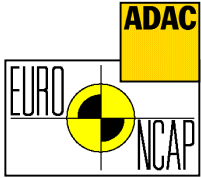


## Crashtest Opel Zafira (Großraumlimousine der Unteren Mittelklasse)

Bauzeitraum ab 1999 bis 2005

Testdatum: Februar 2000



**Frontalunfall.** Der Testwagen fährt mit 64 km/h gegen eine deformierbare Barriere, die ein entgegenkommendes Auto simuliert. Da der typische

Begegnungsunfall seitlich versetzt stattfindet, kracht der Zafira auf der Fahrerseite mit 40 Prozent Überdeckung der Frontbreite gegen die Prüfbox. Vorn haben zwei »erwachsene« Dummies Platz genommen, in der zweiten Reihe sitzen die beiden Kinderpuppen, die den Altersklassen eineinhalb und drei Jahre entsprechen, in Opelfix-Kindersitzen. Bereits unmittelbar nach der Kollision im Labor steht fest: Die Insassenzelle hat dem schweren Unfall gut standgehalten. Die Knautschzone hat ihre Arbeit durch Selbstzerstörung nahezu perfekt erledigt. Spannend wird es noch einmal beim Öffnen der Fahrertür. Der Messtechniker auf der Piste muss zwar kräftig ziehen, schafft es aber noch gut ohne Werkzeug - in der Praxis kein Problem, den Insassen schnell zu helfen. Die sind glimpflich davongekommen: Beim Fahrer werden an den Unterschenkeln etwas höhere Belastungen festgestellt, aber selbst im Fall des linken Beins liegen sie näher am geringen Verletzungsrisiko als am hohen. Auch für Fahrer- und Beifahrerbrust macht das Ergebnis deutlich, dass Opel bei der Feinabstimmung im Zusammenwirken von Gurt und Airbag noch unerledigte Hausaufgaben bewältigen muss. Dagegen signalisieren die Kopf-Werte, dass die beiden Front-Airbags ihrer Schutzaufgabe prima nachkommen. Die gemessenen HIC-Werte, mit denen unter anderem die Verletzungsgefahr für den Kopf bestimmt werden, liegen mit 426 (Fahrer) und 236 (Beifahrer) erfreulich niedrig. Zum Vergleich: Die kritische Grenze für schwerste oder gar tödliche Verletzungen wird von Biomechanikern ungefähr beim HIC-Wert 1000 angesetzt. Und auch die beiden »Kinder« im Fond sind nach allen Einschätzungen der ADAC-Ingenieure noch wohlauf, besonders der eineinhalbjährige im Reboardsystem.



Mit 64 km/h prallt der Zafira in eine deformierbare Aluminiumbox. Nach etwas über 100 Millisekunden sind die beiden Dummies tief in die Airbags geschleudert worden.

Ähnliche Zufriedenheit auch nach dem **Seitencrash**, bei dem ein weiterer Test-Zafira von einem Rammbock mit 50 km/h in die linke Flanke getroffen wird. An sich keine Überraschung, denn wir haben schon früher festgestellt, dass die Passagiere in einem Van bei dieser harten Prüfung von ihrer hohen Sitzposition profitieren. Der Rammbock trifft deutlich tiefer, was vor allem Kopf und Brust des Dummies entlastet. Hinzu kommt der bei diesem Test gut funktionierende Seitenairbag, der den Anprall an die Türinnenseite merklich dämpft.

**Fazit:** Von 32 möglichen Punkten erreicht der Opel Zafira 28 Zähler. Das ergibt - in Anlehnung an das Euro NCAP-Verfahren - vier Sterne. Das ist das Maximum für Autos ohne speziellen Kopfairbag, der beim Seitenaufprall noch mehr Schutzpotenzial bietet - besonders dann, wenn das Hindernis weit nach oben reicht, wie zum Beispiel ein Baum. Das heißt im Klartext: Mit dem Zafira hat die deutsche Entwicklungsabteilung von Opel ein Auto auf die Beine gestellt, das in puncto passiver Sicherheit absolut auf dem Stand der Zeit ist.

**Testergebnis:** ★★★★★

**Gesamt-Punktzahl:** 28 Punkte

**Frontalcrash:** 12 Punkte

**Seitencrash:** 16 Punkte

★★★★ Vier Sterne: Beste Beurteilung für die Summe der Punkte aus den Einzelcrashes:\*

1 bis 8 ★☆☆☆☆      9 bis 16 ★★☆☆☆

17 bis 24 ★★★☆☆      25 bis 32 ★★★★★

\* ab 2001 geändertes Testschema, es können nun max. 5 Sterne erreicht werden.

