



Opel Meriva 1.4 Turbo Innovation

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagen-Klasse

Opel hat seinen Meriva komplett neu entwickelt, und der neue Mini-Van ist richtig erwachsen geworden. Er bietet selbst für vier Erwachsene samt Gepäck viel Platz, eine Besonderheit sind die sehr variablen Rücksitze. Ähnlich kennt man sie schon aus dem Vorgänger, ganz neu ist aber das Türkonzept: die hinteren Türen sind gegenläufig angeschlagen, eine B-Säule gibt's aber aus Crash-Sicherheitsgründen trotzdem. Dennoch kann man leichter Ein- und Aussteigen - das aber vor allem, weil die Türen fast im 90-Grad-Winkel öffnen. Erstaunlich komfortabel zeigt sich das Fahrwerk, die nötigen Sicherheitsreserven bietet es ebenso. Der 1,4-l-Turbobenziner sorgt für richtig flott Vorwärtskommen, ein Spritsparer ist er aber nicht. Unterm Strich passt alles gut zusammen, ab 22.170 Euro darf man das auch erwarten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fusion, KIA Venga, Renault Modus

+ viel Platz im Innenraum, sehr gute optionale Sitze vorne, praktisches Sitzkonzept hinten, kräftiger Motor, komfortables Fahrwerk

- keine Spritsparmaßnahmen für den Motor, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, auch im Detail gibt es nichts auszusetzen. Im Innenraum hat Opel deutlich nachgelegt gegenüber dem Vorgänger, viele Kunststoffe sind nun aufgeschäumt und fühlen sich dadurch hochwertiger an. Nur wenn man genau hinsieht an weniger offensichtliche Stellen, kann man den Sparzwang sehen. Trotzdem machen hübsche Applikationen beispielsweise in Klavierlack einen schönen Eindruck, das Design im Innenraum orientiert sich am Insignia und am neuen Astra. Die Schweller sind ordentlich nach außen abgedichtet und durch Kunststoffabdeckungen einigermaßen gegen Verkratzen geschützt. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türenverriegelung einbezogen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 60 kg transportiert werden. Die Zuladung beträgt üppige 562 kg (inkl. Fahrer).

⊖ Die Fahrzeugseiten müssen ohne Schutzleisten auskommen, kleine Dellen und Kratzer ergeben sich dann schnell, teure Reparaturen sind die Folge. Front- und Heckschürze sind kaum weniger empfindlich. Den Unterboden hat Opel leider ziemlich zerklüftet gelassen, nur vorne ist der Motor teilweise nach unten abgeschottet. Das erhöht den Luftwiderstand (höherer Kraftstoffverbrauch) und lässt ungehindert Straßenschmutz eindringen. Das Wechseln der Scheinwerferlampen vor allem auf der Fahrerseite macht einen Werkstattbesuch erforderlich, da man ganz schlecht an die Scheinwerferöffnungen heran kommt. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches lediglich bei geringfügigen Beschädigungen des Reifens eine Weiterfahrt möglich macht.

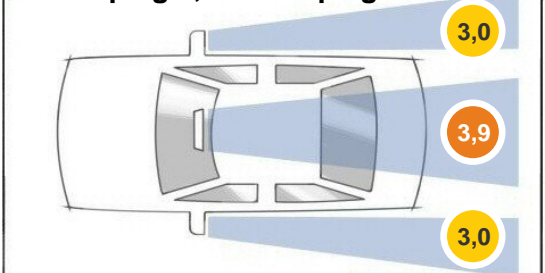
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Meriva nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten C-Säulen trüben den Blick nach schräg hinten. Positiv sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen.

⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Er kann die Fahrzeugabmessungen recht gut abschätzen, allerdings entzieht sich die abfallende Front weitgehend seiner Sicht. Serienmäßig kann sich der Fahrer von akustischen Einparksensoren vorne und hinten unterstützen lassen. Xenonscheinwerfer sind zur Zeit leider nicht erhältlich, aber das gute Halogenlicht bringt in Serie Kurvenlicht und separates Abbiegelicht mit. Das Tagfahrlicht gibt es aufpreisfrei. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht im Dunkeln automatisch ab. Die Außenspiegel sind groß genug und lassen sich elektrisch einstellen und beheizen; der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um leichter in den Toten Winkel sehen zu können - auf der rechten Seite fehlt diese Eigenschaft dem Spiegelglas leider. Die Scheibenwischer arbeiten zuverlässig und befreien einen großen Bereich der Frontscheibe von Wasser.

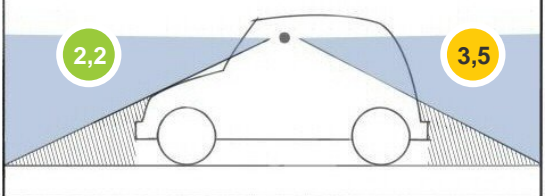
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8

Ein-/Ausstieg

Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung bietet leider nur zwei kleine Tasten, die leicht verwechselt werden können. Für den Beifahrer gibt's einen Haltegriff am Dachhimmel, auf der Fahrerseite befindet sich dort ein Brillenfach. Beim Einstieg hinten helfen Haltegriffe an den B-Säulen; damit gibt es aber im Innenraum keine vernünftige Möglichkeit, Bügel beispielsweise mit Hemden aufzuhängen, weil die Haken oberhalb der Rückbank aufgrund ihres Designs dafür ungeeignet sind.

+ Die Besonderheit beim neuen Meriva sind die gegenläufig öffnenden hinteren Türen. Sie ermöglichen einen bequemeren Einstieg nach hinten. Wobei der recht leichte Einstieg vorn und hinten sich hauptsächlich aus dem großen Öffnungswinkel aller Türen von fast 90 Grad ergibt. Steigen auf einer Seite vorne und hinten gleichzeitig Personen aus, gehen sie sich eher im Weg um. Trotzdem bietet das neue Konzept einige Vorteile und ist eine interessante Lösung. Schön ist auch die Vorfeldbeleuchtung bei geöffneten Türen. Angesichts der schweren Türen hätte Opel die Türbremsen kräftiger auslegen sollen, damit sie auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten werden können.

- Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei geöffneter Fahrertüre unterbunden wird.



Die gegenläufig öffnenden Türen bieten einen bequemen Einstieg.

1,0

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum bietet standardmäßig 355 l Volumen (inklusive des Fachs unter dem Kofferraumboden). Klappt man die Rückbank um, erweitert sich die Gepäckraumgröße auf stattliche 825 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bei Bedarf kann der Kofferraum auch über einen weiten Teil bis zum Dach hoch vollgepackt werden, weil die Heckscheibe sehr steil steht.



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig größer als beim Vorgängermodell (330 l) und bleibt in dieser Fahrzeugklasse von beachtlicher Größe.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und ohne großen Kraftaufwand anheben. Sie gibt eine optimal große Ladeöffnung frei, auch sonst ist das Gepäckabteil in seiner Form sehr zweckmäßig, so dass es gut genutzt werden kann. Die Klappe schwingt aber nur knapp 1,85 m hoch. Günstig liegt die Ladekante, sie befindet sich 65 cm über der Straße; optimal ist auch, dass keine innere Bordwand stört, das Gepäck kann also problemlos ein- und ausgeladen werden. Der Kofferraum ist nicht zu tief, man kommt einwandfrei an sein Ladegut; man sollte beim Vorbeugen aber auf die hochgeklappte Hutablage achten - sonst kann es zu einem unangenehmen Kontakt mit dem Kopf kommen.

- Etwas acht geben sollten Personen ab einer Größe von 1,85 m, damit sie sich nicht am abstehenden Schloss der Kofferraumklappe stoßen. Die Beleuchtung des Gepäckabteils fällt mit nur einer Lampe links spärlich aus.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die beiden Rücksitze und der schmale Mittelsitz lassen sich ohne große Anstrengung nach vorne klappen und zu einer Ebene mit dem Kofferraumboden versenken. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Für lange Gegenstände wie Ski oder Snowboards kann man den Mittelteil der Lehne umklappen. Auch können die Rücksitze in der Länge verschoben werden, um zwischen viel Beinfreiheit oder großem Kofferraum variieren zu können. Leider fehlen für kleine Utensilien sinnvolle Ablagen oder ein Gepäcknetz, nur Verzurrösen und die mit Filz ausgelegte Reserveradmulde sind keine günstige Lösung.

1,8 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Der neue Meriva lässt sich nach etwas Eingewöhnungszeit recht einfach bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar und liegt angenehm zur Hand; die Instrumente können einwandfrei abgelesen werden, der Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch. Serienmäßig gibt es ein CD-Radio, dessen Steuerung durchaus Übung bedarf, optional ist auch ein Navigationssystem mit großem Farbdisplay lieferbar. Die zahlenreichen Tasten auf der Mittelkonsolen sehen zwar nett aus, sie machen die Bedienung aber nicht leichter; auch die Steuerung der Klimatisierung bedarf oft genauem Hinsehen - außer man überlässt alles der gut arbeitenden Automatikfunktion (Option). Die Pedale dagegen sind günstig angeordnet, der Schalthebel ideal platziert. Die Fensterheber arbeiten elektrisch und mit gut funktionierendem Einklemmschutz. Ebenso können die Spiegel mit einem praktischen Schalter elektrisch eingestellt werden. Scheinwischer und Licht steuert auf Wunsch eine Automatik. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Es gibt zahlreiche Ablagen im Innenraum, die meisten sind aber recht klein. Die zwischen den Vordersitzen verschiebbare Armauflage mit Fach und die darunter ebenso verschiebbaren Fächer und Becherhalter sind bisweilen etwas hakelig, aber letztlich sehr praktisch.



Der neue Opel Meriva überzeugt durch gute Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

⊖ Am Bedienkonzept sollte Opel nochmals feilen, es ist stellenweise unnötig kompliziert und die Ausführung der Tasten/Drehregler gewöhnungsbedürftig.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot vorne ist für diese Fahrzeugklasse sehr üppig, selbst knapp 1,95 m große Personen können sich die Sitze noch entsprechend anpassen. Angenehm ist dabei die stets luftige Kopffreiheit. Auch die Innenbreite fällt groß aus, so dass sich insgesamt subjektiv ein großzügiger Raumeindruck ergibt.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, insbesondere wegen der guten Kopffreiheit. Wenn die Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt sind, reicht der Knieraum auf den beiden Außensitzen und dem mittleren Notsitz für Personen bis ca. 1,90 m Größe. Bei Verzicht auf den Mittelsitz lassen sich die beiden Außensitze weiter zur Mitte und nach hinten schieben, so ist die Beinfreiheit und das seitliche Raumangebot noch größer ausfällt.



Im Fond finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Innenraum ist für einen Mini-Van sehr variabel. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die hinteren Sitze in der Länge zu verschieben, die Lehnenneigung einzustellen oder die Sitzbank-Teile einzeln umzulegen.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Opel hat das Meriva-Fahrwerk erstaunlich komfortabel abgestimmt, ohne dass der Mini-Van bei forcierter Fahrweise zur Schaukelkiste wird. Lange Bodenwellen bringen das Auto auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht aus der Ruhe, ebenso schluckt das Fahrwerk kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse gut, die Insassen werden von derlei Straßenunzulänglichkeiten kaum belästigt. Stuckern stellt kein Problem dar. Einzige leichte Nachteile sind das leichte Vertikelschwingen beim Beschleunigen und Bremsen und die etwas ausgeprägtere Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Eine Fahrt mit voller Besetzung verkräftet die Federung einwandfrei. Insgesamt passt der Charakter des Fahrwerks sehr gut zum Gesamtkonzept des neuen Meriva.

1,6 Sitze

Testwagen mit optionalen Ergonomie-Sitzen.

⊕ Die Vordersitze bieten eine ausgezeichnete Körperunterstützung - wer oft längere Strecken zurück legt, sollte sich diese sinnvolle Investition überlegen. Die Sitzflächen sind gut konturiert, ihre Länge ist zudem einstellbar. Auch die Sitzlehnen bieten eine sehr gute Rückenabstützung und eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Der Seitenhalt ist gut, ebenso gefällt die insgesamt angenehm straffe Polsterung. Dank Sitzhöhen und -neigungseinstellung können die meisten Fahrer eine ideale Sitzposition finden. Der Beifahrersitz verfügt immerhin auch über eine Höheneinstellung. Auf der Rückbank geht's nicht ganz so bequem zu, man kann aber auf den äußeren Sitzen dank einstellbarer Lehnenneigung gut Platz finden. Insgesamt können vier Erwachsene samt Gepäck bequem reisen.

2,8 Innengeräusch

Obwohl subjektiv nicht besonders aufdringlich empfunden, ist der Geräuschpegel im neuen Meriva bei 130 km/h nicht sehr niedrig. Es summiert sich die Mischung aus Motor-, Abroll- und Windgeräuschen - denn jedes für sich ist nicht dominant.

2,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten schnell an und zeigt eine gute Wirkung - so kann der Innenraum auch bei sehr kalten Außentemperaturen zügig angenehm erwärmt werden. Bei sommerlichen Temperaturen hilft die Klimaautomatik (optional; Klimaanlage Serie), einen kühlen Kopf zu bewahren. Die Automatik enthält auch eine automatische Umluftschtung mit Luftgütesensor.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

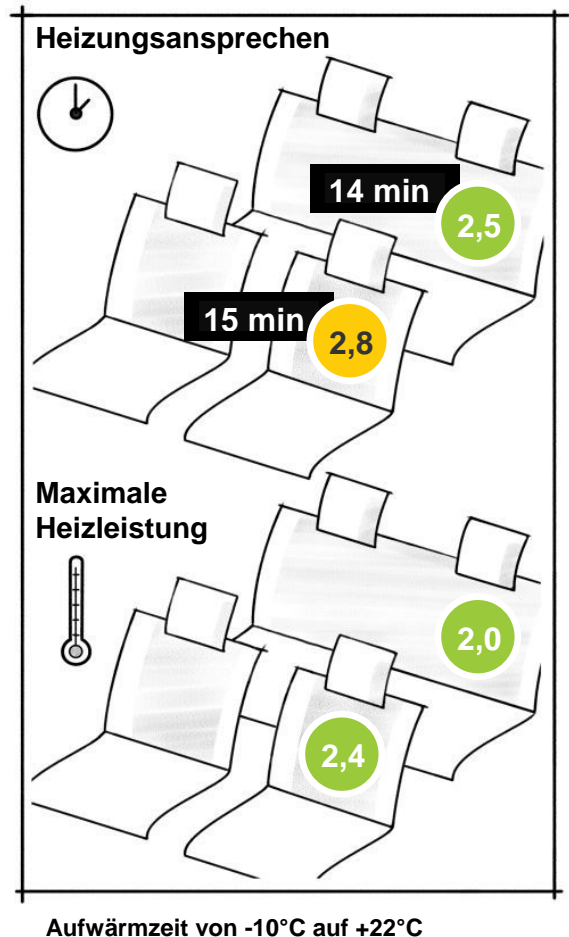
⊕ Der 1,4-l-Benziner leistet dank Turboaufladung stramme 140 PS und bringt ein Drehmoment von 200 Nm auf die Kurbelwelle. Entsprechend flott ist man im kleinen Van unterwegs. Dreht man die Gänge aus, kann man sehr gute Beschleunigungen erzielen. Aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, selbst im sechsten Gang ist die Durchzugkraft noch gut. Der Motor hängt schon knapp über Leerlaufdrehzahl gut am Gas und dreht anstandslos bis über 5.000 U/min.

1,7 Laufkultur

⊕ Der neue Vierzylinder läuft recht kultiviert und gibt kaum Vibrationen zu den Insassen weiter. Auch akustisch bleibt er zurückhaltend, solange man es bei den Drehzahlen nicht übertreibt. Denn ab etwa 5.000 U/min. wird der Turbomotor erheblich und vor allem störend lauter - dann hat er sein Leistungszenit aber schon überschritten und es wartet einer der höheren Gang.

1,9 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge der Handschaltung sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Es hakt selten, auch wenn man mal schnell die Gänge durchschaltet - allerdings sollte man die Gassen präzise treffen. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt und lässt sich problemlos einlegen. Im Display informiert eine Schaltpunktanzeige, wann Hochschalten ökonomisch sinnvoll wäre - leider ist die Anzeige recht klein und unscheinbar geraten.



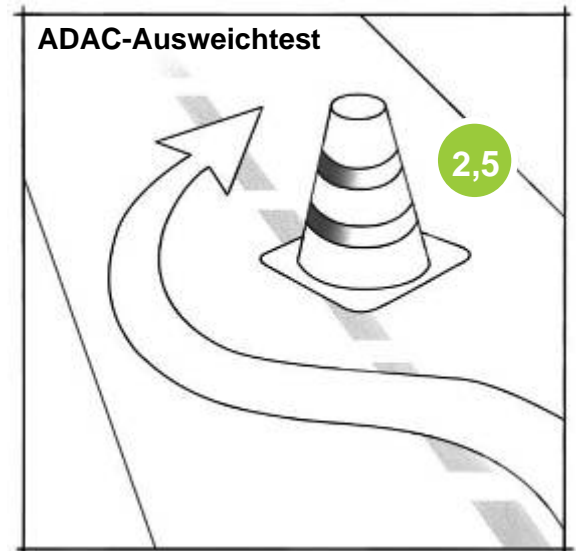
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes hat Opel ideal passend zum Motor und zum Fahrzeug gewählt. Beim Durchwechseln der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Übersetzung zur Verfügung. Auch im sechsten Gang kann man problemlos beschleunigen, gleichzeitig sind die Drehzahlen aber auch bei Autobahntempo nicht zu hoch.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der neue Meriva verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Fahrgefühl. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das elektronische Stabilitätssystem korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Von Seitenwind oder Spurrillen lässt sich der kleine Van wenig beeindrucken. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Meriva ein zweigeteiltes Bild ab. Er reagiert zunächst gut auf die ersten Lenkbefehle, quitiert jedes Einlenken aber mit harten und unnachgiebigen ESP-Bremseingriffen; während dessen schiebt der Mini-Van kurzzeitig gerade aus und lässt sich nicht mehr lenken, jedoch wird damit auch massiv Geschwindigkeit abgebaut. Kipp- oder Schleuderneigung besteht zu keiner Zeit. So gesehen ist der einzige Kritikpunkt das phasenweise starke Untersteuern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Meriva kontrolliert und lässt sich dadurch auch von weniger geübten Fahrern gut beherrschen. Im Ernstfall greift ESP hilfreich ein und stabilisiert das Auto. Die Lastwechselreaktionen bei Kurvenfahrt halten sich in Grenzen und sind daher problemlos. Auch beladen bleibt der neue Meriva gut beherrschbar.

2,6 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und arbeitet recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt. Ihre tendentiell direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Mini-Vans. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis von 11,5 m fällt für ein relativ kompaktes Auto zu groß aus.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Meriva rund 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Bei hoher Beanspruchung zeigt die Bremsanlage leichtes Fading, bleibt aber auch dann unter 40 m. Die Bremse spricht fein an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,0 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

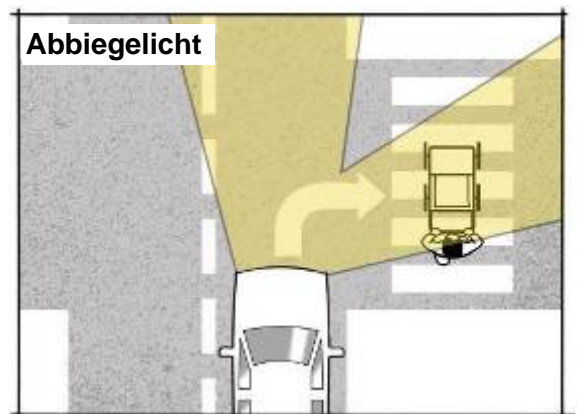
⊕ Der neue Meriva ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. In der Innovation-Ausstattungsversion gehören auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, dynamisches Kurvenlicht und separates Abbiegelicht dazu. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz.

⊖ Xenonlicht ist leider noch nicht lieferbar.

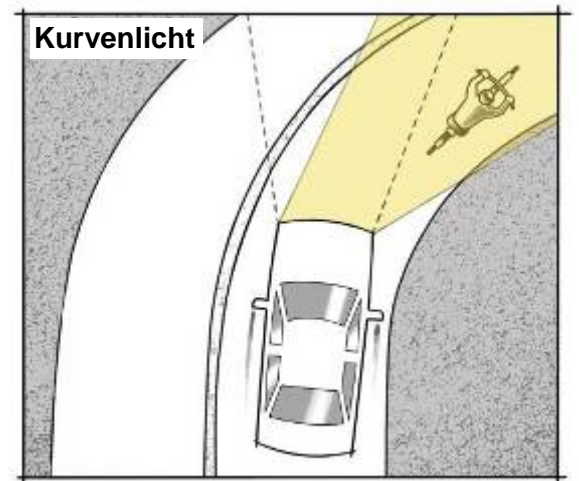
1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Da schon der Vorgänger gut abgeschnitten hat, ist auch bei dem neuen Modell von einem guten bis sehr guten Ergebnis auszugehen. Die Voraussetzungen bringt der Meriva mit: Sechsa Airbags sind immer an Bord. Die Kopfstützen sind vorne aktiv ausgelegt, so dass bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis 1,90 m optimalen Schutz. An den stabilen Bügeltürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; auf den hinteren Sitzen wird der Anschnallstatus angezeigt - schnallt sich während der Fahrt hinten jemand ab, erscheint eine optische und akustische Warnung.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen leider nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,7 Kindersicherheit

+ Ein Crashtest-Ergebnis im Bereich der Kindersicherheit liegt noch nicht vor. Für die beiden äußeren Rücksitze gibt's serienmäßig Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Aber auch mit den Gurten lassen sich die Sitze ordentlich befestigen. Die losen Gurtschlösser machen es zwar nicht leichter und die Gurte könnten auch etwas länger sein. Dafür sind aber die Gurtanlenkpunkte günstig und weit genug auseinander - außer beim hinteren Mittelsitz. Man kann nur zwei Kindersitze gleichzeitig auf der Rückbank montieren, für drei wird es zu eng. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar, dann dürfen auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen und sensiblen Einklemmschutz.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Crash-Resultat nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist von einem höchstens durchschnittlichen Ergebnis auszugehen. Direkt unter der Motorhaube befinden sich zwar keine harten Motorteile, es gibt auch keine besonderen Einrichtungen, die Fußgänger explizit schützen.

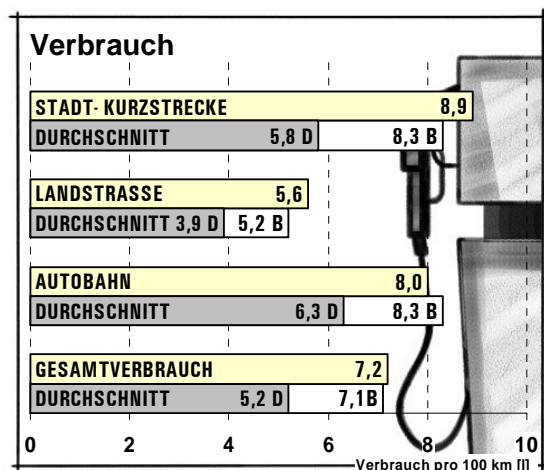
2,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

- Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Meriva mit dem 1,4-l-Turbo-Benziner liegt im ADAC EcoTest bei 7,2 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 165 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es so nur für magere 14 Punkte. Innerorts konsumiert der Mini-Van 8,9 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,0 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Der Schadstoffanteil im Abgas dagegen ist sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleibt der CO-Ausstoß im Rahmen. Der Lohn: 48 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt aber dennoch nur für 62 Punkte und somit nur für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,4 Betriebskosten*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Meriva mit dem getesteten Motor nicht gerade sparsam unterwegs ist im Vergleich zu seinen Klassen-Konkurrenten, kann er hier nur eine schlechte Bewertung erzielen.

5,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,4

Wertstabilität*

⊕ Der Mervia ist in dieser Form ganz neu auf dem Markt, es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen. Das und sein flexibler Innenraum machen ihn attraktiv, was sich positiv auf die Restwertentwicklung auswirkt. Dass dem kleinen Van aber in dieser Variante jegliche Spritsparmaßnahmen fehlen, wirkt sich wiederum wertmindernd aus.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Über 22.000 Euro sind ein stolzer Preis für einen Mini-Van. Andererseits ist die Ausstattung recht üppig, sie enthält im Sicherheitsbereich alles Nötige und im Komfortbereich so manches Schmankerl, das sonst Aufpreis kostet.

3,3

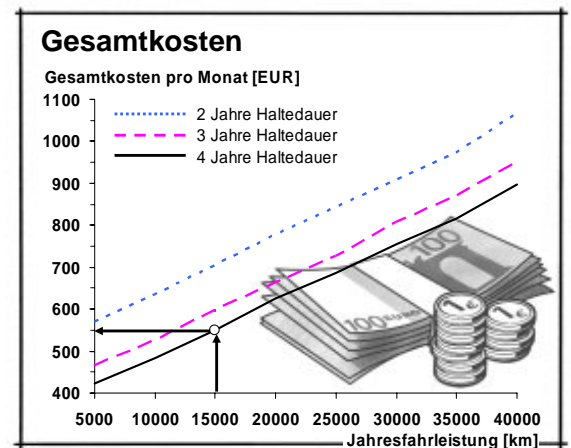
Fixkosten*

Die festen jährlichen Kosten bewegen sich im durchschnittlichen Bereich, lediglich die HaftpflichtEinstufung fällt verhältnismäßig hoch aus. Teil- und Vollkasko bleiben aber im zufriedenstellenden Rahmen. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 100 Euro, auch das fällt nicht hoch aus.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Meriva 1.4 Turbo im Umfeld seiner Konkurrenten, fällt die Kostenbilanz sehr ernüchternd aus - diese Variante ist verhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 550 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.4 Turbo ecoFlex	1.4 Turbo	1.3 CDTI ecoFlex	1.7 CDTI	1.7 CDTI	1.7 CDTI
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1364	4/1364	4/1248	4/1686	4/1686	4/1686
Leistung [kW(PS)]	74(100)	88(120)	103(140)	70(95)	74(100)	81(110)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/4000	175/1750	200/1850	180/1750	260/1700	280/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	13,9	11,5	10,3	13,8	13,9	11,8	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	188	196	168	172	182	196
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,6 S	7,2 S	4,8 D	6,7 D	5,5 D	5,5 D
CO2 [g/km]	144	143	156	119	168	138	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/15/14	17/17/16	17/17/16	n.b.	18/17/17	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	76	74	100	100	257	257	257
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	458	475	535	k.A.	499	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	15.900	17.270	20.370	18.500	19.550	19.250	20.100

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW(140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/ 5,6/ 8,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km / 165g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4288/1812/1615 mm
Leergewicht/Zuladung	1435 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	275 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1200 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	750 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	240 Euro
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	170 Euro°
Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe (zur Zeit)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	170 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/470 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (variabel geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1350 Euro
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro°
Panorama-Glasedach	650 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	274 Euro
Monatliche Gesamtkosten	551 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/16
Grundpreis	22.170 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Opel Meriva 1.4 Turbo Innovation

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,3
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,0	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	4,6
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,2
Federung	2,2		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,9
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	5,4
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,0
Motor/Antrieb	1,5	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	1,3	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	3,3
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest