

Proizvajalci znajo pri snovanju novih avtomobilov (pa tudi drugih izdelkov, naj bo to multipraktik ali pa brivnik za moške) uporabiti rešitve, ki sicer pritegnejo pozornost, a pravzaprav niso tako zelo nujno potrebne. Pri novi Oplovi Merivi se zato vprašanje, zastavljeno v naslovu, postavi kar samo po sebi. So taka vrata boljša od klasičnih? In če so, zakaj patenta niso uporabili že prej ali pa zakaj ne bodo zdaj kar vsi (družinski) avtomobili takšni?

besedilo: **Matevž Hribar** • foto: **Saša Kapetanovič**

Trik.

V korist kupca ali prodajalca?



| Opel Meriva 1.4 16V Turbo (88 kW) Enjoy

» Eden takih preprostih trikov, ki avtomobilu dodajo pozitivne točke pred nakupom, so na primer mizice na hrbtnem delu prednjih sedežev. Zelo dobro se spomnim, kako smo bili še kot otroci veseli teh zlozljivih mizic v takrat novem, resnično prijetno svežem Renaultovem Scenicu, ki smo ga med prvimi pripeljali pred domačo hišo. »Uuuuaauuu, miziceeee,« so nam stopile v oči veliko bolj kot na primer preprosto odstranljivi sedeži v drugi vrsti in predali pod njimi. In ker smo bili veseli otroci, so bili veseli tudi mati in oča. Ali smo jih kdaj uporabljali, te mizice? Za risanje pobarvank ali reševanje križank je razdalja med zadnjim sedežem in mizico prevelika, iz odprtih plastičnih kozarcev, katerim so namenjene



“Pohvalno je, da se oboje vrat, tako prednja kot zadnja, odpira skoraj do pravega kota.”

kot ga je zarisano na naših, večinoma dokaj majhnih parkirnih mestih. Za predstavo vstopanja na klop se virtualno postavite v tloris nad avtomobil in si predstavljajte osebo, ki vstopa na zadnjo klop. Pri klasičnih vratih ta stric (ali pa teta) začne vstopati postavljen vzporedno s C-stebričkom, se nato premakne malenkost naprej in nato usede nazaj na sedež – torej naredi, poenostavljeno, pot v obliki črke U. Pri Merivi se pot v notranjost avtomobila začne bolj s prednje strani (skoraj vzporedno s stebričkom na sredini avtomobila) in potnik se pravzaprav le usede naravnost na sedež. Je to preprosteje kot pri klasičnem avtomobilu? Hja, težje je le zaradi tega, ker smo vajeni običajnih vrat in zato nenehno pozabljamo,



Gumbi zahtevajo privajanje, saj so postavljeni preveč na tesno in še preveč jih je.



Med sedežema so 'sani', po katerih se v dveh nivojih premikata dva predala.



Potovalni računalnik se upravlja z nepraktičnim vrtiljivim gumbom. Za upravljanje moramo z levo roko spustiti volan!



17-palčna platišča so čedna in pripomorejo k dobri legi na cesti, manj pa k udobju.



Spuščene zadnje šipe se v celoti skrijejo v vrata z izjemo manjšega dela pri krivini na robu.

luknje na teh mizicah, pa v avtomobilu tudi nismo nikoli pili. Morda sem krivičen – ampak a jih vi kdaj uporabljate, te male mizice (da, ima ju tudi nova Meriva)?

Preusmerimo zdaj pozornost na nova vrata. Strašna škoda bi namreč bila, da bi se prav zaradi zanimivega patenta 'samomorilskih' vrat odločili za Merivo, potem pa ugotovili, da so pravzaprav brez zveze. A so? Sam nalašč nisem šel brat reklamnega in novinarskega gradiva za ta avtomobil, ker se tako hitro zgodi, da nehoti nasedeš tržnim prijemom. Na primer: »Zaradi tega prečudovitega in edinstvenega sistema bodo vaši otroci lažje skočili iz avtomobila, odprta prednja in zadnja vrata pa lahko služijo tudi

kot gol za mali nogomet.« Pa zraven fotke fotra z aquafresh nasmehom pred 'golom' in še bolj srečnega mulca v Birsinem dresu. In si misliš, ti, pa so res fina, tale vrata!

Okej, dovolj filozofiranja. Zadnja vrata s tečaji pri C-stebričku se torej odpirajo v nasprotno stran, kot smo vajeni. Tako, kot so se pri starem Fičku. Pohvalno je, da se oboje vrat, tako prednja kot zadnja, odpira skoraj do pravega kota, zaradi česar se zmanjša možnost, da bi si bila hkrati vstopajoča/izstopajoča potnika v napoto, je pa zato treba biti pozoren, še posebno velja preventivno nahriliti mularijo, pri odpiranju vrat na polnem parkirišču, saj je za do konca odprta vrata treba imeti dovolj prostora – veliko več,

kako je pravzaprav treba stopiti v Merivo in iz nje. Kot da bi soferju zamenjal stopalki za sklopko in plin. No, zagotovo je lažje materam in očetom z majhnim otrokom v otroškem sedežu: pritrdjevanje le-tega in pripenjanje deteta z varnostnimi pasovi je zaradi lahkega dostopa do zadnje klopi manj naporno za hrbtnico (spet pomaga predstava postavitve vrat, mame in otroka v sedežu iz ptičje perspektive).

Vas skrbi, da bi otročad na avtocesti odprla 'krila'? A-a, ne bo šlo, saj elektronika že pri hitrosti štiri kilometre na uro zaklene vsa vrata in tako prepreči, da bi jih kdorkoli odprl – to lahko stori samo potnik ali voznik spredaj, pa tudi takrat zadnja (govorimo o voznji, seveda) ostanejo zaklenjena. Preizkusili smo tudi, kaj se zgodi, če voznik spelje z odprtimi zadnjimi vrati: na napako ga opozori piskanje in izpis na armaturni plošči, vrata pa se prav tako zaklenejo (!), zato je za ponovno zapiranje vrat treba ustaviti vozilo, odkleniti vrata (stikalo je na vrhu sredinske konzole) in jih zapreti.

Ima pa novi Oplow patent (no, ni prav nov – taka vrata so imeli že Ford Thunderbird, Rolls-Royce Phantom, Mazda RX8 in še kak posebnost) drugo posebnost, ki mu je ne moremo šteti v dobro. B-stebriček je širši in zato otežuje bočni pogled. To se odraža pred prehitevanjem na avtocesti ali v križišču, kjer se na glavno cesto zapelje pod rahlim kotom (Y-križišča). Zaradi širokega stebrička

in dodatne kljuke za pomoč pri vstopanju in izstopanju zadnjih potnikov na njem se vidno polje zmanjša, tako da je potrebno pred varnim vključevanjem na cesto nekaj več miganja z glavo kot sicer. Preden končamo debato o teh čudežnih vratih, naj omenimo še lučko pod B-stebričkom, ki ponoči osvetli prag in tla pred avtomobilom, ter črno plastiko med obojimi vrati, ki bi lahko bila iz

močnejše plastike in bolje pritrdjena. Zvoki ob trkanju nanno in premikanje ob močnejšem pritisku Merivi ob sicer zelo visoki ravni izdelave prav nič ne pristajajo.

Da, tale Meriva je sicer zelo zgledno izdelana. Vozniku je takoj jasno, da gre za nemški avtomobil, saj so vsa stikala, vzvodi in stopalke trše kot pri (za primerjavo, ker sem se ravno iz tega presedel v Merivo) našem 'dolgostestnem'



Peti potnik je lahko kvečjemu majhen otrok, saj odraslega v zadnjico tiščijo pritrđilna mesta varnostnega pasu. Ob zloženem srednjem delu se sedeža pomakneta diagonalno proti sredini (to rešitev pozna tudi Fordov C-Max), tako da dva potnika zadaj pridobita prostor za ramena, ob zloženih vseh treh naslonjalih pa v prtljajniku zazija ravno dno.



Peugeotu 308. Obvolanske ročice, gumbi za upravljanje prezračevanja in zračniki, stopalka sklopke, ročica menjalnika ... Vse na dotik deluje zelo čvrsto in daje dobro informacijo, da se je po našem ukazu nekaj zgodilo. Notranjost je živahno popestrjena z barvo in

Iz oči v oči



Tomaž Porekar

» Z avtomobilom ni pravzaprav nič narobe, čeprav sem imel ob njem nelagoden občutek. To je bilo zaradi tega, ker nova Meriva ne spada več v okvir, ki ga je postavila prva! Zdaj je večja, a ne toliko prostornejša, ima širše koloteke in večjo medosno razdaljo, torej je tudi stabilnejša. A ni zaradi tega nič bolj udobna. Čeprav pričakuješ, da gre za družinski avto (s prilagodljivim sredinskim predalčnikom in komolčnikom), pa nima primernih prostorčkov za malenkosti, ki jih običajno – tudi med vožnjo – potrebujemo (na primer parkirno kartico). K motorju pa nimam pripomb. Je osnovni, dovolj varčen (ob zmernem pritiskanju na plin), a vsekakor ne premočan. In s prav prijetno zunanostjo ... »



Dušan Lukič

» Ni kaj: tale Meriva je natanko tisto, kar potrebuje povprečna slovenska družina z (manjšimi) otroki za vsakdanji in počitniški družinski avto. In tole odpiranje vrat je res praktično, paziti je treba le pri zapiranju, da komu ne priščipnemo prstov (ali naredimo buške). In motor? No, ja, lahko izberete tudi tega. Prav nujna pa ni ... »



