

Farbe bekennen

Opel steht drauf, doch was steckt drin? Bisher konnte man sich da bei der Blitz-Marke nicht sicher sein. Der Combo Cargo zeigt, wo's langgeht.

Der dezente Lack heißt „Sand Grau“. Er kommt, kaum zu glauben, sogar aus dem Metallic-Topf. Die unauffällige Haut hüllt den neuen Opel Combo Cargo ein wie die professionelle Arbeitskleidung eines Technikers oder Trockenbauers – nicht gerade auffallend, aber

funktionell und seriös. Dabei will die Marke in der Transporterszene künftig mit kräftigen Farben malen: Der Combo Cargo markiert eine Zeitenwende, den Schritt weg vom Auftragen der Transporter unterschiedlicher Kooperationspartner, hin zu Eigenentwicklungen aus dem

PSA-Konzern, bei künftigen Modellen sogar unter Führung von Opel. Der Combo Cargo ist auf diesem Weg nach morgen ein Zwischenmodell. Viel mehr Opel als sein Vorgänger, aber kräftig französisch angehaucht.

Bei Lieferwagen dürfen Geschichten hinten anfangen. Hier mit einem Heck, das original aus der Vorgängerbaureihe stammt. Das hat seine Vorzüge, wenn der Chef vom Baustoffhandel dem Testwagen mit dem Stapler kunstvoll eine Palette Beton-Estrich als Ballast quer ins Heck zirkelt. Optisch sogar auf die Opel-Farben abgestimmt. Links und rechts bleibt je ein Zentimeter – für Könner kein Problem. Beim Marktführer dieser Klasse funktioniert das nicht. Gut: Die Schiebetür wächst beim Schritt vom Cargo zum Cargo XL um 8 cm in der Breite, auch das gönnen nur wenige den kostengetrimmten Lieferwagen. Und jetzt bitte einpacken: 860 Kilo schleppte der Testwagen, für einen Lieferwagen sehr beachtlich. Auch sagt Opel offen, dass dieses Fracht-abteil aufgrund der ausgebuchteten Trennwand nur am Boden mehr als 2 m misst.

Tadellose Instrumente

Alles gut also? Fast. Da wäre die fummelige Entriegelung der Hecktüren beim Öffnen von 90 auf 180 Grad. Die sparsame Ausstattung des Laderaums mit nur sechs eher dünnen Zurrösen im langen Cargo Combo. Seitlich stören offene Blechfalze.

Geräumig geht's weiter vorn zu. Eine Längsverstellung des Sitzes fast ohne Ende, als Zweisitzer reichlich Innenbreite, nach oben sowieso viel Platz, prima. Der Blick registriert das Opel-typische Lenkrad, gewohnte Bedienelemente, tadellose und fein gezeichnete Instrumente. Wer will, bekommt die wesentlichen Informationen zusätzlich über ein Head-up-Display eingeblendet. Muss man nicht haben, aber angesichts der Informationsflut moderner Assistenzsysteme in seiner Reduzierung ein netter Komfort. Eher französisch-versteckt wirkt die etwas willkürlichen Verteilung der Tasten für die Assistenzsysteme. Und bei ausgeschalteter Beleuchtung ist die Schalterstellung von Licht und Klimatisierung nicht zu erkennen. Generell aber fühlen sich Opel-Fahrer zu Hause, das war in der Vergangenheit anders. Das Zuhause passt



Das Heck stammt von den französischen Vorgängern, doch es steht dem Opel gut, auch dank des langen Radstands.



Der Laderaum des Cargo XL ist geräumig, der Abstand zwischen den Radkästen groß, die Nutzlast hoch.



Der Auftritt ist unscheinbar, dabei läutet der Combo Cargo für die Opel-Transporter eine neue Ära ein.

Eine Längsverstellung des Sitzes fast ohne Ende, als Zweisitzer reichlich Innenbreite, nach oben sowieso viel Platz, prima.

angesichts der vielfältigen Ablagen auch ins Auto. Die Innenarchitekten haben an ausladende Wasserflaschen und kleinere Getränkegebinde gedacht, an zahlreiche kleine Ablagen für Krimskrams. Nur die offene Ablage für DIN-A4-Formate oder das Klemmbrett fehlt.

Oben aus dem Cockpit reckt sich auf Wunsch ein großer Bildschirm. Die XL-Ausführung steht dem langen Combo Cargo. Das Pseudo-Tablet neigt sich im Sinne guter Ablesbarkeit freundlich Richtung Fahrer. Auch spendiert Opel bereits in Grundausstattung elektrisch verstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber und eine zweifach verstellbare Lenksäule. Gewöhnungsbedürftig: Die Heizung nimmt sich nach dem Kaltstart sehr viel Zeit, dann aber heizt sie der Kabine mächtig ein.

Wenn's dort nur ein wenig freundlicher und nicht so düster zugehen würde. Nun, vielleicht fallen im rabenschwarzen Umfeld die einfachen Hartplastik-Materialien, eine eher großzügige Verarbeitung sowie die rustikal verschraubte Trennwand nicht sofort auf. Wenig Freude bereiten auch Sitze mit undefinierter Sitzfläche und Lehnen ohne Seitenhalt.

Bei der Sicht nach draußen scheinen sich die Entwickler auf Assistenzsysteme zu verlassen, abgesehen von der ampelfreundlich weit hinaufgezogenen Windschutzscheibe. Aber die unten breit auslaufenden A-Säulen hindern den Blick beim Abbiegen, Lautsprecherklötze an den Fensterstegen irritieren. Vor allem aber stören die kleinen Außenspiegel

Leistungstark & Herstellerunabhängig

Über 20 verschiedene Meiller-Austauschzylindertypen am Lager

- z. B. Meiller Kipperpressen-Austauschzylinder generalüberholt
 - Typ 2554 nur **1.900,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1663 nur **1.800,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1554 nur **1.640,00 €** (zzgl. Kautions)
- Außerdem: **Hydraulikzylinder-Reparaturen sämtlicher Fabrikate** für Bagger, Krane, Stapler, Maschinen, Müllfahrzeuge u. v. m.

QUALITY
made in
GERMANY



Ihr kompetenter Partner.



Industriestr. 2A · 45711 Datteln
Telefon: 0 23 63 - 5 38 48
info@launhardthydraulik.de
www.launhardthydraulik.de

Vom Trio zum Quartett

Der Opel Combo Cargo ist keine Solonummer, der Lieferwagen ist Mitglied des PSA-Konzerns und daher ebenfalls als Citroën Berlingo sowie Peugeot Partner zu bekommen. Das Trio ist sowohl technisch als auch in seinen Modellvarianten identisch. Markentypisch ist jeweils die Nase gestaltet, auch Armaturen und Bedienungselemente bis hin zur Lenkradastatur unterscheiden sich. Merkmal des Peugeot ist zum Beispiel ein kleines tiefstehendes Lenkrad unterhalb der Instrumente. Fahrer können sich also durchaus heimisch fühlen. Das Trio wächst in diesem Jahr zum Quartett. Verklausuliert hat Toyota angekündigt: „Künftig wird unter der Marke Toyota auch ein kom-

pakter Transporter vertrieben, der aus dem spanischen Werk in Vigo stammt.“ Da ist er, der Combo-Berlingo-Partner auf japanisch. Und dieses Jahr wechselt Opel beim Vivaro zur Gemeinschaftsbaureihe Citroën Jumpy, Peugeot Expert, Toyota Proace. Die Kollegen aus Japan kündigen außerdem an: „Toyota wird sich an den Entwicklungs- und industriellen Investitionskosten zukünftiger leichter Nutzfahrzeuge beteiligen.“ Lässt das auf einen gemeinsamen Nachfolger für Opel Movano (zurzeit ein Ableger des Renault Master), von Citroën Jumper und Peugeot Boxer (jetzt gemeinsam mit Fiat) plus Toyota schließen? Könnte passen, dann haben die Opel-Entwickler gleich gut zu tun, die jetzt für Transporter im PSA-Konzern zuständig sind.

ohne separate Weitwinkelgläser. Prompt verlieren sich ganze Autos auf den Nachbarspuren im toten Winkel, auch reagiert der optionale Spurwechselwarner arg spät. Ob's der angekündigte Kameraassistent ändert, der auf Wunsch auf der Beifahrerseite den toten Winkel wieder beleben soll?

6,8 Liter auf 100 km

Ganz anders der Antrieb. Der 1,5-Liter-Diesel in seiner stärksten Ausführung mit 96 kW (130 PS) schäumt zwar nicht

gerade über vor Temperament und verlangt Drehzahlen ab etwa 1.500 Touren. Wichtiger aber ist seine gleichmäßige und doch kräftige Leistungsentfaltung im mittleren Drehzahlbereich. Vor allem aber entpuppt sich das Triebwerk als komfortabler Geselle, arbeitet recht leise und dazu vibrationsfrei, friedlich und vorbildlich leise. Selbst bei hohem Tempo fährt der Opel ohne Knurren dahin. Allein der Wind rauscht ums Dach, verfangt sich deutlich hörbar in der Reling. Dann aber ist der Combo Cargo



Bitte nachlegen: kleine Außenspiegel ohne Weitwinkelglas, der Spurwarner setzt spät ein.

bereits mit 150 Sachen und mehr unterwegs. Wenn dem Opel bei diesem Tempo aufgrund einer recht langen Gesamtübersetzung langsam die Puste ausgeht, ist das zu verschmerzen. Außerdem kann die Maschine viel mehr, als ihr die Schaltanzeige zutraut. Das gilt sowohl leer als auch beladen. Gut so, denn Gangwechsel vermeidet der Fahrer, die Schaltung agiert knorpelig und unpräzise.

Dem Verbrauch nützt es, wenn der Fahrer deshalb das Durchzugsvermögen des Motors einkalkuliert. Voll ausgeladen schnitt der Opel auf der standardisierten Teststrecke mit 6,8 l/100 km hervorragend ab. Die Extremwerte bewegten sich zwischen 5,5 l in der Stadt und 11,0 l in vollem Galopp auf der Autobahn. Wird der Opel jedoch nicht voll bepackt und zeigt der Fahrer Geschick, begnügt sich der Opel mit weniger als 6 l/100 km. Ein zusätzliches Lob erarbeitet sich der präzise Bordcomputer.

Beachtung verdient ebenfalls die Sauberkeit des Diesels, der bereits nach Euro-6d-Temp eingestuft ist. Das gibt dem Opel Zukunftssicherheit, soweit das aktuell noch möglich ist. Vertrauen vermittelt ebenfalls der große 17-l-Tank für Adblue. Er bedeutet nicht nur große Reichweite, er lässt auch vermuten, dass der üppigen Menge ein entsprechender Verbrauch entgegensteht und damit eine wirksame Abgasreinigung.

Das Fahrwerk hält mit der Motorleistung problemlos Schritt. Leer liegt der Combo straff, aber nicht hart, lässt allenfalls kurze Unebenheiten spüren. Beladen fährt er sich komfortabel, aber nicht schwammig. Mit seiner Sanftmut zählt er Heißsporne unter den Lieferwagenfahrern. Mit der Länge wächst auch der Radstand, das tut dem Fahrverhalten spürbar



Für alle, die mehr wollen: **TRUCK & TRAILER TALK**

In unserer neuen Facebook-Gruppe erwartet Sie die ganze Welt der Nutzfahrzeuge. Ob Fragen zu neuen Zugmaschinen oder innovativen Trailern – bei uns können Sie sich austauschen oder unserer Redaktion Fragen stellen.

@kfzanzeiger
#truckandtrailertalk



Technische Daten: Opel Combo XL

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.753 mm
Breite gesamt	1.921 mm
Breite über Außenspiegel	2.107 mm
Höhe gesamt	1.837 mm
Radstand	2.975 mm
Wendekreis	11,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	max. 675/1.072 mm
Breite/Höhe Hecktür	max. 1.241/1.125 mm
Laderaum über Fahrbahn	620 mm
Laderaum (L/B/H) max.	2.167/1.300-1.630/1.243 mm
Breite zw. den Radkästen	1.229 mm
Ladevolumen	3,9 m³
Leergewicht Testwagen	1.520 kg
Nutzlast	860 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.380 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.200/1.400 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	1.200 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.420-3.580 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 75,0/84,8 mm, Hubraum 1.499 cm³, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3.750/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.750/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro-6d-Temp.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/1,95/1,19/0,84/0,67/0,55, R.-Gang 3,71, Übersetzung Antriebsachse 4,47. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Torsionsachse mit Schraubenfedern. Reifen 205/60 R 16 SL auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung. Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und

hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine k.A. A	
Füllmengen	
Tankinhalt:	50 l
Adblue:	17 l
Motoröl mit Filter:	3,95 l

Wartung/Garantie

Wartung: 40 000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, über Pakete bis 60 Monate verlängerbar.

Preis

Opel Combo XL, 96 kW (130 PS) 21.350* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:	0-50 km/h 4,3 s
0-80 km/h	8,9 s
0-100 km/h	12,2 s
Elastizität	
60-80 km/h (IV/V)	3,5/4,8 s
60-100 km/h (IV/V)	7,4/9,7 s
80-120 km/h (VI)	14,2 s
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Innengeräusche	
Stand/50/100 km/h 58/60/66 dB(A)	
Höchstgeschwindigkeit	77 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
innerorts/außerorts / kombiniert	4,9/4,4/4,6 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	123 g/km
Teststrecke beladen	6,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.	5,5-11,0 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	nicht feststellbar

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- + Sehr gute Platzverhältnisse, sehr übersichtliche Instrumente, praktische Ablagen, gute Basisausstattung.
- Mäßige Verarbeitung, einfache Materialqualität, schlecht Sicht, teils etwas verstreute Bedienelemente.

Antrieb

- + Leistungsstarker Motor, gleichmäßige Leistungsentfaltung, niedrige Geräuschkulisse. Abgaseinstufung Euro 6d-Temp.
- Unpräzise Schaltung.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sicheres Fahrwerk, beladen guter Komfort und hohe Fahrsicherheit. Zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.
- Mäßig präzise Lenkung, Spurwarner zu spät reagierend.

Laderaum

- + Geräumiger Laderaum, vergleichsweise breite sowie leichtgängige Schiebetür, hohe Nutzlast, Seitenwände teils verkleidet.
- Fummelige Erweiterung der Heckflügeltüren auf 180 Grad, nur sechs Zurrösen in Variante mit langem Radstand. Bei kurzem Radstand kostet Schiebetür Aufpreis.

Kosten

- + Sehr günstiger Kraftstoffverbrauch, dichtes Servicenetz, vorhersehbar einfacher Wiederverkauf.
- Grundpreis laut Liste recht hoch.



Der Diesel arbeitet sparsam und ist bereits nach Euro 6d-Temp eingestuft, der Adblue-Vorrat ist beruhigend groß.

gut, unterstützt von 16-Zoll-Rädern. Den beladenen Opel bringt auch ein überraschender Spurwechsel nicht aus der Fassung, Länge läuft eben. Und der große Combo Cargo geht selbst mit dem Beton-Estrich im Heck nicht über Gebühr in die Knie. Dazu bewegt er sich recht behände, der Wendekreis fällt mit knapp 12 m angesichts der Abmessungen günstig aus. Einzig die Lenkung arbeitet ein wenig indifferent.

Fahrer und Fahrwerk erhalten auf Wunsch Unterstützung durch ein ganzes Rudel Assistenzsysteme. Den spät reagierenden Spurwechselwarner hatten wir schon. Dann wäre da ein aktiv mit Lenkbewegungen eingreifender Spurasistent – auf der Autobahn nützlich, auf Landstraßen eher störend. Hilfreich ist die recht zuverlässige Verkehrsschilderkennung. Sie warnt überdies blinkend beim Überziehen der erlaubten Ge-



Das Cockpit ist großzügig, die Ausstattung ebenfalls, jedoch ist alles etwas düster gehalten und von überschaubarer Qualität.

Hier fühlen sich Opel-Fahrer zu Hause: bekannte Bedienelemente als Merkmal der Marke.



schwindigkeit. Ohnehin nimmt der Opel seinen Erziehungsauftrag ernst. Der Abstandswarner meldet sich mit „Fahrzeug nahe“ oder dem harschen Befehl „Bremsen!“ bei ungehöriger Annäherung an den Vordermann. Bis zu einem Tempo

von 85 km/h tritt der Assi im Notfall sogar selbst aufs Pedal.

Gut so, auch wenn Opel mit dem Combo Cargo eigentlich Gas geben will. Die Chancen dafür sind besser denn je, zumal jetzt auch jeder Opel-Händler

Transporter verkaufen darf, das dichte Netz wird dem Lieferwagen helfen. Tatsächlich, der neue Combo Cargo bringt in vielerlei Hinsicht Farbe ins Spiel. Selbst wenn er in der Nicht-Farbe „Sand Grau“ lackiert sein sollte. **Randolf Unruh**



Das Arbeitsschutz-Portal mit über 40.000 Produkten



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- | | | | |
|--------------------|---------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ DS SafetyWear | ■ JAH | ■ precoderm |
| ■ Ansell | ■ ejendals | ■ Kimberly-Clark | ■ promodoro |
| ■ Atento | ■ EKASTU | ■ KNEETEK | ■ Remisberg |
| ■ ATG | ■ elysee | ■ KROMWELL | ■ rofa |
| ■ Azett | ■ Erich Voss | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ BAAK | ■ Eureka Safety | ■ Lemaitre | ■ Sanita |
| ■ BartelsRieger | ■ FITZNER | ■ LORDIN | ■ Schmerler |
| ■ Bata Industrials | ■ Fruit of the Loom | ■ M·A·S | ■ SCHWAN |
| ■ BIG | ■ GREVEN | ■ MAPA | ■ Scott Safety |
| ■ BodyProducts | ■ GRAMM medical | ■ Mascot | ■ SIKA |
| ■ BRYNJE | ■ HAKRO | ■ MAXGUARD | ■ Söhngen |
| ■ caramba | ■ Hase Safety | ■ MRUK | ■ Stabilus |
| ■ COBA | ■ Hiza | ■ OEL-KLEEN | ■ Unico Graber |
| ■ daiber | ■ HERWE | ■ OPTI Flex | ■ Univet |
| ■ deb-STOKO | ■ Hugo Josten | ■ Physioderm | ■ WATEX |
| ■ DESOMED | ■ ID IDENTITY | ■ pka | |



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 500 Herstellern zusammen, betreut über 400 Händler und 8 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH
Telefon 02151-5100-0
arbeitsschutz@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de