



Opel Meriva 1.4 Turbo Edition

Fünftürige Großraumlimousine der Kleinwagen-Klasse (88 kW / 120 PS)

Der Opel Meriva überzeugt mit einem praktischen Gesamtkonzept. Er bietet selbst für vier Erwachsene samt Gepäck viel Platz; eine Besonderheit sind dabei die sehr variablen Rücksitze. Für Diskussionen sorgt immer wieder das eigenwillige Tür-Konzept: Die hinteren Türen sind gegenläufig angeschlagen, eine B-Säule gibt es aber aus Crash-Sicherheitsgründen trotzdem. Dennoch kann man leichter Ein- und Aussteigen - vor allem, weil die Türen fast im 90-Grad-Winkel öffnen. Erstaunlich komfortabel: das Fahrwerk, das auch über die nötigen Sicherheitsreserven verfügt. Der 1,4-l-Turbobenziner sorgt in Kombination mit einem knackigen Sechsgang-Getriebe für flottes Vorwärtskommen. Ein Spritsparer ist der Meriva aber nicht: Beim ADAC Ecotest enttäuscht er mit einem gemittelten Testverbrauch von 6,4 Litern auf 100 Kilometer. Unterm Strich passt alles gut zusammen - bei einem Einstiegspreis von mehr als 20.000 Euro darf man das aber auch erwarten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford B-Max, KIA Venga, Renault Modus.

+ großer & praktischer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, praktisches Sitzkonzept hinten, kräftiger Motor, komfortables Fahrwerk, gute Sitze

- hoher Verbrauch, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,4 Langstrecke

2,4 Transport

2,0 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Meriva stellt zufrieden, es ist aber auch noch Verbesserungspotenzial vorhanden.

+ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, 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. Vor Hartplastik mit scharfen Bearbeitungskanten bleibt man trotzdem nicht ganz verschont. Nur wenn man genau an weniger offensichtliche Stellen hinsieht, kann man den Sparschwang sehen. Trotzdem machen hübsche Applikationen beispielsweise in gebürstetem Aluminium einen schönen Eindruck, das Design im Innenraum orientiert sich am Insignia und am Astra. Die Schweller und Türausschnitte 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. Die Motorhaube wird in geöffnetem Zustand von einem wackeligen Haltestab offen gehalten - Gasfedern wären komfortabler. Das Wechseln der Scheinwerferlampen, vor allem auf der Fahrerseite, macht einen Werkstattbesuch erforderlich, da man schlecht an die Scheinwerferöffnungen heran kommt.

2,8

Alltagstauglichkeit

Die zulässige Zuladung beträgt 485 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 60 Kilogramm befestigt werden.

+ Rechnerisch hat der Meriva eine Reichweite von über 800 Kilometer. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, für kurze Strecken kann der Opel auch mit fünf Personen besetzt werden.

- Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches lediglich bei geringfügigen Beschädigungen des Reifens eine Weiterfahrt möglich macht. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich.

2,9

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Meriva nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten D-Säulen trüben den Blick nach schräg hinten. Positiv sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen. Die Rücksicht im Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Sehr niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden. Xenonscheinwerfer sind zur Zeit leider nicht erhältlich, aber das ordentliche Halogenlicht kann optional mit Kurvenlicht und separatem Abbiegelicht ergänzt werden.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ 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. Hindernisse vor dem Fahrzeug können dadurch aber gut erkannt werden. Beim Einparken kann sich der Fahrer von akustischen Einparksensoren vorne und hinten unterstützen lassen. Das Tagfahrlicht gibt es aufpreisfrei. Die Außenspiegel sind groß genug und lassen sich elektrisch einstellen und beheizen; der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Toten Winkel zu verkleinern - auf der rechten Seite fehlt diese Eigenschaft dem Spiegelglas leider. Die Scheibenwischer arbeiten zuverlässig und befreien einen großen Bereich der Frontscheibe von Wasser.

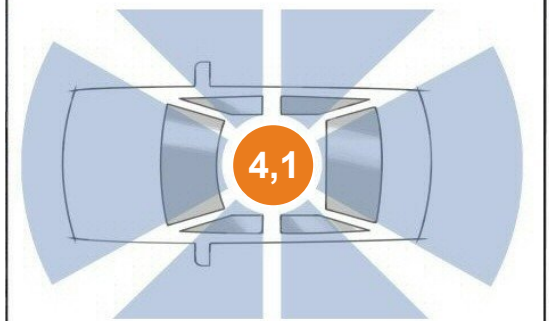
2,4 Ein-/Ausstieg

Kaum Probleme gibt es beim Einsteigen und Verlassen des Fahrzeugs. 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.

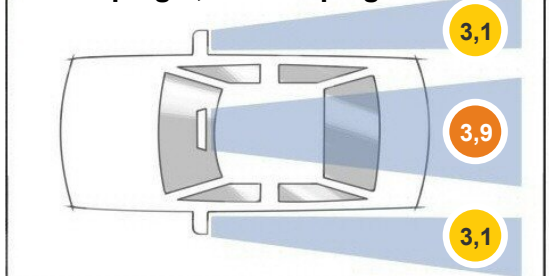
⊕ Die Besonderheit beim Meriva sind die gegenläufig öffnenden hinteren Türen. Sie ermöglichen einen bequemeren Einstieg nach hinten. Der recht leichte Einstieg vorn und hinten resultiert hauptsächlich aus dem großen Öffnungswinkel aller Türen von fast 90 Grad. Steigen auf einer Seite vorne und hinten gleichzeitig Personen aus, wird es allerdings eng. Trotzdem bietet das neue Konzept einige Vorteile und ist eine interessante Lösung. Schön ist auch die Vorfeldbeleuchtung bei geöffneten Türen, die den kompletten seitlichen Bereich neben dem Fahrzeug ausleuchtet. Angesichts der schweren Türen hätte Opel die Türbremsen kräftiger auslegen sollen, damit sie auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten werden können. Die Rastung ist aber sehr fein, wodurch viele Öffnungswinkel realisiert werden können. Vorn überzeugt der tiefe, schmale Schweller, der beim Einsteigen kaum ein Hindernis darstellt.

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

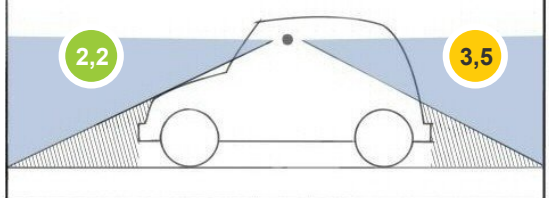
Rundumsicht



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.

1,1 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Meriva ist in der Kleinwagenklasse riesig.

⊕ 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. Neun handelsübliche Getränkeboxen finden im Heckabteil Platz.



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse von beachtlicher Größe.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Vor allem die niedrige Ladekante und die hohe Gepäckraumöffnung erleichtern das Be- und Entladen.

⊕ 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 67 cm über der Straße; optimal ist auch, dass beim Ausladen keine Kante stört, das Gepäck kann also problemlos ein- und ausgeladen werden. Der Kofferraum ist nicht zu tief, man kommt einwandfrei an sein Ladegut. Beim Vorbeugen ist aber auf die hochgeklappte Hutablage zu 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. Ebenso können die seitlichen Bereiche der Heckklappe zum schmerzhaften Erlebnis werden. Die Beleuchtung des Gepäckabteils fällt mit nur einer Lampe links spärlich aus.

1,7 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum ist praktisch und flexibel.

⊕ 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 fehlt für kleine Utensilien ein Gepäcknetz, nur Verzurrösen und die mit Filz ausgelegte Reserveradmulde sind keine günstige Lösung. Links ist zumindest ein geschlossenes Fach vorhanden, zudem können Taschen an Haken befestigt werden.

Die Bedienung des Meriva gibt kaum Fragen auf.

⊕ Der neue Meriva lässt sich nach etwas Eingewöhnungszeit recht einfach bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite 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). Das Klimabedienteil ist etwas tief eingebaut, wodurch der Schalthebel gelegentlich etwas behindert. Die Pedale dagegen sind günstig angeordnet, man kann allerdings mit der Schuhsohle unter dem Bremspedal hängen bleiben. Der Schalthebel ist ideal platziert. Die Fensterheber arbeiten elektrisch und mit gut funktionierendem Einklemmschutz und können auch mit ausgeschalteter Zündung noch für gewisse Zeit betrieben werden. Ebenso können die Spiegel mit einem praktischen Schalter elektrisch eingestellt werden. Scheinwischer und Licht steuert auf Wunsch eine Automatik (Sicht-Paket - nicht im Testwagen). Aber auch mit dem praktischen Lichtschalter lässt sich das Fahrlicht einfach aktivieren - die Schalterstellung ist aber nicht bei allen Lichtverhältnissen gut ablesbar. Die darin liegenden Taster für die Nebelleuchten geben keine Fragen auf. 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. Hinten erfreuen Klapptische an den Vordersitzlehnen. Auf langen Reisen unterstützen der optionale Tempomat und das Navigationssystem.

⊖ Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Insassen kaum erreicht werden. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.



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

Auch große Personen sitzen im Meriva bequem.

⊕ Das Platzangebot vorn 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 üppige Kopffreiheit. Auch die Innenbreite fällt groß aus, so dass sich subjektiv ein großzügiger Raumeindruck ergibt.

2,5 Raumangebot hinten*

Selbst auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse einwandfrei.

⊕ Auch hinten ist das Raumgefühl, insbesondere wegen der guten Kopffreiheit, großzügig. 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. 1,80 m Größe. Bei Verzicht auf den Mittelsitz lassen sich die beiden Außensitze weiter zur Mitte und nach hinten schieben, so dass die Beinfreiheit und das seitliche Raumangebot noch größer ausfällt (dann bis 1,90 Meter Kniefreiheit).



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

2,8 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.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

Das ausgewogene Fahrwerk ist auch für längere Reisen absolut geeignet.

⊕ 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 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. Selbst auf Kopfsteinpflaster rollt der Opel komfortabel ab.

1,9 Sitze

Testwagen ohne optionale Ergonomie-Sitze, aber mit Sitz-Funktions-Paket.

⊕ die Vordersitze bieten eine zufriedenstellende Körperunterstützung - wer oft längere Strecken zurück legt, kann die empfehlenswerten Ergonomie-Sitze vorn aus der Optionsliste wählen. Bei den Standard-Sitzen sind die Sitzflächen gut konturiert, die Sitzlehnen bieten eine ordentliche Rückenabstützung. Wählt man das Sitz-Funktions-Paket, so sind auf den vorderen Plätzen auch einstellbare Lordosenstützen vorhanden. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend, die insgesamt straffe Polsterung gefällt. Beide Vordersitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen. Auf der Rücksitzbank geht es recht bequem zu, man kann auf den äußeren Sitzen dank einstellbarer Lehnenneigung gut Platz finden. Insgesamt können vier Erwachsene samt Gepäck angenehm reisen.

2,5 Innengeräusch

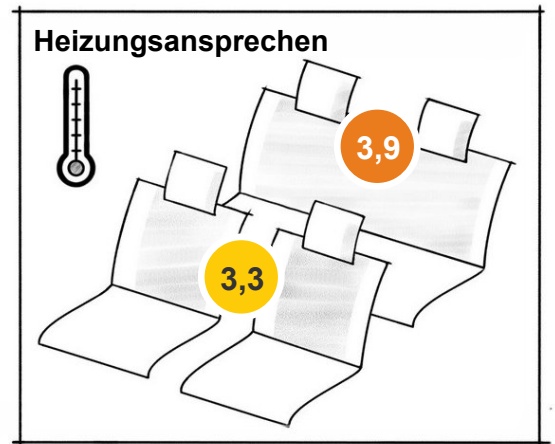
Mit 70 dB(A) liegt der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Mittelfeld.

⊕ Subjektiv wird das Geräuschniveau als angenehm empfunden. Weder Motor- noch Windgeräusche treten auffallend in den Vordergrund.

2,7 Klimatisierung

Die optionale Klimaautomatik liefert beim ADAC Heizungstest ein nur durchschnittliches Ergebnis ab. Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden.

⊕ Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat anwählen. Bei sommerlichen Temperaturen hilft die Klimaautomatik (optional; Klimaanlage Serie), einen kühlen Kopf zu bewahren. Die Automatik enthält auch eine automatische Umluftschaltung mit Luftgütesensor.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,4-l-Benziner leistet dank Turboaufladung ordentliche 120 PS und bringt ein Drehmoment von 175 Nm auf die Kurbelwelle. Entsprechend flott ist man im kleinen Van unterwegs. Dreht man die Gänge aus, kann man sehr gute Beschleunigungen erzielen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Meriva in 6,9 Sekunden. Aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, selbst im sechsten Gang ist die Durchzugskraft noch gut. Wohler fühlt sich der Motor aber in den höheren Drehzahlbereichen.

1,7 Laufkultur

⊕ Der 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. Brummen und Dröhnen nimmt an in normalen Fahrzuständen kaum wahr.

1,9 Schaltung

Mit dem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe machen die Gangwechsel Spaß.

⊕ Die Handschaltung arbeitet präzise. 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. Die Synchronisierung des Rückwärtsgangs garantiert das geräusch- und verschleißarme Einlegen, auch bei ausrollendem Fahrzeug. Im Display informiert eine Schaltpunktanzeige, wann Hochschalten ökonomisch sinnvoll wäre - leider ist die Anzeige recht klein und unscheinbar geraten. Am Berg wird das Fahrzeug zum Anfahren automatisch festgehalten.

2,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsganggetriebes hat Opel ideal passend zum Motor und zum Fahrzeug gewählt.

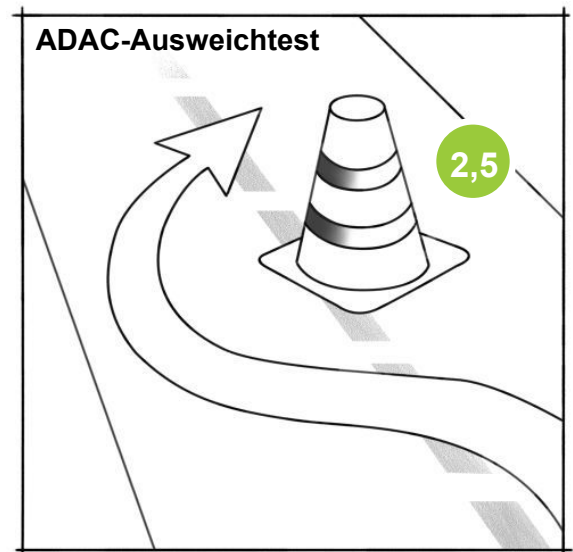
⊕ Beim Durchwecheln der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Übersetzung zur Verfügung. Die relativ kurze Gesamtübersetzung sorgt für Agilität, niedrigere Drehzahlen würden aber auf langen Strecken den Kraftstoffverbrauch senken.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Meriva deutlich und lässt sich dadurch auch von weniger geübten Fahrern 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 Van gut beherrschbar.



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.

2,6 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht auch bei kleinen Lenkwinkeln gut an, baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf und arbeitet recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt. Ihre tendenziell direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Mini-Vans. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis von 11,4 m fällt für ein relativ kompaktes Auto zu groß aus.

2,0 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich durchweg standhaft.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Meriva rund 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91H). 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. Die Spurtreue während des Bremsvorgangs geht in Ordnung.

2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Erfreulich hoch ist das aktive Sicherheitsniveau.

⊕ Der Meriva ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. In der Edition-Ausstattungsversion gehört auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem dazu. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz. Kurven- und Abbiegelicht sind optional erhältlich. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird.

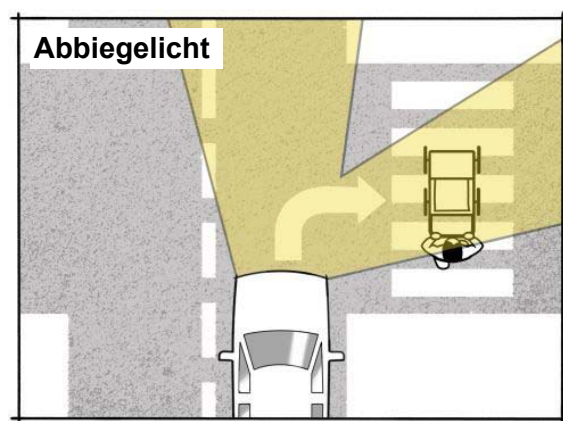
⊖ Xenonlicht ist leider noch nicht lieferbar.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Auch beim Crashverhalten zeigt der kleine Opel keine Schwächen.

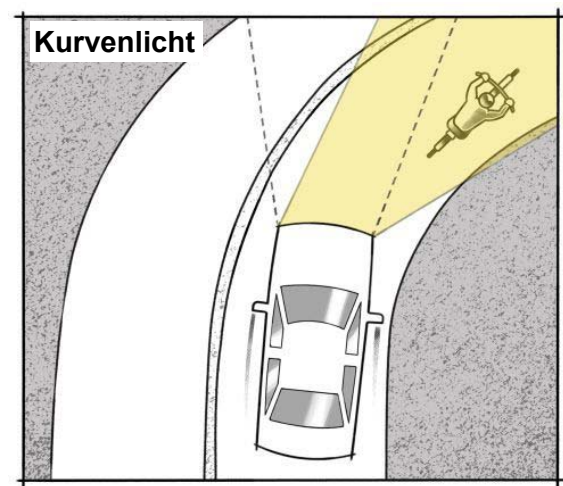
⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Meriva im Bereich Insassensicherheit 89 % der möglichen Punkte. Die Voraussetzungen hierfür bringt der Meriva auch mit: Sechs Airbags sind immer an Bord. Die Kopfstützen sind vorne aktiv ausgelegt, so dass bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis 1,90 m optimalen Schutz. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft angebracht werden. 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. Für Warndreieck und Verbandszeug sind zwar gute Halter vorhanden, sie sind aber unter dem Kofferraumboden meist schlecht erreichbar.



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.

1,7 Kindersicherheit

Auch Kinder können im Meriva sicher untergebracht werden.

⊕ Beim ADAC Crashtest werden im Bereich Kindersicherheit 77 % der möglichen Punkte erreicht. Für die beiden äußeren Rücksitze gibt's serienmäßig Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Aber auch mit den Gurten lassen sich die Sitze ordentlich befestigen. Die Gurte sind ausreichend lang. Außerdem sind die Gurtanlenkpunkte günstig und weit genug auseinander - außer beim hinteren Mittelsitz. Hohe Kindersitze können problemfrei installiert werden. 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.

⊖ Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert. Das ISOFIX-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

2,8 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erzielt der Meriva 55 % der möglichen Punkte für den Bereich Fußgängerschutz. Vor allem die äußeren Bereiche der Motorhaube bieten noch deutliches Verbesserungspotenzial.

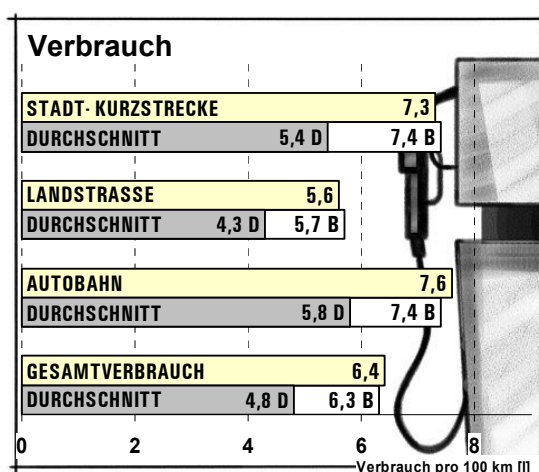
3,0 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Meriva mit dem 1,4-l-Turbo-Benziner liegt im ADAC EcoTest bei 6,4 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 175 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es so nur für magere 17 Punkte. Innerorts konsumiert der Mini-Van 7,3 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,6 l pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas dagegen ist sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleibt der CO-Ausstoß im Rahmen. Der Lohn: 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt aber dennoch nur für 61 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)

4,6 AUTOKOSTEN

5,5 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.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1,4-Liter Ottomotor 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.

– Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus.

3,8 Wertstabilität*

Auch wenn der Meriva praktisch veranlagt ist, der hohe Verbrauch passt nicht in die heutige Zeit. Deswegen wird dem kleinen Van im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,2 Kosten für Anschaffung*

– Gut 20.000 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.

3,4 Fixkosten*

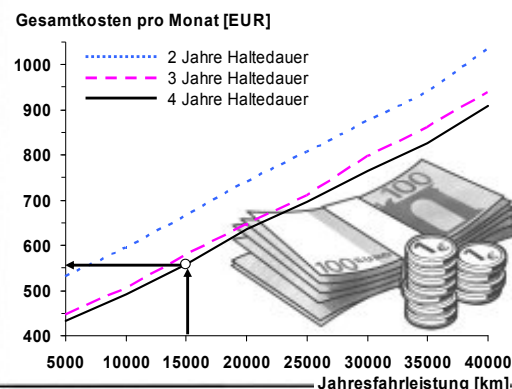
Die festen jährlichen Kosten bewegen sich im durchschnittlichen Bereich, lediglich die Vollkaskoeinstufung fällt verhältnismäßig hoch aus. Die Teilkaskoversicherung hingegen zeigt sich günstig. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 110 Euro.

5,0

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.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 558 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 (DPF) | 1.7 CDTI (DPF) | 1.7 CDTI (DPF) | 1.4 LPG ecoFlex |
|---|----------|-------------------|-----------|------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| 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 | 4/1364 |
| Leistung [kW (PS)] | 74 (100) | 88 (120) | 103 (140) | 70 (95) | 81 (110) | 96 (130) | 88 (120) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 130/4000 | 175/1750 | 200/1850 | 180/1750 | 280/1750 | 300/2000 | 175/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 13,9 | 11,5 | 10,3 | 13,8 | 11,8 | 9,9 | 11,8 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 177 | 188 | 196 | 168 | 182 | 196 | 187 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 6,1 S | 5,9 S | 6,4 S | 4,5 D | 5,3 D | 5,3 D | 7,6 FG |
| CO2 [g/km] | 143 | 139 | 151 | 119 | 139 | 139 | 124 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/20/14 | 15/19/16 | 15/19/16 | 18/21/17 | 18/21/17 | 18/21/17 | 15/19/16 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 94 | 86 | 110 | 141 | 219 | 219 | 56 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 540 | 544 | 570 | 533 | 571 | 586 | 514 |
| Preis [Euro] | 16.670 | 18.040 | 21.250 | 19.270 | 20.020 | 20.870 | 22.520 |

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 Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1364 ccm |
| Leistung | 88 kW (120 PS) |
| bei | 4800 U/min |
| Maximales Drehmoment | 175 Nm |
| bei | 1750 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R16H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,4 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 188 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,5 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 6,9 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,5 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 6,4 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,4 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 7,3/5,6/7,6 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 151 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 175 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 70,0 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4288/1812/1615 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2000 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1445 kg/485 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 355 l/825 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 680 kg/1050 kg |
| Dachlast | 60 kg |
| Tankinhalt | 54 l |
| Reichweite | 840 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 154 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 56 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 96 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 252 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 558 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/19/16 |
| Grundpreis | 20.620 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht) | 400 Euro° |
| Automatikgetriebe | 1.295 Euro |
| Digitaler Radioempfang (DAB) | 210 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht) | 400 Euro |
| Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket) | 170 Euro |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Servolenkung | Serie |
| Tempomat | 200 Euro° |
| 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 | ab 900° |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (variabel geteilt) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | 1.240 Euro |
| Zentralverriegelung (mit Fernbedienung) | Serie |

AUSSEN

| | |
|--|-----------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt) | Serie |
| Lackierung Metallic | 530 Euro° |
| Panorama-Glasedach | 650 Euro |

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen