

Riesige Frontscheibe und ansonsten brave Formen: Der neue Opel Combo ist gefällig gestaltet, aber nicht gerade das Gesicht in der Menge.



Wo spielt die Musik?

Der neue Opel Combo ist der größte unter den Lieferwagen. Spielt die Musik jetzt hier?

Man muss die Superlative nur lange genug suchen, dann wird man auch fündig: Der erste deutsche Lieferwagen mit One-Box-Design – das ist einer der Marketing-sprüche, mit denen Opel den neuen Combo unter die Leute bringt. Im vergange-

nen Jahr stellte Fiat mit dem Doblò den ersten Nicht-Franzosen im One-Box-Design vor. Vermutlich startet irgendwann in Wolfsburg – sollte er dort überhaupt gebaut werden – der erste niedersächsische Lieferwagen mit ganzheitlicher Karosserie. Zuvor ist vermutlich noch der erste Schwabe dran, wenn auch in Brandenburg gefertigt. Die deutschen Hersteller merken sehr spät, wie ein moderner Lieferwagen beschaffen sein muss, laufen der Musik hinterher. Dabei fertigte Opel seit 1993 den Combo der ersten Ge-

neration mit Rucksack-Laderaum und hat darüber hinaus große Erfahrung mit verblechten Caravans aller Art. Spät aber nicht zu spät? Das Combo-Werk in Portugal (soviel zum 'deutschen' Lieferwagen) verfügt über eine Kapazität von 70.000 Autos in zwei Schichten – es gibt also sogar Kapazität für Zuwachs, sollte der Combo einschlagen. Der Neue bedient sich eines gängigen Rezepts: Die Basis bildet mit dem Kleinwagen Corsa ein moderner Kompakter, daraus mutieren Kastenwagen und fünfsitziger Kombi sowie der feinere Combo-Tour als praktische Familienkutsche. Doch außer dem Gesicht, der Antriebstechnik und den Bedienungselementen im Fahrerhaus hat der Opel mit seinem Vorfahr wenig gemein. Das beginnt mit der eigenständigen Optik. Sie ist geprägt von einer riesigen Frontscheibe, die den Combo von vorn ein wenig britisch-skuril aussehen lässt. Und die Technik-Unterschiede reichen bis zur Hinterachse, die vom Astra Caravan stammt.

Mit gut 4,3 m Länge übertrifft der Combo gängige Lieferwagen deutlich, schlägt bereits die Brücke zum Transporter Vivaro. Gut 30 cm mehr als der Klas-



Mit Verlängerung bis ins Fahrerhaus misst der Laderaum 3,2 m³. Sechs Ösen halten die Fracht im Zaum.

Ausstattungen und Preise (in DM ohne MwSt.)

Modell	Opel Combo Kasten D, 65 PS	Opel Combo Kasten D, 65 PS Comfort
Grundpreis	20.478,-	22.277,-
Minderpreis Benziner 87 PS	724,-	724,-
Mehrpriesturbodiesel 75 PS	1.310,-	1.310,-
Anhängevorrichtung	626,-	626,-
ABS*	1.100,-	1.100,-
Beifahrerairbag*	254/1.100,-	254/1.100,-
Beifahrersitz verstellbar	Serie	Serie
Dachreling im Fahrerhaus	Serie	Serie
Drehzahlmesser	Serie	Serie
Dritte Bremsleuchte	Serie	Serie
Fahrerairbag	Serie	Serie
Fahrersitz höhenverstellbar**	352,-	Serie
Sitzheizung	509,-	509,-
Fensterheber elektrisch inkl. Zentralverriegelung***	919,-	919,-
Handschuhfach mit Deckel	Serie	Serie
Heckflügeltüren	Serie	Serie
Hecktüren verglast, Scheiben beheizbar**	352,-	Serie
Klimaanlage	1.848,-	1.848,-
Laderaum mit Gummibelag	196,-	196,-
Laderaum mit Zurrösen	Serie	Serie
Laderaum-Schiebetür links	528,-	528,-
Laderaum-Schiebetür rechts	528,-	Serie
Lenkrad verstellbar	Serie	Serie
Nebelscheinwerfer	235,-	235,-
Nutzlast erhöht	352,-	352,-
Radiovorbereitung	-	-
Radio mit Cassettenrecorder	587,-	Serie
Seitenschutzleisten	Serie	Serie
Servolenkung	Serie	Serie
Trenngitter zum Laderaum	303,-	303,-
Trennwand geschlossen halbhoch	Serie	Serie
Türablage Beifahrer	Serie	Serie
Türablage Fahrer	Serie	Serie
Seitenfenster Aufbau	215,-	215,-
Wärmeschutzverglasung Fahrerhaus	Serie	Serie
Zeituhr	Serie	Serie
Zentralverriegelung inkl. elektr. Fensterheber***	919,-	919,-

* Sicherheitspaket aus ABS, Beifahrerairbag, aktive Kopfstützen vorn

** Funktionspaket aus Höhenverstellung Fahrersitz, Ablage unter Beifahrersitz, Leselampe vorn, Heckscheiben in Hecktür, beheizbar, und Wisch-Wasch-Anlage

*** Elektro-Komfortpaket aus elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung



Combo mit Verlängerung: Lehne klappen, Gitterschwenken – der Renault Kangoo hat diese Patentlösung vorgemacht.

senprimus Renault Kangoo, gut 20 cm länger als das Doppel Citroën Berlingo/Peugeot Partner, 17 cm mehr als der Fiat Doblò – der Combo ist der Riese unter den Zwergen. Der Laderaum von maximal 3,2 m³ spiegelt dies in etwa wieder, übertrifft die Franzosen, ist aber doch nicht größer als im Doblò – der Opel ist innen groß, jedoch kein Raumwunder. Dabei griffen die Entwickler auf einen Trick zurück, der sich ähnlich bereits bei den französischen Kollegen findet: Die Lehne des Beifahrersitzes klappt nach vorn, dient als Basis für das schwenkbare Gitter des Laderaums und verlängert diesen damit par- ➤

Die Lieferwagen von morgen

Es brummt bei den kompaktesten Transportern; alle großen Automobilhersteller nehmen die Kategorie der Lieferwagen inzwischen ernst. Renault Kangoo (1996) und das doppelte Lottchen Citroën Berlingo/Peugeot Partner (1997) sind die Pioniere des One-Box-Konzepts, einer ganzheitlichen Karosserie ohne Laderaum in Form eines Rucksacks. Als erster Nicht-Franzose folgte der Fiat Doblò im vergangenen Jahr diesem Weg, den nun auch der Opel Combo begeht.

Damit ist noch lange nicht Schluss: Der Nachfolger des Duos Ford Fiesta Courier und Escort Express startet im kommenden Jahr. Als letzter Hersteller wird Volkswagen beim Caddy den Rucksack abschaffen, vermutlich im Jahr 2003. Der neue Caddy könnte dann womöglich gar auf der Plattform des künftigen Golf basieren. Einer zielt sich noch: Mercedes. Ausgerechnet im breitesten Nutzfahrzeugprogramm aller Hersteller fehlt der Marke mit Stern bisher ein Lieferwagen. Der neue Vaneo könnte diese Lücke füllen, wurde vorab auch in einer solchen Variante gezeigt. Doch der Konzern führt den Vaneo zurzeit als feinen kompakten Van ein, will dessen Image eines edlen Vielzweck-PKW mit einer nüchternen Lieferwagenausgabe nach dem Erlebnis Vito/V-Klasse nicht schaden. Jedoch: Die Transporter-Entwickler haben den Vaneo zum Laufen gebracht. Und rund um die Mercedes-Metropole Stuttgart kurven längst nahezu ungetarnt die verblechten Varianten des Vaneo herum. Die Wette gilt: Auf der IAA Nutzfahrzeuge im kommenden Herbst wird der Mercedes Vaneo als Lieferwagen stehen. Opel wiederum hat dieses Imageproblem nicht: Ohnehin als Marke nicht im Premiumsegment angesiedelt, gibt es für die Van-Freunde bereits den erfolgreichen Zafira – Opel leistet sich also gleich zwei Konzepte, die einander ergänzen.

tiell um einen ganzen Meter. Auf eine andere mögliche Verlängerung hat Opel deshalb verzichtet: Eine Leiterklappe oben im Heck gibt es nicht.

Andererseits geht jetzt der Wettkampf um die breiteste Schiebetür in die nächste Runde: 62 cm misst die Opel-Öffnung an der schmalsten Stelle, das reicht knapp für gängige Haushaltsgeräte wie



Drei sparsame Motoren stehen zur Wahl, die zwei Dieseltriebwerke kommen aus Fernost von Isuzu.

eine Waschmaschine. Jedoch: Sogar die Schiebetür auf der rechten Fahrzeugseite kostet Aufpreis, die Opelianer setzen in der Serienausstattung auf Handwerker mit ausufernden Regaleinrichtungen. Auch die Heckflügeltür handelt sich erste Kritik ein: Im Unterschied zu den Wettbewerbern sind die Flügel symmetrisch gestaltet, die Aufsteller halten die Türen zwar sicher bei einer Öffnungsweite von 90 Grad offen, sind aber 'fummelig' und umständlich zu bedienen. Und wer gar eine Palette ins Heck zirkeln will, der muss sie vorher abmontieren – da gibt's geschicktere Lösungen.

Andererseits lässt sich Opel nicht lumpen: Es gibt serienmäßig sechs Zurrösen, auf Wunsch einen stabil erscheinenden, rutschfesten Gummiboden, ebenso ein Sicherheitsnetz für den Boden und die Wahl zwischen der serienmäßig halb hohen Trennwand und einem Trenngitter. Überdies hat Opel auch an gewichtige Transporte gedacht, die Diesel-Combo lassen sich gegen Mehrpreis auflasten. Auf diese Weise entwickelt sich aus einem 1.700er (so die zunächst rätselhafte Bezeichnung auf der Tür, sie steht fürs zulässige Gesamtgewicht) ein 2.000er mit mehr als gut 700 kg Nutzlast. Damit erreicht der Opel bereits das Format leichter Transporter – Kompliment.

Das Fahrerhaus kann mit dem vergleichsweise großen Laderaum mithalten. Zwar würden sich sehr große Fahrer über eine etwas erweiterte Längsverstellung freuen, doch es lässt sich aushalten in der Kabine. Dazu trägt das verstellba-

re Lenkrad ebenso seinen Teil bei wie die klassenübliche, enorm große Kopffreiheit sowie der höhenverstellbare Fahrersitz. Nur der Beifahrer muss darben, sofern der Käufer die schwenkbare Trennwand wählt: Dann steht sein Sitz starr, ist sehr tief und für Langbeiner zu nah am Armaturenbrett angeordnet. Auch steht dem Begleiter wegen des nach vorn versetzten Trenngitters weitaus weniger Platz zur Verfügung – jedoch zu Gunsten des Durchgangs der Schiebetür.

Da nicht zu breit geraten und mit recht schräger Frontscheibe ausgestattet, wirkt der Opel wie ein gut sitzender Anzug, ohne andererseits das üppige Raumgefühl eines Fiat Doblò zu vermitteln. Prächtig ist die Übersicht: Die hohe Scheibe erlaubt perfekten Blick selbst auf ungünstig stehende Ampeln, die großen Außenspiegel geben einen hervorragenden Blick nach hinten – so muss es sein. Die verwendeten Materialien im Innenraum wirken nüchtern und schlicht, aber nicht billig. So trägt das Armaturenbrett eine leicht nachgiebige, genarbte Oberfläche. Die Verarbeitung der ersten Testwagen stellte zufrieden, äußere Mängel waren nicht festzustellen.

Typisch für einen Opel ist die übersichtliche und narrensichere Bedienung. Alle Hebel und Schalter sitzen da, wo sie hingehören, die Armaturen – ein Drehzahlmesser gehört zur Serienausstattung – liegen bestens im Blick. Allenfalls die Bedienungselemente von Heizung und Lüftung sind ein wenig tief angeordnet – geschenkt. Weniger gut ist es um die Ab-

lagen bestellt. In den schmalen Türfächern findet eine Getränkeflasche keinen Platz. Auch das Volumen des Handschuhfachs ist begrenzt. Ganz anders steht es mit der Dachablage, die sogar dicke Ordner im Format DIN A4 schluckt. Mit der Folge allerdings, das Kleinteile dort oben auf Nimmerwiedersehen verschwinden und der suchende Griff nach den Papieren fast zu Verrenkungen führt. Kenner bemerken zwei weitere Ablagen, die gut und gerne als Geheimfächer durchgehen: Hinter den Sitzen steht unter dem Ladeboden links und rechts Stauraum zur Verfügung. Verdeckt durch Klappen kommt in diesen Schmutzfächern weit mehr unter als Pannenweste und Verbandskasten.

Um den Platz unter der Motorhaube bewerben sich drei Motoren. Billigste Wahl ist ein Benziner mit 1,6 l Hubraum und der stattlichen Leistung von 64 kW (87 PS) sowie mit beachtlichen Fahrleistungen bei günstigem Normverbrauch. Besonders wirtschaftlich erscheint der schwächere der beiden Turbodiesel mit 1,7 l Hubvolumen und 48 kW (65 PS) – 5,8 l Verbrauch im Norm-Durchschnitt sind ein prächtiger Wert. Jedoch fehlt es der sehr milde aufgeladenen Maschine nach ersten Fahreindrücken an Mumm, vom Turboschub ist nichts zu merken. Deutlich kraftvoller tritt das stärkere Triebwerk mit 55 kW (75 PS) an. Weit wichtiger als der Leistungszuwachs von 15 Prozent ist ein Mehr an Drehmoment von 27 Prozent, auch wenn der Vierzylinder bei sehr niedrigen Drehzahlen ebenfalls nicht gerade temperamentvoll wirkt. Im Bereich des maximalen Drehmoments jedoch tritt der stärkste Diesel munter an – er soll überdies nicht mehr verbrauchen als sein deutlich schlapperer Bruder.

Für die Kraftübertragung in Richtung auf die angetriebenen Vorderräder ist ein Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung zuständig, eine unproblematische Angelegenheit. Dies gilt genauso für das Fahrwerk, das bereits leer durchaus Anflüge von Komfort und keine unbilligen Härten zeigt. Ein wenig ge-

Opel Combo Kastenwagen: das Programm			
Modell	Combo	Combo 1,7 DI	Combo 1,7 DTI
Zylinder/Hubraum cm ³	4 Reihe/1.598	4 Reihe/1.686	4 Reihe/1.686
Bohrung/Hub, mm	79,0/81,5	79,0/86,0	79,0/86,0
Leistung (kW/PS)/min	64 (87)/5.400	48 (65)/4.400	55 (75)/4.400
Max. Drehmoment, Nm/min	138/3.000	130/2.000	165/1.800-3.000
Steuerung	Oben liegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder		
Kraftübertragung	Antrieb auf die Vorderräder, mechanisches Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung		
Fahrwerk	Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen. Hinten Verbundlenkerachse, Längslenker, Querlenker, Schraubenfedern. Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen. ABS auf Wunsch gegen Aufpreis. Reifen 175/65 R 14		
Länge/Breite/Höhe, mm	4.323/1.685/1.801		
Radstand, mm	2.716		
Spurweite vorn/hinten, mm	1.417/1.440		
Wendekreis, m	11,2		
Laderaum, Länge/Breite/Höhe, mm	1.780/1.310/1.200		
Laderaum, Breite zw. Radkästen, mm	1.130		
Volumen Laderaum, l	2.765/3.200		
Leergewicht, kg	1.230	1.260	1.260
Nutzlast, kg	520	520/735	520/735
Zul. Gesamtgewicht, kg	1.730	1.780/1.995	1.780/1.995
Höchstgeschwindigkeit, km/h	164	147	155
Beschleunigung 0-100 km/h, s	14,0	18,5	15,5
Normverbrauch Stadt/Überland/gesamt, l/100 km	7,8	5,8	5,8

wöhnungsbedürftig wirkt dagegen die elektrisch unterstützte Lenkung, die nach ersten Eindrücken ein wenig den Fahrbahnkontakt vermissen lässt. Aber das ist bei einem Lieferwagen weniger wichtig als die geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung, die für spielerische Leichtgängigkeit und entsprechende Handlichkeit beim Rangieren zuständig ist. Eindruck nach ersten, ausgiebi-

gen Probefahrten: Der neue Combo ist ein typischer Opel, ein braver und unauffälliger Mitarbeiter, dem es ein wenig an herausragenden Eigenschaften fehlt. Für einen Lieferwagen ist das jedoch nicht die schlechteste Voraussetzung. Die Superlative allerdings, die muss man auch in der Realität lange suchen. Denn die Musik, die spielt zwar hier, aber ebenso woanders.

RANDOLF UNRUH