



## Opel Meriva 1.3 CDTI ecoFlex Edition (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der  
Kleinwagen-Klasse (70 kW / 95 PS)

Opel's neuer Meriva ist richtig erwachsen geworden. Selbst für vier Erwachsene samt Gepäck bietet er 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. Angenehm komfortabel zeigt sich das Fahrwerk, die nötigen Sicherheitsreserven bietet es ebenso. Der 1,3-l-Turbodiesel sorgt für ausreichend flottes Vorwärtskommen und haushaltet dabei mit dem Kraftstoff in angemessener Weise; Spritsparmaßnahmen wie eine Start-Stopp-Automatik oder ein Batteriemanagement fehlen noch. Unterm Strich passt alles gut zusammen, bei Preisen ab 20.600 Euro darf man das auch erwarten.

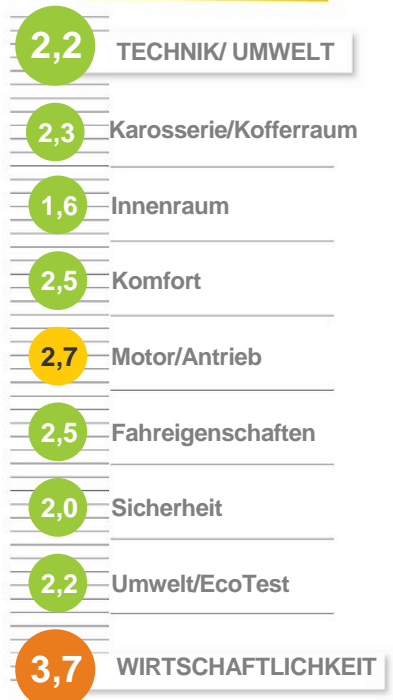
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Picasso, KIA Venga, Hyundai ix20, Renault Modus.

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

**-** hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, auch im Detail gibt es nichts auszusetzen. Im Innenraum hat Opel gegenüber dem Vorgänger deutlich nachgelegt, 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 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. Die tatsächliche Zuladung beträgt nur magere 330 kg (inkl. Fahrer) - gemessen wurde ein um fast 100 kg höheres Leergewicht als in den Fahrzeugpapieren angegeben.

## Sicht

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. Optional kann sich der Fahrer von akustischen Einparksensoren vorne und hinten unterstützen lassen; im Testwagen waren diese nicht vorhanden, weil sie nicht mit dem verbauten Flex-Fix-Fahrradträger (Option) kombinierbar sind.

⊕ 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.

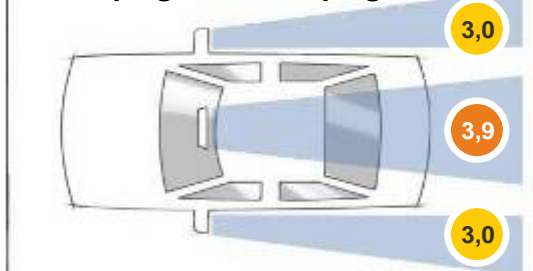


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

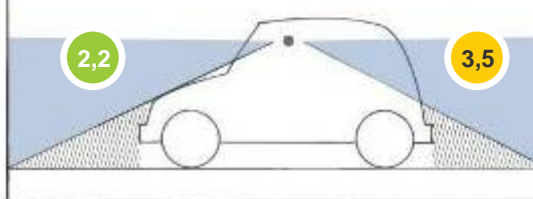
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Xenonscheinwerfer sind zur Zeit leider nicht erhältlich, aber das gute Halogenlicht bringt gegen Aufpreis 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.

### 3,0 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 bequemerem 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.

### 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.



### 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.

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

⊖ 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.

---

## 1,6 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.

---

## 1,1 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.

---

## 2,3 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, insbesondere wegen der guten Kopffreiheit. Wenn die Vordersitze für etwa 1,85 m große Personen eingestellt sind, reicht der Knieraum auf den beiden Außensitzen und dem mittleren Notsitz für Personen bis über 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 ausfallen.



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.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

⊕ Opel hat das Meriva-Fahrwerk recht 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 Vertikalschwingen beim Beschleunigen und Bremsen und die etwas ausgeprägtere Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Eine Fahrt mit voller Besetzung verkraftet die Federung einwandfrei. Insgesamt passt der Charakter des Fahrwerks sehr gut zum Gesamtkonzept des neuen Meriva.

---

### 2,3 Sitze

⊕ Die Vordersitze bieten eine zufriedenstellende Körperunterstützung - wer oft längere Strecken zurück legt, kann die empfehlenswerten Ergonomie-Sitze vorne aus der Optionsliste wählen. Bei den Standard-Sitzen sind die Sitzflächen gut konturiert, die Sitzlehnen bieten eine ordentliche Rückenabstützung - auf Lordosenstützen muss man leider verzichten. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend, die insgesamt straffe Polsterung gefällt. In der Höhe lässt sich nur der Fahrersitz einstellen. Auf der Rückbank geht's recht bequem zu, man kann auf den äußeren Sitzen dank einstellbarer Lehnenneigung gut Platz finden. Insgesamt können vier Erwachsene samt Gepäck angenehm reisen.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

---

### 3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Meriva liegt bei 130 km/h im noch zufriedenstellenden Bereich. Fahr- und Windgeräusche sind nicht dominant, aber in der Summe auch nicht wirklich leise. Deutlich zu vernehmen ist der kleine Dieselmotor, der teilweise auch zum Dröhnen neigt.

## 3,1 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizleistung. Die Luftmengenverteilung klappt nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, kann aber individuell für oben, mitte und unten eingestellt werden.

- + Bei sommerlichen Temperaturen hilft die Klimaautomatik (optional; Klimaanlage Serie), einen kühlen Kopf zu bewahren. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat vorwählen.
- Die automatische Umluftschaltung der Klimaautomatik wurde gestrichen. Hinten spricht die Heizung nur zögerlich an und braucht viel Zeit, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Leicht hat es der kleine Dieselmotor im recht schweren Mervia freilich nicht, die Fahrleistungen fallen aber nicht schlecht aus. Dreht man die Gänge aus, können ordentliche Beschleunigungen erzielt werden, die auch zum Überholen ausreichen. Schaltfaules fahren geht, im langen fünften Gang wird der Geschwindigkeitszuwachs aber zur Geduldsprobe.

## 3,0 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt mit ordentlicher Laufkultur, seine harte Verbrennung kann er aber nicht ganz verbergen. Leichte Vibrationen dringen in den Innenraum, sind aber nicht vergleichbar mit denen älterer Diesel-Triebwerke. Bei höheren Drehzahlen neigt der kleine Selbstzünder etwas zum Dröhnen.

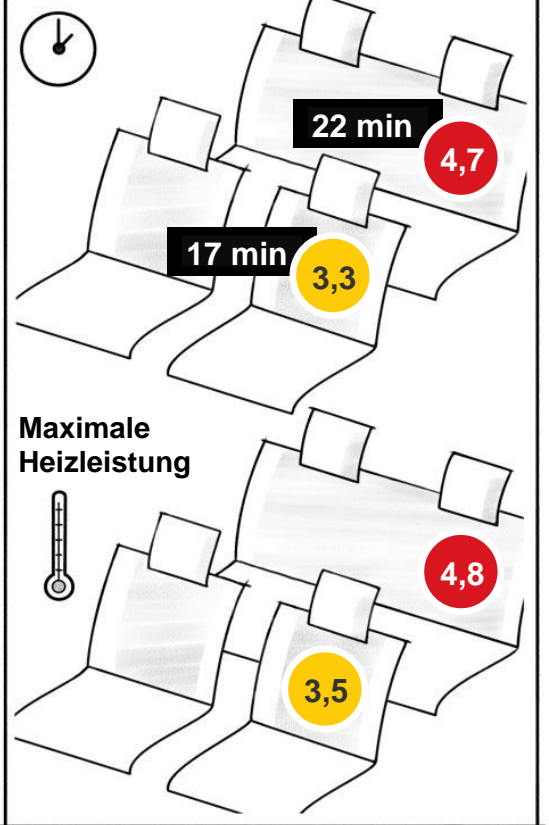
## 1,9 Schaltung

+ Die fünf 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.

## 2,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes passen zwar soweit, dass sich keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen ergeben.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Jedoch wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe günstiger, um den Motor gerade beim Beschleunigen des beladenen Merivas im leistungsstärksten Drehzahlbereich halten zu können. Hier kommt der kleine Diesel nämlich an seine Grenzen.

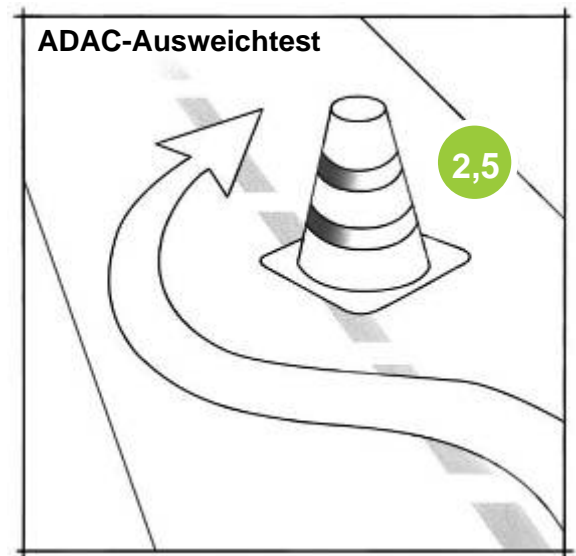
---

## 2,5 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, quittiert 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.

---

### 3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Meriva rund 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16). Das ist etwas zu lange. Immerhin zeigt auch bei hoher Beanspruchung die Bremsanlage keinerlei Fading. 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

2,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der neue Meriva ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. Optional gibt es ein dynamisches Kurvenlicht und separates Abbiegelicht dazu. Serienmäßig wird ein Berganfahrassistent und eine indirekt messende Reifendruckkontrolle verbaut. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz.
- Xenonlicht ist leider noch nicht lieferbar.

1,9

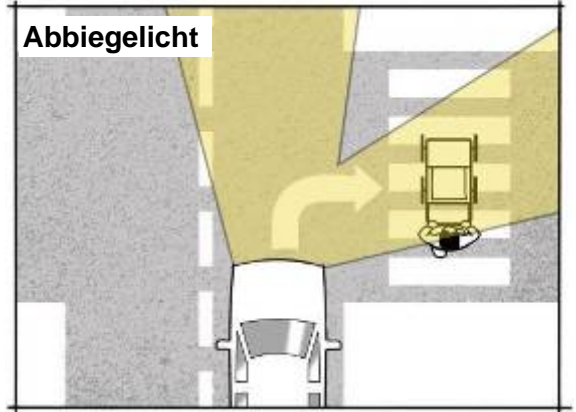
### Passive Sicherheit - Insassen

- + Das Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nun vor: volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit. Bei den Voraussetzungen ist das Ergebnis nicht verwunderlich, der Meriva bringt sechs Airbags mit. Die Kopfstützen sind vorne aktiv ausgelegt, so dass bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis 1,95 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.

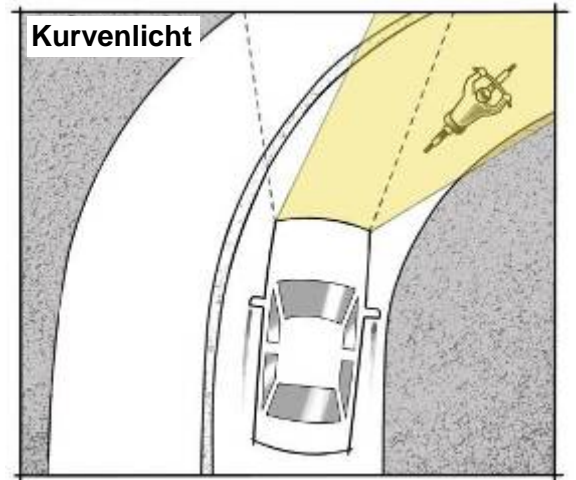
1,5

### Kindersicherheit

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Meriva 77 Prozent erreichen. Für die beiden äußeren Rücksitze gibt's serienmäßig Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Aber auch mit den Gurten lassen sich die Sitze ordentlich befestigen. Die festen Gurtschlösser erleichtern es und die Gurte sind lang genug. Die Gurtanlenkpunkte sind 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.

**Abbiegelicht**


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.

**Kurvenlicht**


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



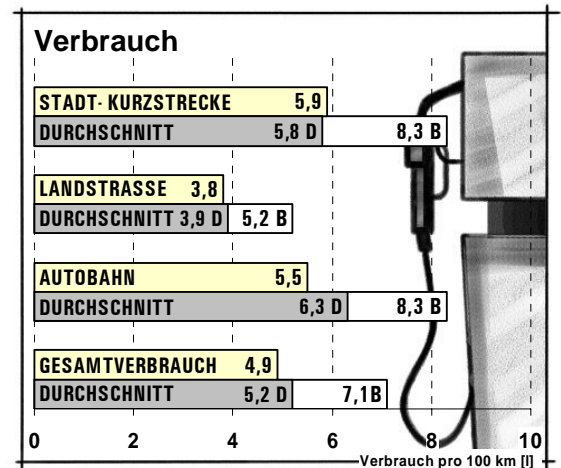
## 2,8 Fußgängerschutz

Das Crash-Resultat nach EuroNCAP-Norm liegt im durchschnittlichen Bereich. Vor allem die Randbereiche um die Windschutzscheibe bieten noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko, die Motorhaube ist recht nachgiebig gestaltet.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Meriva mit dem 1,3-Liter-CDTI-Motor liegt bei moderaten 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 128 g pro Kilometer. Innerorts benötigt der Mini-Van 5,9 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km. Im EcoTest kann der Meriva damit 36 CO<sub>2</sub>-Punkte holen.



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

### 2,0 Schadstoffe

+ Der Schadstoffanteil im Abgas liegt insgesamt gering, kein Ruhmesblatt ist aber der erhöhte Stickstoffoxid-Ausstoß insbesondere im Autobahnzyklus. Hier zeigt sich die Abstimmung in richtig möglichst wenig Verbrauch, zu Lasten der Abgaswerte. So reicht es nur für 40 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich insgesamt 76 Punkte und somit vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

## 3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,9 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Meriva mit dem getesteten Diesel-Motor recht sparsam unterwegs ist, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

### 4,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Opel Meriva muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der kleine Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Opel spendiert dem Meriva nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.

0,7

## 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.

5,1

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ 20.600 Euro sind ein stolzer Preis für einen Mini-Van. Die Ausstattung enthält im Sicherheitsbereich alles Nötige und im Komfortbereich so manches Schmankerl; dennoch kostet vieles Aufpreis, beispielsweise eine Klimautomatik und elektrische Fensterheber hinten.

3,9

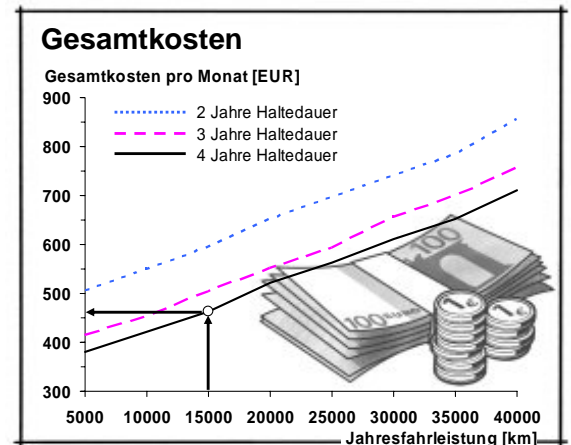
## Fixkosten\*

Die festen jährlichen Kosten bewegen sich im noch durchschnittlichen Bereich, lediglich die HaftpflichtEinstufung fällt verhältnismäßig hoch aus. Teil- und Vollkasko bleiben aber im zufriedenstellenden bis ausreichenden Rahmen. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 123 Euro, auch das fällt nicht hoch aus, insbesondere für ein Dieselfahrzeug.

4,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Meriva 1.3 CDTI im Umfeld seiner Konkurrenten, fällt die Kostenbilanz ernüchternd aus: der Meriva ist allgemein recht teuer für einen Kleinwagen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 464 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	4,9 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	18/17/17	18/17/17	18/17/17	18/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	76	74	74	123	257	197	197
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	457	474	k.A.	445	505	477	491
Preis [Euro]	16.150	17.520	20.820	18.750	19.950	19.500	20.350

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/ 3,8/ 5,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / <b>128g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4288/1812/1615 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1470 kg/330 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/825 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	<b>1100 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	400 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	170 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	240 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
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/250°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	170 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/470 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (variabel geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1240 Euro
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN


Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro
Panorama-Glasdach	650 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>75 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>238 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>463 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/17
Grundpreis	20.600 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen