



Carrosserie

Opel Meriva Concept: het toppunt van flexibiliteit

- FlexDoors: innovatie maakt MPV's veelzijdiger, comfortabeler en veiliger
- FlexSpace: maximale flexibiliteit voor de achterstoelen
- FlexConsole: individueel configureerbaar opbergsysteem tussen de stoelen

De Opel Meriva Concept brengt 'flexibiliteit' naar een hoger niveau met zijn aan de achterzijde scharnierende deuren, die onafhankelijk van de voordeuren kunnen worden geopend. Deze innovatie, die de naam FlexDoors heeft gekregen, maakt de toegang tot het interieur veel gemakkelijker en is ook veiliger dan klassieke autodeuren. De concept-car is ook voorzien van het zeer veelzijdige FlexSpace-concept voor de achterbank, dat al bekend is van de huidige Meriva. Boven de middenconsole bevindt zich ook een nieuw opbergsysteem, het zogenaamde FlexConsole, om het leven aan boord nog comfortabeler te maken.

Toegang: aanzienlijke toename comfort door speciaal scharnierende achterdeuren

De meest opvallende innovatie is het FlexDoors-concept. Terwijl de voordeuren naar klassiek ontwerp aan de voorzijde zijn opgehangen, draaien de achterdeuren naar achteren toe open. Dat maakt het bijvoorbeeld een stuk eenvoudiger om kinderen in hun stoeltje te zetten of een attachékoffer achter de voorstoelen te plaatsen. Het in- en uitstappen verloopt een stuk vlotter aangezien de achterdeuren over een veel grotere hoek opengaan. De aan de achterzijde scharnierende achterdeuren laten de passagiers instappen bij het hoogste punt van de auto (net achter de B-stijlen) en de deuropeningen worden niet beperkt door de wielkasten zoals bij klassieke deuren het geval is. Nog een voordeel van de FlexDoors-deuren is het feit dat ze zowel aan de voor- als achterzijde over negentig graden opendraaien. Ter vergelijking: bij de huidige Meriva is dat ongeveer zestig graden. Dankzij hun innovatief design zijn de achterdeuren ook relatief kort, waardoor het instappen ook in smalle parkeerplaatsen vlotter verloopt.

Première: voor- en achterdeuren gaan onafhankelijk open

Reeds bestaande varianten van dit soort achterdeuren, kunnen alleen worden geopend wanneer men eerst de voordeur opent, waardoor ze allesbehalve praktisch zijn.

De soepele werking van de FlexDoors wordt ondersteund door een reeks van gepatenteerde innovaties, die door de ingenieurs van GM/Opel zijn ontwikkeld. Bovendien werd een uitgebreide FMEA-analyse¹ uitgevoerd om alle mogelijke operationele en functionele fouten in kaart te brengen. Vervolgens werden de overeenkomstige maatregelen gedefinieerd in de technische specificaties. Een foutbestendig elektronisch/mechanisch controlesysteem met dubbele lay-out zorgt ervoor dat de deuren zowel van binnen als van buiten alleen kunnen worden geopend wanneer er geen gevaar is voor de inzittenden.

Als onderdeel van het innovatieve controlesysteem van de FlexDoors-deuren beschikt de Meriva Concept ook over een automatisch, elektronisch kinderslot, als aanvulling op het klassieke mechanische systeem. De aan de achterzijde opgehangen achterdeuren bieden ook meer controle over kinderen die uitstappen, zodat ze niet rechtstreeks in het verkeer terecht kunnen komen zoals bij klassieke deuren het geval is. Verwacht wordt dat ook het gordelgebruik zal toenemen, want dit soort achterdeuren maken het voor de ouders veel gemakkelijker om kleinere kinderen een gordel om te doen. Die combinatie van factoren resulteert in een extra dosis comfort en veiligheid.

Comfort: gemakkelijk in- en uitstappen

Het FlexDoors-concept werd getest en geoptimaliseerd in een uitgebreide reeks van 'clinics' met potentiële klanten. Daaruit bleek dat de grote meerderheid van de deelnemers erg onder de indruk was van het nieuwe systeem en gemakkelijk hieraan kon wennen.

Het in- en uitstappen verloopt vlotter doordat de achterdeuren tot een hoek van negentig graden openen en zo een veel grotere opening creëren dan standaard deuren. Dankzij de hoge daklijn hebben de achterpassagiers bovendien meer hoofdruimte wanneer ze in en uit de auto stappen. Het interieur is veel toegankelijker, zodat het een stuk gemakkelijker wordt om bijvoorbeeld een attachékoffer achter de voorstoelen te plaatsen.

¹ **FMEA** (Failure Mode and Effects Analysis). Een analytische betrouwbaarheidsanalyse om mogelijke zwakke punten te identificeren. FMEA wordt gebruikt in het kader van het veiligheidsmanagement om fouten te voorkomen en de technische betrouwbaarheid te maximaliseren.

Het FlexDoors-concept levert niets in op het gebied van veiligheidsprestaties of carrosseriestabiliteit: in tegenstelling tot de vorige, meer futuristische concept-car, de Flexreme, behoudt de Meriva Concept zijn B-stijlen. Net zoals bij de gewone auto's het geval is, bieden hoofd- en zij-airbags van de Meriva Concept extra bescherming voor de inzittenden.

Innovatie: FlexConsole biedt flexibel opbergsysteem tussen de stoelen

De FlexConsole is nog een innovatie die flexibele opbergruimte biedt tussen de stoelen. Dit systeem werd mogelijk gemaakt door het gebruik van een elektrische handrem. Daardoor kwam er boven de bestaande opbergvakken in de middenconsole plaats vrij voor twee rails die doorlopen tot aan de achterstoelen. Op die rails kan men heel eenvoudig diverse houders plaatsen, die bovendien naar voren en naar achteren kunnen worden geduwd, zodat ook de achterpassagiers het systeem optimaal kunnen benutten. Het type houders kan eindeloos variëren, omdat ze gewoon met veerpinnen in dit systeem worden vastgeklikt. Alles is mogelijk, van een koelbox tot een koffiezetapparaat of van een mobiel communicatiecentrum tot een chique handtas.

Onovertroffen: flexibel FlexSpace-stoelsysteem voor de achterstoelen

Het deursysteem van de Meriva Concept biedt ook voordelen wanneer men het uitermate flexibele FlexSpace-systeem voor de achterstoelen gebruikt, dat werd overgenomen van de huidige Meriva. De handgrepen om de achterstoelen te verschuiven of neer te klappen, staan nu nog beter binnen handbereik. In de standaardconfiguratie voor 5 zitplaatsen biedt het FlexSpace-systeem drie stoelen achteraan.

De lay-out met twee enkele stoelen in de achterste stand biedt een uitzonderlijk comfortniveau: de Meriva wordt dan een zeer ruime vierzitter die zich qua been- en schouderruimte kan meten met een auto uit het middenklassesegment. Als er meer bagageruimte nodig is, kunnen de twee buitenste stoelen afzonderlijk naar voren worden geklapt of snel en gemakkelijk in de vloer verdwijnen. In deze configuratie wordt de middelste stoel gewoon naar beneden geklapt. Zelfs als vijfzitter heeft de Meriva 415 liter bagageruimte; een stuk meer dan wat in het compacte segment gebruikelijk is. Indien nodig kan de Meriva Concept ook snel en gemakkelijk worden omgevormd tot een MPV met twee plaatsen en 1.420 liter bagageruimte.

Hulp: verstelbare laadvloer vergemakkelijkt inladen van bagage

Een andere innovatie vergemakkelijkt vervolgens het inladen van bagage: de verticaal verstelbare laadvloer. Dankzij deze innovatie hoeft men zware bagage niet langer op te tillen om ze uit de bagageruimte te halen. In plaats daarvan brengt men de laadvloer met een druk op de knop 20 centimeter omhoog.

De kleine MPV (lengte x breedte x hoogte: 4.220 x 1.760 x 1.601 mm) verbaast niet alleen met zijn flexibiliteitsconcept maar vestigt ook nieuwe normen op het vlak van ruimte aan boord. Dat was mogelijk door het dashboard, in vergelijking met de huidige Meriva, ongeveer tien centimeter lager te plaatsen en door de voorste A-stijlen zo smal mogelijk te maken, zodat de bestuurder en voorspassagier een optimaal zicht rondom hebben. De lager uitgesneden ruiten in de achterdeuren en de bijkomende, ver naar achter geplaatste, grote zijruiten voor de C-stijlen bieden ook de achterpassagier een uitstekend uitzicht. Zij hebben een zee aan ruimte dankzij FlexSpace, de 2.640 mm lange wielbasis en het brede spoor (1.560 mm vooraan, 1.584 mm achteraan).

- einde persbericht -

Voor meer informatie:

Jeroen Maas, Manager Public Affairs Opel

Telefoon: 076-5448125

E-mail: jeroen.maas@nl.gm.com

Tekst en foto's zijn te downloaden op <http://media.opel.nl>