



# Des Combos neue Kleider

**Fahrbericht:** Der Opel Combo ist die Rüsselsheimer Interpretation des Fiat Doblò. Die Rechnung mit dem neuen Wirt geht auf, wie die Fahrt im 1,6 CDTI Kastenwagen zeigt.

## Opel Combo 1,6 CDTI

### MOTOR

Vierzylinder-Turbodiesel 1,6 CDTI mit Common-Rail-Einspritzung. Vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühler.  
Euro 5 per Oxi-Kat, AGR und Partikelfilter  
Bohrung/Hub 79,5 x 80,5 mm  
Hubraum 1.598 cm<sup>3</sup>  
Leistung 77 kW (105 PS) bei 4.000/min  
Drehmoment 290 Nm bei 1.500/min

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe 4.390/2.119/1.845 mm  
Radstand 2.755 mm  
Volumen Laderaum max. 3.400 l  
Tankvolumen Diesel 60 l  
Zul. Gesamtgewicht 1.990 kg  
Nutzlast 750 kg

Fotos: Alex Mannschatz, Opel

Die Kooperationswelle schwappt weiter ins Segment der leichten Nutzfahrzeuge. Künftig also Opel mit Fiat. Die jüngste Generation des Combo ist baugleich mit dem Doblò und löst den bisherigen Van auf Corsa-Plattform ab. Die optischen Unterschiede zwischen Combo und Doblò beschränken sich auf einen leicht veränderten Kühlergrill, ansonsten gleichen sich die Autos wie Zwillinge. Dem Opel tut das gut, die Proportionen wirken weitaus stimmiger als beim Vorgänger. Die neue Optik passt einfach besser zu einem Nutzfahrzeug mit zulässigem Gesamtgewicht bis zu fast zweieinhalb Tonnen (Combo mit langem Radstand).

Die weit öffnenden Vordertüren erleichtern den Einstieg auf die Sitze mit gutem Seitenhalt. Das haptische Erlebnis im Innenraum entspricht allerdings dem, was man von einem Nutzfahrzeug erwarten muss: viel schwarzer Kunststoff, gleichwohl gut verarbeitet. Erklärungsbedürftig ist kaum et-

was. Eine erfreulich nutzwertorientierte Knöpfchenarmut, leider aber auch zu tief liegende Armaturen fallen auf. Daneben die enorme Kopffreiheit sowie zahlreiche Möglichkeiten, von Kleinkram bis zur Wasserflasche so ziemlich alles zu verstauen, was man im Job mit sich führt. Die optionale Klimaanlage ist angesichts der großen Glasfläche vorne empfehlenswert, im Grunde sogar Pflicht. Details fallen ins Auge. So zum Beispiel die in die Außenspiegel integrierten Blinker oder die links und rechts extrem unterschiedlichen Scheibenwischer.

Ein Dreh am Zündschloss weckt einen alten Bekannten. Der 1,6-Liter-Motor dieselt turbobelüftet auch im Doblö. Ilastauto omnibus fuhr die Version mit 105 PS und manuellem Schaltgetriebe. Sie ist so etwas wie die goldene Mitte zwischen dem 1,3-Liter-Einstiegsdiesel und dem großen Zweiliter-Selbstzünder, allerdings kein Leisetreter. Bedingt durch die kubische Form der Karosserie stoßen eindringende Motorgeräusche auf dankbare Resonanz. Bei 4.000/min erreicht der Motor seine Maximalleistung, das höchstmögliche Drehmoment von 290 Nm sorgt schon bei 1.500/min dafür, dass ordentlich Schmackes an den angetriebenen Vorderrädern ankommt. Der Combo wird so in sehr vielen Fahrsituationen zum brummigen, aber brauchbaren Gefährt(en).

Unauffällig verhalten sich die McPherson-Federbeine an der Vorderachse. Genauere Betrachtung verdient die Hinterachskonstruktion. Gegenüber den Pkw dieser Baureihe sind die Federraten härter ausgelegt. Das geht zwar zu Lasten des Komforts auf Bodenwellen mit kurzen Stößen, verhindert aber ein Aufschaukeln im beladenen Zustand. Selbst bei strammer Fahrt droht die Karosserie selten über die jeweils kurvenäußeren Heckräder einzunicken. Zudem ist die Konstruktion zu beiden Seiten so kompakt geraten, dass zwischen den Radkästen eine Durchladebreite von 1,23 Metern verbleibt. Der Transport von Europaletten ist also möglich, die Nutzlast in Autos mit Normalradstand (2.755 mm) endet allerdings bei den klassenüblichen 750 Kilogramm.

In einigen Disziplinen ist der Combo richtig gut. Zum Beispiel beim Beladen dank der größten Hecktüröffnung (1.455 x 1.231 mm) und der niedrigsten Ladekante (545 mm) in seinem Segment. Wer ihn mit umklappbarem Beifahrersitz ordert, erhält eine Durchladelänge von satten 3.050 Millimetern. Verfügbar ist zudem eine Heckdachklappe für den Transport von besonders langen Gegenständen. Ein Blick in die Optionsausstattungsliste lohnt auf alle Fälle, denn die Basis zeigt sich recht spartanisch. Beispiel: Eine durchgehende Trennwand ist zwar serienmäßig. Der Aufpreis für eine mit Fenster beträgt aber gerade mal 50 Euro. ESP kostet netto 280 Euro extra, darin integriert ist ein Berganfahrassistent. Bestellbar ist unter anderem ein Komfortpaket mit Zentralverriegelung und Funkfernbedienung, einer Schiebetür auf der Beifahrerseite, einem vierfach verstellbaren Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze und Armlehne oder einer Ablage über der Windschutzscheibe. Das Ganze gibt's für 500 Euro. Apropos Kosten: Wartungsintervalle von 35.000 Kilometern sind schon mal erfreulich. Ebenso die Prognose von Eurotax Schwacke für den Restwert. Der soll beim Kastenwagen nach drei Jahren und 90.000 Kilometern noch 39,3 Prozent erreichen. Wer also beim Anschaffungspreis (Liste ab 16.810 Euro netto) noch ein paar Prozente raushandelt, fährt mit dem Combo 1,6 CDTI Kastenwagen sicher nicht schlecht. **◀ Alex Mannschatz ▶**



1



2



3



4



5

1 **Standard:** Mit dem Normalradstand von 2.755 mm kommt der Combo auf 4,39 Meter Länge.

2 **Guter Seitenhalt und schwarzer Kunststoff:** Der Fahrerplatz wurde auf Nutzwert getrimmt.

3 **Detail am Rande:** In die großen, EU-genormten Außenspiegel sind Blinker integriert.

4 **Breitseite:** Der Platz von 1,23 Metern zwischen den Radkästen ermöglicht auch den Transport von quer gestellten Europaletten.

5 **Option:** das Multimedienpaket mit Bluetooth, USB-Eingang, Lenkfernbedienung und Navi-Halterung kostet 500 Euro.

6 **Hübsch:** Die Klarglasleuchten mit Doppelflutern verleihen dem Combo ein Pkw-Gesicht.

