

Tutustuimme Opel Zafirán turvallisuuteen

Opelin uusinkin monikäyttöauto tai tila-auto on nimeltään Zafira. Näinkin asian voi nähdä, sillä entisestä samannimisestä mallista ei juuri muuta ole seuraajalle siirtynyt kuin nimi ja idea isommasta seitsenpaikkaisesta perheautosta. Kolme vuotta Zafiraa ajaneella toimittajallamme oli tilaisuus tutustua uutukaiseen syyskuun alussa, kun muutamia esittelyautoja oli juuri tuotu Suomeen.

Uudelle Zafiralle on luonnollisesti pitänyt tehdä kokonaan uusi tuotantolinja. Sen on oltava melkoisen tehokas, koska auton hinta ei ole juuri nousunut varustelutason huomattavasta lisäämisestä huolimatta. Mutta näinä aikoina ei kannata tuoda markkinoille autoa tähän koko- ja hintaluokkaan ilman viimeisimpiä aktiivi- ja passiiviturvan varusteita.

Aktiivista eli ajoturva-autossa edustavat vakiona ajovakaaja ESP ja luistonesto kiihdytyksessä ja jarrutuksessa. Lisäksi vakiona on jarruassistentti sekä kaarrejarrutuksen kontrolli. Jarrutuksen jakautumista eri pyörille hallitaan elektronisesti. Toki ajajalle jää suurin osa turvallisesta ajamisesta edelleen – se kannattaa pitää kirkkaana mielessä. Tila-autojen ajaminen on aivan erilaista kuin tavallisten henkilöautojen, niissä

tulee sellainen linjuriauton ajotapa – tyyni ja tarkkaileva, ei-hosuva ajamisen tyyli. Matkustamo on hiljaisen oloinen, ei liikaa häiritsevää rengasmelua eikä aerodynaamista turbulenssia. Ohjauspyörän syvyys- ja korkeussäädöillä suurin osa ajajista löytää mieleisensä asennot ja istuinsäädöillä viimeistelee sitä. Ajamisesta jää ennen kaikkea jäykkä vaikutelma, vielä isomman kuin mitä auto onkaan. Hallintalaitteiden kehittämisessä on menty formuloiden suuntaan, ratista tai sen vierestä löytyvät lähes kaikki ajossa tarvittavat kytkimet. Vilkku on laitettu toimimaan järkevästi, kunhan siihen ensin tottuu.



Hyvä ajoasento löytyy helposti, sillä ohjauspyörä on säädettävissä korkeus- ja etäisyysuunnassa.

Zafiraan on saatavissa myös ajoturva lisävä rengaspaineiden ilmaisimien. Moni ottaisi sen varmaan ilomieliin. Vaihtoehtoja on kaksi, joudut ajamaan yksillä pyörillä ympäri vuoden eli siis kitkarenkailla tai tilaamaan kaksiin vanteisiin ilmaisimet. Niin tai näin, paineiden valvonta tulee kohtuuttoman arvokkaaksi Suomessa.



Passiivinen eli törmäysturva on myös melko täydellinen: 3-pisteturvavyöt kaikilla 7 istuimella, kaksi etuturvavyöä, sivuturvavyönyt edessä, päänturvavyö (turvavyönyyri) kahdella ensimmäisellä penkkirivillä, etuturvavyöissä esikristimet ja voimanrajoittimet, lasten turvalaitteille Isofix-kiinnityspisteet ja kuljettajan turvavyön käytön

muistuttaja sekä etuistuinten selkänojissa aktiiviset pääntuet, jotka tulevat lähemmäksi päätä törmäyksessä.

EuroNCAP:n törmäystestissä Zafiraa arvioitiin näin: Kori on äärimmäisen vahva, se kärsi vähäisiä muodonmuutoksia etupäättörmäystestissä ja suojasi aikuismatkustajia hyvin sekä etupää että sivutörmä-

ystesteissä. Aikuisten suojauksesta auto sai täydet viisi tähteä. Etupäättörmäyksestä kertyi pisteitä 14, kun maksimi on 16 ja sivutörmäyksestä Zafira sai täydet 18 pistettä. Lisäksi turvavyön käytön muistuttajasta tuli yksi piste, joten pisteitä kertyi kaikkiaan 33.

Lapsimatkustajat on otettu huomioon perheauto Zafirassa vähintäänkin hyvin, siitä Zafiralle tuli NCAP:n törmäyksissä neljä tähteä ja 37/49 pistettä (76%). Testiautosta puuttui varoitus selkää ajosuuntaan kiinnitettävästä lapsesta etuistuimelle. Toivottavasti puute korjataan myyntiin tulevilla malleilla. Testauksessa käytettiin Britax Römerin Opelille valmistamia vauvakaukaloa selkää ajosuuntaan ja turvaistuinta kasvat ajosuuntaan. Vauvaa vastaavan testinuden kaulakuormitus ja turvaistuimen kolmivuotiaasta vastaavan nukan rinnan kuormitus olivat hieman korkeita etupään törmäystestissä. Etumatkustajan istuimelle saa jo Vectrassa käytössä olleen tunnistimen, jolloin Opelin omia lastenistuimia käytettäessä etuturvavyö kytkeytyy automaattisesti pois päältä.

Jalankulkijoiden suojaus täytti kohtuullisesti viimeisimmät eurooppalaiset turvallisuusvaatimukset, kaksi tähteä neljästä mahdollisesta ja 16/36 pistettä (44%). Konepellissä on energiaa vaimentavia elementtejä, jotka on suunniteltu vähentämään jalankulkijan ja pyöräilijän vammoja törmäyksessä.

Matti Koivurova