Euro)
- ▶ der adaptive Tempomat (420 Euro)
- ▶ der Totwinkelassistent (387 Euro) und Metalliclack (672 Euro).

Ab 41.303 Euro steht der stärkere Diesel als Titanium in der Preisliste, mit unseren Optionen kämen wir so auf 44.353 Euro. | cfm

Restwerte | DAT-Prognose

Ford Edge Titanium
2.0 TDCi 4x4

Restwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach
36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 50,1 %
25.000 km/Jahr: 46,8 %
40.000 km/Jahr: 41,0 %



Daten und Preise | Ford Edge Titanium 2.0 TDCi 4x4

Grundpreis Testwagen 38.361 Euro
R4/1.997 cm³ | 132 kW/180 PS | 400 Nm/2.000 U/min
6-Gang | 9,9 s | 200 km/h | 5,8 D | 149 g/km

4.808 x 1.928 x 1.686 mm | 602 – 1.847 Liter
Wartung: 2 Jahre/30.000 km
Effizienzklasse: A
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 20 | 24 | 24
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer