



Gut aussehen? Die Optik ist Geschmackssache, die Proportionen sind originell.

Hier spielt die Musik

Neuer Anlauf für den Lieferwagen. Nun auf Fiat-Basis mit hoher Nutzlast, spurtstarkem Motor und schneidigem Fahrwerk.

Wenn Opel draufsteht, ist nicht immer Opel drin – bei Transportern und Lieferwagen setzt die Marke auf Kooperationen. Zeigen die Transporter Opel Vivaro und Movano unverkennbar französische Wurzeln aus der langjährigen Zusammenarbeit mit Renault, so ist der neue Opel Combo unverblümt ein Ableger Fiat Doblò Cargo – der ist schließlich schon zwei Jahre länger präsent.

Es lohnt sich, den Verästelungen dieser eigenwilligen Branchenregion nachzuspüren. Logisch wäre ein drittes gemeinsames Modell von Renault und Opel auf Basis des Renault Kangoo gewesen. Dem aber steht die aktuelle Verbrüderung von Renault und Daimler entgegen – statt eines Kangoo-Combo lässt der neue Mercedes Citan grüßen.

Fiat wiederum zählt unter den Automobilkonzernen zu den Überlebenskünstlern durch Zusammenarbeit – einst in enger Verflechtung mit General Motors/Opel. Prompt hat sich Opel erneut mit den Italienern eingelassen – bevor man von GM jüngst mit der

PSA-Gruppe Peugeot und Citroën zwangsverknüpft wurde. Heute wäre ein Opel Combo auf Basis Peugeot Partner oder Citroën Berlingo folgerichtig, nun ist es ein Combo auf Fiat-Basis geworden.

Mit dem Doblò Cargo aber liegt eine aktuelle und attraktive Blaupause vor. Mit keilförmiger Gürtellinie und ausgestellten Radläufen gibt es Dynamik serienmäßig. Und Qualität: Das türkische Tofas-Werk – erneut eine Fiat-Kooperation – arbeitet mit engen und gleichmäßigen Spaltmaßen. Der Opel/Fiat blickt aus großen und hoch angesetzten Scheinwerfern in die Lieferwagenwelt. Mit jeweils zwei Längen, Höhen sowie Nutzlastklassen ist das Angebot weit aufgefüllt.

Kurz, aber hoch

Die Kombination kurz und hoch ist optisch gewöhnungsbedürftig. Ein Lieferwagen ist eigenwillig, der mit 2,1 m klar die gewohnte Messlatte von 2 m Höhe überbietet. Dieser Combo fährt weder in die Garage noch in die meisten Waschanlagen. Dazu gibt der ver-



**Bei 2,39 t
Gesamtgewicht plus
Klimaanlage und
dem dicksten Diesel
820 kg Nutzlast –
wer bietet mehr?**

gleichsweise lange Radstand dem kurzen Lastesel ungewöhnliche Proportionen. Die Entwickler haben sich sichtlich Mühe gegeben: Das Hochdach besteht aus Blech und nicht aus schnödem Plastik, die Heckflügeltüren sind einschließlich riesiger Türfenster bis hinauf ins Dach gezogen. Mit 4,39 m Länge ist der Opel angenehm kompakt, mit 1,83 m Karosseriebreite indes schon etwas füllig.

Vier Kubikmeter Fracht schluckt das Ladeabteil mit starrer Trennwand – das ist nicht weit entfernt von kompakten Transportern. Indes muss man die Proportionen berücksichtigen: Die Länge beschränkt sich am Boden auf 1,82 m, das große Volumen ist auf 1,55 m Innenhöhe zurückzuführen. Ein Fall für Hochstapler, denn man kann im hohen Combo gebückt stehen. Mit dem optionalen Ablagesystem unter dem Dach lässt sich das Maß nutzen, doch in der Preisliste fehlen Zurrleisten auf halber Höhe für große Ladung. Am Boden verteilen sich sechs Zurrösen in zwei Reihen. Sie sind jedoch recht weit in der Mitte angeordnet – nichts für voluminöse Fracht.

Auf Wunsch schützt ein aalglatter Kunststoffeinsatz den Blechboden. Zu den Freundlichkeiten zählt eine kleine offene Ablage in der linken Seitenwand oder das per Klappe verschlossene, geräumige Fach über dem Fahrerhaus – hier kommen Handschuhe, Zurrgurte und ähnliche Utensilien unter.

Generell kann der Fahrer ohne Stirnrundeln laden: Der Testwagen in der aufgelasteten Variante mit 2,39 t Gesamtgewicht zeichnete sich trotz guter Ausstattung mit Klimaanlage und dem dicksten Diesel mit 820 kg Nutzlast aus – wer bietet mehr? Ebenfalls prima: Die Öffnung der asymmetrischen Heckflügeltüren schwingt nach simplem Tastendruck von 90 auf 180 Grad auf. Arg schwächlich erscheint dagegen die Arretierung der geöffneten Schiebetür. Die Seitenöffnung kostet Aufpreis – nichts als Preislistenkosmetik.

Im Vergleich zum Laderaum etwas kurz gekommen ist das Fahrerhaus, große Fahrer sitzen ein wenig beengt. An Innenhöhe und Breite fehlt es dagegen nicht. Indes wirkt das Interieur zwar gekonnt verarbeitet – von wenigen scharfen Kunststoffgraten abgesehen –, aber etwas freudlos: Harter und glatter Kunst-



**Der Laderaum ist kurz,
aber hoch. Kleines
Staufach über dem
Cockpit, Zurrösen nur
am Boden.**

stoff dominiert. Opel spart sich die gehobene Fiat-Innenausstattung, zu der dort jedoch die meisten Käufer greifen. So etwas nennt man pflegeleicht – Indiz für einen sehr nüchternen Arbeitsplatz. Die kurzen Sitzflächen sind etwas eigenwillig und stramm aufgepolstert – der Fahrer nimmt mehr *auf* dem Gestühl als darin Platz. Jedoch kann man auch längere Fahrten ohne Rückenbeschwerden zurücklegen.

Plus und Minus

Die Instrumente sind nach Art von Fiat in Orange gehalten. Typisch italienisch sind ebenso die Bedienung des Lichts über den Blinkerhebel oder der verdeckte Hebel des Geschwindigkeitsreglers. Opel gönnt sich eigene Zifferblätter. Sie sind weniger verspielt als die Fiat-Uhren, wegen der kleinen Ziffern jedoch nur mäßig abzulesen. Großzügig spendiert Opel – oder ist's Fiat? – Bordcomputer, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, ein höhenverstellbares Lenkrad, die Trennwand und eine große Ablagewanne über der Frontscheibe.

Trotzdem hapert es an Ablagen: Viele offene Fächer und ein Flaschenhalter können den Mangel an großen Türablagen oder einem großen Handschuhfach nicht wettmachen –

ASA
SCHMUTZFÄNGER
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote

ANTISPRAY 91/226EEC Erhabene Logos
TUV -35°C TEST IHR LOGO
IHR LOGO
Deutschsprachige Beratung
Tel.: +45 86 98 35 00 . Fax: +45 86 91 51 10

Fakten kompakt Opel Combo



Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt 4.390 mm
 Breite gesamt 1.831 mm
 Höhe gesamt 2.100 mm
 Radstand 2.755 mm
 Wendekreis rechts/links 11,4/11,4 m
 Breite/Höhe Schiebetür 700/1.175 mm
 Breite/Höhe Hecktür 1.231/1.455 mm
 Laderaum über Fahrbahn 545 mm
 Laderaum (L/B/H) 1.820/1.714/1.550 mm
 Breite zw. den Radkästen 1.230 mm
 Ladevolumen 4,0 m³
 Spurweite vorn/hinten 1.510/1.530 mm
 Leergewicht Testwagen 1.570 kg
 Nutzlast 820 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 2.390 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.120/1.450 kg
 Anhängelast bei 12% Steigung 1.500 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht 3.500 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben

liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 83,0/90,4 mm, Hubraum 1.956 cm³, Leistung 99 kW (135 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen Übersetzungen 4,15/2,12/1,36/0,98/0,76/ 0,62, R.-Gang 4,0, Übersetzung Antriebsachse 3,83. Antrieb auf die Vorderäder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Schraubenfedern, untere Querlenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Stabilisator. Reifen 195/60 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung. Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn/hinten 305/254 mm. Serienmäßig elektronisch geregelte Bremsanlage mit ABS und Bremsassistent. ESP mit ASR auf Wunsch. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Füllmengen

Tankinhalt: 60 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 35.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, acht Jahre gegen Durchrostung, drei Jahre Mobilitäts-garantie.

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,9 s
 0–80 km/h 10,5 s
 0–100 km/h 16,6 s

Elastizität:

60–80 km/h (IV/V) 4,2/5,9 s
 60–100 km/h (IV/V) 9,3/12,2 s
 80–120 km/h (VI) 21,5 s
 Höchstgeschwindigkeit 154 km/h
 Bremsweg*

Aus 100 km/h kalt/warm
 43,6/43,6 m

Innengeräusche
 Stand/50/100 km/h 51/62/70db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Testverbrauch min./max.
 9,0–12,8 l/100 km

*mit Winterreifen

Preis

Opel Combo Kastenwagen
 LH2 2,4 t 20.110 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

- + Gute Verarbeitung, anscheinliche Ausstattung
- Platz eingeschränkt, nüchterne Anmutung, mäßige Sitze, wenig Ablagen für größere Gegenstände, Außen-spiegel verbesserungsbedürftig.

Antrieb

- + Kräftiger und tempera-mentvoller Motor, sehr gute Fahrleistungen, gut abgestimmtes Getriebe, leichtgängige und exakte Schaltung.

- Spürbares Turboloch in den oberen Gängen

Fahrwerk/Sicherheit

- + Komfortables und gleich-zeitig sicheres Fahrwerk mit Einzelradaufhängung, gute Bremsen.

- ESP kostet Aufpreis, ebenso Seitenairbags

Laderaum

- + Große Höhe, einfacher Zu-gang durch große Türen, sehr hohe Nutzlast

- Rutschiger Boden, Zurr-ösen nur eingeschränkt nutzbar, keine Ösen oberhalb des Bodens

Kosten

- + Bei gekonntem Umgang niedriger Verbrauch, dichtes Servicenetz

- Listenpreis höher als Fiat, Wiederverkauf abhängig von Modell- und Markenentwick-lung.

wohin mit größeren Gegenständen unterwegs, mit einer zweiten Getränkeflasche mit CDs für das Radio? Die Türtaschen des Testwagens waren jedenfalls mit Warndreieck, Erste-Hilfe-Päckchen und ähnlichen Dingen verstopft.

Plus und Minus liegen auch bei der Sicht nahe beieinander. Nach vorn ist der Combo über seine hohe Motorhaube gut zu überblicken. Nach hinten ebenfalls, sofern der Käufer die großen Heckfenster und das üppige Fenster in der Trennwand mitbestellt. Die Außenspiegel aber sind beim Fahren mehr Ärgernis als Hilfe: Die Hauptspiegel sind klein, rechts störte beim Testwagen eine punktuelle Verzerrung im unebenen Glas. Die starren Zusatzspiegel sind so angeordnet, dass große Fahrer links wie rechts nur interessiert den Asphalt beobachten können – die toten Winkel sind riesengroß.

Wobei der Blick hinter dem Steuer des Combo mit Topmotorisierung eher nach vorn geht: Der Zweiliter-Turbodiesel mit verschwenderischen 99 kW (135 PS) und 320 Nm Drehmoment treibt den Lieferwagen temperamentvoll vorwärts. Der Combo schnellert spurtstark davon, prescht mit fast 180 Sachen über die Autobahn und fährt sich sehr elastisch. Eine gewisse Durchzugsschwäche in den oberen Gängen bei Niedrigst-Drehzahlen sei ihm verziehen – es ist Leiden auf sehr hohem Niveau. Und ihm lässt sich mit dem Griff zum Schalthebel abhelfen. Er flutscht flott und exakt durch die Gassen, überdies ist das Getriebe gut gestuft mit kurzem erstem und einem langen sechstem Gang.

Sicher in der Spur

Wer die üppige Motorisierung ausnutzt, wird allerdings an der Tankstelle zur Kasse gebeten: Bei schnellen Autobahnfahrten schnell der Verbrauch auf mehr als zehn, elf Liter. Bei artgerechter Haltung auf Kurz- und Überlandstrecken und mit geschultem Gasfuß begnügt sich der Combo mit sechs bis sieben Litern – und ist trotzdem zügig unterwegs. Wer richtig gut ist, realisiert auch eine Fünf vor dem Komma – doch dann braucht's keine Zweiliter-Maschine für Eilige. Diese können auf ein hochklassiges Fahrwerk vertrauen. Leer gibt sich der Combo etwas harsch und poltrig, dieser Eindruck aber verschwindet schon bei leichter Fracht. Bei voller Ausladung sackt das schraubengefederte Heck zwar tief ein, doch dank des kurzen Überhangs bleibt der Combo sicher in der Spur, unterstützt von einer präzisen Lenkung. Auch die Bremsen ansehnliche Ergebnisse und kennen kein Fading – der Opel Combo ist ein Fahrerauto.



Die optionalen Fenster ragen hoch hinauf bis zum Dach, aufmerksame Beobachter registrieren die Schraubenfedern.

Vielleicht ist es ja gar nicht so schlimm, wenn nicht überall, wo Opel draufsteht, auch Opel drinsteckt – im Vergleich zum früheren Original-Combo auf Basis eines längst vergessenen Corsa hat das aktuelle Modell jedenfalls einen gewaltigen Satz nach vorn geschafft.

Randolf Unruh

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

DIE AUFBAUPROFIS **SCHUTZ FAHRZEUGBAU**

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler
Dorfstraße 15
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

ARNOLD
Verladesysteme

Besser mit System



Unterstellbock „safety-jack“ für Trailer

Besser mit System



LKW-Wegfahrtsicherung

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0
Telefax 0711-8142 83 · www.arnold-verladesysteme.de