



Zafira 1.9 CDTi - Ecotec - Cosmo - 150 cv

Les réglementations communautaires se précisent et l'une d'entre elles oblige les véhicules dont le lancement commercial intervient après octobre 2005 à réussir deux tests mesurant les dommages infligés aux jambes et à la tête d'un piéton heurté à quarante kilomètres à l'heure. Parmi les solutions déjà envisagées par des constructeurs, on découvre le coussin gonflable à l'extérieur, l'évolution du dessin des pare-chocs et même, au début du XX^{ème} siècle, le filet "ramasse-piéton" mis au point et installé par un excentrique Américain sur sa Ford T.

Opel, de son côté, s'est penché sur le capot à effet amortisseur. Constitué d'une structure en alvéoles utilisant deux tôles fines d'acier d'environ un demi-millimètre d'épaisseur, maintenu par des attaches à déformation programmée, le capot combine son respect des piétons à un bouclier garni de mousse amortissantes agrémenté de quelques conclusions évidentes comme le recul, dans le compartiment du moteur, des organes mécaniques saillants et leur montage sur des fixations déformables.

Après un stage, vraisemblablement chez Airbus, les concepteurs du Zafira ont

aménagé leur engin de tablettes, d'un frein à main à commande avionique, d'un pavillon digne de la carlingue d'un A gros numéro... Il reste encore les ailes à fixer à l'arrière du cockpit avant le décollage imminent ! Cette démarche esthétique positionne le véhicule face à la concurrence. Dans la niche des monovolumes compacts, agressivement prise par les importateurs européens, l'ensemble des productions témoigne déjà d'un comportement routier et d'une habitabilité remarquable.

Même sur départementales détremées, le Zafira est indécollable du bitume. Le châssis se voit doté du système IDSplus (Interactive Driving System) dont la routine d'amortissement piloté analyse en permanence la dynamique de chaque roue en fonction de la vitesse et de l'état de

la chaussée. Le châssis Sport, surbaissé de quinze millimètres, garantit encore une tenue de route accrue en mode sportif en simultanément à un confort spartiate. Jamais, la qualité perçue des matériaux et de leur mise en œuvre ne sera prise en défaut.

Le système « Flex 7 » confirme la réflexion en profondeur des habitudes de la clientèle. Les commandes pour relever les sièges de la troisième rangée sont ergonomiques. Les assises des derniers strapontins sont bien assez confortables pour des enfants pour des trajets mesurés. Nous avons sans doute regretté la nécessité d'avancer la banquette de la deuxième rangée, voire les fauteuils du poste de pilotage, pour permettre leur extraction du plancher et leur rangement.

Le modèle Zafira propose une palette impressionnante de moteurs pourtant particulièrement adaptés au public concerné : sept blocs à quatre cylindres, dont quatre carburent à l'essence et les trois autres au gazole, sont complétés d'une version sportive de 240 cv (OPC - Opel Performance Center). Les cylindrées varient de 1.6 à 2.2 litres. Le modèle testé était équipé d'un diesel conçu en collaboration avec Fiat, le 1.9 CDTi Ecotec de 150 cv, combiné à une boîte manuelle de six vitesses. Aux allures soucieuses des sempiternelles limitations, le Zafira s'est révélé étonnamment sobre malgré les quatre adultes à bord. Ceci garantit des rejets modérés dans l'atmosphère.

La voiture essayée proposait, en outre, des équipements agrémentant la conduite et certains même corrigeant quelque erreur d'appréciation. L'aide au parking sur les deux boucliers, l'aide au démarrage en côte, le GPS avec écran en couleurs complètent les commandes audio au volant, la climatisation électronique, le toit panoramique associé de grands espaces de rangement, les capteurs de pluie, l'allumage automatique des phares et les, maintenant, traditionnels ABS, ESP et autres UCL (Understeer Control Logic).

Monovolume 7 places	
Prix du modèle testé :	31.500 euro
Autonomie :	58 litres = 900 km
Émission de CO ₂ :	175 gr/km
Couple maxi :	320 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.613 kg Cx : 0.31 SCx : 0.760

