

Kaj počneva?

Seveda: meriva! Besedna igra je, zlasti če ni žaljiva, sem ter tja prijetna popestritev. Pri novi Oplovi Merivi se je ponujala kar sama od sebe. So pa centimetri pri Merivi zunaj in znotraj še posebno zanimivi.

Besedilo Vinko Kernc Foto Vinko Kernc, Aleš Pavletič

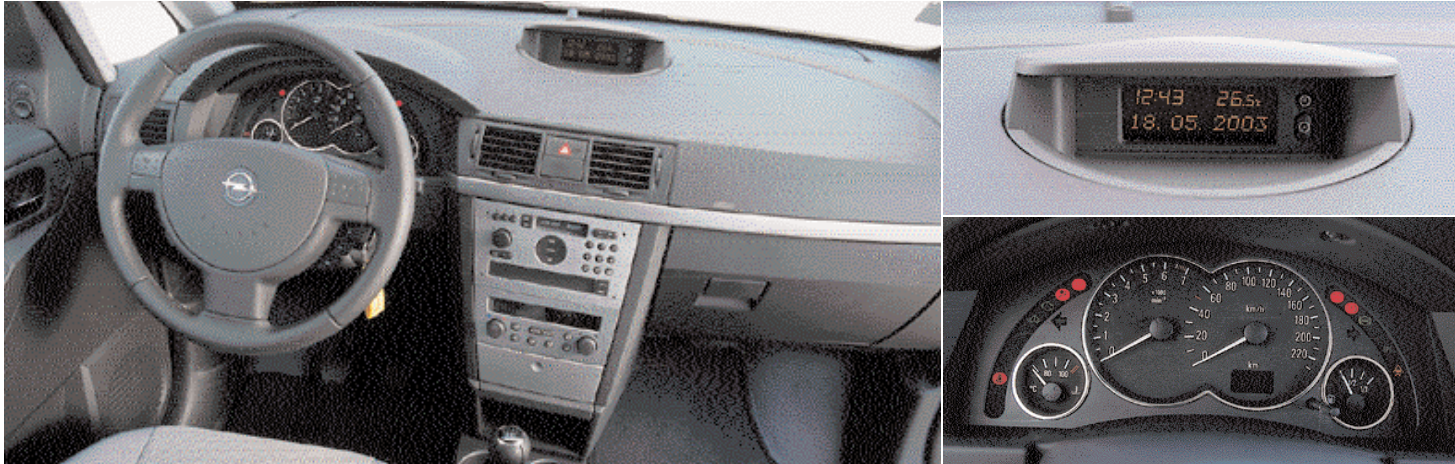
Prvi vtis, prva asociacija? Zafira? Seveda. Tudi ko jo (še brez metra v rokah) občutiš, se vsiljuje primerjava z večjo sestro. Ampak kmalu postane jasno - Meriva je od nje krajša za dobrega četrta metra, (le) za centimeter nižja in za štiri centimetre ožja. Prvi dve meri nista tako opazni (oziroma občutni), širina pa se znotraj hitro pozna, zlasti takrat, če imata sosednja potnika nekoliko širša ramena. Tu je Meriva bližje Corsi, Zafira pa Astri.

Dvomov o njeni velikostni uvrstitvi tako ne bi smelo biti več. Meriva je torej manjša (in mlajša) Zafirina sestra in eden prvih (predvsem evropskih) avtomobilov v tem razredu - med malimi limuzinskimi kombiji. Tehnično bi sicer stopila ob bok Benzu A, a ne vzdrži cenovna primerjava; oblikovno (in mersko) hoče biti malce podobna Audiju A2, a spet ne gre skupaj cena; veliko lažje jo je postaviti vstric Hyundaievemu Matrixu, njej še najbližja pa bo za jesen napovedana sestrčna (Fiat) Idea.

Mersko, oblikovno in po prilagodljivosti je torej Meriva pravi limuzinski kombi v razredu malih avtomobilov.

Zaradi majhnosti ostaja Meriva avtomobil s petimi sedeži, čeprav vsak bežni poznavalec hitro vpraša po sedmih, kolikor jih ponuja Zafira. Pet je po mnenju oplovcev dovolj, so se pa posebej potrudili pri prilagodljivosti zadnje klopi. Ta je deljiva v razmerjih 40/20/40 (izraženo v odstotkih), kar pomeni, da sta zunanja dela opazno širša. Dokler je zadnja klop v osnovni legi, je sedežev torej pet (kar vključuje tudi pet samodejnih varnostnih pasov in pet vzglavnikov), če pa so potniki le štirje,





Meriva je od zunaj navznoter (ali obratno, če hočete) pravi in v vseh pogledih značilen Opel.



je zadnjima namenjen razmeroma razkošen sedež. Vsak od njiju je vzdolžno (13 centimetrov) ter prečno (5 centimetrov navznoter) pomičen in naklon njegovega naslonjala je tristopenjsko nastavljen, vsak od treh delov klopi pa je tudi zložitljiv. Medtem ko se srednji del pri zlaganju tudi pogrezne, je ta operacija pri skrajnih sedežih dvostopenjska in ločena. Če želite polno prostorsko ponudbo prtljažnega dela, jima je torej treba podreti naslonjalo, potem pa ju še (za decimeter) spustiti k dnu; prtljažno dno je potem (skoraj) ravno. Pri vsem skupaj je pohvalno, da lahko zadnja skrajna sedeža zložite v katerikoli vzdolžni legi, res pa je, da je pri zblizanih prednjemu in zadnjemu sedežu slednjemu treba sneti vzglavnik. Malce nagajajo le vzvodi za zlaganje, ki so nekoliko trdi.

Mersko in oblikovno je torej Meriva pravi limuzinski kombi v razredu malih avtomobilov, ki je očitno vse bolj priljubljen; majhni avtomobili so že sami opazno zrasli in tako so marsikomu

postali prvi družinski avtomobil, še dodaten porast v limuzinski kombi (kot obliko karoserije) pa jim je dodal nove družinski začetek - ali pa konec, ko so potrebe po prostoru (spet) manjše.

Ker je manjša od Zafire, je (čeprav posledica ni vedno pravilo) tudi okretnejša. Majhen rajdni krog in lahko kotno vrtljiv volanski obroč, podprt z elektrohidravličnim servom, jo naredita prijetno v mestni vožnji. Velika zasteklitev in dobri zunanji ogledali sta pri tem le v dodatno pomoč, čeprav ogledaloma ne bi prav nič zamerili še nekaj dodatne višine, saj bi tako lažje nadzorovali dogajanje ob zadnjih kolesih. Splošen vtis o dobri vidljivosti dopolnjujejo še dobri brisalniki in razmeroma visoko sedenje, ki izhaja iz karoserijske zasnove.

Volanski obroč sicer ni opazno položen (pa tudi ne dirkaško pokončen, da ne bo pomote), je pa v Merivi prav zaradi položaja in namestitve sedeža nekaj »dostavniškega« občutka pri sedenju. To pomeni, da stopalke v vožnji bolj

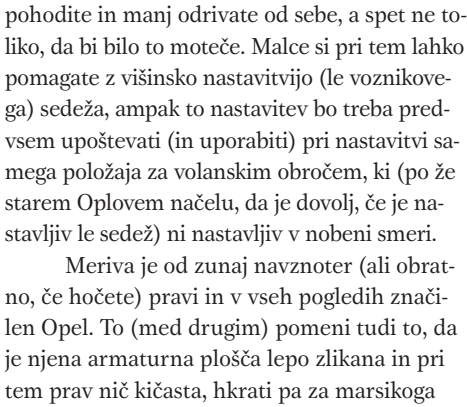
Drugo mnenje

Matevž Korošec Mnenja so različna, ampak ta Opel je zanimiv, o tem ni dvoma. Pa še uporaben je. In ne nazadnje, simpatičen je tudi v notranjosti, kar za druge Ople težko zapišem.

Aljoša Mrak Eden boljših (in tudi lepših) Oplov v zadnjih nekaj letih. Prostora je ogromno in še ta je prilagodljiv. 1,8-litrski motor je prava izbira, mogoče bi si pod motornim pokrovom želel le sodobnega turbodizla. Moti le nemirnost pri grobem zaviranju, sicer pa je avtomobilček kar prava izbira za mlajše družine.

Peter Humar Prijeten avtomobilček, ki med umirjeno vožnjo navdušuje z udobnim vzmetenjem. Se mi pa zdi izdatno prilagodljiva zadnja klop manj uporabna kot »povprečno« prilagodljiva zadnja klop in prostornejši osnovni prtljažnik.

Mitja Gustinčič Če ugotavljate, da so avtomobili predolgi in preširoki za mestno rabo, je Meriva odlična ideja ravno prav velikega avta, da se vklopi v javni prostor in da štirje potniki niso utesnjeni. Sem za!



preveč dolgočasna in s (preveč?) preprostim linijami. Po drugi strani ergonomija voznika ne trpi: stikala z dobro mehaniko so dobro razporejena, vozniku in drugim potnikom pomembni podatki so na vidnem mestu. Malce izstopajo (spet značilne) obvolanske ročice z na videz krhko mehaniko in pa lega dveh držal za pločevinke, ki sicer držita tudi pollitrške platenke, toda takrat pepelnik (z vžigalnikom ozioroma z 12-voltno vtičnico) ne odpre do konca.

Nad opremo v testni Merivi nismo imeli veliko pripomb; navduševali so (med drugim) avtomatika električnega pomika vseh štirih šip v obeh smereh, hlajen predal pred sovoznikom, bogat avdiosistem (radio, kasetnik in iz-

Tabela konkurence	
Model	
motor (zasnova)	
gibna prostornina (cm ³)	
največja moč (kW/KM pri 1/min)	
največji navor (Nm pri 1/min)	
dolžina × širina × višina (mm)	
največja hitrost (km/h)	
pospešek 0-100 km/h (s)	
poraba goriva po ECE (l/100 km)	
cena osnovnega modela (SIT)	

menjevalnik zgoščen), dve mizici na hrbitih naslonjal prednjih sedežev, usnjen volanski obroč, stabilizacijska elektronika (in varnostni paket v celem) ter samodejno zatemnjevanje notranjega ogledala. Pogrešali pa smo potovalni računalnik, nastavljljiv volanski obroč, ključavnico za notranji predal, možnost izklopa varnostne elektronike (proti zdrsu koles, stabilizacije vozila) in (ob naštetih dobrih straneh) tipalo za dež. Pri tem bi se laže odpovedali sicer vgrajenemu tempomatu.

Veste, motor v testni Merivi je bil resda 1,8-litrski s 16-ventili in 92 kilovati največje

moči, ampak prav tukaj pridejo na dan slabe lastnosti takšne karoserijske zasnove. Meriva že v osnovi (s 1300 kilogrami) ni lahka, svoje pa naredi še velika čelna površina. Aerodinamika je neizprosna. Meriva 1.8 je zato sicer dokaj živahna, a jo je - pravzaprav njen motor - za takšen tempo treba priganjati v visoke vrtljaje. Motor se zavrti do 6500 vrtljajev v minuti, a njegov zvok ne daje občutka, da takšno vrtilno hitrost ljubi. Veliko lepše (in tiše) teče v zmer nih vrtljajih, tja do številke 4500 na merilniku vrtljajev, hitrostni ritem vožnje pa je takrat še vedno rahlo nad prometnim povprečjem.

Da motor nima lahkega dela, priča tudi »kratkost«
menjalnika; v peti prestavi se motor

pri 190 kilometrih na uro (na merilniku hitrosti) vrti s 6000 vrtljaji (!), pri potovalnih 160 kilometrov na uro se vrti s 5000 vrtljaji v minuti in pri mestnih 60 kilometrih na uro s 1800 vrtljaji v minuti. Temu primerna je tudi poraba. Z zmerno vožnjo se giblje okrog 9 litrov, pri pospešenem tempu pa lahko naraste tudi na 15 litrov na 100 kilometrov.

Da se višja karoserija (zaradi višjega težišča) tudi bolj nagiba in da je občutljivejša za bočni veter, sledi že iz fizikalnih definicij, Merivi pa smo zamerili tudi neprijaznost kombinacije motorja, motorne elektronike in sklopke. Gre torej predvsem za speljevanja, ko avtomobil narahlo trzne; s prevoženimi kilometri oziroma z izkušnjami seveda vse manj izrazito. Ne najboljši del mehanike je tudi (spet tipičen) menjalnik, ki povprečnega voznika brez dvoma povsem zadovolji, zahtevnejši pa mu bo očital nekaj neodločnosti pri pretikanju, premalo natančnosti in predvsem slabo povratno informacijo. Za razred ali dva boljše je podvozje, ki je udobno, a varno tudi v hitrih ovinkih, ne glede na dokaj hiter poseg stabilizacijske elektronike v delovanje motorja in zavor.

Ampak Meriva, vsaj takšna, kakršna je bila testna, torej sončne barve in z dodatno zatemnjenimi zadnjimi šipami, najprej in najbolj pritegne prav z videzom. Vse drugo, tudi prilagodljivost in mere vseh vrst, je šele na drugem mestu. Tako kot pri avtomobilih nasploh. ■

Opel Meriva 1.8i Cosmo

CENA: [Opel Marketing]
OSNOVNI MODEL: 3.535.732 SIT
TESTNO VOZILO: 4.594.000 SIT

Moč: 92 kW [125 KM]
Pospešek: 11,3 s
Največja hitrost: 192 km/h
Povpr. poraba: 11,2 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne
garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 1 leto
mobilne garancije

Predvideni redni servisi:

menjava olja	na 30.000 km
sistematični pregled	na 30.000 km

Ali glede na servisne intervale po servisnem računalniku

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:

redni servisi, delo:	53.360	obvezno zavarovanje (2):	515.000
material:	109.510	kasko zavarovanje (2):	495.650
gorivo	2.059.680		
gume (1):	422.440	Skupaj:	6.849.600
izguba vrednosti po 5 letih:	3.194.000	Strošek za prevoženi km:	68,5 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

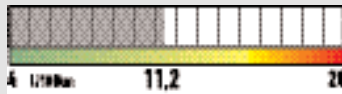
NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	7,6
0-100 km/h:	11,3
0-120 km/h:	16,2
0-140 km/h:	24,4
1000 m z mesta:	33,3
	(155 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	10,2
80-120 km/h (V.):	14,9

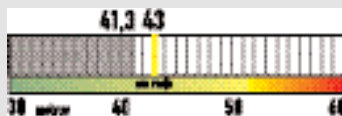
Največja hitrost 192 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,1
največje povprečje	15,1
skupno testno povprečje	11,2



Trušč v notranjosti		dB		
Prestava	III.	IV.	V.	
50 km/h	58	57	56	
90 km/h	64	62	61	
130 km/h		67	66	
Prosti tek			36	

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	41,3
(AM meja 43 m)	



Napake med testom brez napak

Zmoglјivosti:

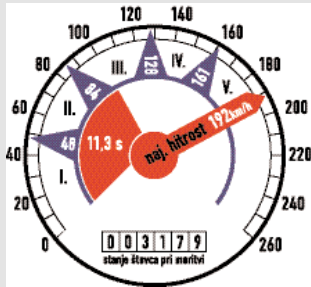
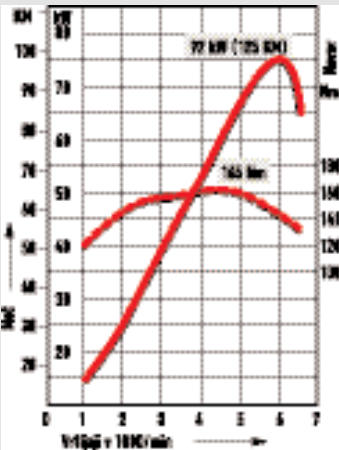


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:



Noben kos mehanike (njihova kombinacija pa še manj) ni takšen, da bi vsiljeval kakršnekoli užitke. Daleč od tega, da bi trpel, ampak uživaš lahko le, če so ti všeč Oplici nasploh.

ocena

Zunanost [15]	12	Izdelava je zelo dobra, videz pa večini okusov prijeten in všečen. Zelo skladne linije.
Notranost [140]	109	Nekoliko šepa natančnost izdelave (spoji). Klimatski del odlično opravlja svoje delo, navdušuje pripragodljivost.
Motor, menjalnik [40]	29	Kljub prostornini motor na trenutke opeša, menjalnik je počasen, diferencial je (pre)kratek.
Vozne lastnosti [95]	65	Slab občutek pri močnem zaviranju, občutljivost za bočni veter, slaba komunikacija z menjalnikom.
Zmogljivosti [35]	26	Pospeški so zelo dobri, prožnost pa kljub kratkemu menjalniku pod pričakovanji.
Varnost [45]	37	Popoln paket pasivne varnosti, zelo dobra aktivna varnost, dobro zaviranje.
Gospodarnost [50]	23	Prevelika poraba goriva, povprečna cena. Napovedujemo precejšnjo izgubo vrednosti, tudi zaradi velikega motorja.

Skupaj 301 Za las štirica. Meriva je v celoti zelo dober avtomobil svežega videza in sveže karoserijske zasnove, ki prepricuje s prostornostjo v (novem) privzdignjenem nižjem avtomobilskem razredu.

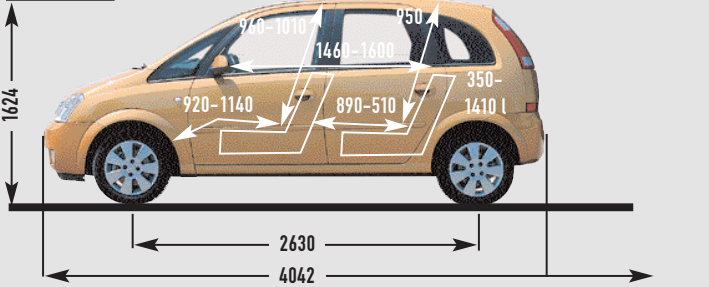
OCENA  1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz, barvo
 - ▲ prilagodljivost zadnje klopi
 - ▲ prilagodljivost in uporabnost prtljažnika
 - ▲ notranjo višino
 - ▲ lahkotnost vodenja, okretnost
 - ▲ dostop v notranjost
 - ▲ zunanji ogledali, vidljivost
-
- ▼ pusto notranjost
 - ▼ občutljivost za bočni veter
 - ▼ »cukanje« pri speljevanju
 - ▼ nenastavljiv volanski obroč
 - ▼ nima potovalnega računalnika
 - ▼ porabo goriva
 - ▼ menjalnik
 - ▼ zmogljivosti (glede na motor)

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1694 mm - kolotek spredaj 1449 mm - zadaj 1464 mm - rajdni krog 10,85 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1400 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klopi 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 53 l.



Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l) ; 1 × letalski kovček (36 l) ; 1 × kovček (68,5 l) ; 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: