

Боюсь, если дизайнеру «Opel» дать задание нарисовать некий условный автомобиль, у него получится минивэн. Причем с высокой долей вероятности он будет размером с Zafira. Скорее всего даже новую — ту, что немцы уже начали продавать в Европе, а после новогодних праздников представят и нам.



Понятие «после Нового года» — крайне размытое. Скажем, год назад россиянам также пророчили великолепный Astra Sports Tourer, но универсал добрался до дилеров дай бог пару месяцев назад. Но речь сейчас не об этом. И по большому счету неважно, презентуют нам Zafira в январе, в марте или в июле, — спрос на нее будет.

Конечно, при условии, что немцы сохранят ее прежнюю цену. Или хотя бы не выйдут за рамки разумного. И шансы тут как у той блондинки — пятьдесят на пятьдесят. С одной стороны, «Opel» по понятным причинам жаждет максимальной прибыли. С другой — на кону не только эфемерное лидерство в классе, но и вполне осязаемые продажи, причем речь не о сотнях машин, как, скажем, у «Mazda», а о тысячах. В общем, задача не из легких. Но это проблема маркетологов, техники и стилисты свою часть работы выполнили.

Zafira стала крепче и на 19 сантиметров длиннее. Но куда важнее, что в работе над

минивэном немцам хватило ума не превратить машину в усредненно-серый MPV для затюканных семейными вопросами неудачников. Впрочем, выбора у них, по сути, и не было. Имея перед глазами тот же Focus III или уже упомянутую универсальную Astra, решиться на покупку авто, выглядящего как коробка от холодильника, как минимум неправильно: убеждать себя в правильности выбора вам придется ближайшие лет пять-шесть — пока не придет время менять машину на новую.

Это, собственно, было главной проблемой уходящей Zafira. Хотя она всегда считалась очень неплохим автомобилем. Приемлемая цена, семь посадочных мест, относительно надежные моторы и полторы тонны практичности на квадратный сантиметр. Но на рынке уже имелся пусть и более дорогой, но кинетический S-Max со всеми его «жабрами», ребрами и светодиодами...

Вот в третьей генерации все по-другому. Разумеется, принадлежность к классу мини-MPV изначально поставила крест на любых дизайнерских ухищрениях, но даже в профиль новинка смотрится не хуже S-Max. К тому же немцы наконец-то решились вывести собственный визуальный генотип, вдоволь наигравшись не только с оптикой и решеткой радиатора, но и с передним бампером. И получилось, надо признать, вполне пристойно.

Неплохо в машину вписался и «астровский» кокпит, хотя обилием кнопок он по-прежнему не радует. Зато радует эргономикой и качеством исполнения. И цветовыми сочетаниями. В этом плане инженеры «Opel» все ближе к «большой немецкой тройке». Единственное, чего я не понял, — это панорамное ветровое стекло. Обзорность, конечно, потрясающая, однако разглядывать на ходу верхушки деревьев — удовольствие весьма сомнительное. И, кстати, достаточно дорогое. А если камень? Страховщики точно в восторге не будут...

Впрочем, минусов в этой машине не так уж и много. Среди них, как ни странно, сравнительно небольшое количество дополнительных боксов и емкостей, а также легкий, но вполне заметный дефицит свободного пространства. Не поймите превратно: Zafira отнюдь не кажется тесной, но лишнего места в ней тоже не ощущается.

Зато владелец теперь может более гибко подходить к размещению пассажиров и багажа. Задний диван предыдущей генерации складывается целиком. А здесь он разделен на три независимые друг от друга составляющие. Причем к вопросу

компоновки немцы тоже предпочли подойти со свойственной им практичностью. Всем давно понятно, что трехместный второй ряд сидений — утопия. И то, что французы упорно «пилят» задний диван на три равные части, лишь делает машину еще менее удобной. Так вот, в Zafira отныне два полноценных кресла и центральная «полуподушка», трансформирующаяся в отличный подлокотник (скорее даже в рабочий столик). В сложенном состоянии она позволяет сдвинуть крайние части чуть ближе к центру, как в Skoda Yeti, и отодвинуться немного назад. Вполне удачный вариант построения салона (конечно, при условии, что «галерка» останется незанятой).

То, как едет Zafira, оснащенная 2-литровым 165-сильным турбодизелем, в принципе можно опустить. Российская моторная линейка, очевидно, будет бензиновой, и даже если немцы включат этот агрегат в местную силовую программу, рассчитывать на их месте на более-менее приличную окупаемость, увы, не приходится. Да, мотор отличный, запас крутящего момента позволяет вытягивать машину практически на любой передаче МКП, не говоря уж про ускорение, но нам-то это к чему? В России наиболее спросовыми окажутся версии с турбированными «четверками» от Astra, тем более что 140-сильный вариант уже точно обзаведется 6-ступенчатым «автоматом».

Куда важнее, что выросшая в габаритах Zafira сохранила азартную управляемость и отличную плавность хода. Тут даже придраться не к чему. Ну, может, к обилию динамически активной электроники вроде адаптивного «круиза» или системы слежения за полосой. Для современных машин это данность, но в нашей стране подобные «навороты» не работают. Вот шасси FlexRide — штука, наверное, нелишняя. Полноценно оценить поведение машины она, конечно, не дает, да и разница между режимами не настолько велика, чтобы всерьез рассчитывать на заметное изменение в повадках, но хотя бы номинальный выбор между комфортными и спортивными настройками в авто такого уровня позволяет как минимум повысить собственную самооценку.

Технические характеристики:

Opel Zafira Tourer

Габариты (мм) 4658x1928x1685

Колесная база (мм) 2760

Масса (кг) 1571

Объем багажника (л) 152–1860

Раб. объем двигателя (см3) 1956

Макс. мощность (л.с.) 165

Макс. крутящий момент (Нм) 380

Макс. скорость (км/ч) 208

Разгон 0–100 км/ч (с) 9,8

Ср. расход топлива (л/100 км) 5,2

Цена (руб.) н.д.