



Pawel Piotrowski
20 november 2010

© Rijtesten.nl

Adoptieouders gezocht

Heet van de naald en nu al een prijswinnaar. Nederlandse gezinnen bekroonden onlangs de nieuwe Opel Meriva tot gezinsauto van het jaar 2011. Een leuke prijs zou je zeggen, maar bij Opel hoopt men stiekem op een Oscar in autoland. De Opel Meriva is namelijk kanshebber op de felbegeerde 'Car of the Year' titel. Wij namen een splinternieuwe Meriva met 1.3 CDTi motor mee om zijn kansen in te schatten.



© Rijtesten.nl

On-Duitse vormgeving

Puur afgaand op het uiterlijk van de Meriva zou je kunnen denken dat de begeerde titel reeds in kannen en kruiken is. De Meriva is namelijk van hetzelfde laken een pak als de Insignia en Astra. In tegenstelling tot het suffe oude model oogt de Meriva nu zelfverzekerder en brutaler, hoewel de vrouwelijke 'Oriental Blue' lak dat laatste weer afzwakt. De grote Astra-koplampen lijken enigszins verdwaald op de kleine Meriva-koets, maar na een tijdje went het nieuwe gezicht. Daar dragen ook de grotere buitenmaten aan bij. Zo is de Meriva zowel in de lengte gegroeid als in de breedte. Het is niet langer het hoge en smalle bejaardenbakje van weleer, maar een modern gelijkende MPV met leuke details. Neem bijvoorbeeld de knik in de raamlijn. Citroën paste zo'n trucje al eerder succesvol toe op de C4 Picasso. Ook de achterklep heeft speelse lijnen die de Duitse strengheid van weleer doorbreken en als klap op de vuurpijl heeft de Meriva nu zogenoemde FlexDoors. De achterdeuren openen in tegenovergestelde

richting en vergemakkelijken daarmee de instap aanzienlijk. Een enorm gedurfde stap die zeker niet past in het hokje van strenge Duitse vormgeving.



© Rijtesten.nl

Nieuwe snufjes

In het vorige model domineerde een te heet gewassen Vectra dashboard het beeld in het interieur. Ook de nieuwe Meriva oogt vanbinnen zeer herkenbaar door de bekende designtaal van de grotere Astra en Insignia, maar het geheel van diverse elementen oogt nu wel veel evenwichtiger geïntegreerd en is tevens hoogwaardiger afgewerkt. Alleen het grote stuur oogt nogal misplaatst in het Meriva interieur. Opvallendste verandering is de in het dashboard geïntegreerde pookknop die nu beter onder handbereik ligt. Vanaf het Edition uitrustingsniveau is de Meriva voorzien van een groot verschuifbaar opbergvak (genaamd FlexRail) tussen de stoelen dat tevens als armsteun dient. Leuk bedacht en zeker praktisch, ware het niet dat de grote box soms

op de rails klem komt te zitten en de USB en 12 Volt aansluiting door de in de weg zittende rails praktisch onbereikbaar zijn geworden. Een ander minpunt is de nogal drukke middenconsole met een haast onoverzienbare knoppenbrij. Op onze luxe Cosmo zit onder andere stoel- en stuurverwarming, maar om te ontcijferen welke knop waarvoor dient heb je welhaast een leesbril nodig.



Nog meer ruimte dan voorheen

Gelukkig zijn de vertrouwde positieve eigenschappen van de Meriva gebleven. Het interieuraanbod is door de gegroeide wielbasis zelfs iets toegenomen en ook het comfortniveau is merkbaar verbeterd. Opel levert tegen een meerprijs van € 495 ergonomische comfortstoelen voorin die door de diverse instelmogelijkheden perfecte ondersteuning bieden. Door de brede wangen zit het tevens goed met de zijdelingse steun. Het is wel curieus dat Opel voor een in hoogte verstelbare passagiersstoel



alsnog € 150 durft te vragen. Keerzijde van de ergonomische stoelen is dat de kaartvakken en vliegtuigtafeltjes aan de rugleuningen komen te vervallen, maar ach, hoe vaak gebruik je die wiebelige plastic ondingen nou echt? Wat je veel vaker zult gebruiken is de verstelbare FlexSpace achterbank, een geniaal systeem dat in de vorige Meriva debuteerde. De achterstoelen zijn niet alleen in de lengte verschuifbaar, maar ook in de breedte. De derde zitplek gaat dan wel verloren, in plaats daarvan komt wel een handige middenarmsteun tevoorschijn. Zodoende kan er naar behoefte de bagage- of beenruimte vergroot worden, maar het is dus ook mogelijk om met twee personen achterin comfortabel te kunnen zitten. De genialiteit zit vooral in het bedieningsgemak en de vereiste handelingen om een bepaalde stoelconfiguratie te bereiken. Een minpunt zijn hier weer die vermaledijde rails van het FlexRail systeem. Deze lopen zo ver door dat er praktisch geen beenruimte voor de middelste passagier overblijft.



Een doosje spijkers

Een Opel Meriva zul je in Nederland niet vaak met dieselmotor tegen gaan komen. Daarvoor zijn meerdere redenen aan te dragen. Allereerst levert Opel fijne (turbo)benzinemotoren die prima bij een auto zoals de Meriva passen. De door ons gereden 1.3 CDTi stoot 119 gram CO₂ per kilometer uit en valt zodoende net buiten de boot wat lagere bijtelling betreft. Jammer, want met een andere fiscale sticker zou de Meriva met dieselmotor wellicht net zo'n verkoopknaller als diverse BlueMotions en Greenlines kunnen zijn. Een gemiste kans voor Opel dus. Met 95pk en 180Nm is de 1.3 CDTi niet bepaalt een strepentrekker, maar zijn voornaamste achilleshiel is toch wel de buitensporige geluidsproductie en tegenvallende trekkracht bij lage toerentallen. Bij een koude start rammelt het doosje spijkers er lustig op los en dat typische geluid verdwijnt slechts gedeeltelijk op temperatuur. Pas vanaf 1750tpm staat het volledige koppel paraat en presteert de Meriva acceptabel. Daaronder is sprake van een fiks turbogat

dat eerst overwonnen moet worden. In combinatie met de vijfbak lukt dat door de lange overbrengingsverhoudingen niet altijd en moet je soms terugschakelen naar een lager verzet. Wat rijeigenschappen betreft presteert de Meriva een stuk beter. De besturing is prettig direct en voelt vlezig aan. Ook het bochtgedrag van de op comfort afgestelde Meriva is prima. Overhellen blijft redelijk beperkt en de drang tot ondersturen ook. Uiteindelijk stelt de 1.3 CDTi met een gemiddeld testverbruik van 6,2 liter per 100km ons op dit vlak enigszins teleur.



Slim winkelen

Aan het beproefde concept van de Meriva heeft Opel enkele nieuwe ingrediënten toegevoegd. De langere wielbasis en grotere breedte werken zich positief uit op het ruimteaanbod. Nieuwe snufjes zoals de FlexDoors slagen erin om de auto gebruiksvriendelijker te maken. Toch is Opel in de zoektocht naar nieuwe snufjes deels



Opel Meriva 1.3 CDTi ecoFLEX Cosmo

zijn doel voorbij geschoten. Zo werkt het nieuwe FlexRail systeem eerder tegen dan mee en ontnemt het zelfs beenruimte aan de middelste achterbankpassagier. Verder is het de vraag in hoeverre potentiële klanten de gestegen prijzen zullen appreciëren. Een bedrag van bijna 30 mille is best stevig en daar koop je ook een grotere, doch saaier, Volkswagen Touran voor. Wie slim winkelt zal dan ook eerder voor een Meriva met benzinemotor kiezen en er een prima gezinsauto aan overhouden. Of de Meriva de prestigieuze 'Car of the Year' titel binnen zal slepen weten wij binnenkort, maar naar onze mening is de Meriva daar niet vernieuwend genoeg voor.

Plus

- + Variabel en ruim interieur
- + Weggedrag
- + FlexDoors zijn echt handig

Min

- FlexRail minder handig dan gedacht
- Verbruik 1.3 CDTi valt tegen
- Stevige prijzen