

Fleeeex



Flex dol, flex gor, flex levo, flex desno. Pri Oplu je ustaljena praksa, da v avtomobilih, kjer je notranja prilagodljivost bolj ali manj pomembna ali pa jo hočejo moške iz Rüsselsheima sami narediti pomembno, ponudijo poseben sistem zlaganja, preklapljanja in premeščanja sedežev, ki ga uvrstijo v vedno bolj številno družino Flex.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič



Uporabnost sistema FlexSpace povečuje tudi dodaten (snemljiv) predalnik, ki je pritrjen na hrbtišče zadnjega srednjega sedeža.

Nagibanje avtomobila je v hitreje odpeljanih ovinkih zaradi mehkega in zelo udobnega podvozja ter visoke karoserije razmeroma veliko.

CENA OSNOVNEGA MODELA: 3.736.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 3.964.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeski	
0-100 km/h:	11,9 s
402 m z mesta:	18,3 s (123 km/h)
1000 m z mesta:	33,4 s (157 km/h)

Prožnost	
50-90 km/h (IV.):	9,4 s
80-120 km/h (V.):	12,5 s

Največja hitrost	183 km/h (V. prestava)
-------------------------	------------------------

Zavorna pot od 100 km/h:	48,6 m (AM meja 43 m) (merjeno z zimskimi gumami)
---------------------------------	---

Poraba goriva skupno testno povprečje	6,0 l/100 km
--	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1686 cm³ - največja moč 74 kW (101 KM) pri 4400/min - največji navor 240 Nm pri 2300/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 T (Goodyear Ultra Grip 6 M+S).
Masa: prazno vozilo 1455 kg - dovoljena skupna masa 1910 kg.
Mere: dolžina 4042 mm - širina 1494 mm - višina 1624 mm - prtljažnik 350-1410 l - posoda za gorivo 53 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,4 s - poraba goriva (ECE) 6,7/4,5/5,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobno podvozje
- ▲ motor
- ▲ poraba goriva
- ▲ nezahtevna in priročna uporaba sistema FlexSpace
- ▲ serijsko vgrajen sistem TC

- ▼ zavorna pot
- ▼ nepreglednost zaradi zajetnih prednjih stebričkov
- ▼ zvočna izolacija motorja
- ▼ volan ni nastavljen po globini
- ▼ cena

Vse se je začelo z Zafiro in s sistemom Flex7, nadaljevalo se je s Signumom in sistemom FlexSpace, skoraj hkrati z njim pa je v družino »fleksarjev« vstopila tudi mala Meriva s še tretjo različico sistema prilagodljivih sedežev v drugi vrsti, ki se tudi pri Merivi imenuje FlexSpace.

Njegova posebnost je, da je zadnja klop dejansko razdeljena v tri posamezne sedeže z delitvijo 40 : 20 : 40. Zunanja sedeža sta torej opazno širša od srednjega, ki ima za povrh vsega naslon še za 15 centimetrov ožji od sedalnega dela sedeža. Takšna izvedba omogoča, da se naslon srednjega sedeža prekucne naprej, hkrati pa se sedalni del posede. S tem se sprost prostor med zunanjsima sedežema, tako da lahko slednja bodisi pomaknete proti sredini ali pa luknjo med sedežema uporabite za prevoz daljšega tovora.

To pa še ni vse. Če želita zadnja potnika še več prostora, lahko sedeža preprosto pomakneta še za 7 centimetrov nazaj in sprost se namestitveni prostor, ki mu lahko

konkurira samo počutje v poslovnem razredu v letalu.

Da lahko naslone zadnjih sedežev tudi v celoti prekucnete, je seveda samo po sebi umevno. Malo manj samoumevno pa je dejstvo, da lahko prekucnete tudi naslon sovoznikovega sedeža, toda v Merivi je možno tudi to. S tem dobite v notranjosti na razpolago kar 2,4 metra vzdolžnega prostora. Prilagodljivost je s tem nedvomno nad razrednim vrhom, zato pa ostaja ergonomija voznikovega delovnega prostora v povprečju.

Res je, da lahko oba, sedež in volanski obroč, nastavljata po višini, toda na žalost obroča ne morete uravnati tudi po dosegu. Zaradi tega se bo voznik moral prvih nekaj kilometrov privaditi na malo večjo oddaljenost obroča, ki je mimogrede tudi premalo pokončen. Toda kot smo rekli, le prvih nekaj kilometrov.

Vedno pa bo voznika, še posebej če je ta višje rasti (nad 1,8 metra), motil zajetni prednji stebriček. Tega dejansko sestavljata dva, od

katerih je sprednji zelo širok. V zgornjem delu, kjer se združita, sta še bolj široka in zato tudi bolj moteča, saj zmanjšujeta preglednost naprej in vstran, še posebej v levo (najbolj opazno med vključevanjem v križišču in med vožnjo skozi ovinek).

Oplovci pa nedvomno zaslužijo vse pohvale za udobno podvozje. To zelo učinkovito prestreže skoraj vse cestne nepravilnosti. Zelo dobro se Meriva spopade tudi z dolgimi cestnimi valovi, saj je njena medosna razdalja z 2,63 metra krepko nad povprečjem razreda, kar potrjuje tudi primerjava z Zafirinim medosjem, ki je le 6,4 centimetre daljše.

Enako odličen je tudi motor, ki je gnal testno Merivo. 1,7-litrski turbodizelski štiri-valjnik je v osnovi poznan že iz nekaterih drugih Oplov, le da so ga zdaj malce izboljšali. Zagotovo je najpomembnejša zamenjava »zastarelega« vbrizga plinskega olja z razdelilno črpalko s sodobnim vbrizgovalnim sistemom prek skupnega voda druge generacije (tlak vbrizgavanja kar 1800 barov). Motorček se na

cesti izkaže za odličnega partnerja pri premagovanju kilometrov. Že iz prostega teka naprej je namreč dovolj močan, da speljevanja (tudi v klanec) ne bodo zahtevala izdatnega navijanja motorja. Od 1500 vrtljajev ročične gredi na minuto naprej pa priskoči na pomoč motorju tudi turbinski polnilnik, ki ob pomoči spremenljive geometrije vodilnega lopatja zvezno, brez neugodnega sunka, sproži poplavo njutonmetrov do prednjih koles, ki ne odnehajo vse do 4500 vrt/min. O odličnosti agregata več kot zgovorno pričata tudi na testu izmerjena pospešek in največja hitrost, ki sta oba občutno boljša od tovarniških obljub. Edina zamera, ki jo lahko omenimo pri motorju, vendar se bolj nanaša na zvočno izolacijo kot na motor, je razmeroma slabo dušenje delovanja motorja. Dizelski trušč je namreč v kabini zelo prisoten in pri vožnji na avtomobilskih cestah že tako glasen, da je sproščen pogovor med potniki nemogoč.

Kot se za turbodizla spodobi, je njegova povprečna poraba na testu znašala šest stoki-

lometrskih litrov plinskega olja, kar je zelo ugodno. V najslabšem primeru je narasla na osem stokilometrskih litrov, v najboljšem pa padla celo pod mejo petih litrov.

Z Merivo 1.7 CDTI boste torej živeli poceni, toda pozor. Govorimo o življenju z njo! Do te točke morate še globoko seči v vaš žep po najmanj 3,5 milijona tolarjev, kar nikakor ni malo denarja. Če samo malo pomislimo, ugotovimo, da jo ta kupček denarja uvršča med avtomobile, ki so postavljeni en razred višje od razreda, iz katerega izhajajo Merivini geni. Končna odločitev je seveda vaša, toda nekaj je gotovo. V povprečnem kombilimuzinskem avtomobilu spodnjega srednjega razreda nedvomno ne morete pričakovati tolikšne notranje »fleksibilnosti«, kot vam jo ponuja mali Opel s sistemom FlexSpace. Zdaj vam ostaja samo še eno vprašanje. Ali boste prilagodljivost odličnega sistema FlexSpace tudi dejansko izkoriščali? Če da, potem se vam ponuja odgovor sam od sebe. Če ne, pa prav tako! ■