

# TEST Opel Combo DTI



## Unterwegs im kleinen Schwarzen

Als erster deutscher Hersteller präsentiert Opel einen Lieferwagen im One-Box-Konzept. Doch sein größter Vorteil liegt ganz woanders.



Kein Gesicht in der Menge, aber mit robusten Stoßfängern und modernen Klarglas-Scheinwerfern ausgestattet: das Antlitz des Combo

Zugegeben, er gehört zu den Stillen im Lande: Der neue Opel Combo ist ein unauffälliger Zeitgenosse, den keiner so recht bemerkt. Zwar entspricht er mit seinem One-Box-Konzept, der optischen Einheit aus Fahrerhaus und Aufbau, dem aktuellen Trend. Doch im Unterschied zu anderen Herstellern verzichtet Opel darauf, dem Combo ein eigenes Gesicht zu geben, er ist seinem Stammvater Corsa wie aus dem Gesicht geschnitten, modern, gefällig, unauffällig – kein Gesicht in der Menge. Leichte Änderung bei der Verwandlung vom Corsa zum Combo: Opel verzichtet auf die

lackierten Stoßfänger des kompakten Kollegen. Eine Vernunftentscheidung zu Lasten schmucker Optik, denn ein Lieferwagen muss im rauen Alltagseinsatz einiges einstecken. Der Testwagen speziell litt überdies ein wenig an seiner schwarzen Lackierung, die in der dunklen Jahreszeit zu düsteren Gedanken führt – in diesem Fall jedoch zu Unrecht.

Einzig auffällig am neuen Combo ist nur die riesengroße Frontscheibe, die sich hoch hinauf bis zum Dach zieht. Und zum Glück verzichtet der Neue auf die angedeutete Wellblechstruktur der Karosserie seines Vorgängers im Stile längst



**Ein bis auf die riesige Frontscheibe unauffälliger, aber verlässlicher Arbeitskollege ohne alle Allüren: der neue Opel Combo**

vergängerer Transporter-Epochen – in der ersten Combo-Generation eine reine Schrulligkeit.

So glatt und funktionell wie das Äußere geht's auch im Fahrerhaus des Combo zu. Was außen ein wenig rundgelutschlangweilig aussieht, geht hier in pure Funktionalität über. Bestens ablesbare und hervorragend angeordnete Instrumente, Schalter, Tasten und Regler dort, wo man sie vermutet – der Opel ist extrem bedienungsfreundlich. Einzig die Drehregler der Klimatisierung liegen ein wenig tief. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe verstellen, die Kopfstützen reichen selbst für Sitzriesen hoch genug. Harmonisch fügen sich das Radio, ein eventuelles Navigationssystem und weitere lieferbare Kommunikations-Heinzelmännchen in die Mittelkonsole ein – einschließlich des kleinen Bildschirms, der gut ablesbar oben unter einer Abdeckung untergebracht ist.

Die Außenspiegel wiederum – sie sind nur von innen verstellbar, eine elektrische Verstellung gibt es nicht einmal auf Wunsch – sitzen wie große, abste- ➤

## Die Combo-Klasse: Einsteigermodelle im Vergleich

Modell	Opel Combo DI	Citroën Berlingo/ Peugeot Partner	Fiat Doblò Cargo	Renault Kangoo Rapid
Länge/Breite/Höhe, mm	4.321/1.685/1.801	4.108/1.719/1.802	4.159/1.714/1.822	3.995/1.663/1.827
Radstand, mm	2.716	2.690	2.566	2.600
Länge/Breite/ Höhe Laderaum, mm*	1.780(2.700)/ 1.375/1.200	1.700/1.600/1.245	1.680(2.280)/ 1.470/1.305	1.675(2.466)/ 1.477/1.257
Breite zw. Radkästen, mm	1.130	1.190	1.200	1.172
Höhe Ladekante, mm	550	570	535	535
Volumen Laderaum, m <sup>2</sup>	2,765/3,2 (Beifahrersitz geklappt)	3,0	3,2	2,75/3,0 (Beifahrersitz geklappt)
Motor	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Leergewicht, kg	1.260	1.232	1.295	1.140
Zul. Gesamtgewicht, kg	1.810	1.765	1.905	1.690
Nutzlast, kg*	550	580	610	550
Hubraum, cm <sup>3</sup>	1.686	1.868	1.910	1.870
Leistung, kW (PS)/min <sup>-1</sup>	48 (65)/4.400	51 (70)/4.600	46 (63)/4.500	47 (65)/4.500
Max. Drehmoment, Nm/min <sup>-1</sup>	130/2.000	125/2.500	118/2.500	120/2.000
Höchstgeschwindigkeit, km/h	147	142	141	145
Beschleunigung 0-100 km/h, s	18,5	18,8	20,9	20,2
Verbrauch Stadt/überland/ gesamt, l/100 km	6,7/4,9/5,8	8,6/5,4/6,6	9,2/6,0/7,2	8,4/5,9/6,8



Ein wenig trist wirkt der Innenraum schon, doch die Materialien wirken hochwertig und sind gut verarbeitet. Das Kommunikationszentrum schmiegt sich harmonisch in die Mittelkonsole (oben).

Der Laderaum des Combo ist geräumig und mit sechs Zurrösen ausgestattet. Die Schiebetür kostet Aufpreis, auch der enorm stabile Gummiboden.

hende Ohren an der Karosserie. Erst bei Schmuddelwetter fällt die Kunststoffnase zwischen A-Säule und Spiegel auf: Sie schützt Seitenscheibe und Spiegel wirkungsvoll vor Verschmutzung. Das ist hier besonders wichtig, denn im Innen Spiegel ist aufgrund der kräftigen Mittelstege der Hecktüren und der wahlweise lieferbaren teilbaren Gittertrennwand



In die Verlängerung geht der Combo mit der klappbaren Trennwand. Dann sitzt der Fahrer hinter Gittern.

wenig zu erkennen. Die riesige Panorama-Frontscheibe vermittelt einen hervorragenden Blick nach vorn bis hinauf zu den höchsten Ampeln – je nach Saison erinnert der Fahrerplatz an Wintergarten oder Gewächshaus. Und für den Sommer scheint die Anschaffung einer Klimaanlage lohnend – bei milden Temperaturen beschatten Sonnenblenden im Klodeckelformat den Fahrer. Bei Schmuddelwetter sieht der Opel-Fahrer jedoch auch nicht mehr als andere – auf der linken Seite der Scheibe bleibt ein breiter Streifen ungewischt.

Das spielt sich vorwiegend in der kalten Jahreszeit ab, dann, wenn die häufig schmalbrüstige Heizung eines Direkt einspritzer-Dieselmotors heftig mit der Temperierung des großen Innenraum eines Kastenwagens ohne feste Trennwand kämpft. Damit der Kampf zugunsten einer mollig warmen Fahrerkabine ausgeht, spendiert Opel einen Zuheizung, eine Art kleiner Standheizung zur Überbrückung, bis das Kühlwasser auf Temperatur ist. Die Sache funktioniert gut und wirkt bei Lieferwagen geradezu generös.

Weniger großzügig ist Opel bei den Ablagen: In die schlanken Türfächer passt kaum etwas hinein, auch gerät man

## VW Caddy

4.226/1.695/1.836  
2.601  
1.681/1.530/1.278

1.100  
558  
2,9

Diesel

1.180

1.730

550

1.896

47 (64)/4.200

128/2.200

144

20,3

7,5/5,0/5,9

*Motorisierung:  
möglichst  
vergleichbar zum  
Opel Combo  
\* Nutzlast mit Die-  
selmotor bei Opel  
auf Wunsch 735  
kg, Fiat 805 kg,  
Renault 725 kg,  
Peugeot 733 kg*

bei der Betätigung der Fensterheber mit dem Inhalt unweigerlich in Kollision. Bleibt außer dem Handschuhfach und einer kleinen Ablage vorne vor dem Schalthebel nur die opulente Dachgalerie. Hier hat Opel des Guten schon zuviel getan: Ausladende, Ordner-gerechte Maße der Ablage führen dazu, dass der Fahrer nur mit Verrenkungen hineingreifen kann

## MESSWERTE

### Beschleunigung

0-50 km/h 5,6 s  
0-80 km/h 12,0 s  
0-100 km/h 17,7 s

### Elastizität

50-80 km/h, 4. Gang 8,9 s  
50-100 km/h, 4. Gang 15,4 s  
50-80 km/h, 5. Gang 13,9 s  
50-100 km/h, 5. Gang 23,0 s  
Höchstgeschwindigkeit 157 km/h

### Innengeräusche

Stand/50/80 km/h 54/67/69 dB(A)  
100/130 km/h 71/74 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal 7,0 l/100 km  
Verbrauch maximal 9,2 l/100 km  
Testverbrauch gesamt 7,5 l/100 km

und Kleinkram in der Dachgalerie auf Nimmerwiedersehen verschwindet.

Zweites Minus im Innenraum: Der Fahrersitz lässt sich nicht sonderlich weit nach hinten verstellen. Langbeiner würden sich über eine oder zwei Rasten mehr freuen. Aber eine Höhenverstellung gibt es, zumindest in Verbindung mit dem so genannten Funktions-Paket. Es umfasst außerdem eine Ablage unter dem Beifahrersitz und eine Leselampe, dazu beheizbare Fenster in den Heckscheiben einschließlich einer Wisch-/Waschanlage – für 180 Euro eine empfehlenswerte Angelegenheit. Eine Merkwürdigkeit findet sich auf der Ausstattungsliste ebenfalls: In der Mittelkonsole hinter dem Handbremshebel steckt sinnlos ein zweiter Aschenbecher – Relikt der Übernahme des Interieurs aus dem Corsa.

Das hohe Niveau der Bedienung des Combo erreicht auch die Auskleidung des Innenraums. Konsequenterweise in dunklen Grautönen gehalten, wirkt das Fahrerhaus zwar etwas finster. Die Materialien jedoch erscheinen aufwändig und qualitativ. Dies gilt auch für die Verarbeitung des Opel, obwohl der Testwagen zu den sehr frühen Combo-Exemplaren gehörte. Insgesamt vermittelt der Combo dem Fahrer keinesfalls das Gefühl, er würde hier in einem billigen Auto Platz nehmen.

Klasse hat in besonderem Maße auch das Fahrwerk des Opel. Bereits der leere Combo rülpelt nicht etwa sprunghaft über Kanaldeckel; die Schraubenfedern an der Hinterachse filtern Bodenunebenheiten gut weg. Mit zunehmender Beladung steigert sich der Komfort weiter. Mit viel Gewicht an Bord jedoch taucht der Opel auf heftigen Bodenwellen wie Fahrbahnschwellen dann mitunter bis zum Anschlag ein. Parallel dazu benimmt sich das Fahrwerk leer wie beladen auch in flott angegangenen Kurven vergleichsweise zivil. Ohne Fracht an Bord fährt sich der Opel enorm fahraktiv und agil, mit Ballast im Heck überrascht er erst bei Provokation mit dem Lenkrad durch ein ausschwenkendes Heck – neben dem angenehmen Komfort einer der Vorzüge des enorm langen Radstands. Dank Stabilisatoren an beiden Achsen kennt der Opel darüber hinaus kaum Seitenneigung. Ebenso berechenbar reagiert die Bremse:

## TECHNISCHE DATEN



### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.322 mm
Gesamtbreite	1.685 mm
Gesamthöhe	1.801 mm
Radstand	2.716 mm
Wendekreisdurchmesser	11.200 mm
Länge Laderaum	1.780 mm
Breite Laderaum	1.375 mm
Höhe Laderaum	1.200 mm
Breite zw. Radkästen	1.130 mm
Volumen Laderaum	max. 3,2 m <sup>3</sup>
Höhe/Breite Schiebetür	913/620 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.139/1.210 mm
Laderaum über Fahrbahn	550 mm
Leergewicht Serie	1.260 kg
Nutzlast	520-735 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1.780-1.995 kg
zul. Achslast vorn/hinten	860-885/960-1.110 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.000 kg

### Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Einspritzpumpe. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 79/86 mm, Hubraum 1.686 cm<sup>3</sup>, Leistung 55 kW (75 PS) bei 4.400/min, maximales Drehmoment 165 Nm bei 1.800/min. Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung.

Übersetzungen 3,73/1,96/1,31/0,95/0,76/R.-Gang 3,31. Achsübersetzung 3,76:1, Antrieb auf die Vorderräder.

### Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Querlenkern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Bremsen: Vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, auf Wunsch ABS. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse. Reifen/Räder: Reifen 175/65 R 14 T auf Rädern 5-J x 14. Lenkung: Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung.

### Füllmengen/Elektrik/Wartung

Füllmengen: Motoröl/Filter 4,5 l, Tankinhalt 52 l. Elektrik: Batterie 12 V/70 Ah. Lichtmaschine 70 A. Wartung/Garantie: Ölwechsel alle 30.000 km oder einmal im Jahr. Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Sie verlangt wenn's eng wird zwar nach einem kräftigen Tritt, reagiert andererseits sehr sensibel. Die Lenkung trägt ihr Scherflein zum rundum positiven Ein- ➤

## Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

<b>Grundpreis Opel Combo Kasten DTI</b>	<b>11.140 €</b>	Laderaum-Schiebetür links	270 €
ABS	485 €	Laderaum-Schiebetür rechts	270 €
Anhängervorrichtung	320 €	Lenkrad verstellbar	Serie
Beifahrerairbag*	130/485 €	Nebelscheinwerfer	120 €
Beifahrersitz verstellbar	Serie****	Nutzlast erhöht	180 €
Dachreling im Fahrerhaus	Serie	Radio mit Cassettenrecorder	300 €
Drehzahlmesser	Serie	Seitenschutzleisten	Serie
Dritte Bremsleuchte	Serie	Servolenkung	Serie
Drehzahlmesser	Serie	Trenngitter zum Laderaum, fest	155 €
Fahrerairbag	Serie	Trenngitter variabel	435 €
Fahrersitz höhenverstellbar**	180 €	Trennwand geschlossen, halbhoch	Serie
Sitzheizung	260 €	Türablage Beifahrer	Serie
Fensterheber elektrisch, inkl. Zentralverriegelung***	470 €	Türablage Fahrer	Serie
Handschuhfach mit Deckel	Serie	Seitenfenster Aufbau	110 €
Heckflügeltüren	Serie	Laderaum mit Zurrösen	Serie
Hecktüren verglast, Scheiben beheizbar, Wischer**	180 €	Wärmeschutzverglasung, Fahrerhaus	Serie
Klimaanlage	945 €	Zeituhr	Serie
Laderaum mit Gummibelag	100 €	Zentralverriegelung inkl. elektrische Fensterheber***	315/470 €
Laderaum mit Zurrösen	Serie		

\* Sicherheitspaket aus ABS, Beifahrerairbag, aktive Kopstützen vorn/\*\* Funktionspaket aus Höhenverstellung Fahrersitz, Ablagefach unter Beifahrersitz, Leselampe vorn, Heckscheiben in Hecktür (beheizbar) und Wisch-/Waschanlage/\*\* Elektro-Komfortpaket aus elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung\*\*\*\* außer bei variablem Trenngitter

druck des Fahrwerks bei. Einerseits fehlt es dem Aggregat auf Grund seiner elektrischen Servounterstützung ein wenig an Fahrbahnkontakt, andererseits gehorcht der Opel dank der direkten Übersetzung absolut präzise und jederzeit kalkulierbar aufs Wort. Hinzu kommt eine geschwindigkeitsabhängige Servowirkung: Lenkt sich der Combo bei Rangiermanövern spielerisch leicht, so arbeitet die Lenkung bei höheren Geschwindigkeiten angenehm straff.

Mit diesem hervorragenden Gesamteindruck rund ums Fahrwerk hält der Motor nicht mit: Der Turbodiesel, obwohl als DTI mit 55 kW (75 PS) vorgefahren, hinterlässt einen eher matten Eindruck. Die Maschine mit 1,7 l Hubraum reagiert arg verzögert auf Gaspedalbefehle aus der Leerlaufstellung und plumpst bei niedrigen Drehzahlen zunächst in ein tiefes Turboloch. In der Folge ist der Diesel

unterhalb von etwa 2.000 Touren nur schwer genießbar, auch wenn er sich nahezu vibrationsfrei und kultiviert aus dem Keller ackert. Im fünften Gang durchs Dorf – das bleibt hier jedoch Theorie. Und wer mal eben fix über die Kreuzung wischen will, der sollte rechtzeitig kräftig aufs Gas steigen – der Combo nimmt sich sonst seine Schrecksekunde, als hätte ihm jemand heimlich ein Dämpfungsmittel in den Sprit gemischt.

Andererseits zeigt die Maschine bei höheren Drehzahlen durchaus Temperament und auch Drehfreude. Dies ist dem Triebwerk bereits konstruktiv mit auf den Weg gegeben worden: Ein Vierventil-Zylinderkopf mit Steuerung durch zwei Nockenwellen spricht in aller Regel für Munterkeit. Der Eindruck feinsten Technik hört danach jedoch auf: Der Diesel erhält seinen Treibstoff durch eine konventionelle Einspritzpumpe. Im Ergebnis

tritt er brummig und knurrig auf, ist kein Schreihals, aber weit entfernt von modernen Leisetretern mit Common-Rail-Technik. Ab etwa 3.000 Umdrehungen steigt der Geräuschpegel und längere Autobahnfahrten mit hohem Tempo sind auf Grund der Brummigkeit nicht jedermanns Sache. Die nicht laute aber unüberhörbare Geräuschkulisse fällt besonders auf, da der Combo Windgeräusche kaum kennt.

Für lange Strecken, zumal beladen, fehlt es dem Motor an Durchzugskraft: Maximal 160 Nm sind für den stärksten lieferbaren Combo-Diesel nicht die Welt – an langen Steigungen gerät die Maschine ins Schnaufen. Ohnehin wirkte der Testwagen nicht besonders kraftvoll, verfehlte zum Beispiel die Werksangabe für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h um gleich 2,2 Sekunden, schien bei rund 3.500 km Laufleistung noch nicht freigefahren.

*Außer dem großen Laderaum zeichnen den Opel Combo vor allem die ausgezeichnete Bedienung und das Fahrwerk aus.*

Aufgrund der wenig kraftvollen Leistungscharakteristik hilft der Fahrer dem Triebwerk deshalb gerne mit Zurückschalten und nutzt die hohen Drehzahlreserven des Diesels aus. Man macht dies ohne Grimm: Mit kurzen Wegen und präziser Führung des Schalthebels wirkt die Combo-Schaltung geradezu sportlich. Hinzu kommt die ausgezeichnete Abstufung des Getriebes.

Der Zwang zu vergleichsweise hohen Drehzahlen verhindert, dass sich der Opel im Kapitel Verbrauch als echter Knauser präsentiert. Wer den Combo betont schon, kann eine Sechse vor dem Komma erzielen, wer ihn ohne Rücksicht peitscht, muss 9 l/100 km kalkulieren. Meist spielen sich die Werte zwischen 7 und 8 l/100 km ein. Bei den Servicekosten verweist Opel stolz auf einen Ölwechselintervall von langen 30.000 km. Das ist nur die halbe Wahrheit: Einmal im Jahr will die Werkstatt den Combo sehen, da sind andere schon weiter.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit bleibt jedoch, was der Combo schultern kann, er ist schließlich als Arbeitstier geboren. Dank der Combo-Gesamtlänge von gut 4,3 m ist der Laderaum nicht von schlechten Eltern, Platz hat der Opel. Schiebetüren mit anständiger Breite von 62 cm gibt es auch, jedoch kostet bereits die Öffnung auf der rechten Seite Aufpreis. Ärgerlich an den Flügeltüren im Heck ist die fummelige Betätigung der Aufsteller, schlichte doppelte Drahtbügel, die bereits beim Schließen der Tür nach einer Verbeugung und einem Tastendruck verlangen – Kurierfahrer und auch Handwerker haben jedoch häufig alle Hände voll zu tun. Ein gewisses Geschick verlangt auch die Entriegelung fürs Öffnen auf 180 Grad, danach baumeln die Aufsteller frei herum und der Fahrer muss sie zum Beladen mit einer Palette – bei Lieferwagen zugegeben selten – erst aushängen. Der Laderaum selbst überzeugt durch eine Ausstattung mit sechs kräftigen Zurrösen. Je nach Einsatz empfiehlt sich auch der auf Wunsch lieferbare Gummiboden. Der ist sowohl sehr solide als auch rutschsicher und hält selbst bei zügiger Fahrweise die Sprudel- oder Werkzeugkiste sicher auf ihrem Platz. Selten verwendeter Kleinkram wie Pannenweste, Warndreieck, Lappen oder Dieselhandschuhe verstaut der Fahrer sinnvollerweise in zwei Fächern vorne unter dem Ladeboden hinter den Sitzen. So bleibt der Combo stets aufgeräumt. Dafür sorgen natürlich auch die unterschiedlichen Trennwände. Serienmäßig schottet eine halbhohe Blechwand den Fahrer ab, auf Wunsch ein Gitter bis hinauf zum



Ein wenig matt wirkt der Turbodiesel des Combo, als ob ihm jemand heimlich ein Dämpfungsmittel verabreicht hätte.

Dach. Wer häufig lange Gegenstände wie Teppichrollen oder Leitern transportiert, wird zum variablen Trenngitter greifen. Der Beifahrersitz ist dann starr, die Lehne jedoch klappt bei Bedarf nach vorn. Dann flugs den rechten Teil der Trennwand vorgeschwenkt und auf etwas rustikale Art verriegelt – und fertig ist die Verlängerung. Die ganze Angelegenheit ist sehr stabil ausgeführt und damit sicher. Sicher ist auch ein anderes, kleineres Detail: Die Zentralverriegelung öffnet beim ersten Tastendruck nur die Fahrertür, Beifahrertür und vor allem der Laderaum bleiben verschlossen. An ganz anderer Stelle sparen die Käufer von Lieferwagen mitunter an der Sicherheit: ABS kostet beim Combo Aufpreis, ebenso (im Unterschied zum Vorgänger) der Beifahrer-

airbag. Doch da der Opel nach Art des Hauses günstig zu haben ist, sollten sich Combo-Käufer hier nicht zurückhalten. Bereits für 10.100 Euro stellt Opel den Combo in Grundausführung vor die Tür, als DTI mit dem Turbodiesel sind 1.000 Euro mehr fällig.

Außer dem großen Laderaum locken die ausgezeichnete Bedienung und das Fahrwerk zum Opel Combo. Alles Eigenschaften, die ihre Vorzüge oft erst auf den zweiten Blick offenbaren. Und der Combo muss seinen Dienst auch nicht unbedingt in Schwarz antreten wie der Testwagen, dessen Anblick ein gewisses Harold-and-Maude-Gefühl verursachte. Sie wissen schon, das Kult-Auto aus dem Kult-Film für Leute mit Hang zu Beerdi-

RANDOLF UNRUH