

Mestno vzgojena

Majhni enoprostorci so simpatični in kot nalašč za mestne gneče. Imajo pa eno pomanjkljivost: večinoma so pre-majhni, da bi bili lahko uporabni tudi kako drugače.



Stvar je preprosta: če hočemo okreten mestni avto, mora biti majhen. Torej, dovolj kratek in ozek, da zleze v vsako luknjo. In kadar je to edina zahteva, ji ni težko ugoditi. Kaj pa, če hočemo še uporabno velik prostor v notranjosti? No, potem pa navadno nastane problem. Na trgu je kar nekaj tako imenovanih malih enoprostorcev, ki si zaradi svojega zunanega videza to ime nedvomno zaslužijo. Pa si ga tudi zaradi uporabne notranjosti? Poglejmo resnici v oči; avto, ki je kratek in ozek, prav veliko površinskega prostora v notranjosti ne more ponuditi. Pa naj bo zadnja klop še tako domiselna za zlaganje. Torej?

No, pri Merivi se tega ni treba bati. Ko govorimo o malih enoprostorcih, Meriva s svojimi dolžinskimi centimetri sodi v sam vrh. Modus, Idea, Jazz in podobni tekmeči so veliko manjši. Še najbližje sta ji Hyundai Matrix in Nissanov Note. Vendar ko v ospredje stopi medosna razdalja, tudi ta dva ne moreta več blizu. Z 263 centimetri med osema Meriva prekaša celo novo Astro (261 centimetrov). To pa



je dokaz več, da so se inženirji pri njenem razvoju res posvetili prostorni notranjosti.

Toda pri avtomobilih tega razreda je to šele polovica opravljenega dela. Drugo polovico zahteva razvoj premišljenega sistema zlaganja sedežev in s tem posledično izkoriščanja notranjega prostora. Pri Oplu so tudi to delo dobro opravili. Njihov sistem FlexSpace sodi med bolj domiselne. Zlaganje je sila preprosto in nadvse premišljeno. Naslonjalo zadnje klopi je deljivo v treh delih. Če potrebujete povsem ravno dno zadaj, klopi ni treba odstranjevati kot pri nekaterih, ampak se poglobi v dno vozila. In ko morate prepeljati resnično dolg predmet, vam je pri tem v pomoč še zložitljiv sovoznikov sedež. Torej s tem res ne bi smeli imeti težav. Z vstopanjem in izstopanjem iz vozila prav tako ne. Za to skrbi primerna višina sedežev od tal. Če že kaj, vas lahko z dolgočasno pusta notranjost z oglato odrezanimi linijami. Ali pa klasično rumen odtonek (bolj klasičnega verjetno ni) svetlobe, ki osvetljuje notranjost. Občutljivi na malenkosti pa ne bodo mogli spregledati nežnega migetanja svetlobe, ki osvetljuje armaturno ploščo, medtem ko zunaj v nasprotnem ritmu utripajo smerniki. Ampak to je tako ali tako hiba vseh Oplov.

Motor, tokrat govorimo o 1,6-litrskem bencinskem štirivaljniku, s štiriventilsko tehniko v



»Z 263 centimetri med osema Meriva prekaša celo novo Astro (261 centimetrov).«

glavi, 105 'konjiči' in 150 Nm navora, bi moral biti glede na mesto, ki ga zaseda v paleti, dokaj zanimiva izbira. Vsaj tako kaže na papirju. Ampak smo se uštel. Da Meriva ni majhen avto, dokazuje tudi na tem področju. Prazna tehta 1.375 kilogramov, torej skoraj 200 kilogramov več kot nova Astra. In če 1,6-litrski motor v tem razredu navadno pomeni solidno razmerje med zmogljivostmi in ceno, v tem primeru to ne velja. Sorazmerno velika masa in zajetna čelna površina povzročata v spodnjem delovnem območju motorju kar nekaj preglavic. Na ukaze s stopalke za plin se agregat odzove hitro, vendar ne z odločnostjo, kot bi pričakovali. Hitrost narašča prepočasi in verjetno je odveč poudarjati, da bi bila z dizlom pod motornim pokrovom zgodba precej drugačna. V boljši luči se ta motor prikaže, ko vstopi v zgornje delovno območje. Vendar takrat postane tudi glasen in bolj žejen. To pa pomeni, da vsi tisti, ki niste mladi po srcu in ki vam zvok visoko vrtečega se bencinskega motorja ne ustreza - mimogrede, ni moteč - iz njega verjetno nikoli ne boste iztisnili vsega, kar zmore.

Tako je že jasno; umirjenim voznikom, ki ne marajo priganjanja, bolj kot 1,6-litrski bencinski motor priporočamo dizelski agregat. Če ne drugega, bo prehitavanje manj stresno, vsi drugi pa se bodo zadovoljili tudi z 1,6-litrskim. ■

Opel Meriva 1.6 Cosmo

Cena osnovnega modela:	3.780.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.004.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p=1000 mbar / rel. vl.: 59 % / Stanje km števca: 4240 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	12,9 s
402 m z mesta:	18,6 s (120 km/h)
1000 m z mesta:	34,2 s (151 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	15,9 s
80-120 km/h (V.):	23,8 s

NAJVEČJA HITROST

178 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,1 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1598 cm³ - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - največji navor 150 Nm pri 3600/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 H (Continental PremiumContact).

Mase: prazno vozilo 1375 kg - dovoljena skupna masa 1830 kg.

Mere: dolžina 4042 mm - širina 1694 mm - višina 1624 mm - prtljajnik 350-1410 l - posoda za gorivo 53 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,3 s - poraba goriva (ECE) 10,0/5,8/7,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostorna notranjost
- ▲ sistem zlaganja zadnje klopi
- ▲ zložitljiv sovoznikov sedež
- ▲ udobno vstopanje in izstopanje iz avta

- ▼ zmogljivosti v spodnjem delovnem območju motorja
- ▼ migetanje notranje osvetlitve v nasprotnem ritmu delovanja smernikov

Končna ocena

Meriva ni več rasno mlada, je pa še vedno dober primer malega enoprostorca. Prvič zaradi svojih dolžinskih centimetrov, kar posledično pomeni prostorno notranjost, ne nazadnje pa tudi zaradi svojega izpopolnjenega sistema zlaganja zadnje klopi. Če ste umirjen tip voznika (beri: neradi priganjate motor), pa se namesto za bencinskega raje odločite za katerega od dizelskih motorjev.