



Opel Meriva 1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Innovation

Fünftürige Großraumlimousine der
Kleinwagenklasse (100 kW / 136 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 1,6-Liter-Diesel macht kein Geheimnis aus seinem Verbrennungsverfahren und zeigt sich im niedrigen Drehzahlbereich sehr knurrig - leider spielt sich das genau in dem Drehzahlbereich ab, in dem man den Diesel kraftstoffsparend bewegen möchte. Zum Trost treibt er den Meriva aber vehement vorwärts. Er überzeugt mit seinem Sprintvermögen, aber auch mit seiner Durchzugskraft. Ein Spritsparer ist der Meriva mit dem großen Diesel aber nicht: Beim ADAC Ecotest enttäuscht er mit einem gemittelten Testverbrauch von 5,4 Litern auf 100 Kilometer. Unterm Strich passt aber alles gut zusammen - bei einem Einstiegspreis von mehr als 24.890 Euro darf man das aber auch erwarten. Dass die dritte Kopfstütze im Fond Aufpreis kostet, ist unerklärlich. Im Alltag darf man zudem mit deutlich erhöhten Unterhaltskosten kalkulieren. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford B-Max, KIA Venga, Renault Modus, Fiat 500 L.

- +** großer & praktischer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, praktisches Sitzkonzept hinten, kräftiger Motor, gute Ergonomiesitze, sicheres Crashverhalten
- hoher Verbrauch, hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, dritte Kopfstütze im Fond gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,4

AUTOTEST

4,9

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2

Familie

3,0

Stadtverkehr

2,5

Senioren

2,3

Langstrecke

2,3

Transport

2,3

Fahrspaß

3,7

Preis/Leistung

Stand: April 2014
Text: Stefan Giuliani

Die Verarbeitung des Meriva stellt zufrieden, es ist aber auch noch Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Schweller und Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und durch Kunststoffabdeckungen einigermaßen gegen Verkratzen geschützt.

+ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, bis auf Details gibt es nicht viel auszusetzen. Im Innenraum findet man hochwertige und teils aufgeschäumte Kunststoffteile. Vor Hartplastik mit scharfen Bearbeitungskanten bleibt man trotzdem nicht ganz verschont. Zudem machen schicke Applikationen, beispielsweise in gebürstetem Aluminium, einen hochwertigen Eindruck. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

– 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 vorn ist der Motor teilweise nach unten abgeschottet. Das erhöht den Luftwiderstand (höherer Kraftstoffverbrauch) und lässt ungehindert Straßenschmutz in den Motorraum eindringen. Der Kraftstofftank kann irrtümlich mit Ottokraftstoff betankt werden, was teure Folge-Reparaturen verursachen kann. Die Motorhaube wird in geöffnetem Zustand von einem wackeligen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären komfortabler. Das Wechseln der Scheinwerferlampen, vor allem auf der Fahrerseite, macht einen Werkstattbesuch erforderlich, da man schlecht an die Scheinwerferöffnungen heran kommt.

Die zulässige Zuladung beträgt 540 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 60 Kilogramm befestigt werden. Eine Dachreling ist aber nicht vorhanden. Die maximale Anhängelast beträgt 1.300 Kilogramm, ungebremste Anhänger dürfen bis 730 kg mitgeführt werden. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg - das reicht auch für einen Radträger mit schweren Fahrrädern.

+ Rechnerisch hat der Meriva eine Reichweite von 1.000 Kilometer (kalkuliert mit EcoTest-Verbrauch). Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, auf kurzen 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. Gegen 60 Euro Aufpreis wäre ein Notrad erhältlich.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Meriva nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Positiv sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen. Die Rücksicht im selbst abblendenden (optional) Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Die Außenspiegel sind groß genug und lassen sich elektrisch einstellen und beheizen;



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern - auf der rechten Seite fehlt diese Eigenschaft dem Spiegelglas leider. Sehr niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie kaum erkannt werden. Xenonscheinwerfer sind leider nicht erhältlich. Das ordentliche Halogenlicht ist aber in der Innovation-Ausstattung serienmäßig mit Kurvenlicht und separatem Abbiegelicht versehen.

+ 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 vorn und hinten unterstützen lassen, zudem gibt es eine Rückfahrkamera (beides optional). Das Tagfahrlicht gibt es aufpreisfrei. Die Scheibenwischer arbeiten zuverlässig und befreien einen großen Bereich der Frontscheibe von Wasser.

2,4

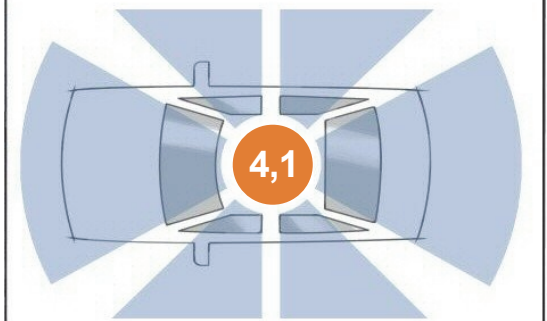
Ein-/Ausstieg

Kaum Probleme gibt es beim Einsteigen und Verlassen des Fahrzeugs. Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung bietet aber 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.

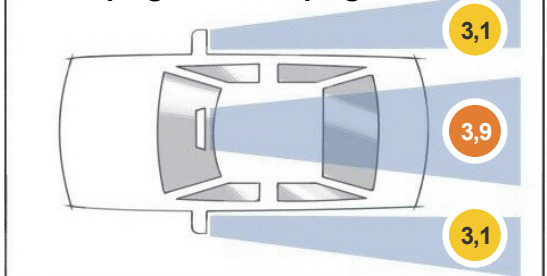
+ Die Besonderheit beim Meriva sind die gegenläufig öffnenden hinteren Türen. Sie ermöglichen einen bequemerer Einstieg nach hinten. Der recht leichte Einstieg vorn und hinten resultiert hauptsächlich aus dem großen Öffnungswinkel aller Türen von fast 90 Grad. Steigen auf einer Seite vorn und hinten 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. Zudem werden beim Entriegeln die Scheinwerfer eingeschaltet. Angesichts der schweren Türen hätte Opel die Türfeststeller 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.

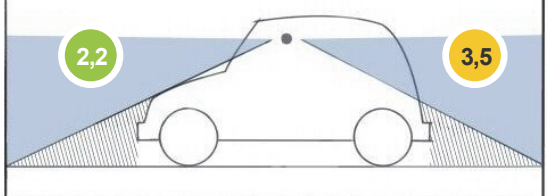
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



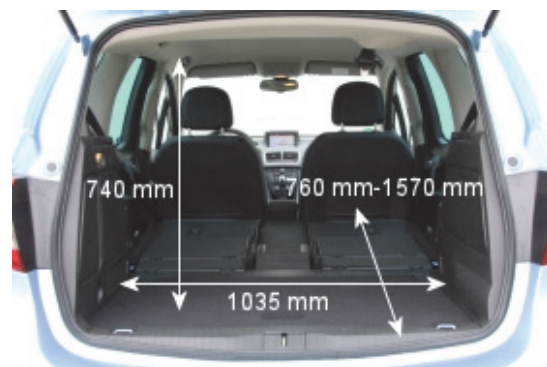
Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

1,4

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Meriva ist in der Kleinwagenklasse riesig.

⊕ Der Kofferraum bietet unterhalb der Gepäckraumabdeckung standardmäßig 355 l Volumen. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, so kann man 530 Liter zuladen. Dann kann man hinter den Rücklehnen auch bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen stapeln. 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. Nutzt man das maximale Volumen, so stehen 1.370 Liter zur Verfügung.



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 üppige Ladeöffnung frei, auch sonst ist das Gepäckabteil in seiner Form sehr zweckmäßig, sodass es gut genutzt werden kann. Die Klappe schwingt knapp 1,85 m hoch. Günstig liegt die Ladekante, sie befindet sich nur 67 cm über der Straße; optimal ist auch, dass beim Ausladen keine Kante stört. Das Gepäck kann also ohne großen Kraftaufwand 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 einer Kollision mit dem Kopf kommen. Gegen Aufpreis ist ein Gepäckraum-Trennnetz erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ 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.

1,8

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. Für kleine Utensilien sind ein Gepäcknetz, Verzurrösen und die mit Filz ausgelegte Reserveradmulde vorhanden. Außerdem ist links ein geschlossenes Fach vorhanden, zudem können Taschen an Haken befestigt werden.

Die Bedienung des Meriva gibt kaum Fragen auf.

⊕ Der 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. Die Pedale sind günstig angeordnet, man kann allerdings mit der Schuhsohle beim Wechsel vom Gas auf die Bremse unter dem Bremspedal hängen bleiben. Der Schalthebel ist ideal platziert. Ebenso das Zündschloss - es ist aber leider unbeleuchtet. Serienmäßig gibt es ein CD-Radio, dessen Steuerung durchaus Übung bedarf, optional ist auch ein Navigationssystem mit großem Farbdisplay lieferbar (im Testwagen). Die zahlreichen Tasten auf der Mittelkonsole sehen zwar schick 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 Fensterheber arbeiten elektrisch und mit gut funktionierendem Einklemmschutz. Sie 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 - im Testwagen). Der Dreh-Lichtschalter ist links neben dem Lenkrad platziert. Die darin liegenden Taster für die Nebelleuchten geben keine Fragen auf. Man kann am Lichtschalter aber nicht erkennen, wenn der Lichtsensor manuell deaktiviert wurde. Zumindest ist er nach jedem Motorstart wieder aktiv geschaltet. Alle wichtigen Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Es gibt zahlreiche Ablagen im Innenraum, einige 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. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Auf langen Reisen unterstützen der serienmäßige Tempomat und das optionale Navigationssystem.

⊖ Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Insassen kaum erreicht werden. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet - zudem ist das Format nicht sehr praktisch.



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 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.

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. Klappt man den Mittelsitz zusammen, lassen sich die beiden Außensitze weiter zur Mitte und nach hinten schieben, sodass 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.

3,0 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. Man kann sich entscheiden, ob man die zweite Reihe als Rückbank nutzt oder zwei Einzelsitze genießt: Klappt man den Mittelsitz weg, können die äußeren Sitze zur Mitte und weiter nach hinten verschoben werden.

2,3 KOMFORT

2,3 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 davon 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 Meriva. Selbst auf Kopfsteinpflaster rollt der Opel komfortabel ab. Bei starken Unebenheiten kommen die Federwege fast an ihre Grenzen.

1,9 Sitze

Testwagen mit optionalen AGR-Ergonomiesitzen (Aktion Gesunder Rücken).

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen. Lehnen und Flächen sind gut konturiert, wenn auch die Lehnen im Lordosenbereich etwas zu stark aufgepolstert sind. Die Sitzflächen lassen sich ausziehen und somit auch auf groß gewachsene Personen gut anpassen. Auch für lange Strecken ist die Polsterung komfortabel genug aufgeschäumt. Die hohen Lehnen bieten bei Kurvenfahrt ordentlichen Seitenhalt. Links wie rechts findet man vielfältig einstellbare Lordosenstützen. Der Fahrer sitzt entspannt und kann seinen linken Fuß auf einer bequemen Ablage abstellen. Eine solide Plastikfläche als Fußstütze wäre eine noch bessere Lösung. Auf der Rücksitzbank geht es recht bequem zu, man kann auf den äußeren Sitzen dank einstellbarer Lehnenneigung gut Platz finden.

2,6 Innengeräusch

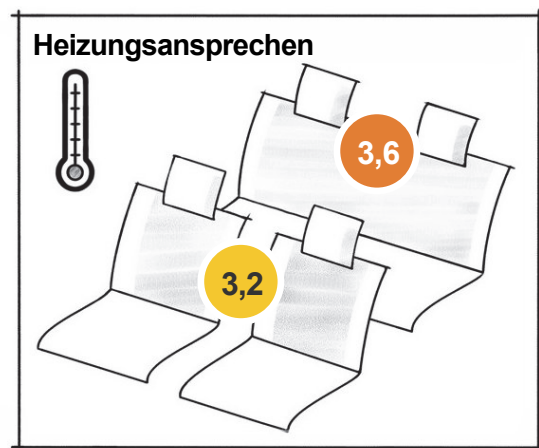
Mit 69,6 dB(A) liegt der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Mittelfeld.

⊕ Auch wenn der Motor in jedem Betriebszustand deutlich hörbar seine Arbeit verrichtet. Subjektiv wird das Geräuschniveau als angenehm empfunden. Windgeräusche treten in akzeptablem Maße auf.

2,6 Klimatisierung

Die optionale Klimaautomatik liefert beim ADAC Heizungstest vorn wie hinten ein nur durchschnittliches Ergebnis ab. Daran kann auch das bei dieser Motorisierung serienmäßig verbaute Quick Heat-Schnellheizsystem nichts ändern. Die Luftverteilung kann für Fahrer und Beifahrer nur 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.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 1.6 CDTI stellt die Top-Diesel-Motorisierung dar. Und er hält was er verspricht. Der 1,6-l-Diesel leistet 100 kW/136 PS und bringt ein Drehmoment von 320 Nm bei 2.000 Nm auf die Kurbelwelle. Während er in tiefen Drehzahlbereichen mit einem spürbaren Turboloch kämpft, schiebt er bei höheren Drehzahlen vehement vorwärts. 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 6,4 Sekunden. Aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, selbst im sechsten Gang ist die Durchzugskraft noch gut. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten bis im sechsten Gang von 60 auf 100 km/h vergehen 7,4/10,1/16,5 Sekunden.

2,7 Laufkultur

Der CDTI gibt in jedem Betriebszustand leichte Vibrationen in den Innenraum weiter - nicht ganz untypisch für einen Diesel in der Kleinwagenklasse. Störender sind die deutlichen Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen. Diese treten tatsächlich nur in den niedrigen Drehzahlbereichen auf. Aber genau da mag man den Diesel bewegen, um eine sparsame Fahrweise zu realisieren.

2,4 Schaltung

Mit dem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe machen die Gangwechsel Spaß. Es hakt selten, auch wenn man mal schnell die Gänge durchschaltet - allerdings sollte man die Gassen präzise treffen. Der Wechsel zwischen dem zweiten und dritten Gang funktioniert nicht immer sorgenfrei. Die Schaltwege sind ausreichend kurz. Die sanfte Kupplung ermöglicht ein komfortables Anfahren, wenn auch dem Motor bei niedrigen Drehzahlen etwas die Kraft fehlt.

⊕ 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. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei und startet auch bei bereits eingelegtem Gang, wenn die Kupplung getreten wird.

2,3 Getriebeabstufung

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

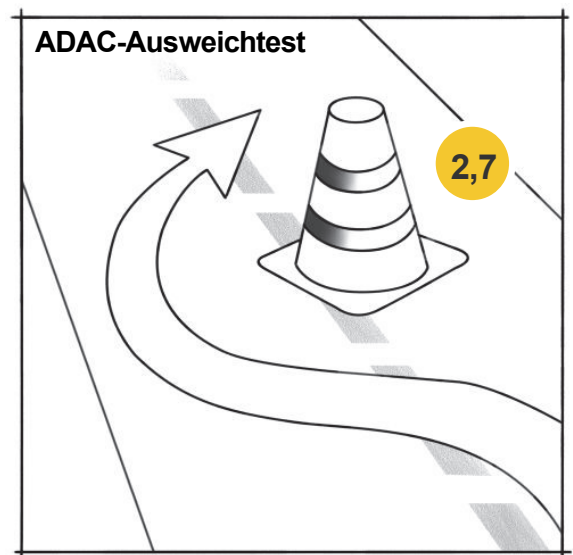
⊕ Beim Durchwechseln der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist lange genug gewählt, um auf langen Strecken nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nicht mehr als 2.500 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Meriva verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Fahrgefühl.

⊕ Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt der Meriva etwas um die Mittellage, bleibt aber stets sicher beherrschbar. 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 das Gegenlenken 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, das den Opel aber auch ungewollt in den Gegenverkehr rutschen lassen kann. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Meriva früh 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.

3,0 Lenkung*

Der Kraftaufwand beim Lenken ist ungewöhnlich hoch. Bei schnellen Lenkmanövern tritt auch deutliches Verhärten auf. Um die Mittellage ist die Lenkung nicht sauber definiert. Dort spricht sie auch nur sehr unwillig an.

⊕ Wählt man aber etwas größere Lenkwinkel, wendet sich das Blatt. Dann reagiert sie sehr agil und baut auf beiden Achsen kräftige Seitenführung auf. Die Präzision ist vollkommen in Ordnung, die Rückmeldung an den Fahrer dürfte aber ausgeprägter sein. Ihre tendenziell direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Mini-Vans.

⊖ Der Wendekreis von 11,4 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 Meriva rund 38,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91H). Die Bremsanlage zeigt sich durchweg standhaft.

⊕ Die Bremse spricht fein an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue während des Bremsvorgangs geht in Ordnung.

2,1 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

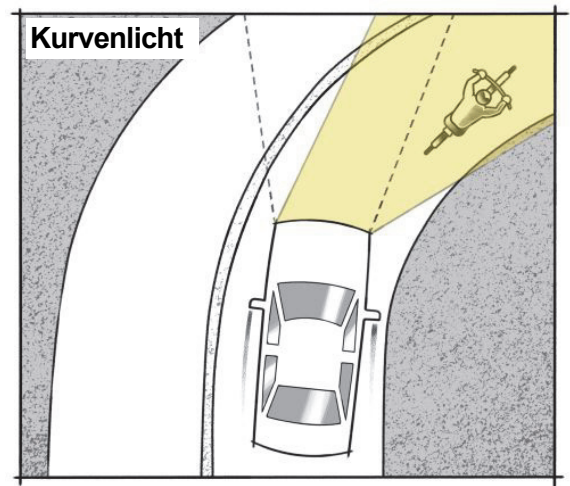
⊕ Der Meriva ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP+ und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz. Kurven- und Abbiegelicht sind in der Innovation-Variante serienmäßig verbaut. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird.

⊖ Weitere Sicherheitssysteme, wie absolut empfehlenswerte Notbremsassistenten und Kollisionswarner, sind nicht erhältlich.

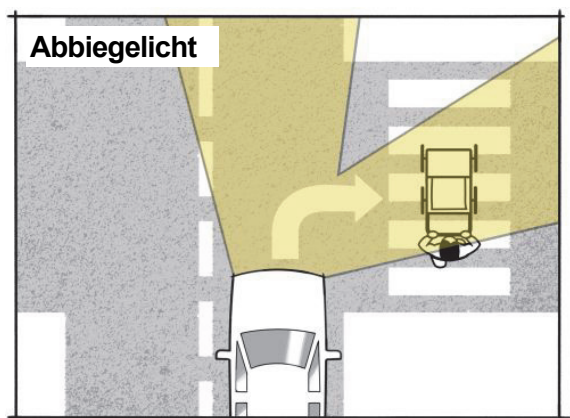
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Auch beim Crashverhalten zeigt der kleine Opel keine Schwächen.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Meriva im Bereich Insassensicherheit 89 % der möglichen Punkte (Stand 2010). Die Voraussetzungen hierfür bringt der Meriva auch mit: Sechs Airbags sind immer an Bord. Neben den Gurtstraffern und -kraftbegrenzern sind die hinteren Gurte ebenfalls mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die Kopfstützen sind vorn aktiv ausgelegt, sodass bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis 1,94 m optimalen Schutz.



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



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.

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 1,66 m. Die mittlere Kopfstütze der Rücksitzbank muss gegen einen Aufpreis von 50 Euro zusätzlich bestellt werden. Für Warndreieck und Verbandszeug sind zwar gute Halter vorhanden, sie sind aber unter dem Kofferraumboden und somit meist schlecht erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

Auch Kinder können im Meriva sicher untergebracht werden.

+ Beim ADAC Crashtest werden im Bereich Kindersicherheit 77 % der möglichen Punkte erreicht (Stand 2010). 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. Nur mit deaktiviertem Airbag dürfen auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz montiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen und sensiblen Einklemmschutz. Auf den hinteren Plätzen erlaubt der Fahrzeughersteller Kindersitze aller Klassen.

– Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert. Das ISOFIX-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden und selbst diese sind nur schwer zu handhaben. Der mittlere Rücksitz ist kaum zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Auf dem Beifahrersitz sind vom Fahrzeughersteller mehrere Altersgruppen nicht freigegeben.

2,8 Fußgängerschutz

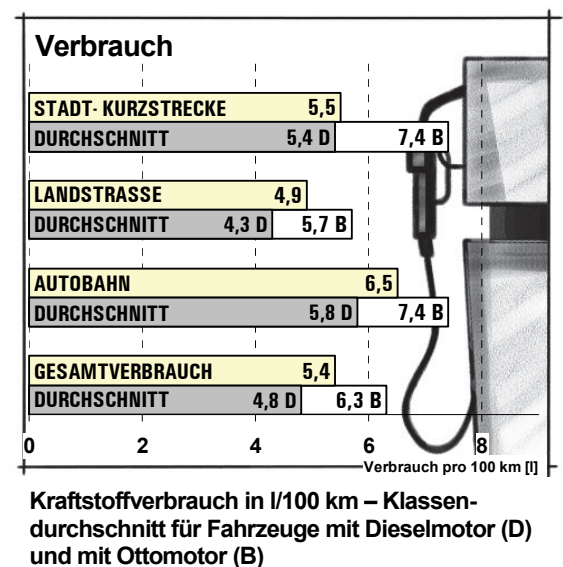
Beim ADAC Crashtest erzielt der Meriva 55 % der möglichen Punkte für den Bereich Fußgängerschutz (Stand 2010). Vor allem die äußeren Bereiche der Motorhaube bieten noch deutliches Verbesserungspotenzial.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

Die kräftige Dieselmachine ist nicht zum Sparen geschaffen.

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Opel Meriva mit dem 1,6-l-Diesel liegt im ADAC EcoTest bei 5,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein kalkulatorischer CO2-Ausstoß von 172 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es so nur für magere 19 Punkte. Innerorts konsumiert der Mini-Van 5,5 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.



1,6

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas dagegen ist gering. Der Lohn: 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt aber dennoch nur für 63 Punkte und somit nur für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,9

AUTOKOSTEN

3,3

Betriebskosten*

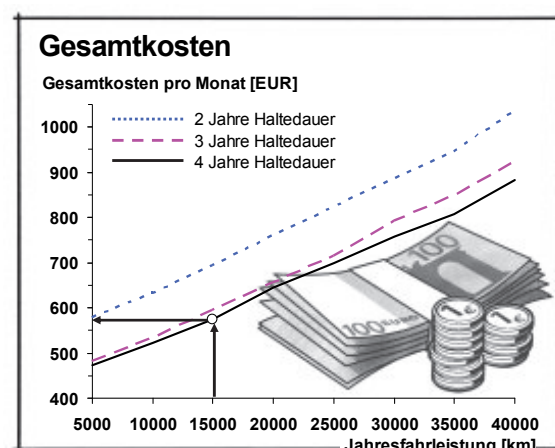
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Meriva 1.6 CDTI nicht gerade sparsam mit dem günstigen Dieselmotorkraftstoff umgeht, reicht es nur zu einer durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

5,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 575 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,4

Wertstabilität*

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

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Fast 24.890 Euro sind ein stolzer Preis für einen Mini-Van. Andererseits ist die Ausstattung recht üppig, sie enthält im Sicherheits- und Komfortbereich alles Nötige.

5,5

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten des Meriva fallen sehr hoch aus. Bei der Kfz-Versicherung liegt nur die Teilkasko im akzeptablen Bereich (Typklasse 16), Haftpflicht und Vollkasko sind sehr teuer (KH: 18/VK: 20). Zudem werden jährlich 194 Euro Steuer fällig.

Monatliche Gesamtkosten*

⚠ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Meriva 1.6 CDTI im Umfeld seiner Konkurrenten, fällt die Kostenbilanz sehr ernüchternd aus - diese Variante ist sehr teuer. Im Gesamten muss man 575 Euro Unterhaltskosten pro Monat kalkulieren.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion								
TYP	1.4	1.4 Turbo	1.4 Turbo	1.3 CDTI	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	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	4/1598	4/1598	4/1364	
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	103 (140)	70 (95)	81 (110)	100 (136)	88 (120)	
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	130/4000	175/1750	200/1850	180/1750	300/1750	320/2000	175/1750	
0-100 km/h[s]	14,0	11,3	10,1	13,8	12,5	9,9	11,8	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	188	196	168	185	197	188	
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	5,9 S	6,3 S	4,5 D	4,0 D	4,4 D	7,4 FG	
CO2 [g/km]	140	139	149	119	105	116	121	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/14	16/19/16	16/19/16	18/20/16	18/20/16	18/20/16	16/19/16	
Steuer pro Jahr [Euro]	118	116	136	171	172	194	80	
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	550	572	537	538	561	518	
Preis [Euro]	15.990	19.450	20.040	18.590	22.300	23.350	21.350	
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 E = Strom								

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 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	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,9/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	172 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4300/1812/1615 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1500 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1300 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	292 Euro
Monatliche Gesamtkosten	575 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/16
Grundpreis	24.890 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 2013 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 01.03.2013 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

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	210 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	170 Euro°
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 Freisprechen)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	470 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 500°
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-Glasdach	650 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	3,0
Sicht	2,8	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,8	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,8
Bedienung	2,1	Umwelt/EcoTest	2,9
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO ₂ *	4,1
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	3,0		

Komfort

2,3

Federung 2,3

Sitze 1,9

Innengeräusch 2,6

Klimatisierung 2,6

Motor/Antrieb

2,2

Fahrleistungen* 1,7

Laufkultur 2,7

Schaltung 2,4

Getriebeabstufung 2,3

AUTOKOSTEN

4,9

Betriebskosten*	3,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,2
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,2

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen