Pawel Piotrowski
20 mei 2008

Voorliefde of smaak?

Wie ooit in het Zuiden of het Oosten van Europa is geweest, weet dat kleine sedans daar behoorlijk populair zijn. Hun compacte buitenmaten leveren in combinatie met een ruim interieur veel waar voor relatief bescheiden bedragen. Autoâ€™s zoals de Honda City â€“ een bij ons niet geleverde kleine sedan van Honda â€“ ontpoppen zich daar als ideale begeleider door de overvolle binnensteden. Maar ook buiten de stad zijn het ideale reisgenoten. Met een vaak grote bagageruimte - van soms wel meer dan 500 liter - zijn het namelijk ook ideale autoâ€™s voor kleine gezinnen om mee op reis te gaan. Wij Nederlanders zijn over het algemeen niet zo dol op deze kleine hatchbacks met opgeplakte kont. Ons straatbeeld bestaat dan ook voornamelijk uit drie- of vijfdeurs modellen met een flinke achterklep. Moet het dan toch ooit een ruime praktische stadsauto worden, dan grijpen wij vooral terug op de bij ons populairdere mini-MPVâ€™s. Opel levert al langer de Meriva in dit segment, welke sinds de

marktintroductie niet alleen onder de senioren goed scoort, maar het ook goed doet als tweede auto bij gezinnen.

Braaf en degelijk

Inmiddels is de Meriva aardig op leeftijd geraakt, maar desondanks vallen de verkoopresultaten nog steeds niet tegen. Aan de bescheiden facelift van twee jaar geleden kan het niet liggen; de toen doorgevoerde cosmetische ingrepen waren van geringe aard. Blijkbaar weet de Meriva zijn kopers niet alleen met de concurrerende prijs te betoveren, maar ook met zijn praktische talent. Een ander verkooptechnisch gunstig aspect is het dun bezaaide segment waarin de Meriva opereert. Sinds Fiat is gestopt met de verkoop van haar Idea heeft de Meriva praktisch vrij spel in ons land, de enige overgebleven echte concurrent was de veel luxer aangeklede Lancia Musa. Maar sinds 2006 is daar ook de Nissan Note bijgekomen, en de dit jaar verschenen Renault

Grand Modus zou ook weleens een deel van de verkopen van de marktleider kunnen weg snoepen.

De bescheiden facelift van midden 2006 maakte de Meriva wÃ©l strijdvaardiger tegen zijn rivalen. De wijzigingen zijn subtiel, maar niet onherkenbaar. Aan de voorkant valt vooral de andere indeling van de voorbumper en grille op. De brede chromen strip zit niet meer in het midden van de grille, maar - net als bij andere actuele Opel modellen - bovenaan. Samen met de zomerse kleur Air Blue smoelt de Meriva van voren nu wat frivoler en minder suf dan voor de facelift. Ook de achterkant bleef niet ongewijzigd. De indeling van de achterlichten bleef hetzelfde, zij kregen echter wel donker getint glas. Die donkere achterlichten ogen niet echt modern, vooral omdat ze nu sterk verwijzen naar de onderwijl uit productie zijnde Corsa C. Dat achter de korte en hoge Meriva een klein ruimtewonder schuilgaat is voor menigeen een verrassing, maar de korte overhang aan de voor- en achterkant verraad dat eigenlijk al.

Veel speelruimte

Zoals het een echte MPV betaamt heerst er in de Meriva een ruimtelijk gevoel. Een ander aspect van een MPV is de relatief hoge zitpositie, die uiteraard niet ontbreekt. Als bestuurder kijk je uit over het hoge sobere dashboard, dat niet echt een schoonheidsprijs verdient. De vormen zijn recht-toe-recht-aan gehouden en de kleurstelling is ook niet bijzonder spannend te noemen. De decoratiestrip in geborsteld aluminium look â€“ alleen voor de Cosmo uitvoering â€“ en de optionele half lederen sportstoelen vrolijken de boel gelukkig wel wat op. Het simpele interieurdesign kun je de Meriva eigenlijk niet aanrekenen, het is eenvoudigweg een auto zonder fratsen. Daardoor oogt het dashboard wel opgeruimd, al zijn er wel een paar ergonomische missers. Zo zit de aircobediening veel te laag in het middenconsole en is het handvat van de handrem moeilijk bereikbaar. Ook de afwerkingskwaliteit laat hier en daar wat steekjes vallen, zo laat de overkapping van het navigatiescherm weleens een kraakje

van zich horen.

Over dat optionele navigatiesysteem zijn we sowieso niet erg positief gestemd. Het stuurt je wel van A naar B, maar zelfs dat lukt niet al te best. De dynamische routebegeleiding stuurt je de meest vreemde richtingen uit, behalve de goede. En om het nog erger te maken raakt het systeem door de talloze TMC filemeldingen zelf de tel kwijt, waardoor je om de haverklap gevraagd wordt een nieuwe routeberekening te accepteren. Dan is een tegen de voorruit geplakte TomTom toch echt een betere investering, maar men zou ook kunnen overwegen om door te sparen voor het beter werkende DVD 90 navigatiesysteem.

Het praktische talent van de Meriva komt vooral achterin tevoorschijn. 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. Naast de verschuifbare stoelen in het ook mogelijk om de rugleuning te verstellen. Opel noemt het trots FlexSpace. En dat mag ook wel, want alle handelingen gaan moeiteloos en vlug, zonder dat er gesleept hoeft te worden met loodzware stoelen. Als de rugleuningen worden neergeklapt ontstaat er een vlakke laadvloer in de goed bruikbare bagageruimte. De tildrempel sluit netjes aan op de laadvloer, die in normale toestand overigens niet al te diep is, maar met een inhoud van 415 liter nog wel ruim genoeg is.

Aangename reisgenoot

Het is best plezierig om met de Meriva 1.6 op stap te zijn. De 105pk sterke Twinport motor sleurt de Meriva in een acceptabele tijd naar hogere snelheden. Het is wel nodig om de vaart er in te houden, met zijn koppel van 150Nm is de 1.6 motor zeker geen koppelbeul. Daarnaast houdt de motor niet zo van lage toerentallen, onder de 2.000tpm zijn er duidelijk wat resonanties hoor- en voelbaar. Maar boven deze grens komt de motor langzaam tot leven, zonder al te nadrukkelijk tot het interieur door te dringen. De Meriva hangt dan goed aan het gas, en met enige geforceerde wil zijn dan zelfs sportieve aspiraties af te dwingen! Dat is toch wel opmerkelijk voor een mini-MPV, maar echt verder dan deze sportieve aspiraties komt het niet. Ten eerste mist de motor uiteindelijk toch wat power, ten tweede gooit de versnellingsbak wat roet in het eten. Deze schakelt namelijk te hakerig om snel en vloeiend te kunnen overschakelen naar een hogere versnelling. Het derde verzet van deze vijfbak is nog het meest irritant, de

pook loopt bij het inschakelen van dit derde verzet namelijk regelmatig helemaal vast in de hakerige wirwar. Gelukkig laat de koppeling zich wel kinderlijk eenvoudig bedienen, deze is zo afgesteld dat de kans op een afslaande motor nihil is. Echt bejaarden-proof dus, al is een trefzekere hand bij het schakelen wel een vereiste.

Het weggedrag van de Meriva heeft dezelfde sportieve ambities als de motor. Het onderstel is voelbaar stevig afgestemd, maar echt oncomfortabel is het ook weer niet. Deze stevige demping werkt wel positief bij aan het voorkomen van overhellen, want daar heeft de Meriva verrassend weinig last van. Dit geringe overhellen zorgt wel voor een verleiding om wat sneller dan normaal door bochten te rijden, en dat kan het onderstel prima aan. Uiteindelijk wil de voorkant wel vooruit in plaats van de bocht om, maar zulke hoge bochtsnelheden zullen onder normale omstandigheden niet gauw voorkomen. Het stuur zelf stamt nog van de Corsa C af, maar het voelt prettig aan in de bediening. De bekrachtiging is wel aan de stevige kant, het contact met de weg is echter zeer goed. Echte zin om stevig door de bochten te rijden ontstaat er echter desondanks niet, daarvoor is het uitzicht schuin naar voren ronduit te belabberd voor; De dikke A-Stijl ontneemt te veel overzicht voor snel genomen bochten.

De sportieve ambities van motor en onderstel zie je terug aan de pomp. Bij een wat stevigere rijstijl stijgt het verbruik van de 1.6 Twinport motor aan tot zoâ€™n 7,5 liter per 100 kilometer. Dat is eigenlijk Ã¼berhaupt niet zoâ€™n slechte waarde voor de 1.275 kilogram zware Meriva, ware het niet dat Opel een gecombineerd verbruik van 6,7 liter per 100 kilometer aangeeft. Maar Opel zou Opel niet zijn als dit opgegeven verbruik niet haalbaar zou zijn, het merk is immers bekend geworden met zijn zuinige Ecotec motoren. Zodoende kwamen we gedurende een besparende rit tot een minimaal testverbruik van slechts 5,9 liter per 100 kilometer. Het nadeel is wel dat je bij zoâ€™n rijstijl als een vrek met je neus op de cijfertjes van de boardcomputer moet letten en snel moet opschakelen, want echt makkelijk is het behalen van deze waarde niet.

Bescheiden karakter

We begonnen deze test met een overduidelijk zichtbare voorkeur van onze Zuid- en Oost-Europese burgers voor de kleine sedans. Blijkbaar is dat een oorzaak van de voorliefde van het volk, want het succes van de Opel Meriva in de Westerse cultuur is niet ongegrond. De Meriva is nog steeds een frisse verschijning op de weg en bied een breed scala aan praktische mogelijkheden. Het ruime veelzijdige interieur zorgt nog steeds voor verbaasde blikken en hoorbare ohâ€™s en ahâ€™s. Het gebrek aan serieuze concurrentie doet de verkoopresultaten zeker goed, maar het zou fout zijn om het succes slechts daarmee te verklaren. De Meriva mag dan wellicht in de ogen van sommigen wat saai en suf zijn, maar achter deze sombere faÃ§ade herbergt zich een plezierige reisgenoot met een bescheiden karakter. De Meriva gaat zijn 'Golden Years' vrolijk tegemoet!

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

+ Variabel en ruim interieur
+ Afstelling onderstel
+ Verbruik

Min

- Somber dashboard
- Ergonomische missers
- Hakerige versnellingsbak