

Mit dem neuen Combo setzt Opel die grundlegende Aktualisierung seiner Palette an leichten Nutzfahrzeugen fort. Der kleine Neue bietet Klassenbestwerte bei Ladevolumen sowie Zuladung. „Der ist funktionell wie ein Nutzfahrzeug und hat den Komfort und die Spritzigkeit eines Pkw“, lobten die Tester einhellig den Rüsselsheimer Neuzugang.

Der neue Opel Combo im SBZ-Test

Kompakt-Transporter mit Pkw-Qualitäten



Der neue Opel Combo: Stadtservicewagen mit Bestwerten bei Stauvolumen und Zuladung

Mit insgesamt drei Grundmodellen deckt das Combo-Programm die unterschiedlichen Transportbedürfnisse ab. Für den Einsatz im SHK-Handwerk gibt es den zweisitzigen Combo Kastenwagen. Neben der Einstiegsausführung ist er auch in der gehobenen Ausstattung „Comfort“ erhältlich. Komfortfeatures wie Klimaanlage, elektrische Fensterheber oder Zentralverriegelung sowie ein umfangreiches Angebot an Infotainment-Systemen – unter anderem hochwertige Navigations-Audio-Kombinationen – erlauben es, alle Varianten individuell auszurüsten. Technisch basiert der moderne Kompakt-Transporter weitgehend auf der dritten Corsa-Generation. Damit profitiert er unter anderem von deren Fahrwerkskonstruktion mit Front-Fahrschemel und DSA-Charakteristik (Dynamic Safety). Die Hinterachse – eine Verbundlenker-Konstruktion mit einem Torsionsprofil in Doppel-U-Form – haben die Techniker speziell auf hohe Beladung hin ausgelegt.

Klassen-Primus

Mit einem c_w -Wert von 0,35 gehört der neue Combo zu den windschnittigsten Lieferwagen überhaupt. Seine Grundform kommt dem strömungstechnischen Ideal eines Tropfens sehr nahe. Das Frachtabteil ist harmonisch in die Gesamtlinie integriert, Fahrerkabine und Laderaum verschmelzen zu einer Einheit. Neben der gelungenen Optik dieses „Monocab“-Designs und Vorteilen in der Aerodynamik spricht auch die große Kopffreiheit auf den Vordersitzen für das Konzept. „Selbst meine 192 Zentimeter

Gesamtlänge sind hier gut untergebracht“, sagt Tester Simon Meier. Großzügig geschnittene Türen erleichtern den Ein- und Ausstieg. Aufgrund der erhöhten Sitzposition und der großen Frontscheibe ist die Sicht nach vorn bestens. Große Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten und erleichtern so das Rangieren. Auf Wunsch ist der Combo Kastenwagen auch vollverglast erhältlich.

Um 93 Millimeter hat der neue Combo gegenüber seinem Vorgänger bei der Außenlänge zugelegt. Sie beträgt jetzt exakt 4323 Millimetern. Der Radstand stieg sogar um

236 auf 2716 Millimeter. Von diesem Wachstum profitiert vor allem das Ladeabteil: Mit einem Volumen von maximal 3200 Litern gehört es zu den größten dieser Fahrzeugkategorie. Weitere Bestwerte stellen die Nutzlast (bis zu 810 Kilogramm) und die zulässige Anhängelast (gebremst bis zu 1200 Kilogramm) dar.

Die Ladefläche hat eine Länge von 1,78 und eine Breite von 1,38 Metern. Zwischen den Radkästen mißt der Lieferwagen 1,13 Meter und die maximale Ladehöhe beträgt 1,20 Meter. Die bis zu zwei Schiebetüren gleiten weit zur Seite und geben jeweils eine große Öffnung frei, durch die beispielsweise Kartons mit dem 60-Zentimeter-Standardmaß pas-



Durch die symmetrische Doppelflügeltür im Heck paßt auch mal eine ganze Euro-Palette



Neben Sicherheits- und Infotainment-Ausstattungen sind auch zahlreiche Komfort-Extras auf Wunsch erhältlich

Drei durchzugsstarke und wirtschaftliche Motoren stehen beim neuen Combo zur Wahl. Der 1,6-Liter-Benziner leistet 64 kW (87 PS), entwickelt ein maximales Drehmoment von 138 Nm und beschleunigt den Combo in 14,0 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 164 km/h. Das Aggregat ist nach Euro 3/D 4 zertifiziert und verbraucht nach MVEG-Norm lediglich 7,8 Liter Kraft-

sen. „Euro-Paletten kriegt man hier aber nicht rein“, bedauert Meier.

Die bekommt man aber durch die symmetrische Doppelflügeltür am Heck, die bis ins Dach reicht. Auf Wunsch lässt sich zudem die Lehne des Beifahrersitzes auf die Sitzfläche klappen. Die ebene Ladefläche ist auf dieser Seite dann bis zu 2,70 Meter lang – wieder ein Klassenbestwert. Und selbst bei dieser Konfiguration sichert das variable „FlexCargo“-System Waren vorbildlich.

Ein stabiles, in aufwendigen Aufpralltests geprüfetes Gitter hinter den Sitzen schirmt Fahrer und Beifahrer vor der Ladung ab. Wird die Lehne des Beifahrersitzes umgelegt, lässt sich das engmaschige Gitter über ein Scharnier mittig zur Seite klappen und in der Lehne einrasten. So trennt es den Fahrerbereich auch von auf der Beifahrerseite untergebrachtem Transportgut ab.

Unterhalts-Künstler

Auf der sicheren Seite ist der Stadtlieferwagen auch aufgrund der stabilen Struktur seiner großteils verzinkten Karosserie, auf die Opel zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung gewährt. Hinzu kommt noch ein umfassendes Paket an Sicherheitssystemen sowie passiven Schutzeinrichtungen: Ein Full-Size-Airbag für den Fahrer gehört ebenso zum Standard wie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorn oder das von Opel patentierte Pedal-Release-System. Aktive Kopfstützen, ein Airbag für den Beifahrer und ABS sind optional erhältlich. Insgesamt sieben Ausstattungspakete kombinieren funktionelle Details mit Komfortextras.



Die beiden Turbodiesel-Varianten begnügen sich nach MVEG-Norm mit 5,8 Litern/100 km

stoff auf 100 Kilometer. Die beiden aus dem Corsa bekannten Ecotec-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 1,7 Litern Hubraum haben eine Leistung von 48 kW (65 PS) sowie 55 kW (75 PS) und verfügen über ein maximales Drehmoment von 130 beziehungsweise 165 Nm. Der MVEG-Gesamtverbrauch der beiden nach Euro 3 zertifizierten Triebwerke liegt bei 5,8 Litern Diesel pro 100 Kilometer.

Zu den niedrigen Unterhaltskosten der neuen Baureihe tragen außerdem die langen Wartungsintervalle von 30 000 Kilometern sowie die reparatur- und servicefreundliche Konstruktion des Combo bei. Sie beschert dem Halter einerseits günstige Pkw-Versicherungsprämien und hilft andererseits, bei einem Unfall langwierige und kostspielige Werkstattaufenthalte zu vermeiden. Werkstatteinrichtungen gibt es für den Combo von vielen Anbietern und in einer begrenzten Ausstattung auch von Opel selbst. □