

Dobry połów dla rodz

Opel Meriva to jeden z najbardziej popularnych „wózków dziecięcych”. Pod względem praktyczności można porównać go z funkcjonalnym, szwajcarskim scyzorykiem. Ale czy jest równie solidny? Odpowiedź na to pytanie poznamy dzięki przeprowadzeniu testu na odcinku 100 tys. km



■ Nikt nie słucha opinii osób siedzących z tyłu. Zwłaszcza jeśli chodzą one jeszcze do szkoły, jak Jan i Julia. Gdy z przodu rodzice rozważają kolejne propozycje, decyzja na tylnych siedzeniach już zapadła: „Tato, kup taki samochód!” Janek i Julka chcieliby nowe auto rodzinne, Opla Merivę.

Przy projektowaniu praktycznego wnętrza producent poświęcił wiele uwagi osobom, które muszą podróżować z tyłu. Mowa m.in. o inteligentnym systemie konfiguracji tylnych siedzeń który pozwala na przewożenie desek surfingowych, zabawek oraz wszelkiego rodzaju dro-

biażgów. Np. z łatwością można schować 5. siedzenie i podróżować w 4-osobowym składzie. Poza tym fotele da się przemieszczać do tyłu i na boki, a można je również całkowicie schować w podłodze. To dzięki takim właśnie przekonującym rozwiązaniom Meriva uzyskuje przewagę na tle klasowej konkurencji i często wygrywała testy porównawcze, które ukazywały się na łamach „Auto Świata”. Działo się tak na długo przed tym, jak wielofunkcyjny minivan Opla pojawił się na naszym redakcyjnym parkingu. Testowaliśmy najbogatszą wersję Cosmo 1.7 CDTI z kilkoma gadżetami ekstra.

iny



Cel osiągnięty, brakuje jedynie czegoś na haczyku. Opel Meriva jeździł bezawaryjnie oraz oszczędnie przez cały test długodystansowy

Już po kilku tygodniach zachwył nad samochodem zaczęli kolegi do spontanicznych komentarzy: „Fantastyczny pojazd podróży”, „Szybki, wygodny, oszczędny! Klasa w pełnym tego słowa znaczeniu”.

Duży, praktyczny, a do tego bezawaryjny

Jego wielkość sprawdzała rodzina Brzozowskich. Janek (11), Julka (7) oraz Piotrek (6 miesięcy) zostali naszymi kandydatami do odbycia kilku podróży. W bagażniku (350 l) udało się zapakować sporo rzeczy: wózek dziecięcy, lodówkę samochodową i wiele innych drobiazków.

„Bagażnik swą konstrukcją wymusza układanie rzeczy w kilku warstwach – krytykuje Andrzej (42), ojciec rodziny. – Dlatego zazwyczaj wszystko wygląda na niedbale zapakowane. Ale pomimo tego Meriva zapewnia dużą przestrzeń“. Dotyczy to także pasażerów. „Wnętrze i przestrzeń na nogi są porównywalna z odczuciami wyniesionymi z auta segmentu C” – twierdzi. A trzeba pamiętać, że Merivę zbudowano na płycie podłogowej Corsy.

Sugestie rodziny okazały się zbieżne z naszymi spostrzeżeniami. Meriva to zaskakująco dojrzały pojazd. Odnosi się to też do jego za-

chowania na drodze. Zawieszenie zestrojono do dynamicznej jazdy, choć w odczuciu Janka i Julki minivan jest wygodny i bardzo „kocha” dzieci. Przebojem okazał się system DVD. Niestety, o ile zintegrowane kino samochodowe cieszyło dzieci, o tyle drażniło naszych kolegów.

Przy stanie licznika 44 210 km Meriva nie dała się uruchomić. Problem ten zaskoczył nas zimą. Po 30 min pojawili się pracownicy serwisu Opla z kablami rozruchowymi. Silnik ponownie „zaskoczył” z pomrukiem łodzi motorowej. W trakcie przeglądu końcowego nasi technicy stwierdzili, że winę za brak ▶



Pakowanie dziecinnie proste: próg załadunku bagażnika został nisko poprowadzony, a drzwi otwierają się szeroko



Fotelik umocowano pasem umieszczonym w suficie



Gdy wszystko złożymy, bez problemów zmieści się wózek



Jeszcze jedna walizka? Nasza rodzina testująca auto była zaskoczona tym, co udało się zmieścić w bagażniku



Odchylane „tacki” występują też w uboższych wersjach



System DVD okazał się ulubionym gadżetem maluchów



100-konny turbodiesel (wtrysk Common Rail) pochodzi z Isuzu. Jest dość głośny, ale za to osiąga prędkość do 178 km/h

► prądu ponosi system DVD. Pobiera on prąd z akumulatora nawet wtedy, gdy silnik nie pracuje – pod koniec 2004 r. Opel dokonał poprawek, a z czasem wycofał z oferty system DVD. Modernizacji doczekał się też silnik. Aby wyciszyć hałas jednostki, Opel wymienił w ubiegłym roku napinacz paska. Sa-

Tak piszą Czytelnicy

„Praktyczna, ale...”

Fatalny widok do przodu – słupek zakrywa dużą część pola widzenia podczas skrętu. Poza tym jestem zadowolony z tego auta. Co prawda silnik hałasuje po zimnym rozruchu, ale już po rozgrzaniu zapewnia świetne osiągi i niskie spalanie. A jeszcze to fantastyczna funkcjonalność.
Opel Meriva 1.7 CDTI, 35 tys. km

me walory użytkowe 100-konnego turbodiesla chwalono na każdym kroku. To konstrukcja odznaczająca się dobrą dynamiką i niskim apetytem na paliwo. Pod koniec testu motor zużywał średnio 5,9 l/100 km.

Największą wadą w koncepcie minivana jest kształt przedniego słupka, a raczej jego ga-

baryty mocno ograniczające pole widzenia przy skręcaniu. Także nieprecyzyjna skrzynia biegów należy do najsłabszych punktów testowanego auta. Lewarek stawiał duży opór przed wrzuceniem pierwszego biegu. Nie jest to przypadek odosobniony. O tym problemie informowali nas czytelnicy: „Nigdy nie musiałem używać takiego nakładu siły przy zmianie biegów w nowym aucie.”

Test przebiegał w zasadzie sielankowo aż do momentu, gdy przy stanie licznika 85 717 km pojawił się metaliczny dźwięk. Okazało się, że to czujnik zużycia okładzin hamulcowych w formie haczyka „drapiącego” o tarczę hamulcową. Oryginalne rozwiązanie. Inaczej wygląda sprawa ze wskazaniami serwisowymi – komputer pokładowy o wszystkich nas informuje. Z doświadczenia wiemy, że interwał narzucony przez producenta (co 50 tys. km) jest trochę na wyrost. Klienci najczęściej pojawiają się w serwisie po 30 tys. km.

W sumie Meriva przeszła test bez przewlekłych wizyt u mechaników, co zapewniło jej wysoką ocenę. Mały Opel okazał się naprawdę wielki.

Oprac. Marcin Matus

Dobra ochrona na długie lata

■ W kręgach miłośników Opla panowała niegdyś opinia: silnik nie do zajechania, ale z biegiem czasu korozja zżera podwozie oraz nadwozie. Test długodystansowy pokazuje, że czasy się zmieniają – w wypadku Opla na plus. Silnik jest nadal trwały, a karoseria zapewnia długi żywot samochodu dzięki bardzo dobrej ochronie antykorozyjnej nawet tam, gdzie tego nie widać (świetny wynik podczas badania endoskopem). Także w dynamicznym teście końcowym testowany model prezentował wyśmienite osiągi, a po rozłożeniu na części silnik osiągnął świetny wynik. Dotyczy to również blach. Korozja przez długi czas nie będzie tematem do rozmowy. Dobre wrażenie psują odrobina widoczne ślady brudu i soli – zwłaszcza w komorze silnika. Dlatego po każdej zimie zalecamy mycie oraz konserwację. Dzięki temu zabezpieczymy się przed problemami na długi czas.

Rzut okiem za pomocą endoskopu. Powłoka jest gruba oraz starannie nałożona



1. Kierownica jest nieforemna, denerwują małe przyciski; 2. Funkcjonalny system VDO; 3. Przyciski i pokręćla od automatycznej klimatyzacji umieszczono za nisko



Elektrycznie podnoszone szyby wyposażone zostały w ochronę antyzaciskową



Przesuwane i składane siedzenia po 2 latach eksploatacji są technicznie bez zarzutów





Profile zamknięte za-konserwowano wzorowo. W kanałach cieczy chłodzącej (zewnątrzna strona cylindra) znajdują się „haki”. Zapewniają one dużą powierzchnię do efektywnego odprowadzania ciepła



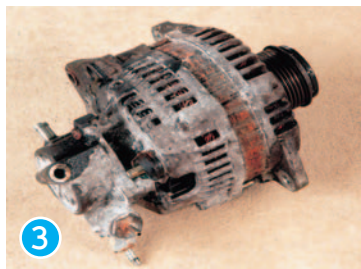
1

Ostrzeżenie o zużyciu hamulców: brak wskaźnika (kontrolki na desce rozdzielczej), za to metalowy hak „drapie” o tarczę hamulcową



2

Blokada zmiany biegów: brud oraz korozja przy wałku włączania biegów z czasem mogą utrudniać płynną pracę mechanizmu zmiany biegów



3

Zła ochrona: alternator i elementy znajdujące się wokół niego zostały pokryte warstwą brudu oraz soli. Z czasem mogą wystąpić kłopoty



4

Źródło ciepła: w czasie eksploatacji w mroźne zimowe dni dodatkowy ogrzewacz był nieodzowną pomocą jednostki wysokoprężnej 1.7 CDTI

DANE PRODUCENTA	
Silnik	turbodiesel, R4/8V
Pojemność	1686 cm ³
Średnica cylindra x skok tłoka	79,0 x 86,0 mm
Moc maksymalna	74 kW (100 KM)/4400 obr./min
Maks. moment obrotowy	240 Nm/2300 obr./min
Prędkość maksymalna	178 km/h
Skrzynia biegów	manualna, 5-biegowa
Napęd	przedni
Hamulce	tarczowe wentylowane/tarczowe
Długość/szerokość/wysokość	4042/1694/1624 mm
Rozstaw osi	2630 mm
Rozstaw kół przód/tył	1449/1464 mm
Masa własna	1200 kg
Ładowność	460 kg
Ciężar przyczepy z hamulcami/bez hamulców	1200/675 kg
Opony	185/60 R 15
Bagażnik	350/1410 l
Zbiornik paliwa	53 l

NASZE POMIARY		
Stan licznika (km)	6026	101 424
Przyspieszenie (s)		
0-50/0-100/0-130 km/h	4,3/12,8/22,4	4,1/12,5/22,0
Elastyczność (s)		
60-100/80-120 km/h	8,7/12,6	8,7/12,4
Droga hamowania ze 100 km/h (m)		
(zimne/ciepłe)	40,2/42,6	41,6/40,1
Poziom hałas (dB)		
50/100/130 km/h	58/67/70	61/68/72
Zużycie paliwa (l/100 km/h)		
średnie	6,21	5,9

KOSZTY/GWARANCJE	
Przejechane kilometry	100 521
Ubezpieczenie (zł)	
Pakiet PZU 6,3 %	6983
Koszty paliwa i oleju (zł)	
7607 l benzyny (3,85 zł za litr)	29 287
7,25 l oleju silnikowego (46 zł za litr)	348
Koszty opon (wraz z montażem)	
Zimowe: Continental Winter TS 790 (185/60 R 15)	2520
Letnie: Continental Premium Contact (185/60 R 15)	1710
Koszty przeglądów (z wymianą oleju)	
50 000 km	860
100 000 km (z wymianą napędu rozrządu)	2130
Łączne koszty przeglądów	2990
Gwarancja (w momencie zakupu)	
Mechaniczna	2 lata
Perforacyjna	12 lat

CENY/UTRATA WARTOŚCI (zł)	
Cena auta w wersji Cosmo (bez wyposażenia dodatkowego)	
W momencie zakupu	73 900
Aktualna cena	73 550
Obecna wartość auta testowego	45 320
Utrata wartości	28 580

KOSZTY ŁĄCZNE (zł)	
Koszty 100 521 km	45 864
Koszty 1 km	0,45
Koszty 1 km z utratą wartości	0,74

OCENA BEZAWARYJNOŚCI: 4+	
Samochód niezgodny do jazdy	1 x 10 p
Nieplanowane wizyty w warsztacie	1 x 5 p
Defekty elementów funkcjonalnych	0 x 3 p
Drobne awarie	2 x 1 p
Łącznie	17 punktów

0-5 p = 6; 6-15 p = 5; 16-25 p = 4; 26-35 p = 3; 36-45 p = 2; od 46 p = 1

AWARIE/NAPRAWY/KOSZTY

39 964 km:	wizyta w warsztacie po wskazaniu na wyświetlaczu informacji o serwisie (serwis)
44 210 km:	kilkakrotna pomoc przy uruchomieniu pojazdu z powodu rozładowanego akumulatora (serwis)
85 717 km:	nowe tarcze i okładziny hamulcowe na osi przedniej (1146 zł)
95 192 km:	nowe tarcze i okładziny hamulcowe na osi tylnej (880 zł)



Przyjaciel maluchów: najbardziej lubianym dodatkiem Merivy był system DVD-Car-Entertainment (odtwarzacz, monitor i dwie pary słuchawek). Niestety zdarzało się, że zimą zużywał prąd z akumulatora i unieruchamiał minivana Opla