



Opel Meriva Concept : le renouveau de la modularité

- Première mondiale : le système 'FlexDoors' rend les monospaces plus confortables, plus polyvalents et plus sûrs
- Design : un style dynamique toujours aussi pratique
- Tendances : on peut sortir de la voiture avec élégance

Avec le style dynamique du Meriva Concept présenté au Salon international de l'Automobile de Genève, Opel fait encore progresser la modularité intérieure des monospaces. Les deux côtés du prototype sont équipés de portes arrière antagonistes appelées FlexDoors. Si les portes avant restent dotées de charnières conventionnelles, les portes arrière s'ouvrent, elles, vers l'arrière du véhicule. Destiné à la famille, le Meriva Concept se démarque aussi en offrant la possibilité d'ouvrir les portes avant et arrière indépendamment l'une de l'autre. Les systèmes de portes antagonistes existant jusqu'à présent exigeaient jusqu'alors d'ouvrir d'abord la porte avant, avant de pouvoir ouvrir la porte arrière, ce qui limitait fortement la fonctionnalité.

Le Meriva Concept est propulsé par un nouveau moteur à essence 1.4 litre turbo équipé d'un système de soupapes à distribution variable.

Le système de portes breveté FlexDoors GM/Opel présente de nombreux avantages :

- Plus pratique : l'accès et la sortie à bord sont plus aisés, car les portes arrière s'ouvrent à un angle de 90 degrés, offrant un dégagement bien plus large que des portières classiques. Grâce à la grande hauteur sous pavillon, les passagers arrière disposent également de plus d'espace pour monter et descendre de voiture. L'intérieur est plus accessible : il est plus facile par exemple de ranger une sacoche derrière le siège avant.
- Un niveau élevé de sécurité : l'installation correcte des enfants à l'arrière est grandement facilitée. Les portes arrière antagonistes permettent également de mieux surveiller la descente de voiture des enfants, car il est plus facile de les voir depuis toutes les places. Il leur est aussi plus difficile de sortir dans la circulation qu'avec des portes conventionnelles, grâce à la « zone de sécurité » créée entre les deux portes.
- Plus d'élégance : monter et descendre de voiture se font avec plus de style et d'élégance, mais aussi beaucoup plus de naturel.

La manipulation tout en douceur du système 'FlexDoors' est due à toute une série d'innovations brevetées développées par les ingénieurs GM/Opel. Un système de sécurité condamne l'ouverture et la fermeture des portes de l'intérieur ou de l'extérieur tant qu'il existe un risque pour les passagers. Le Meriva Concept dispose également d'une sécurité enfants automatique, qui vient compléter le système mécanique classique. Et si le prototype conserve des montants centraux, c'est autant pour permettre l'ouverture indépendante des portes, que pour des raisons de sécurité en cas de choc latéral.

L'idée du Meriva Concept est de marier espace et fonctionnalité, avec un style très dynamique et sympathique. La ligne inférieure du vitrage du prototype, son toit en arche, ses voies larges et sa carrosserie fortement sculptée donnent une bonne indication de ce que l'on peut s'attendre à trouver à l'avenir sur des monospaces de série Opel.

« Le Meriva Concept montre tout à fait clairement comment notre nouveau vocabulaire de design Opel peut être décliné pour offrir de nouvelles solutions personnelles sur le segment des monospaces, » explique Mark Adams, Vice-président du Design pour General Motors Europe. Tout particulièrement remarquable : le mouvement dynamique de « vague » de la ligne de vitrage, juste après le montant central, qui dégage une bonne vision périphérique pour les passagers arrière. Il a également permis aux designers de créer une silhouette dynamique et originale laissant une bonne visibilité aux enfants installés à l'arrière. La carrosserie reçoit aussi l'élégante virgule signant les flancs déjà vue sur le GTC Coupé and Flextreme. Le prototype se distingue encore par son pare-brise en forme de « U », dont les deux branches remontent au-dessus de la tête des passagers arrière. Le style de la partie arrière – et tout particulièrement les blocs optiques – rappellent l'Insignia, la nouvelle berline de classe intermédiaire supérieure Opel qui doit être dévoilée cet été. La courbure du pavillon du monospace s'accroît sur l'arrière, soulignant son caractère dynamique.



« Le système FlexDoors est un progrès logique dans la flexibilité offerte par nos monospaces, » explique Alain Visser, Directeur général du Marketing pour General Motors Europe. « Avec le système d'assises Flex7® du Zafira et le concept FlexSpace du Meriva, nous avons joué de la même façon un rôle de pionnier dans le domaine de la modularité intérieure. » Grâce à ces concepts, les monospaces Opel rencontrent un grand succès : en 2007, il s'est

vendu presque 335.000 Zafira et Meriva. Et avec la nouvelle Agila, le spécialiste du monospace qu'est Opel va désormais pouvoir offrir un monospace d'accès sur le segment des minis. Aujourd'hui, une Opel vendue sur cinq est un monospace, alors que la proportion sur l'ensemble du marché général n'est que d'une voiture sur huit.

Carrosserie

Opel Meriva Concept : l'archétype de la modularité

- FlexDoors : une innovation rendant les monospaces plus polyvalents, plus pratiques et plus sûrs
- FlexSpace : un maximum de modularité des sièges arrière
- FlexConsole : un système de rangement modulable individuellement entre les sièges

L'Opel Meriva Concept pousse la modularité à de nouveaux sommets grâce à ses portes arrière antagonistes qui peuvent être ouvertes indépendamment des portes avant. Cette innovation, appelée FlexDoors, rend l'accès à bord beaucoup plus facile et présente également toute une série d'avantages de sécurité par rapport à des portes traditionnelles. Le concept-car s'équipe également du système d'assise arrière à haute reconfiguration FlexSpace, déjà connu sur le Meriva de série. Il dispose aussi d'un nouveau système de rangement dénommé FlexConsole, installé sur le tunnel central, qui rend plus commode encore la vie à bord.

Accès : les portes arrière antagonistes améliorent notablement la commodité

L'innovation la plus remarquable est sans conteste le système FlexDoors. Si les portes avant sont de conception classique avec des charnières avant, les portes arrière se déploient vers l'arrière du véhicule. Cela facilite beaucoup l'installation des bébés à l'arrière, ou le rangement d'une sacoche derrière le siège avant. La montée et la sortie du véhicule sont également nettement plus faciles, grâce aux portes arrière qui peuvent s'ouvrir sur un angle beaucoup plus important. Les portes arrière antagonistes permettent de pénétrer dans le véhicule à l'endroit où il offre la plus grande hauteur – juste derrière le montant central – et l'ouverture des portes n'est pas entravée par les passages de roue, comme avec des portes traditionnelles. L'autre avantage du FlexDoors est de pouvoir offrir un déploiement des portes avant et arrière sur un angle de 90 degrés. En comparaison, l'angle d'ouverture des portes du Meriva actuel n'est que d'environ 60 degrés. Grâce à leur nouveau mécanisme, les portes arrière se montrent également assez courtes, ce qui facilite l'accès à bord dans les places de parking étroites.

Une première : des portes avant et arrière qui s'ouvrent de manière indépendante

Les portes arrière antagonistes existant jusqu'alors sur le marché ne pouvaient s'ouvrir qu'après avoir au préalable déjà ouvert les portes avant, ce qui limitait nettement leur commodité. La manipulation très facile du FlexDoors est assortie de toute une série d'innovations développée par les ingénieurs GM/Opel. En outre, une procédure AMDEC (Analyse des Modes de Défaillance, de leurs Effets et de leur Criticité) a été créée pour lister toutes les erreurs possibles de manipulation et de fonctionnement. Cette méthode a permis de prendre en compte dans les spécifications techniques toutes les contremesures nécessaires. Un système de sécurité à double niveau, électronique et mécanique, empêche l'ouverture des portes de l'intérieur ou de l'extérieur tant que peut subsister un risque pour les passagers.

Le Meriva Concept dispose également d'une sécurité enfants électronique automatique, fonction faisant partie du système de surveillance novateur du FlexDoors. Elle vient compléter le système mécanique classique. Les portes antagonistes améliorent également la surveillance des enfants qui sortent de la voiture, car ils ne peuvent pas se retrouver au milieu de la circulation aussi facilement qu'avec des portes conventionnelles. Le taux de port de la ceinture aux places arrière devrait aussi augmenter, car les portes arrière antagonistes permettent aux parents de boucler nettement plus facilement la ceinture aux petits enfants. L'ensemble de ces dispositifs rend le système nettement plus commode et apporte un gain considérable sur le plan de la sécurité.



Confort : monter et descendre en toute simplicité

Le système FlexDoors a été testé et optimisé en ayant recours à de multiples séries de tests cliniques avec des clients potentiels. Il s'est rapidement avéré que la grande majorité des participants était très impressionnée par cette innovation, et n'avait aucun problème à s'habituer à l'utilisation de portes arrière antagonistes.

A dire vrai, la montée et la descente du véhicule sont nettement facilitées, car les portes arrière s'ouvrent sur un angle de 90 degrés, libérant un dégagement beaucoup plus grand qu'avec des portes classiques. Grâce à la grande hauteur sous pavillon, les passagers arrière disposent de plus d'espace pour monter et sortir de voiture. L'intérieur est nettement plus accessible, il est beaucoup plus aisé par exemple de ranger une sacoche derrière les sièges avant.

Le système FlexDoors n'a pas de conséquence sur le plan du comportement aux chocs ou de la résistance de la caisse, car les montants centraux ont été volontairement conservés, à la différence du précédent prototype Flextreme, beaucoup plus futuriste. Comme dans une voiture conventionnelle, les airbags rideaux et latéraux du Meriva Concept apportent une protection supplémentaire aux passagers en cas de choc.

Innovation : le système de rangement modulable FlexConsole entre les sièges

Le système FlexConsole est une autre innovation qui propose un espace de rangement modulable entre les sièges. Sa réalisation a été permise par l'implantation d'un frein à main électrique. L'espace ainsi dégagé a été mis à profit pour fixer deux rails au-dessus des classiques compartiments dans la console centrale, qui se prolongent jusqu'aux sièges arrière. Une multitude de réceptacles peuvent être facilement fixés à ces rails, puis déplacés en avant ou en arrière, ce qui permet aux passagers arrière de pouvoir parfaitement utiliser eux aussi ce système. Rien ne limite le type de réceptacles : ils peuvent s'encliqueter dans le système de rangement grâce à des crochets à ressort. Tout est envisageable, depuis la glacière jusqu'à la machine à café, ou encore depuis le centre de communications mobile jusqu'au sac à main chic.

Sans pareil : le système modulable FlexSpace pour les sièges arrière

Le système de portes du Meriva Concept présente aussi des avantages lorsque l'on utilise le système d'assise arrière FlexSpace à l'extraordinaire modularité, repris de l'actuel Meriva de série. Les poignées pour déplacer ou rabattre les sièges ont simplement été modifiées pour être plus faciles à

atteindre. En configuration normale cinq places, le système FlexSpace propose trois places à l'arrière.

La disposition avec uniquement deux sièges en position reculée propose une qualité de confort particulièrement élevée : le Meriva devient alors une quatre-places exceptionnellement spacieuse, chaque place disposant d'une largeur aux épaules et d'un espace aux jambes équivalents à ceux d'une berline de la catégorie intermédiaire. S'il faut plus de place pour loger des bagages, les deux sièges latéraux peuvent être repoussés vers l'avant, ou bien totalement repliés dans le plancher de la voiture, le tout rapidement et simplement. Dans cette configuration, le siège central est tout simplement rabattu. Même en cinq places, le Meriva dispose d'un volume de coffre de 415 litres, soit nettement plus que la capacité offerte habituellement sur une compacte. Si besoin, le Meriva Concept peut être rapidement et facilement transformé en monospace deux places avec une capacité de chargement atteignant 1.420 litres.

Prévenant : le plancher de chargement mobile simplifie le chargement des bagages

Une autre innovation apporte son concours pour faciliter le chargement : le plancher réglable en hauteur. Grâce à cette innovation, il n'est plus nécessaire de soulever les bagages lourds pour les monter ou les descendre du coffre. Il suffit en l'occurrence d'appuyer sur une touche pour monter le plancher du coffre de 20 centimètres.

Si cette étude de Meriva apporte beaucoup sur le plan de la flexibilité, le monospace compact (longueur : 4.220 mm, largeur : 1.760 mm, hauteur : 1.601 mm) se distingue également sur le plan de l'impression d'espace intérieur. Elle vient de l'abaissement de la planche de bord d'environ dix centimètres par rapport au Meriva de série actuel, et de l'amincissement au maximum des montants de la baie de pare-brise de manière à dégager une visibilité optimale pour le conducteur et le passager avant. La ligne surbaissée du vitrage arrière assure aussi une excellente vision aux passagers arrière, tout comme le font les vitres de custode, qui ont été repoussées nettement en arrière. Les passagers arrière jouissent de beaucoup d'espace grâce au FlexSpace, à la longueur de l'empattement (2.640 mm) et à la largeur des voies (avant 1.560 mm, arrière 1.584 mm).



Design

Plus loin dans le dynamisme et dans la vocation familiale

- Ligne de vitrage originale avec une vague dynamique juste derrière le montant central
- Élégante grille de calandre trapézoïdale portant le nouveau logo Opel
- Feux avant et arrière identifiables de jour comme de nuit grâce à leur signature virgule

Fonctionnalité et espace, ligne très dynamique : Opel a présenté cette association, plutôt inhabituelle sur un monospace, au Salon de Francfort IAA de l'an dernier avec le concept-car FlexTreme. Le Meriva Concept fait encore évoluer cette philosophie : avec son élégante ligne de vitrage, son toit en arche, ses voies larges et sa carrosserie musclée, il est encore plus proche d'un éventuel modèle de série. Le prototype d'aujourd'hui arbore aussi l'extraordinaire système de portes arrière antagonistes FlexDoors, cette fois en conservant toutefois des montants centraux. Pour l'occasion ils se parent d'une rutilante bande de diodes lumineuses pour guider les passagers dans l'habitacle et éclairer la surface du revêtement sur les côtés du véhicule.

« Le Meriva Concept montre tout à fait clairement comment notre nouveau vocabulaire de design Opel peut être décliné pour offrir de nouvelles solutions personnelles sur le segment des monospaces, » explique Mark Adams, Vice-président du Design pour General Motors Europe. Tout particulièrement remarquable : le mouvement dynamique de « vague » de la ligne de vitrage, juste après le montant central, qui dégage une bonne vision périphérique pour les passagers arrière. Il a permis aux designers de créer une silhouette dynamique et originale laissant une bonne visibilité aux enfants installés à l'arrière.

L'originale ligne de vitrage est également mise en valeur par des moulures travaillées en aluminium. Les designers ont aussi parfaitement intégré les poignées de porte du FlexDoors dans la ceinture de caisse.

La carrosserie reprend également l'élégant mouvement de « virgule » signant les flancs, élément de style distinguant déjà les GTC Coupé et FlexTreme. Autre particularité : le pare-brise en U, qui s'étend au-dessus de la tête des passagers arrière, rappelant cette fois le pare-brise panoramique de l'Astra GTC. Les fins montants de la baie de pare-brise, repoussée très en avant, laissent largement entrer la lumière et assurent une atmosphère lumineuse dans l'habitacle. Ces deux éléments contribuent à l'exceptionnelle visibilité périphérique offerte aux occupants du monospace. Les grands rétroviseurs extérieurs, abritant également les indicateurs de direction, sont intégrés dans la ligne de vitrage.

De généreuses jantes aluminium de 19 x 8J chaussées de pneumatiques 235/35 R19 se chargent de remplir les passages de roues échanrés et donnent au prototype une allure assurée et dynamique. Les jantes au dessin à cinq branches s'harmonisent avec les formes sculptées de la carrosserie.

La partie avant du concept-car grise « Poudre de poivre » est caractérisée par de grands blocs optiques et une puissante calandre trapézoïdale, qui fera son apparition en série sur la nouvelle Insignia. Le logo de la marque – avec le nom « Opel » en relief sur la moulure – trône fièrement sur le large jonc chromé central en aluminium poli.

Les grands blocs optiques translucides équipés de lampes à diodes très évoluées sont logés dans un châssis en aluminium. La ligne dessinée par les lampes de l'éclairage diurne, qui confèrent à la voiture un visage reconnaissable même de nuit quand elles servent de veilleuse, annonce l'image future des Opel. En interne, cette signature lumineuse a été surnommée « la virgule ». Les indicateurs de direction sont intégrés à la partie inférieure, transparente, du bloc optique. Le dessin de l'avant du véhicule est complété par le capot portant la nervure centrale caractéristique d'Opel.

Le style de la partie arrière – et tout particulièrement les blocs optiques – rappelle l'Insignia. Le motif de la virgule est aussi intégré aux blocs optiques arrière qu'il vient sigler. Quand le clignotant est en marche, la partie inférieure de l'optique change de couleur et passe du rouge à l'orangé. La douce courbure du pavillon et du spoiler intégrant le 3^{ème} feu stop s'accroît sur l'arrière, soulignant son caractère dynamique du monospace. Le logo Opel semble flotter sur une vaste lunette arrière appuyée à sa base sur un large jonc en aluminium.

L'habitacle est dominé par la présence d'une planche de bord enveloppante en forme de vague. La partie supérieure de la console réunit les deux portes dans un mouvement continu. Pour offrir un habitacle dégagé et une visibilité périphérique optimum, l'ensemble du cockpit a été positionné aussi bas que possible, avec de très fins montants de baie de pare-brise. La partie supérieure de la planche de bord



reçoit un revêtement en cuir marron « Cacao », une teinte chaude que l'on retrouve sur les sièges. Elle vient s'harmoniser avec les assises en « Gris galvanisé » (clair) avec motifs en relief et ligne marron longitudinale. L'habillage des sièges est rehaussé par des coutures orange – un traitement qui se poursuit sur le plancher du véhicule. Des coutures orange entourent deux bandes translucides courant sur toute la longueur de l'habitacle. A la place de la traditionnelle moquette, le plancher du Meriva Concept s'habille d'une feutrine de six millimètres d'épaisseur.

Le motif aluminium en U du volant et les compteurs rouges rappellent le prototype GTC. La console centrale est surmontée par un vaste écran de navigation monté sous une casquette en arche. Les commandes rétro-éclairées en rouge de l'info-divertissement et de la climatisation sont disposés en contrebas, derrière une plaque de Plexiglas de 10 mm d'épaisseur. Tous les réglages se font par écran tactile, à l'exception des boutons, qui se déploient

lorsqu'ils sont pressés. La commande des feux à gauche du volant se pare aussi d'un éclairage rouge typique traversant son cache transparent, ce qui la fait ressembler à un iPod.

Pour être facilement à portée de main, la commande du frein à main électrique est positionnée en-dessous du levier de vitesse du Meriva Concept. En s'affranchissant du classique frein à main mécanique, les designers ont pu donner naissance à un nouveau concept de rangement modulable : deux rails en aluminium courent le long des flancs du tunnel central en arc léger. Ils servent à fixer un coffre spécifique, qui peut coulisser vers l'arrière jusqu'aux passagers de derrière, ou bien être facilement enlevé quand on quitte la voiture, si on le désire. D'autres espaces de rangement sont disponibles sous ce coffret. En outre, il est possible de loger des bouteilles de 1,5 litre dans les bacs des contrepentes avant du Meriva Concept.

A la loupe

Tout pour la flexibilité : une petite histoire de la modularité

Un catalogue de solutions innovantes de carrosserie, d'assises et de portières

L'histoire de la modularité automobile a démarré chez Opel avec le break : en 1953, le constructeur de Rüsselsheim commercialisait le premier break qu'il décidait d'appeler du terme générique de Caravan. Le génie créateur des designers et des ingénieurs GM/Opel a depuis longtemps cessé de se cantonner à une modularité touchant seulement les passagers et les bagages. L'Opel Junior (1983), par exemple, recevait des éléments que l'on pouvait déplacer comme des cubes. Son autoradio-cassette et ses haut-parleurs étaient amovibles, et pouvaient s'accrocher à un sac. La Tigra TwinTop et l'Astra TwinTop d'aujourd'hui jouent différemment la partition de la modularité : les deux sont tout à la fois des coupés et des cabriolets. Elles disposent d'un toit en acier escamotable qui disparaît dans le coffre en appuyant sur une touche. Comme l'Astra TwinTop est une quatre places, elle s'équipe d'un toit en trois parties pour préserver le volume du coffre. Celui-ci se replie sur lui-même de manière peu encombrante.

Avec l'Opel Twin (1992), c'était le système de propulsion qui était touché par la modularité. L'Opel Twin disposait d'un groupe motopropulseur interchangeable regroupant le moteur, la transmission, l'essieu arrière et l'accumulateur d'énergie. L'actuelle architecture E-Flex de General Motors – base de l'Opel Flextreme (2007), par exemple – utilise un principe similaire. Le système E-Flex permet de monter différents systèmes

de motorisation dans un seul type de châssis à moteur électrique.

Zafira, Meriva et Signum : nombre de sièges à la carte

L'arrivée des monospaces compacts Zafira (1999) et Meriva (2003) a marqué une évolution majeure de la modularité intérieure. Jusque là, le propriétaire d'un monospace traditionnel était toujours confronté à un choix : avant de partir, il fallait savoir si l'on préférerait libérer un maximum d'espace ou garder un maximum de sièges. Le système d'assises Flex7 inauguré sur le très apprécié Zafira résout le dilemme : les sept sièges sont toujours disponibles à bord.

La configuration utilisée par le Meriva est un peu différente. Son système FlexSpace assure une modularité optimum de la seconde rangée de sièges, qui peut se transformer en deux sièges indépendants laissant un maximum de places pour les jambes et les épaules, ou bien remplir le rôle de banquette pour trois passagers. Et pour libérer un volume de chargement maximum, elle peut tout simplement être rabattue. Le Signum, couronnant depuis 2003 la gamme Opel, revendique une flexibilité intérieure similaire.

Corsa, Antara, Flextreme : des solutions pratiques pour transporter les bagages

Le système de portage FlexFix proposé sur la Corsa et l'Antara permet de faire encore progresser la modularité côté coffre. A la manière d'un tiroir, le FlexFix peut sortir du bouclier arrière pour accueillir alors deux bicyclettes ou un grand coffre



qui augmente le volume de chargement. La philosophie Opel s'applique également au FlexFix : pas besoin d'outil, pas d'éléments à monter ou à stocker. Une particularité du prototype à moteur électrique Opel Flextreme (2007) résidait dans son compartiment à bagage disposé sous le plancher du coffre appelé FlexLoad.

Insignia Concept, TRIXX et Meriva Concept : des portes originales

Les designers GM/Opel sont toujours ouverts à des solutions pratiques, même si elles se montrent inhabituelles. Et cela vaut aussi pour les portes : le prototype GT2 (1975) disposait de portes coulissantes et l'Astra Coupé OPC X-Treme concept (2001) de portes papillon, par exemple. Bien qu'elles semblent à première vue présenter de nombreux avantages, les portes à pantographe sont difficiles à mettre en œuvre en production de série. Cette innovation s'illustre sur l'Insignia Concept

(2003) et le TRIXX (2004). Elle permet de pouvoir ouvrir de grandes portières dans de petits espaces, places de parking ou de garage serrées. A l'instar de portes coulissantes, mais sans besoin de recourir à des rails de guidage, ces portes se dégagent parallèlement à la carrosserie au lieu de pivoter vers l'extérieur.

Dans leur quête d'un accès plus facile aux places arrière du véhicule, les ingénieurs Opel/GM se sont intéressés de près aux portes arrière antagonistes. Le principe du FlexDoors a été inauguré sur l'Opel Flextreme (2007) – une étude de style parfaitement fidèle à la tradition Opel de proposer des concepts de carrosserie très modulables et fonctionnels sous des dehors attractifs. Le Meriva Concept (2008) montre toute l'attention qu'Opel a portée dans la réalisation de portes arrière antagonistes s'ouvrant indépendamment des portières avant.

A la loupe

Monospaces Opel : toujours aussi prisés en Europe

Les monospaces, dont la silhouette englobe un court capot, un pavillon surélevé et un hayon vertical, sont toujours aussi prisés sur le marché automobile européen. La présentation de l'Opel Zafira en 1999 a marqué l'arrivée en Europe du concept de monospace : bien que moins long à l'époque qu'une Vectra B (longueur : 4,47 mètres), le Zafira (longueur : 4,31 mètres) doté de l'ingénieux système d'assises Flex7 permettait d'accueillir sept passagers ou d'embarquer beaucoup de bagages. Avant le Zafira, la modularité intérieure était simplement synonyme de sièges amovibles. Son arrivée a changé la donne, et la modularité était maintenant définie par les possibilités d'adaptation au sein de l'habitacle. Ce système est devenu une référence dans le monde automobile, et les constructeurs l'ont reconnu en le copiant à de nombreuses reprises. Encouragé par le succès commercial du Zafira (presque 2.000.000 d'unités ont été vendues à ce jour en Europe), Opel a développé sa gamme avec le Meriva en 2003. Le Meriva était équipé du système FlexSpace, qui devenait une nouvelle référence en termes de modularité intérieure, et prouvait l'ingéniosité du concept Opel. Pendant ce temps, le travail sur la modularité d'Opel était depuis longtemps entré dans sa seconde phase, qui allait se concrétiser sur le Zafira B profondément amélioré en 2005, et sur la seconde génération d'Agila, également un monospace, en 2008. Le renouveau de la modularité du monospace arrivera dans la prochaine décennie avec la seconde génération du Meriva.

Proposant aujourd'hui trois modèles très populaires sur le marché, Opel remporte un grand succès avec

son concept de monospace. En 2007, il s'est vendu environ 335.000 Zafira et Meriva. Le Zafira domine également le segment des sept-places avec presque 195.000 immatriculations, et le Meriva est la meilleure vente de la catégorie des petits monospaces avec 140.000 immatriculations. Et avec la nouvelle Agila, le spécialiste du monospace qu'est Opel a maintenant aussi offrir un modèle d'entrée de gamme sur le segment des minis. Aujourd'hui, une Opel vendue sur cinq est un monospace, alors que la proportion est de seulement une voiture sur huit sur le marché européen. Grâce à la réussite des monospaces Opel, le segment des monospaces a profondément évolué. En 1997, les statistiques de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) montraient qu'il ne représentait que 4% de l'ensemble des véhicules particuliers vendus en Europe.

En dehors d'une meilleure exploitation de l'espace, les clés du succès des monospaces résident aussi dans une position d'assise surélevée offrant une meilleure visibilité et une montée/descente du véhicule facilitée. Comme le souligne Frank Leopold, Directeur de l'Innovation, de l'Aménagement avancé et des Concept Cars pour Opel : « Avant, quand on voulait davantage de place, on allongeait et on élargissait les voitures. Maintenant, les monospaces maximisent l'espace intérieur sans toucher à l'empreinte au sol de la voiture. Et avec le Flex7, nous avons ouvert la voie à la modularité embarquée que nous souhaitons développer avec toujours plus d'innovations intelligentes et rationnelles bien dans la manière Opel. »
