



Opel Meriva

Das Geheimnis von Rüsselsheim

Autotest | Autokäufer haben widersprüchliche Wünsche. Ein Auto muss innen geräumig sein, aber außen kompakt. Ein Auto muss gute Leistungen bringen und zugleich sparsam sein. Ein Familienauto muss außerdem funktionell sein und trotzdem schön anzusehen. Opel behauptet nun, mit dem neuen Meriva für all diese Probleme eine Lösung zu haben. Was ist das Geheimnis von Rüsselsheim?

Was den neuen Opel Meriva besonders macht, ist fast sofort klar: die Hintertüren werden nicht nach vorn, sondern nach hinten geöffnet. Die Vorteile dieser eigensinnigen Hintertüren sind beim Einsteigen nach hinten sofort bemerkbar. Bei einer normalen Hintertür muss der Passagier beim Einsteigen eine Drehung um die Tür machen, während der Meriva-Passagier in der natürlichen Richtung "hinein läuft".

Auch das Installieren von Kindersitzen ist einfach, weil die Tür nicht mehr im Wege und deswegen rundherum mehr Platz vorhanden ist. Bei etwas größeren Kindern bieten die eigensinnigen Meriva-Türen den Vorteil, dass Fahrer und Kind nach dem Aussteigen nicht voneinander getrennt werden. Mehr noch: Die beiden geöffneten Türen bilden eine "sichere Zone" um das Auto herum.



Alles flex

Die so genannten "FlexDoors" sind nicht die einzige Entdeckung, die den Meriva zu etwas Besonderem macht. FlexRail ist eine Schiene zwischen den Vordersitzen, an welcher man nach Wunsch Becherbehälter, eine Armlehne oder eine Ladefläche unterbringen kann. Die Handbremse ist dabei nicht im

Weg, denn sie wurde durch ein elektronisches Exemplar ersetzt (das so schnell wirkt, dass es nie stört, und außerdem auch das Befahren von Neigungen vereinfacht). Dank "FlexRail" bestimmt nicht Opel, wie der Laderaum im Interieur eingeteilt wird, sondern der Fahrer!



Auch der Rücksitz steht auf Schienen, so dass man sich situationsabhängig für mehr Beinraum hinten oder mehr Gepäckraum entscheiden kann. Sehr klug ist, dass der Rücksitz nach vorne hin breiter wird (dann sind die Seitenschweller nicht im Weg). Der Raum hinten ist durch "FlexSpace" überdurchschnittlich gut. Ein kleines, jedoch äußerst praktisches Detail ist der Knick im hinteren Seitenfenster; dadurch können auch kleine Kinder einfacher hinaus sehen.

Der Gepäckraum kennt einen doppelten Boden ("FlexFloor"). Unter den Ladeboden kann ein integrierter Fahrradträger eingebaut werden ("FlexFix"). Es schiebt sich unter die hintere Stoßstange und muss daher nie (de)montiert werden.

Ausrüstung

Trotz aller kluger Entdeckungen fühlt sich der Meriva nicht wie ein "Familienbus" an, wobei die Funktion zu Lasten der Form geht. So ist der Meriva auch flexibel in seiner Ausstrahlung. Der Käufer kann ohne Mehrpreis die Farbe des Interieurs wählen. Die hier gezeigte braune Farbe ("Skyline/Atlantis Cocoa") für das Armaturenbrett und die Sitze gibt dem Familienauto sogar einen schickeren Farbton.



Die Vordersitze wurden unverändert von Opels Luxus-Geschäftswagen, dem Insignia, übernommen. Insbesondere die optionalen "ergonomische" Sitze, die in Zusammenarbeit mit der Aktion Gesunder Rücken (AGR) entwickelt wurden, passen vorzüglich, und der Mehrpreis lohnt sich sehr.

Nur in Bezug auf die Elektronik erweist sich der Meriva nicht als fortschrittlich. Das Navigationssystem setzt zu einfache Grafiken ein und zeigt bei komplexen Knotenpunkten keine schematische Übersicht an. Damit sind die Instruktionen manchmal nicht ganz eindeutig. Die versprochene iPod-Schnittstelle funktioniert jedoch gut.



Leistung und Verbrauch

Die scheinbaren Widersprüche, vor denen Entwickler oft stehen, beschränken sich nicht auf die praktischen Möglichkeiten eines Autos. Der durchschnittliche Käufer möchte nämlich auch gern ein Auto, das schnell und doch sparsam ist.

Opel erfüllt diesen Wunsch damit, dass (fast) alle Motoren mit einem Turbo ausgestattet wurden. Damit liefert eine Kraftquelle viel Leistung, während der Verbrauch relativ niedrig bleibt.

Außerdem sieht Opel einen Schaltindikator vor, der den ökonomischsten Moment zum Schalten anzeigt. Das ist kein überflüssiger Luxus, denn bereits ab einer unglaublich niedrigen Drehzahl (1.200 rpm) bieten die Turbomotoren schon vollauf Zugkraft.

Die ersten Kilometer verlaufen ungewohnt, weil das Kupplungspedal ungewöhnlich spät greift. Weil augenscheinlich nichts passiert, gibt der Fahrer wie von selbst mehr Gas, was zur Folge hat, dass das Auto davonschießt, wenn die Kupplung schließlich doch greift. Doch nach einigen Stunden Fahrt fällt es nicht mehr auf.



1.4 Turbo

Der 1.4 Liter Benzinmotor wird mit 120 und 140 Pferdestärken angeboten. Die 120 PS / 175 Nm Variante ist dabei bereits zufriedenstellend. In der Stadt ist der Meriva 1.4 Turbo lebendig und flott. Sogar auf der deutschen Autobahn sind Höchstgeschwindigkeiten leicht machbar (150 km/h). So um die 90 km/h brummt der Motor des Testwagens auf störende Weise, doch das ist laut Opel typisch. Trotz einiger Beschleunigungsproben und viel Stadtverkehr kam der Verbrauch auf nette 6,5 Liter pro 100 km (Herstellerangabe 6,1 Liter pro 100 km).

Der 140 PS / 200 Nm Turbomotor bringt in der Praxis marginal bessere Leistungen, bietet allerdings mehr Verfeinerung. Durch den Einsatz eines anderen Turbos erbringt diese Kraftquelle ihre Leistung leichter und läuft besser. Außerdem ist nur dieser starke Turbomotor mit einem Sechststufengetriebe verkuppelt. Der 140 PS starke Benzinmotor verbrauchte während dieser Testfahrt 7,2 Liter pro 100 km (Herstellerangabe: 6,7 Liter).



Straßenlage

Eine letzte Herausforderung für einen Entwickler ist die Suche nach einer guten Straßenlage. Gerade ein Auto wie der Meriva hat durch seine Höhe einen entsprechend hohen Schwerpunkt, und das ist nicht gut für die Straßenlage. Eine einfache Lösung besteht darin, das Fahrgestell hart abzufedern, doch das geht zu Lasten des Komforts.

Opel hat dieses Problem dadurch gelöst, indem der Meriva ein in erster Linie doch recht kräftiges Fahrgestell bekam. Auf Straßenschäden werden die schlimmsten Unebenheiten jedoch aufgefangen. Dadurch können Kurven fast mit Sportwagengeschwindigkeit genommen werden, während der Komfort doch ausreicht. Außerdem ist damit auch bei voller Beladung eine sichere Straßenlage garantiert.

Gerade durch diesen letzten Punkt unterscheidet sich der Meriva am stärkste von anderen MPVs. Die Straßenlage des Meriva ist nicht nur für ein MPV gut, sondern sogar besser als die vieler traditioneller Personenwagen!



Fazit

Opel hat es geschafft! Der neue Meriva ist von außen kompakt und bietet doch sehr viel Innenraum. Das Auto sieht gut aus und ist gleichzeitig äußerst praktisch. Die Leistungen sind gut, und der Verbrauch ist äußerst bescheiden. Die Straßenlage ist bei genügend Komfort ausgezeichnet.

Das Geheimnis der Autohersteller aus Rüsselsheim besteht darin, dass über alle Punkte nachgedacht wurde. Wo Opel nicht mit komplett neuen Entdeckungen ankommt, wird zumindest modernste Technik eingesetzt. Modern sind die Motoren, die durch den Turbo gute Leistungen bringen und sparsam mit dem Kraftstoff sind.

Kluge, neue Erfindungen wie FlexFix, FlexDoors und FlexRails machen den Alltag mit dem Meriva tatsächlich einfacher und praktischer. Das ist das Geheimnis von Rüsselsheim. ■



Technische Daten

Opel Meriva 1.4 Turbo Edition

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	429 x 181 x 162 cm
Radstand	264 cm
Leergewicht	n.b.
Anhänger	680 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.050 kg
Tankinhalt	54 l
Gepäckraum	397/1496 l
Reifen	205/55

Motor und Leistung



Motorinhalt	1364 cc
Zylinder / Ventile	4/
Max. Leistung	120 PS @ 4800 U/min
Drehmoment	175 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	11,5 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	188 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,1 l / 100 km
Verbrauch Stadt	8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	143 gr. / km

Preis

Preis	€ 19.320
Grundpreis	€ 15.900