



März 2008

Design

So dynamisch kann familienfreundlich sein

- Einzigartige Fensterlinie mit dynamischem Schwung hinter den B-Säulen
- Markanter trapezförmiger Kühlergrill mit neuem Opel-Logo
- Auffällige Tag- und Nachtgrafik der Front- und Heckscheinwerfer mit pfeilförmigem Haken

Genf/Wien. Praktisch, geräumig, aber gleichzeitig sehr dynamisch und cool: Diese ungewöhnliche Kombination für ein Monocab war bereits Thema der Studie Flextreme, die Opel auf der vergangenen IAA präsentierte. Mit seiner ungewöhnlichen Fensterlinie, dem geschwungenen Dach, der breiten Spur sowie der eindrucksvoll gestalteten Karosserie greift der Meriva Concept diese Philosophie auf und rückt sie gleichzeitig näher an eine mögliche Verwirklichung in der Serie. So besitzt auch die aktuelle Studie die ungewöhnlichen, gegenläufig öffnenden FlexDoors-Türen. Hier aber gibt es eine B-Säule, an der nach dem Öffnen der Türen ein auffälliger LED-Leuchtbalken die Passagiere in den Innenraum leitet und gleichzeitig den Fahrbahnboden vor dem Auto erhellt.

„Der Meriva Concept zeigt eindrucksvoll, wie unsere neue Opel-Formensprache markante und frische Designlösungen im Monocab-Segment ermöglicht“, betont Mark Adams, Vizepräsident Design, General Motors Europe. Besonders auffällig ist der dynamische Schwung in der Fensterlinie direkt nach der B-Säule, der den hinteren Passagieren eine besonders gute Aussicht auch nach schräg hinten ermöglicht. So konnte die dynamisch ansteigende und unverwechselbare Seitenlinie beibehalten werden, ohne beispielsweise Kindern den Blick nach draußen zu nehmen.



Die einzigartige Fenstergrafik wird durch die Aluminium-Umrandung der Scheiben betont. Exakt auf Höhe der Schulterlinie integrierten die Designer die Türgriffe des FlexDoors-Systems.

Ein charakteristisches Element der Seitenlinie ist die markante sichelförmige Sicke, die schon ein Kennzeichen der Studien GTC Coupé und Flexreme war. Eine weitere Besonderheit ist das Dach, das sich in Form eines großen, nach hinten offenen „U“ über den Innenraum erstreckt und gleichzeitig die Panaroma-Frontscheibe des Astra GTC zitiert. Für Helligkeit und ein luftiges Raumgefühl sorgen ebenso die weit nach unten gezogene Frontscheibe und die schmale A-Säule. Beide tragen zur ausgezeichneten Rundumsicht der Monocab-Studie bei. Die großen Außenspiegel, deren Gehäuse zugleich zusätzliche Seitenblinker beherbergen, wurden in die Fenstergrafik integriert.

Für einen dynamisch-stämmigen Auftritt sorgen die großen Aluminiumräder im Format 19 Zoll x 8J mit Reifen der Dimension 235/35 R19, die die breit ausgestellten Radhäuser gut ausfüllen. Das Design der Fünf-Speichen-Räder harmoniert mit der skulpturhaft gestalteten Karosseriehaute.

Die Frontpartie der im Grauton „Pepper Dust“ lackierten Studie wird bestimmt von den großen Scheinwerfern sowie dem markanten, trapezförmigen Kühlergrill, der im neuen Insignia seine Serienpremiere erleben wird. Auf der breiten oberen Querspange aus poliertem Aluminium sitzt stolz hervorgehoben der Blitz, der Schriftzug „Opel“ ist in die Umrandung eingraviert.

In den großen Scheinwerfern befinden sich unter einem Aluminium-Rahmen transluzente Lampen mit moderner LED-Technologie. Stilprägend für alle Opel-Modelle der nächsten Jahre ist die Form des speziellen Tagfahrlichts, das als Standlicht auch bei Nacht für ein unverwechselbares Gesicht der Autos mit dem Blitz sorgt. Intern wird seine Pfeilform „OK-Häkchen“ genannt. Der Blinker ist im unteren, transparenten Teil der Scheinwerfereinheit untergebracht. Die Motorhaube trägt den für das Opel-Design charakteristischen Falz in der Mitte („Bügefalte“).

Am Heck finden sich besonders bei den Rückleuchten Anklänge an den Insignia. Denn auch in die hinteren Leuchteinheiten wurde der pfeilförmige Haken als Erkennungszeichen integriert. Wird der Blinker betätigt, wechselt die Farbe der unteren Sektion von Rot zu



Gelb. Das sanft nach hinten abfallende Dach und der Dachspoiler mit integrierter dritter Bremsleuchte betonen den insgesamt dynamischen Charakter des Monocabs. Auf der großen Heckscheibe thront scheinbar frei schwebend der Opel-Blitz. Unterhalb der Scheibe sitzt eine Aluminium-Querstrebe und schließt das Fenster nach unten ab.

Den Innenraum dominiert der flügelartig herumgezogene Instrumententräger. Der obere Teil des Cockpits erstreckt sich dabei in einer geschlossenen Linienführung von Tür zu Tür. Das Cockpit insgesamt wurde möglichst tief platziert, um das luftige Raumgefühl zu betonen und für möglichst gute Rundumsicht zu sorgen. Dies wird von der schmalen A-Säule unterstützt. Wie die Umrandungen der Sitze ist der obere Teil der Armaturen mit Leder im warmen Braunton „Cocoa“ bezogen. Einen reizvollen Kontrast dazu bilden die hellgrauen, dreidimensional geprägten Sitzpolster in der Farbe „Light Galvanised“, die ein brauner Längsstreifen durchzieht. Ebenso auffällig sind die orangen Ziernähte auf den Sitzbezügen. Das Thema wird im Fahrzeugboden aufgegriffen, dort rahmen die orangen Nähte zwei transluzente Streifen ein, die sich auf der Fahrer- und der Beifahrerseite durch den gesamten Innenraum ziehen. Statt mit einem konventionellen Teppich ist der Fahrzeugboden des Meriva Concept mit sechs Millimeter dickem Filz ausgekleidet.

An die Studie GTC Concept erinnert die U-förmige Alu-Grafik des Lenkrads sowie die in einem roten Farbton gehaltene Instrumentierung. Prägnantes Element in der Mittelkonsole ist der große Navigationsbildschirm, der unter einer gebogenen Abdeckung sitzt. Eine Etage tiefer finden sich unter einer durchsichtigen, zehn Millimeter dicken Plexiglasabdeckung die rot hinterleuchteten Bedieneinheiten von Infotainment- und Klimaanlage. Mit Ausnahme der Drehregler, die auf Knopfdruck hervorspringen, können die Einstellungen dort per „Touch-Screen“-Bedienung verändert werden. Auch der Lichtschalter links des Lenkrads besitzt eine rote Signatur unter einer durchsichtigen Abdeckung und ähnelt damit einem iPod.

Die Taste für die Betätigung der elektrischen Parkbremse sitzt griffgünstig direkt unter dem Schalthebel des Meriva Concept. Durch den Verzicht auf eine konventionelle mechanische Handbremse konnten die Designer ein neues flexibles Stauraum-Konzept verwirklichen: Zwei Aluminiumschienen spannen sich in einem leichten Bogen über den Mitteltunnel. Dort kann eine Box eingeklinkt, nach hinten zu den Mitfahrern verschoben oder bei Bedarf auch mit einem Handgriff entfernt und beim Verlassen des Autos mitgenommen werden. Auf der



Ebene unterhalb der Box sind weitere Ablagen angeordnet. In den Vordertüren des Meriva Concept können zudem 1,5-Liter-Flaschen deponiert werden.

Rückfragehinweis:

Josef Ulrich

Tel: +43 1 28877 325

Mobil: +43 664 3510365