

Inhaltsverzeichnis

Einführung

Ein Ratgeber stellt sich vor 6

Die Modellvorstellung

Der Opel Meriva
Modelle, Motoren und Ausstattung 10
Abmessungen 14
Modellpflege 15

Die Ausrüstung

Arbeitsplatz – damit Sie richtig
werkeln können 17
Ersatzteilkauf – damit Sie keinen Cent
verschenken 18
Werkzeug – damit Sie autark sind 20
Spezialwerkzeug und Zubehör – damit Sie
auf dem Laufenden sind 22
Tipps für Hobbyschrauber – damit Sie keine
Schraube überfordert 24
Tipps für den Werkstattbesuch – damit Sie
keine Überraschungen erleben 26
Safety first – damit Sie alles im Griff behalten 28
Arbeiten unter dem Auto – damit Sie Ihren
Kopf schützen 30

Die Wagenpflege

Wartungs- und Reparaturarbeiten – so bleibt
Ihr Meriva topfit 32
Innenreinigung – so bewahren Sie
innere Werte 33
Außenwäsche – so hat der Dreck
keine Chance 35
Motorwäsche – so wird's gemacht 39
Schmierdienst – so bleibt alles in Bewegung 40
Lackpflege – so strahlt der Body über Jahre 40
Scheibenwaschanlage – so blicken Sie durch 46
Scheibenwischer – so demontieren Sie die
Wischerarme 47

Die Motoren

Wartungsarbeiten – das schaffen Sie locker . 53
Motoren – das sollten Sie wissen 54
Kompressionsdruck messen – das Ergebnis
ist interpretationsfähig 57

Das Schmiersystem

Wartungsarbeiten – wer gut schmiert 61
Ölfilter – Saubermann mit Verfallsdatum ... 62
Ölkreislauf – ständig im Fluss 62

Motoröl – ein Saft mit vielen Talenten 63
Ölverbrauch – wenig ist besser als nichts .. 65

Das Kühlsystem

Wartungs- und Reparaturarbeiten – eher
selten 69
Kühlmittelkreislauf und Kühlsystem –
verhindert den Hitzestau 70
Kühlmittel und Frostschutz – chemisches
Gebräu 70
Thermostat und Kühlerventilator – regelnde
Größen 74
Luftfilter – damit der Motor sauber atmet .. 75

Das Motormanagement

Wartungs- und Reparaturarbeiten – das
überfordert Sie nicht 77
Elektronisches Motormanagement und
Benzineinspritzanlage 78
Elektronische Zündsysteme – damit's an der
Zündkerze funkt 85
Zündspule und Zündkerzen – in direktem
Kontakt 86
Zündmodul und Kabel – eine Einheit 91
Diseleinspritzanlage – was Sie wissen sollten 91
Vorglühanlage – macht kalte Diesel munter . 98

Die Kraftstoffversorgung

Wartungs- und Reparaturarbeiten – im Fall
der Fälle 100
Versorgungssystem – vom Tank bis unter
die Motorhaube 101
Tankbe-/entlüftung, Kraftstofffilter, Leitungen
und Kraftstoffpumpe – damit der Saft ans Ziel
kommt 103
Auspuffsystem und Abgasentgiftung – mehr
als Rohre und Filter 106

Die Kraftübertragung

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nicht
generell in Fall für die Werkstatt 114
Kraftübertragungsprinzip – so kommen die
»kWs« an die Räder 115
Kupplung und Kupplungsbauteile – rotieren
zwischen Motor und Getriebe 115
Fünfgang-Schaltgetriebe – so verkuppeln
sich die Zahnräder 119
Elektronisch automatisiertes
Fünfgangschaltgetriebe 119

Achsantrieb und Antriebswellen – letzte Instanz vor den Antriebsrädern 123

Das Fahrwerk

Wartungs- und Reparaturarbeiten – da sind Sie mit dabei128
 Vorderachse und Hinterachse – damit die »Fuhre« rollt130
 Vorderachsgeometrie, Stoßdämpfer – schonen die Reifen132
 Elektrisch unterstützte Zahnstangenlenkung (EPS) – entlastet Ihren Bizeps134
 Spurstangenköpfe, Querlenker, Radlager – sorgen für Bewegung134
 Räder und Reifen – das sollten Sie beachten 137

Die Bremsanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten – ein Fall für »Könner«143
 Elektronische Bremskomponenten – so wirken sie zusammen144
 Bremsflüssigkeit, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsbeläge, Bremsscheiben, Bremssattel, Handbremse – nur im Verbund funktionsfähig146

Die Fahrzeugelektrik

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nichts »geht« ohne Theorie161
 Batterie, Anlasser, Generator – die grauen Eminenzen163
 Antriebsriemen checken – das bewahrt Sie vor unverhofftem Frust171
 Außenbeleuchtung – Scheinwerfer, Leuchten, Signaleinrichtungen – die Kommunikationsmittel zur »Außenwelt«180
 Instrumente, Bedienungseinrichtungen – damit Sie schalten und walten können 186

Stromkabel, Sicherungen, Relais – die »Stromhighways«190
 Sicherungsbelegung – damit Sie die Sicherungen schnell finden193

Der Innenraum

Wartungs- und Reparaturarbeiten – schnell ein paar Euro in die eigene Tasche gespart 194
 Heizung, Lüftung, Gebläse, Klimaanlage, Schalter, Zündschlüssel – der »Teufel« steckt im Detail196
 Radio, Lautsprecher, Antenne – mit Musik geht's besser203
 Vordersitze, Sicherheitsgurte – »gib 8« auf den Airbag206
 Türverkleidungen, Fensterheber, Seitenscheibe – bringen Luft und Licht207
 Zentralverriegelung, Türgriff, Türschloss, Lenkradschloss – alles unter Kontrolle210

Die Karosserie

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nicht ALLES ein Fall für den Profi213
 Tür, Außenspiegel, Motorhaube, Stoßfänger, Kotflügel, Heckklappe – achten Sie aufs Spaltmaß215

Technische Daten

Motor, Schmiersystem Kühlsystem, Kraftstoffanlage, Kraftübertragung, Karosserie, Fahrwerk, Räder, Lenkung, Bremsanlage, elektrische Anlage, Füllmengen, Gewichte, zulässige Anhängelasten, Fahrleistungen .223
 Diebstahlschutz, Sicherheit, Wartung, Garantie227

Stichwortverzeichnis

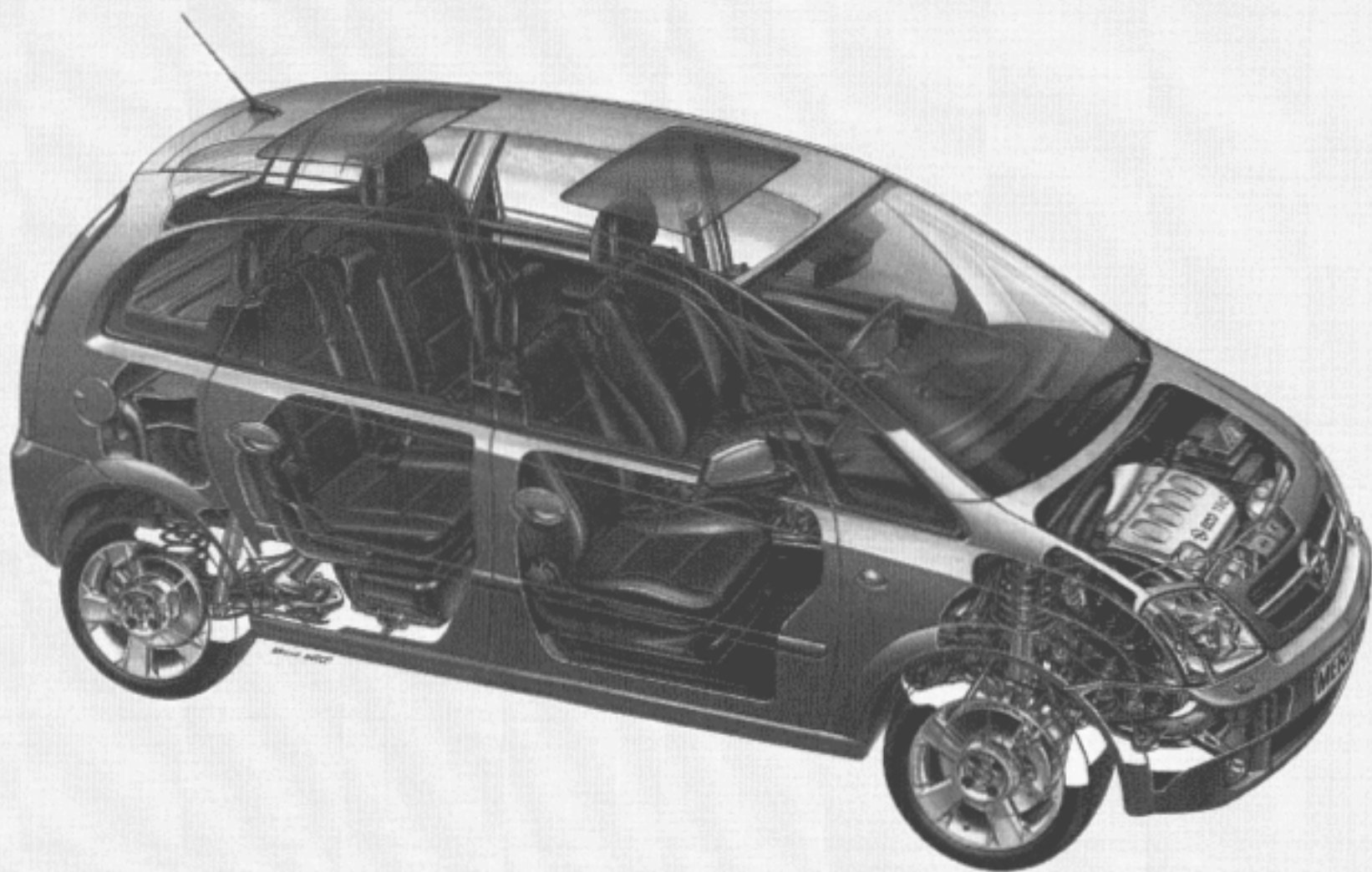
Meriva von A – Z228

Schnelle Hilfe – was tun bei Störungen

Störungsbeistände

Anlasser179	Heizung197	Schmiersystem68
Batterie und Generator ...171	Kraftstoffeinspritzung ...84	Thermostat74
Bremsen159	Kühlsystem73	Warnblink- und Blinkanlage185
Bremslicht186	Kupplung118	Wischerblatt51
Diesel-Kraftstoffeinspritzung96	Motor und Zündanlage ...90	Zentralverriegelung212
Elektrische Fensterheber .211	Scheibenwischer52	Zylinderkopfdichtung60

DER Opel Meriva



Klein und oh: Im Segment der Kompakt-Vans kreierte Opel – mit dem Meriva – in 2003 ein völlig neues Automobil. Heute hat der Kleine längst eine treue Käuferschaft gefunden und gehört europaweit zu den gefragtesten Vertretern seiner Spezies. Unter dem Blech nutzt der Meriva einen Großteil der Corsa-C- und Astra-G-Technik, äußerlich und im Innenraum geht der Meriva dagegen eigene Wege. Sein wandlungsfähiges »FlexSpace®-Raumkonzept« ist einzigartig unter seinesgleichen, es bietet bei ausreichendem Gepäckraum bis zu fünf Personen Platz. Unter seiner Motorhaube legen sich drei moderne Otto- und zwei durchzugsstarke Dieselmotoren ins Zeug.

Der Meriva kommt im spanischen Saragossa auf die »Autowelt«. Exakt also dort, wo auch der Corsa schon seit Jahren gebaut wird. Opel stärkt damit seine Präsenz im aktuellen Van-Segment. Denn nach dem »Traumstart« des Zafira schickt sich auch der Meriva mit Riesenschritten an, europaweit das beliebteste Auto im Kompakt-Van-Segment zu werden. Schon im ersten Produktionsjahr rollten rund 114.700 Meriva aus den Produktionshallen, rund 40 Prozent davon bevölkern deutsche Straßen. Meriva-Käufer haben hierzulande die Wahl zwischen drei Modellvarianten (»Meriva«, »Meriva Enjoy«, »Meriva Cosmo«) und fünf unterschiedlichen Motoren. Das Leistungsband der drei Ottomotoren reicht von 64 kW (87 PS) bis 92 kW (125 PS) und das der Selbstzünder von 55 kW (75 PS) bzw. 74 kW (100 PS). Obwohl die jeweiligen Ausstattungspakete schon ab Werk mit lukrativen Umfängen und fairen Preisen locken, können deutsche Käufer ihren ganz privaten »Van-Sinn« zusätzlich noch mit einer opulenten Reihe lukrativer Sonderausstattungen bzw. Zubehör ab Werk steigern: 54 Sonderausstattungen und 36 Zubehöroptionen decken nahezu jede Nische in der Nische ab.

Doch ganz unabhängig vom jeweiligen Modell- und Ausstattungsstandard, wenn's brenzlich wird, »beruhigt« jeder Meriva mit umfassender Sicherheitsausstattung. Der Kleine »überzeugt« zudem mit einem ausgewogenen Raumangebot, »glänzt« mit einem multivariablen Innenraum und einer patentierten hinteren Sitzreihe. Letztere taucht unter Nutzung des gesamten Kofferraumvolumens (1.410 Liter) komplett im Unterboden ab. Als zweisitziger Van »schluckt« der Meriva mit einer nahezu ebenen und 1.640 Millimeter langen Ladefläche auch sperriges Freizeitgepäck wie etwa Mountainbikes oder Ski. Wem das noch nicht reicht – bei umgeklapptem Beifahrersitz sind es dann 2.400 Millimeter. Durchaus vorzeigbar für einen Kompaktwagen mit gerade mal 4,04 Metern Außenlänge, 1,69 Meter Breite und 1,62 Meter Höhe.

Vorbildliche Raumökonomie und fünf Motoren zur Wahl – im Meriva selbstverständlich

Mit 4,04 Meter Länge ist der Meriva »konsequente« 27,5 Zentimeter kürzer als sein größerer Bruder der Zafira. Doch dort, wo die »Gene« für aktive Fahrsicherheit versammelt sind, trumpft der der Kleine mit DSA-Fahrwerk (Dynamic Safety Action) nicht nur unter seinesgleichen wie ein Großer auf: Sein Radstand ist mit

2.630 Millimeter ohnehin alles andere als Mini und auch die Spurweite – 1.449 Millimeter an der Vorder- bzw. 1.464 Millimeter an der Hinterachse – lässt den Meriva alles andere als schwächling auf dem Asphalt kauern. Davon profitieren selbstverständlich die Fahrdynamik und der Fahrkomfort: Auf Handlingkursen, in Pylonengassen, gleichwie auf langen Urlaubsfahrten hinterlässt der Meriva einen guten Eindruck. Und das nicht nur unter seinesgleichen, sondern auch im Umfeld vergleichbarer Limousinen.

Einerlei ob »Meriva«, »Meriva Enjoy« oder »Meriva Cosmo«: Alle drei Mini-Vans nehmen jeden der fünf offerierten Motoren unter »die Haube«. Bis auf den Basistreibratz mit acht Ventilen gründen die anderen Antriebe auf dem aktuellen ECOTEC-Stammbaum, der mittlerweile ja fast das gesamte Opel-Modellprogramm unter Dampf setzt. Wer im Meriva freilich dem Kupplungspedal ade sagen möchte, muss sich zwangsläufig auf zwei Motorvarianten beschränken: Beide Diesel bleiben außen vor – Easytronic®, so heißt das von Opel feilgebotene automatisierte Fünfgang-Schaltgetriebe, gibt's nur in Kombination mit dem 1,6- bzw. 1,8-Liter ECOTEC Ottomotor.

Auf hohem Niveau – das Torsionsverhalten der verzinkten Karosserie

Bis auf die obligatorischen Plattformgleichteile mit dem Corsa-C hat der Meriva einen völlig eigenständigen Auftritt: Opel-Techniker setzten bei der Konstruktion bis ins kleinste Detail auf die immense Datenleistung eines Großrechners. Das machte den Body nicht nur »so leicht wie möglich«, sondern in puncto Torsionsverhalten auch »so stabil wie nötig«. Der Meriva rangiert hier in guter Gesellschaft mit den Besten der Kompaktklasse. Kein Wunder, ein Großteil der Karosserie besteht aus hochfesten Stählen. Die Karosseriebleche sind zudem beidseitig verzinkt – was Opel zu einer zwölfjährigen Garantie gegen Durchrostung animiert.

Für den bestmöglichen Passagierschutz sorgen vielfältige, aufeinander abgestimmte Systeme. Der Meriva »fesselt« seine Insassen mit Automatik-Dreipunktgurten – an den Vordersitzen mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern – sowie zwei Full-Size-Airbags, zwei Seitenairbags und Kopfairbags.

Bei einem schweren Frontalcrash »verpufft« ein Großteil der Aufprallenergie auf drei separaten »Lastpfaden«. Die Überschussenergie seitlicher Unfallgegnere leiten verstärkte A- und B-Säulen, biegesteife

Schweller sowie die Türen gezielt in die Karosseriestruktur ein. Der Kraftstofftank bleibt von alledem weitgehend verschont, er ist im Bereich der hinteren Sitzbank unter dem Bodenblech platziert, den Tank-einfüllstutzen nimmt das Radhaus auf.

Detailarbeit – die Insassensicherheit

Einen Frontalcrash »entschärft« der Meriva, im Rahmen seiner Möglichkeiten, mit zwei Frontairbags im Full-Size-Format – für den Beifahrersitz gibt's optional eine Belegungserkennung per Sensormatte in der Sitzfläche. Vorteil: Der Beifahrerairbag löst nur dann aus, wenn der Sitz belegt ist. Das kann die Crashfolgekosten erheblich senken.

Seitencrashes »polstern« zwei zwölf Liter große Seitenairbags in den Rückenlehnen der Vordersitze ab. Optional »greifen« noch Full-Size-Kopfairbags sowie aktive Kopfstützen auf den vorderen Sitzen in das Unfallgeschehen ein. Im Ernstfall sind sie innerhalb weniger Millisekunden präsent.

Mögliche Bein- und Fußverletzungen minimiert auf der Fahrerseite das von Opel patentierte Pedal Release System (PRS): Bei einem schweren Frontaufprall »fallen« Brems- und Kupplungspedal aus ihren Verankerungen, um sich hernach kraft- und momentenfrei vor der Spritzwand zu »ducken«.



»Fällt« bei einem Frontalcrash in den Fußraum:
Die Meriva-Pedalerie.

Auf einen Blick – das Meriva-Modelltrio

Opel richtet das Meriva-Angebot maßgeschneidert auf

die unterschiedlichsten Aufgabenstellungen einzelner Kundengruppen aus. Der GM-Mini rollt grundsätzlich als Fünftürer von den Produktionsbändern. Hier die Ausstattungsmöglichkeiten:

- Opel Meriva – »die Einstiegsklasse«
- Opel Meriva Enjoy – »die Mittelklasse«
- Opel Meriva Cosmo – »die Oberklasse«

Opel Meriva – »die Einstiegsklasse«

Ganz im Sinne einer fairen Preisgestaltung orientiert sich der Basis-Meriva konsequent am Wesentlichen. Doch das Wesentliche legt Opel schon in der Einstiegsklasse durchaus großzügig aus: Goodies wie Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags, Seitenaufprallschutz, Pedal Release System, Gurtstraffer und -stopper, Dreipunkt-Automatikgurte – der Meriva hat alles an Bord. Zudem verwöhnt er unter anderem mit einem multivariablen Innenraumkonzept (FlexSpace®), einer elektrischen Servolenkung, einer höhenverstellbaren Lenksäule, Serviceintervallanzeige, einem Triple Info Display (TID), Wärmeschutzverglasung, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und diversen Cupholdern. Nicht zu vergessen die elektronische Wegfahrsperre, der Drehzahlmesser, die Scheibenwischerintervallschaltung, eine Laderaumabdeckung und zwei Isofix-Kinderbefestigungen im Fond.

Opel Meriva Enjoy – »die Mittelklasse«

Zusätzlich zur Basisausstattung werten die Mittelklasse unter anderem 6"-Stahlfelgen mit 185/60 R 15-Reifen, in Wagenfarbe »gefärbte« Außenspiegel, eine klappbare Armlehne zwischen den Vordersitzen, Ablagetische an den Vordersitzrückenlehnen, ein umklappbarer Beifahrersitz, in Chrom gefasste schwarze Instrumenteneinsätze, Doppeltonhorn, elektrische Fensterheber in den Vordertüren, das Innenraumkomfortpaket mit diversen Ablagefächern, Gepäcknetz, Verzurrösen am Heckbankrücken sowie eine verschiebbare Mittelarmlehne im Fond auf.

Opel Meriva Cosmo – »die Oberklasse«

Der Oberklasse Meriva fährt als Cosmo mit 7"-Leichtmetallfelgen im 7-Speichendesign und 185/60 R 15-Reifen durch die Lande. Seine Außenspiegelgehäuse, die Türaußengriffe, der Heckklappengriff und die Seitenschutzleisten sind zudem in Wagenfarbe gefärbt.

Wohingegen die hinteren A-, B- und C-Säulen in Anthrazit erstrahlen. Der Innenraum macht voll auf »Tech-Design«: Silbergraue Dekorleisten, matt verchromte Mittelkonsole, Schaltknäuf mit Chromring sowie verchromte Türinnengriffe und Handbremsknopf sorgen für unterkühlten Charme.

Wahlprogramm – die Sonderausstattungen

Von der »Qual der Wahl« befreit der Meriva mitunter schon ab Werk: Nicht alle möglichen Sonderausstattungen sind innerhalb der Motoren-, Getriebe- und Ausstattungsranges kombinierbar. Die Umfänge der offerierten Wunschausstattungen beeinflusst das freilich nur marginal. So sind die Sonderausstattungen und Zusatzpakete mitunter eine wahre Fundgrube für jene Käufer, die »ihr kleines Reich« aus der Großserie ableiten möchten.

Nicht nur Musik- und Informationsfreaks, mobile Telefonisten, Straßenkartenmuffel oder Rad/Reifengourmets – auch Käufer, die schlicht und einfach auf hochwertiges Original-Zubehör setzen, werden in den Preislisten fündig. Da bleibt ambitionierten bzw. zahlungsbereiten Do it yourselfern eigentlich nur noch wenig Schraubarbeit übrig. Dennoch: Bei diversen Optionen lohnt ein Preisvergleich im Zubehörhandel. So zum Beispiel bei Anhängerkupplung oder Dachtransportsystemen mit unterschiedlichen Aufsätzen.

Das Grundträgersystem ordern Sie jedoch besser direkt bei Ihrem Opel-Händler: Dann ist zumindest die erforderliche Sicherheitsbasis für weitere »Aufbauten« gewährleistet – zumindest bei ordnungsgemäßer Montage des Basisträgers.

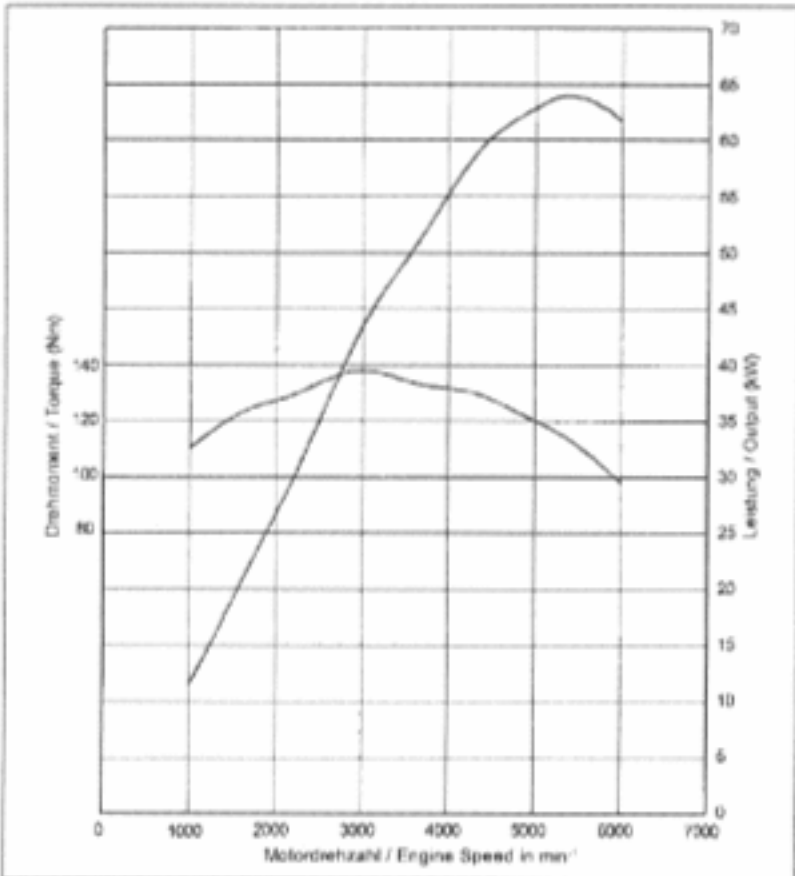
Zur Palette der Sonderausstattungen gehören unter anderem ein Airbag mit Sitzbelegungserkennung, Full-Size-Kopfairbags vorne und hinten inklusive aktiver Kopfstützen vorne, ESP, Geschwindigkeitsregler, Scheinwerferreinigungsanlage, Xenon-Scheinwerfer, Diebstahlwarnanlage und diverse Metallic-Farbtöne. Meriva-Eigner mit Sinn für bezahlbaren Luxus werten ihren »Kleintransporter« mit einer Klimaanlage (AC), einem Zusatzheizung oder einem Navigationssystem auf. Natürlich gibt's auch elektrische Fensterheber mit Tippfunktion, beheizbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer oder Lederausstattung, Parkpilot oder beheizbare Einzelsitze gegen »Bares«. Frischluftfans weht der Wind auf Sonderwunsch durch ein transparentes Schiebe-/Ausstelldach um die Nase.

Die Meriva-Motoren – ab 75 PS »ökonomisch mobil« und mit 125 PS »flott unterwegs«

Als einziger »Otto« trägt der Z16 SE (1,6-Liter 87 PS) nicht das ECOTEC-Label, alle anderen Motoren »schmückt« das Anhängsel ECOTEC. Die Auswahl reicht vom sparsamen Y17 DT mit 55 kW (75 PS) aus 1,7-Liter Hubraum bis hin zum sportlichen Z18 XE mit 92 kW (125 PS) aus 1,8-Liter Hubraum. Der mittlere Benziner (Z16 XE) bringt's auf 74 kW (100 PS), er liegt damit auf gleichem Niveau wie der direkt eingespritzte Diesel (Z17 DTH). Alle Meriva-Antriebe sind abgasseitig auf der Höhe der Zeit – alle Ottomotoren sowie der Z17 DTH erfüllen die Euro 4-Grenzwerte, dem »kleineren« Selbstzünder attestiert der Gesetzgeber Euro 3.

Z16 SE – 1.598 cm³ Hubraum, 64 kW (87 PS) Leistung / 5.400 min.⁻¹

Seinen letzten Großserienauftritt hatte der Z16 SE im Astra G – freilich in einer leicht modifizierten Variante mit höherem Verdichtungsverhältnis. Hier wie dort macht der Z16 SE einen eher unauffälligen Job – technische Höchstleistungen sind seine Sache nicht. Doch



»Wellenförmig«: Der Drehmomentverlauf (138 Nm bei 3.000 min.⁻¹) des Z16 SE Achtventilers mit 64 kW (87 PS) bei 5.400 min.⁻¹.

im Rahmen seiner Möglichkeiten gibt sich der geliftete Otto keine wirkliche Schwäche: Mit 64 kW (87 PS) bei 5.400 min.⁻¹ geht's im Meriva schon durchaus zügig voran. Übrigens auch dann, wenn zum Überholen nicht generell der nächst kleinere Gang zum Zuge kommt. Sein höchstes Drehmoment wuchtet der Z16 SE bei 3.000 min.⁻¹ ins Zeug. 2.400 min.⁻¹ später sind 64 kW mobil.

Das reicht immerhin für maximal 171 km/h und für einen Sprint von Null auf 100 km/h in 14,5 Sekunden. Da fällt es kaum auf, dass dieser Motor bereits eine längere Vergangenheit auf dem Buckel hat. An der Tankstelle lässt er sich – pro 100 Kilometer – mit durchschnittlich 7,8-Liter Eurosuper füttern, und seine CO₂-Emission liegt mit 187 Gramm/km immerhin locker im Bereich von Euro 4.

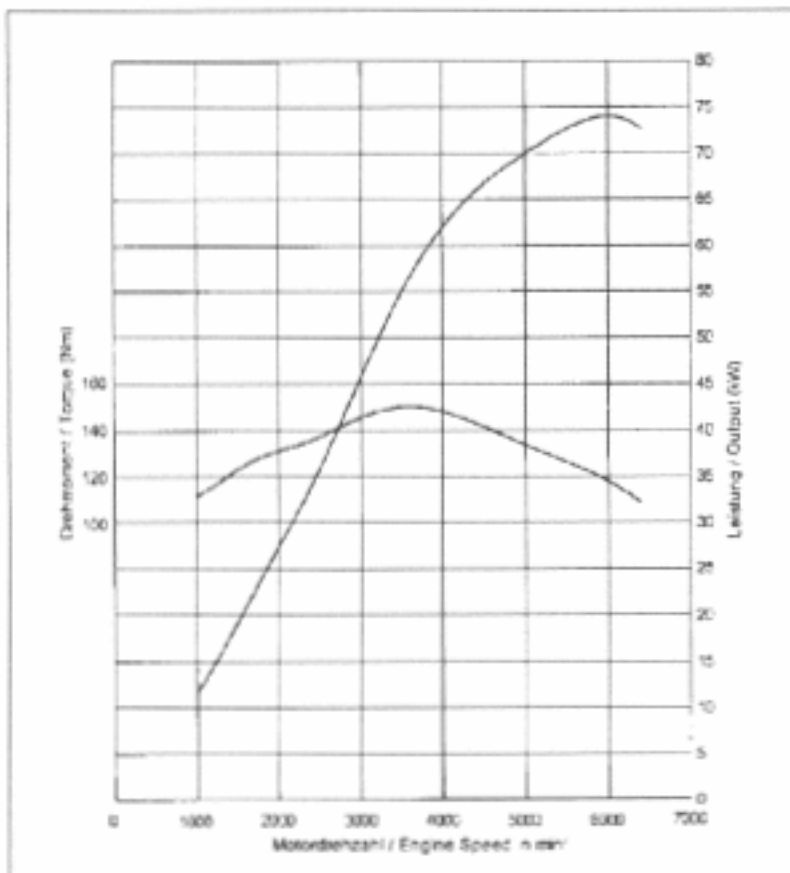
ECOTEC Z16 XE – 1.598 cm³ Hubraum, 74 kW (100 PS) Leistung / 6.000 min.⁻¹

Gleicher Hubraum, acht Ventile und eine Nockenwelle mehr im Zylinderkopf: die konstruktiven Unterschiede des Z16 XE ECOTEC mit 74 kW (100 PS) zum Z16 SE. Doch zwischen beiden Aggregaten liegen Welten – Welten, die vor allem unter der Oberfläche, zum Bei-

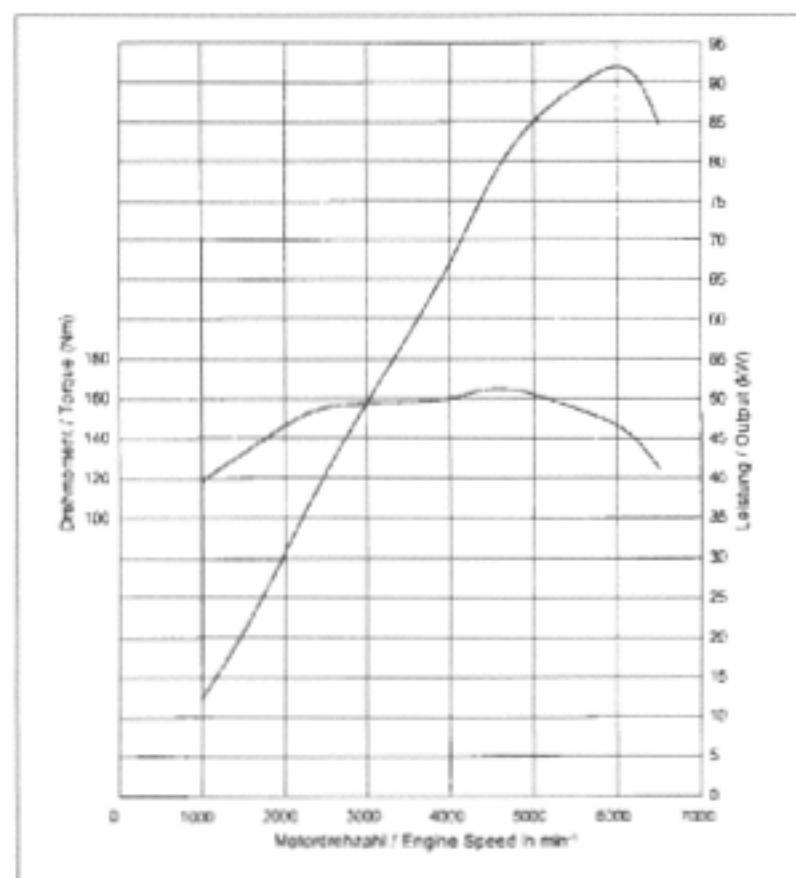
spiel im Bereich der Gaswechsel und der Elektronik, zum Tragen kommen. Der »modernere Charakter« des 16-Ventilers wird bereits nach den ersten Kurbelwellenumdrehungen offenbar, der ECOTEC klingt sonor, er läuft mechanisch »weicher« und geht über den gesamten Drehzahlbereich kräftiger zur Sache. Schon ein Vergleich ihrer Leistungsdiagramme am grünen Schreibtisch macht deutlich: Es sind weniger die Kilowatt denn der Drehmomentverlauf des ECOTEC-Ablegers (150 Nm bei 3.600 min.⁻¹ gegenüber 138 Nm bei 3.000 min.⁻¹), der über den gesamten Leistungsbereich leichtfüßiger mit dem Gaspedal umgeht. Und das zu günstigeren Konditionen – im Durchschnitt verbrennt der ECOTEC-Motor weniger Eurosuper als sein schwächerer »Hubraumkollege«. Im Dritelmix reichen 7,5 Liter auf 100 Kilometer, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h ein akzeptabler Wert. Wie auch der Sprint von 0 auf 100 km/h, nach 13,5 Sekunden erledigt. Doch vor dem Steuergesetz gibt's keinen Unterschied – EURO 4. Die CO₂-Emission beträgt 179 Gramm/km.

ECOTEC Z18 XE – 1.796 cm³ Hubraum, 92 kW (125 PS) Leistung / 6.000 min.⁻¹

1.796 cm³ Hubraum, 165 Nm bei 4.600 min.⁻¹, 92 kW (125 PS) bei 6.000 min.⁻¹, 11,3 Sekunden von 0 auf 100



»Standfest«: Der Drehmomentverlauf (150 Nm bei 3.600 min.⁻¹) des Z16 XE ECOTEC mit 74 kW (100 PS) bei 6.000 min.⁻¹.

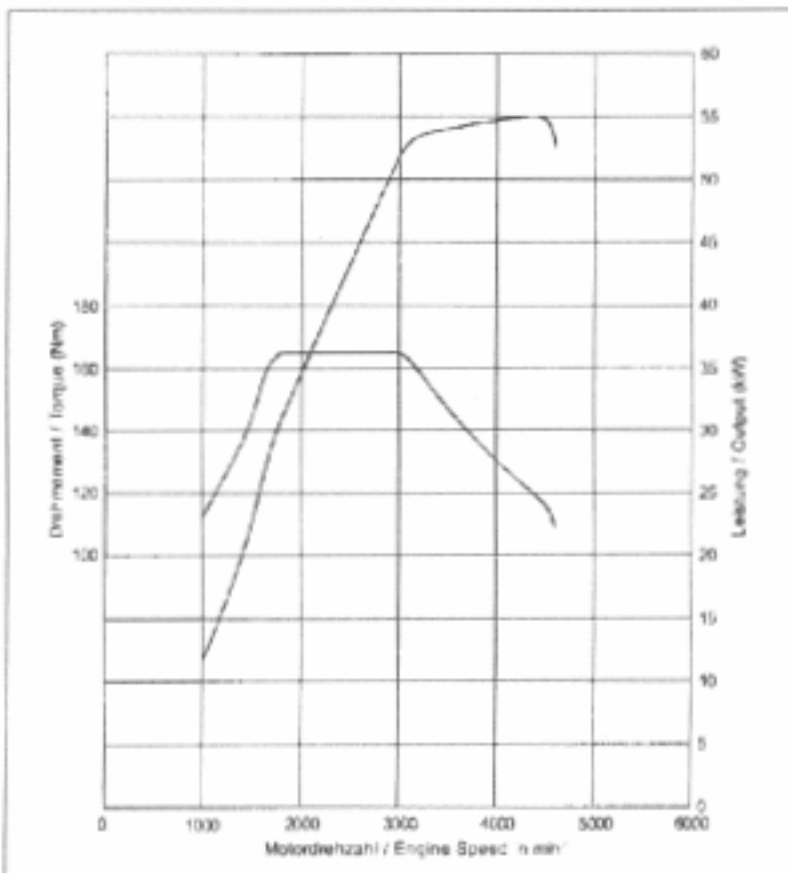


»Stabil«: Der Drehmomentverlauf (165 Nm bei 4.600 min.⁻¹) des Z18 XE ECOTEC mit 92 kW (125 PS) bei 6.000 min.⁻¹.

km/h, 192 km/h Topspeed – die lebhaften Eckdaten des Mini-Van mit Z18 XE Motor. Der »Kraftwagen« trumpft freilich weniger als Sprinter denn als quicklebendiger Mittelstreckler auf – souveräne Gelassenheit ist eher sein Ding als nervöse Leistungsspitzen. Gut so, denn wenn es dann mal richtig zur Sache gehen muss, beispielsweise bei Überholmanövern auf Landstraßen, hat der Z18 XE immer noch ein paar solide Newtonmeter und Kilowatt in petto. In dieser Hinsicht ähnelt der Kleine seinen großen Artgenossen. Nicht so an der Tanksäule – ihm reichen für 100 Kilometer durchschnittlich 8,2 Liter Eurosuper. Seinen Auspuff verlassen pro Kilometer 196 Gramm CO₂.

ECOTEC Y17 DT – 1.686 cm³ Hubraum, 55 kW (75 PS) Leistung / 4.400 min.⁻¹

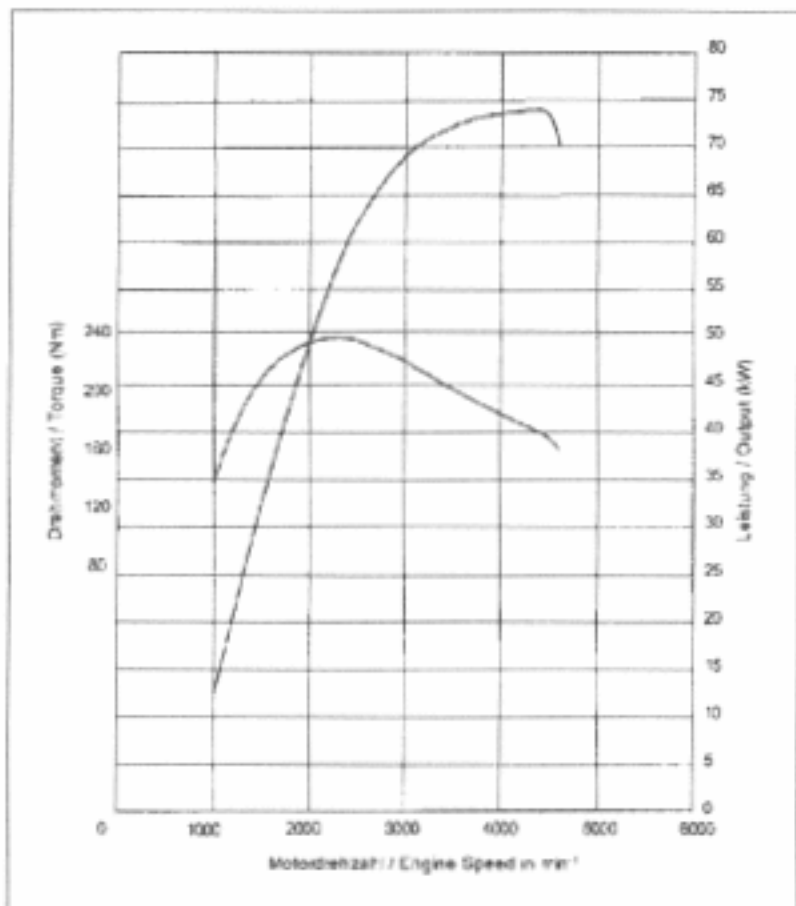
Mit einem Drittmix von 5,4 Liter auf 100 Kilometer bleibt der Meriva mit dem Y17 DT-Selbstzünder »locker« unter sechs Liter/100 km. Dabei legen sich seine 55 kW (75 PS) bei 4.400 min.⁻¹ vom Stand weg relativ willig ins Zeug: 17 Sekunden dauert's von 0 auf 100 km/h, in der Stunde rennen sie maximal 161 Kilometer weit. Die Kraft »fließt flexibel« ins Getriebe – zwischen 1.800 und 3.000 min.⁻¹ liegen 165 Nm an der Schwungscheibe an. Die CO₂-Emission beträgt 146 g/km.



»Geradlinig«: Der Drehmomentverlauf (165 Nm zwischen 1.800 – 3.000 min.⁻¹) des Y17 DT-ECOTEC mit 55 kW (75 PS) bei 4.400 min.⁻¹.

ECOTEC Z17 DTH – 1.686 cm³ Hubraum, 74 kW (100 PS) Leistung / 4.400 min.⁻¹

Mit geringerem Durst (5,3 Liter/100 km) und identischem Hubraum lässt der Z17 DTH mit 74 kW (100 PS/4400 min.⁻¹) seinen schwächeren Bruder ohne Ladeluftkühler ziemlich alt aussehen. Bereits bei 2.300 min.⁻¹ wuchtet er »gekühlte« 240 Nm an sein Schwungrad. Das reicht, um beim Beschleunigen oder Überholen die Tachonadel im fünften Gang noch munter zu bewegen. Bei 178 km/h findet der Vortrieb ein Ende – aus dem Stand bis 100 km/h nimmt sich der 74-kW-Selbstzünder 13,4 Sekunden Zeit. Vom »Treibhausgas« CO₂ emittiert der Z17 DTH 143 g/km.



»Hochprozentig«: Der Drehmomentverlauf (240 Nm bei 2.300 min.⁻¹) des Z17 DTH-ECOTEC mit 74 kW (100 PS) bei 4.400 min.⁻¹.

So können Sie kombinieren – der Meriva und seine Motoren

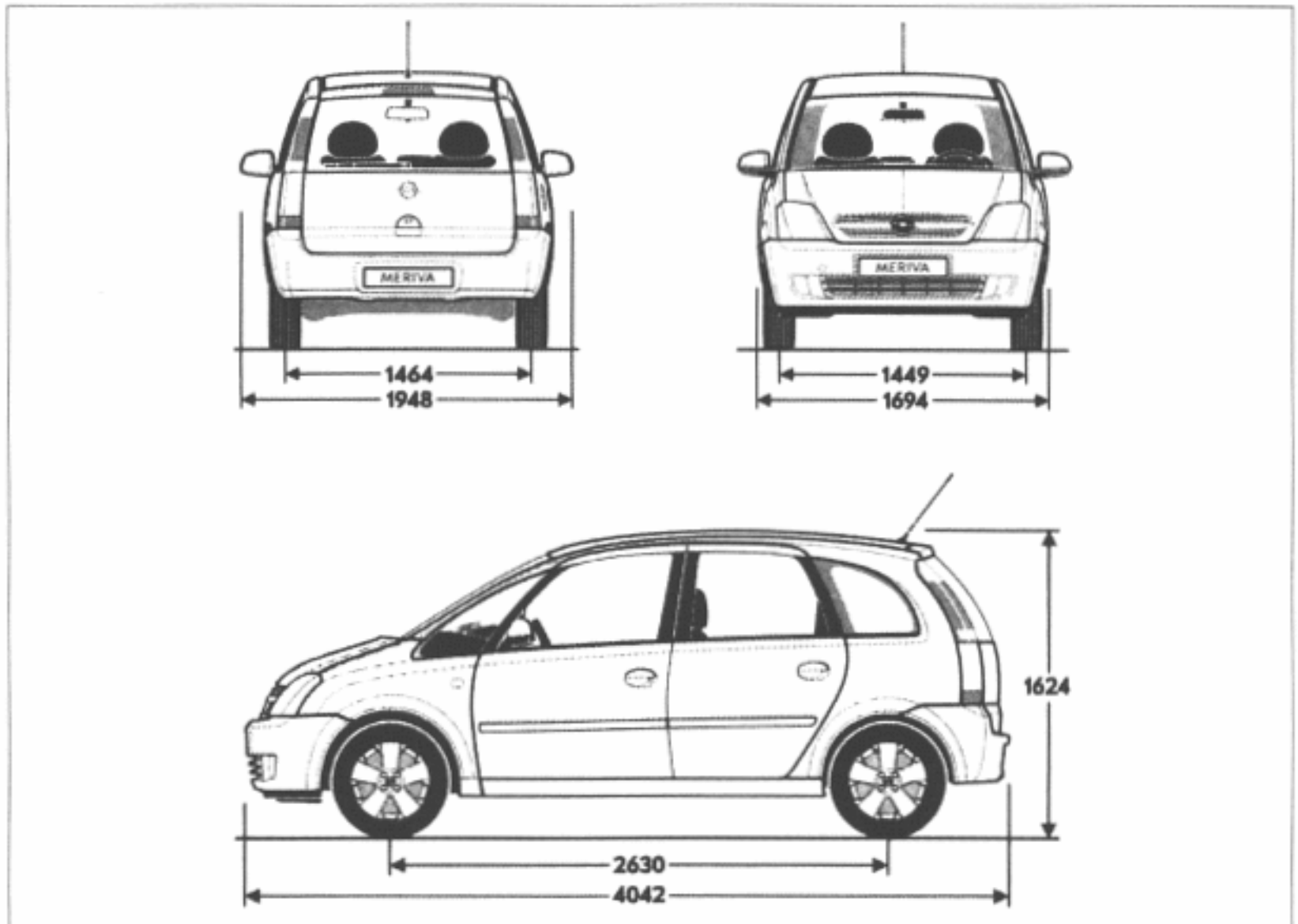
	1,6l 8V 64 kW/87 PS	1,6l 16V 74 kW/100 PS ECOTEC	1,8l 16V 92 kW/125 PS ECOTEC	1,7l 16V 55 kW/75 PS ECOTEC	1,7l 16V 74 kW/100 PS ECOTEC
Meriva	o	o	o	o	o
Meriva Enjoy	o	o	o	o	o
Meriva Cosmo	–	o	o	o	–

o lieferbar, – nicht lieferbar

Die Abmessungen

Stufenheck, Schrägheck, Steilheck – für Meriva-Käufer keine wirklich ernsthafte Frage: Als in der Wolle gefärbter Van kommt der kleine Opel ausschließlich mit Steilheck daher. »Kompakte« 4.042 mm Gesamtlänge sind über jeden Zweifel erhaben: Der Meriva gehört zur Spezies der Mini-Vans. Und das, obwohl er mit 1.624 mm in der Höhe, 1.694 mm in der Breite und 2.630 mm zwischen Vorder- und Hinterachse durchaus

kein spartanischer »Winzling« ist. Von seinen »erwachsenen« Breiten-, Höhen- und Radstandsmillimetern profitiert der Innenraum: Fünf Erwachsene macht der Meriva mobil – bei gutem Willen auch schon mal auf Überlandstrecken mit erweitertem »Handgepäck«. Der Meriva-Kofferraum schluckt nach ECIE-Norm 350 Liter. Mit komplett umgelegter Rückbank finden in seinem Heck bis zu 1.410 Liter »ein Dach über dem Kopf«.



Abmessungen*: Länge – 4.042 mm, Breite – 1.694 mm, Höhe – 1.624 mm, Radstand – 2.630 mm, Spurweite v. / h. – 1.449 / 1.464 mm.
* bei Leergewicht mit Normalbereifung

Modellpflege**2002**

Weltpremiere des Meriva auf dem Autosalon in Paris.

2003

- Rolling out als Meriva »Essentia«, »Enjoy« und »Cosmo« mit fünf Motorvarianten (1,6-Liter 64 kW/87 PS, 1,6-Liter ECOTEC 74kW/100 PS; 1,8-Liter ECOTEC 92 kW/125 PS, 1,7-Liter DTI ECOTEC 55 kW/75 PS, 1,7-Liter CDTI ECOTEC 74 kW/100 PS).
- Vollverzinkte Karosserie mit FlexSpace®-Innenraumkonzept, ABS-Bremssystem mit Bremsassistent und elektronischer Bremskraftverteilung (EBD), DSA-Sicherheitsfahrwerk, PRS-Sicherheitspedale (auskuppelnde Pedalbox), Rammschutzträger in den Seitentüren, Sicherheitslenksäule, verstärkte Säulen und Schweller, verwindungssteife Fahrgastzelle, Traktionskontrolle (TC Plus) in Kombination mit 1,8-Liter ECOTEC und 1,7-Liter CDTI ECOTEC, Scheibenbremsen (v. innenbelüftet), Innen-

raumpollenfilter und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung.

Sonderausstattungen: u. a. Easytronic® (automatisiertes 5.Gang-Getriebe) in Kombination mit 1,6-Liter und 1,8-Liter ECOTEC, DVD Car-Entertainment System, elektrische Fensterheber, Geschwindigkeitsregler, Diebstahlwarnanlage; elektrisches Schiebe-/Ausstelldach; Laderraumsicherheitsnetz; FCKW-freie AC; Wärmeschutzverglasung; Leichtmetallfelgen 6J x 15" / 7J x 17"; Dach-Basissträger mit diversen Trägersystemen; Xenonscheinwerfer; Mobiltelefonmontage Vorrüstung; Zusatzheizung für Dieselmotoren.

2004

- Wegfall der Modellbezeichnung »Essentia«, Basismodell heißt jetzt Meriva, allgemeine Modellpflegemaßnahmen, u. a. modifizierte Getriebeabstufungen bei den Benzinern; erweiterte Sonderausstattungen.