



Opel Meriva

Het geheim van Rüsselsheim

Autotest | Autokopers hebben tegenstrijdige wensen. Een auto moet ruim van binnen zijn, maar compact van buiten. Een auto moet goed presteren en tegelijkertijd zuinig zijn. Een gezinsauto moet bovendien functioneel zijn en toch mooi om te zien. Opel zegt nu een oplossing voor deze problemen te hebben gevonden met de nieuwe Meriva. Wat is het geheim van Rüsselsheim?

Wat de nieuwe Opel Meriva bijzonder maakt, is vrijwel direct duidelijk: de achterdeuren scharnieren niet aan de voor-, maar aan de achterkant. De voordelen van de eigenzinnige achterporieren zijn direct merkbaar bij het plaatsnemen achterin de auto. Bij een gewoon portier moet de passagier een draai om de achterdeur heen maken, terwijl de Meriva-passagier in de natuurlijke richting "binnenwandelt".

Ook het installeren van kinderzitjes is makkelijker omdat het portier wederom niet in de weg zit en er dus meer ruimte rondom is. Bij iets grotere kinderen bieden de eigenzinnige Meriva-deuren het voordeel dat bestuurder en kind niet van elkaar gescheiden zijn na het uitstappen. Sterker nog: de beide geopende deuren vormen een "veilige zone" rondom de auto.



Alles flex

De zogenaamde "FlexDoors" zijn echter niet de enige vinding die de Meriva bijzonder maken. FlexRail is een baan tussen de voorstoelen waarop naar wens zaken als een bekerhouder, armsteun of bergvak kunnen worden geplaatst. De handrem zit daarbij niet in de weg, want die is vervangen door een elektrisch

exemplaar (dat zo snel werkt dat het nooit storend is en op de koop toe het "hellingproefje" makkelijk maakt). Dankzij "FlexRail" bepaalt niet Opel hoe de bergruimte in het interieur wordt ingedeeld, maar de bestuurder!



Ook de achterbank staat op rails, zodat afhankelijk van de situatie voor meer beenruimte achterin of meer bagageruimte kan worden gekozen. Heel slim is dat de achterbank in de voorste stand breder wordt (dan zitten de wielkasten niet in de weg). De ruimte achterin is mede dankzij "FlexSpace" bovengemiddeld goed. Een klein, maar uiterst praktisch detail is de knik in de achterste zijruiten; hierdoor kunnen kleine kinderen gemakkelijker naar buiten kijken.

De bagageruimte kent een dubbele bodem ("FlexFloor"). Onder de laadvloer kan een geïntegreerde fietsdrager worden gebouwd ("FlexFix"). Deze schuift uit de achterbumper en hoeft dus nooit te worden ge(de)monteerd.

Uitrusting

Ondanks alle slimme vindingen, voelt de Meriva niet als een "familiebusje" waarbij functie boven vorm ging. Zo is de Meriva ook flexibel in de uitstraling. De koper kan zonder meerprijs de kleur van het interieur kiezen. De hier getoonde bruine tint ("Skyline/Atlantis Cocoa") op het dashboard en de stoelen geeft deze gezinsauto zelfs een chic tintje.



De voorstoelen zijn ongewijzigd overgenomen uit Opels luxe zakenauto: de Insignia. Met name de optionele "ergonomische" stoelen, die zijn ontwikkeld in samenwerking met het Duitse instituut voor gezonde ruggen (Aktion Gesunder Rücken (AGR)), zitten voortreffelijk en zijn de meerprijs zeker waard.

Alleen op het punt van elektronica is de Meriva niet vernieuwend. Het navigatiesysteem gebruikt te simpele graphics en geeft geen schematisch overzicht van een complex knooppunt. Daarmee zijn de instructies soms minder duidelijk. De beloofde iPod-aansluiting werkt wel prima.



Prestaties en verbruik

De schijnbare tegenstrijdigheden waar ontwerpers voor staan, beperken zich niet tot de praktische mogelijkheden van een auto. De gemiddelde koper wil namelijk ook graag een auto die snel en toch heel zuinig is.



Opel komt aan deze wens tegemoet door (vrijwel) alle motoren te voorzien van een turbo. Daarmee levert een krachtbron veel vermogen, terwijl het verbruik relatief laag blijft.

Bovendien voorziet Opel in een schakelindicator, die aangeeft wat het meest economische moment is om een volgende versnelling te kiezen. Dat is geen overbodige luxe, want vanaf een onwaarschijnlijk laag toerental (1.200 rpm) bieden de turbomotoren al volop trekkracht.

De eerste kilometers verlopen wat onwennig, omdat het koppelingspedaal ongebruikelijk laat aangrijpt. Omdat er ogenschijnlijk niets gebeurt geeft de bestuurder als vanzelf meer gas, met als gevolg dat de auto er vandoor schiet wanneer de koppeling uiteindelijk wel aangrijpt. Dit valt na enkele uren rijden echter niet meer op.



1.4 Turbo

De 1.4 liter benzinemotor is leverbaar met 120 en 140 paardenkrachten. De 120 pk / 175 Nm variant voldoet al prima. In de stad is de Meriva 1.4 Turbo levendig en vlot. Zelfs op de Duitse Autobahn zijn met gemak hoge kruissnelheden aan te houden (150 km/u). Rond 90 km/u had de motor van de testauto een storende brom, maar dit is volgens Opel exemplarisch. Ondanks enkele acceleratieproefjes en heel veel stadsverkeer, kwam het verbruik uit op een keurige 6.5 liter per 100 km (fabrieksopgave: 6.1 liter per 100 km).

De 140 pk / 200 Nm turbomotor presteert in de praktijk marginaal beter, maar biedt wel meer verfijning. Dankzij een andere turbo presteert deze krachtbron met meer gemak en loopt deze mooier. Bovendien is alleen deze sterkste turbomotor gekoppeld aan een zesversnellingsbak. De 140 pk sterke benzinemotor verbruikte tijdens deze rijtest 7.2 liter per 100 km (fabrieksopgave: 6.7 liter).



Weggedrag

Een laatste uitdaging voor een ontwerper is het vinden van een goede wegligging. Met name een auto als de Meriva heeft door de hoogte een hoog zwaartepunt en dat is niet bevorderlijk voor een goede wegligging. Een eenvoudige oplossing is het onderstel keihard af te veren, maar dat gaat weer ten koste van het comfort.

Opel heeft dit probleem opgelost door de Meriva in eerste instantie wel degelijk een zeer stevig onderstel te geven. Echter, op slecht wegdek worden de ergste oneffenheden toch opgevangen. Daardoor kunnen bochten bijna met sportwagensnelheden worden genomen, terwijl het comfort toch voldoende is. Bovendien is een veilig weggedrag daarom ook gegarandeerd bij volle belading.

Het is daarom juist op dit laatste punt waar de Meriva zich het meeste onderscheidt van andere MPV's. De wegligging van de Meriva is niet alleen goed voor een MPV, maar zelfs beter dan die van veel traditionele personenauto's!



Conclusie

Opel heeft het voor elkaar gekregen! De nieuwe Meriva is compact van buiten en biedt toch heel veel binnenruimte. De auto ziet er goed uit, maar is tegelijk uiterst praktisch. De prestaties zijn prima en het verbruik bescheiden. De wegligging is uitstekend terwijl het comfort ook voldoende is.

Het geheim van de autofabrikant uit Rüsselsheim is dat over alle punten opnieuw is nagedacht. Waar Opel niet met compleet nieuwe vindingen komt, zijn op z'n minst de meest moderne technieken toegepast. Modern zijn de motoren, die dankzij een turbo goed presteren en spaarzaam omspringen met brandstof.

Slimme, nieuwe vindingen als FlexFix, FlexDoors en FlexRails maken het dagelijks leven met de Meriva daadwerkelijk makkelijker en praktischer. Dát is het geheim van Rüsselsheim. ■



Specificaties

Opel Meriva 1.4 Turbo Design Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	430 x 181 x 161 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.293 kg
Aanhanger	680 kg
Aanhanger geremd	1.150 kg
Tankinhoud	54 l
Bagageruimte	397/1496 l
Bandenmaat	205/55

Motor en prestaties



Motorinhoud	1364 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	120 pk @ 4800 tpm
Koppel	175 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,3 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	127 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 21.795,-
Prijs instapmodel	€ 17.995,-