



Meriva 1.3 CDTi - Cosmo - 75cv

Minispace citadin

Prix du modèle testé : **22.395** euros
Autonomie : **53** litres = **965** km
Émission de CO₂ : **149** gr/km
Couple maxi : **170** Nm à **1.750** tr/min
Puissance maxi : **4.000** tr/min
Poids : **1.393** kg Cx : **0.31** SCx : **0.719**



Opel est reconnu pour le sérieux de sa production et la qualité des assemblages de ses voitures. Le Meriva ne déroge pas à ces valeurs et la clientèle a largement manifesté son attrance pour ce modèle plébiscité dans son segment. Les nouveaux moteurs développés dans le cadre de la collaboration GM-Fiat apportent des arguments importants pour jeter un regard sur la marque allemande lors d'une recherche dans ce segment particulièrement prisé par les Européens. Pour convaincre l'acheteur potentiel, Opel a même doté ses modèles d'équipements luxueux qui font que le Meriva a vraiment tout d'une grande. Ces dernières années, les constructeurs ont décidé d'importer dans les citadines les options qui se rencontraient, il y a peu, uniquement dans les routières haut de gamme.

En mai 2003, naissait le premier Meriva, imaginé sur le châssis de la Corsa. Avec le New Meriva, l'industriel allemand maintient ses valeurs traditionnelles de concevoir, de produire et de commercialiser des véhicules solides, au montage irréprochable dont l'intérieur accueille généreusement quatre adultes pour des trajets transitoires. Citadin par excellence, le New Meriva s'aventure facilement sur des parcours autoroutiers où il se sent immédiatement à l'aise. Le confort sera considéré comme spartiates par certains. Pourtant, la rigueur de la fabrication des sièges leur confère une tenue dans le temps, gage de longs et loyaux services.



Le nouveau diesel d'entrée de gamme, le 1300 CDTi a été désigné moteur de l'année 2005 pour les petites cylindrées. Conçu en collaboration entre GM et Fiat, il est doté d'une injection à rampe commune et d'une culasse à quatre soupapes par cylindre, avec admission à balayage. La consommation moyenne de cinq litres cinq au cent que nous avons atteinte l'a été avec un parcours citadin et autoroutier, lors des quelques jours de chaleur de ce mois de juin qui ont imposé l'utilisation, quoique modérée, de l'air-co. Confortable pour la bourse, ce 1300 diesel est équipé en série d'un filtre à particule sans entretien.

Ce bloc est époustouffant ! Pesant à peine cent trente kilogrammes tout assemblé, il est compact, réclame un changement d'huile tous les trente mille kilomètres et garantit une durée de vie utile de deux cent cinquante mille bornes. À l'usage, il se montre discret au point que l'on n'a pas l'impression de chevaucher une monture carburant au gazole.

Son silence et sa souplesse proviennent, entre autres, des injections multiples, contrôlées par électronique, qui répartissent la quantité de diesel brûlé afin de rendre la combustion plus complète. Évidemment, la consommation s'en trouve jugulée. Ses prestations n'en demeurent pas moins étonnantes d'autant que la tenue de route autorise la recherche des limites d'adhérence. La rigidité de la carrosserie en fait un véhicule



sécurisant. Dommage que les montants du pare-brise limitent la visibilité dans certaines circonstances.

Les équipements embarqués dans la version testée du New Meriva facilitent grandement la vie à bord ou la conduite. Le FlexSpace, modularise l'intérieur qui passe de cinq à une place à la demande sans devoir enlever des sièges, simplifiant les aménagements selon les besoins. Le prééquipement téléphone utilise l'interface Bluetooth et les commandes vocales. La climatisation électronique dégage le conducteur des réglages permanents en fonction de la météo variable que nous connaissons sous nos latitudes. Le système de navigation, basé sur la technologie CD, couvre le Benelux et les grands axes européens.

Dans les courbes, les phares halogènes directionnels annoncent la route, augmentant par là le confort de conduite de nuit. Un éclairage complémentaire en virage s'allume à faible vitesse pour prévenir par exemple une entrée de garage ou une voie perpendiculaire. Il s'enclenche en tournant le volant ou avec les clignotants. La sécurité est assurée par des air-bags frontaux, latéraux et rideaux, cinq appuie-tête réglables dont deux actifs à l'avant, cinq ceintures à trois points avec prétensionneurs et limiteurs de contrainte, deux fixations Isofix à l'arrière, un pédalier rétractable, des cheminements d'effort prédéfinis en cas de collision à grande vitesse.

