
Fahrbericht Opel Combo Life: Einer für fast alles

Von Michael Kirchberger, cen

Da liegt mal wieder die Wahrheit im Auge des Betrachters. Nachdem Opel nun schon geraume Zeit zum französischen PSA-Konzern gehört, endeten die Kooperationen bei leichten Nutzfahrzeugen und Familien-Vans mit anderen Marken. Und so kommt der neue Opel Combo, dessen Geschichte bis Mitte der 1980er Jahre zurückreicht, nicht mehr von Fiat wie sein Vorgänger, sondern nun erstmals als Derivat eines französischen Automobils nach Rüsselsheim. Berlingo heißt der Wagen bei Citroen, Rifter wird er bei Peugeot genannt, immer jedoch ist er ein sympathischer Allroundkünstler, der vieles kann und allein beim sportlichen Fahrspaß und vielleicht auch beim Image kneift.

4,40 Meter streckt sich der Opel mit den französischen Genen als kurze Version in die Länge. Das XL-Modell legt nochmals 35 Zentimeter drauf und misst 4,75 Meter bei gleicher Höhe und Breite. Dort sind die optionalen Sitzplätze Nummer sechs und sieben eher an der richtigen Stelle, im kurzen Combo verschlingen sie Ladevolumen und bieten auch nicht sonderlich viel Platz für zusätzliche Passagiere. Dennoch kann schon das Basismodell mit einem Raumangebot punkten, das sich gewaschen hat. 597 Liter passen in den Kofferraum, wenn alle fünf Seriensitze genutzt werden. Nach dem Hochklappen der Rückbank steigt das Transportvermögen auf satte 2126 Liter, selbst der Nebenerwerbsspediteur schwebt da im siebten Himmel.

Dass im Frachtabteil höchste Variabilität herrscht, ist zu begrüßen, ebenso, dass der Laderaumboden eben und die Ladekante niedrig sind. Die Heckscheibe kann separat geöffnet werden, um kleines und leichtes Reisegepäck zu verladen. Das ist gut so, denn die gewaltige Heckklappe schwingt arg raumgreifend nach oben, bei engen Parklücken würde es da mit dem Beladen nichts. Sogar der kurze Combo ist dank der nach vorne klappbaren Lehne des Beifahrersitzes fit für den Fahrradtransport, selbst ein kompaktes Surfbrett findet Platz, der Opel-Van muss vor kaum einer Transportaufgabe passen.

Im Heck kann die Abdeckung des Gepäckraums auf halber Höhe festgeklickt werden, mit 40 Kilogramm ist sie belastbar und steigert die Flexibilität immens. Dazu trägt außerdem die dreigeteilte Rückbank bei, die Lehnen klappen gedrittelt nach vorne, rasten in der Horizontalen präzise ein und erfordern beim Wiederaufstehen kaum Kraftaufwand. Raum ist in der kleinen Hütte im Überfluss vorhanden, die Fondpassagiere sitzen vorzüglich und können sehr entspannt durch jeweils eine Schiebetür auf beiden Seiten komfortabel an Bord gelangen. Die beiden Portale taugen auch beim Beladen von der Seite hervorragend. Doch auch für kleine Ausrüstungsgegenstände ist im Combo reichlich Stauraum. Gleich zwei Handschuhfächer, eines davon klimatisiert, warten darauf, Papiere, CDs oder eben dem Pausenbrot eine angemessene Unterkunft zu gewähren. Zwischen Fahrer und Beifahrer thront auf der Mittelkonsole ein gewaltiges Staufach, das den Namen Jumbo-Box mehr als verdient hat, die Türtaschen sind anständig bemessen und auf Wunsch gibt es am Dach eine weitere, obendrein illuminierte Ablage, die sich längs der Fahrtrichtung von vorn nach hinten spannt. Insgesamt 28 Ablagen finden sich an Bord.

Der Innenraum ist ansehnlich. Zwar stößt der Betrachter immer wieder auf einfaches Hartplastik, aber im Ensemble wirkt das Interieur des Combo hochwertig und harmonisch. Der acht Zoll große Farbmonitor auf der Schalttafel liefert gestochen scharfe Bilder bei Navigation und Multimedia-Aufgaben. Das Lenkrad ist klein und liegt angenehm in der Hand, ungewöhnlich ist dagegen der Drehschalter, mit dem das automatische Getriebe gesteuert wird. Bei der Bedienung ist Konzentration gefordert, denn zwischen der Stellung R für den Rückwärtsgang und P für die Parksperre herrscht ein überraschender Widerstand. Wer nicht bewusst und kraftvoll am Rädchen dreht, bleibt gern im

Rückwärtsgang hängen und der Opel-Van neigt auf abschüssiger Fahrbahn zum Davonrollen. Denn eine elektrische Parkbremse gibt es in Kombination mit der Automatik nicht, trotz aller deutsch-französischen Freundschaft muss irgendwo der Rotstift angesetzt werden.

Der Vier-Zylinder-Diesel mit 1,4 Litern Hubraum wird in drei Leistungsstufen angeboten. Auf der Benzinerseite gibt es dagegen bislang nur eine Maschine. Die Bevorzugung des Diesel mag am reinen Gewissen von PSA liegen, der Konzern hat einst als erster den Dieselpartikelfilter eingeführt und die aktuellen Selbstzünder arbeiten mit der tauglichsten Abgasreinigung, der SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung. Damit erfüllen sie natürlich die schärfste Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die kräftigste Variante leistet 130 PS (96 kW) und stemmt 300 Newtonmeter Drehmoment bei 1750 U/min, fast zu viel für den frontgetriebenen Combo. Unbeladen müssen je nach Ausstattung maximal 1599 Kilogramm beschleunigt werden, auf nasser Straße meldet sich mit schöner Regelmäßigkeit die Traktionskontrolle und mindert mit strammem Eingriff das Moment um ein Durchdrehen der Räder zu verhindern. Das aber tut der Freude an erheblicher Durchzugskraft keinen Abbruch, in 11,4 Sekunden kommt der Opel aus dem Stand auf 100 km/h, 184 km/h liegen bei Höchstgeschwindigkeit an. Vor allem ein munterer Zwischenspur, etwa beim Überholen auf der Landstraße, bewältigt der kräftige Diesel-Combo mit Bravour. Der Motor arbeitet dabei unauffällig, leise und vor allem sparsam. 4,5 Liter Diesel gibt Opel als Normwert für den Verbrauch auf 100 Kilometer an, im Praxisbetrieb liegt er kaum höher. Unser Durchschnitt lag bei 5,1 Liter für die Standardstrecke, nur bei eiliger Autobahnfahrt waren knapp sieben Liter fällig, durch den Stadtverkehr rollt der Deutsch-Franzose mit bescheidenen 5,4 Litern Verbrauch. Bei 50 Litern Tankinhalt wird das Zeitfenster zum Warten auf einen günstigen Dieselpreis ziemlich lang.

Die Bremsen zeigen sich eher bissig, es dauert eine Weile, bis sich der Chauffeur an das vehemente Zupacken gewöhnt hat und das Pedal entsprechend sensibler bedient. Die Federung gibt sich Mühe, einen anständigen Fahrkomfort anzubieten, nicht immer gelingt das. Vor allem der unbeladene Combo rumpelt sehr rabiät über schlechte Fahrbahnen. Erst wenn wenigstens drei Passagiere mit von der Partie sind oder das Gewicht der Ladung auf der Hinterachse lastet, wird der Opel-Van richtig komfortabel. Der Karosserie sieht man die Neigung zur Neigung in Kurven nach, der Combo ist kein Leistungssportler. Die Sitze steigern auf allen Plätzen den Komfort, vorne sind die in der Innovation-Version serienmäßigen Armlehnen eine willkommene Stütze.

Bei der serienmäßigen und optionalen Ausstattung müssen sich andere warm anziehen. Da gibt es etwa ein Head-up-Display, Verkehrszeichenerkennung, die Einparkautomatik und sogar eine Panorama-Rückfahrkamera. Im Anhängerbetrieb sorgt ein eigenes Stabilitätsprogramm für eine ruhige Lage des Gespanns, außerdem gibt es bis zu 17 weitere Assistenten, die zumindest teilweise bei anderen nicht angeboten werden. Viele von ihnen sind Serienstandard. Eine Ladeschale für Smartphones, Apple Carplay und Android Auto gehören zu weiteren Besonderheiten, ebenso eine 230-Volt-Steckdose im vorderen Fußraum. Hypernervös reagiert unterdessen das neue Flank-Guard-Programm, das über Sensoren die Seiten überwacht und vor drohenden Berührungen mit Pollern und Absperrungen warnt. Aber besser einmal zu viel gepiept, als einen dicken Kratzer in der Seitenwand hinnehmen zu müssen.

Warum nun gerade der Combo Life Opel gut tun wird? Weil man in Rüsselsheim bislang weit hinter den Möglichkeiten in dieser Klasse zurückgeblieben ist, wie es der einstige Kommunikationschef der Marke mit einem unverhohlenen Seitenhieb auf Fiat einmal formulierte. Die Italiener haben den rustikalen Doblo als Combo-Vorgängermodell für Opel gebaut. Zweifellos ist der aktuelle Familien-Van der beste, den Opel bislang anbieten konnte. Viel französisches Know-how steckt im Combo, was seine Attraktivität jedoch

keineswegs mindern muss. Im Gegenteil, aus Frankreich kamen seit jeher taugliche Transporter mit großer Alltagstauglichkeit und Variabilität. Dass der Combo seine Konzernbrüder bei uns mit Abstand übertreffen wird, liegt nicht allein am größeren Händlernetz von Opel in Deutschland. Manch ein Kunde, so sagte es PSA-Chef Tavares einst, will einfach kein französisches Auto kaufen. Die Wahrheit liegt eben wirklich im Auge des Betrachters.

Der Opel Combo Life ist übrigens gerade mit dem Preis „Best Buy Car of Europe 2019“ ausgezeichnet worden. Nach Ansicht der Jury aus 31 internationalen Fachjournalisten bietet kein anderer Wettbewerber so viel Auto fürs Geld. (ampnet/mk)

Daten Opel Combo Life 1,5 Diesel Innovation

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,92 x 1,84
Radstand (m): 2,79
Motor: R4-Diesel, 1499 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 96 kW / 130 PS bei 3750 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 118 g/km (Euro 5)
Testverbrauch: 5,1 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1599 kg / max. 700 kg
Kofferraumvolumen: 597–2126 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 10,8 m
Bereifung: 205/60 R 16
Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate
Garantie: 2 Jahre
Preis: 27 150 Euro
Testwagenpreis: 31 550 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



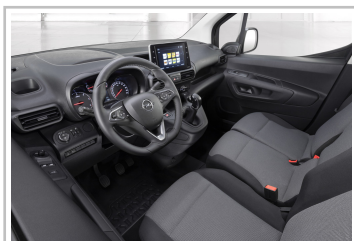
Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



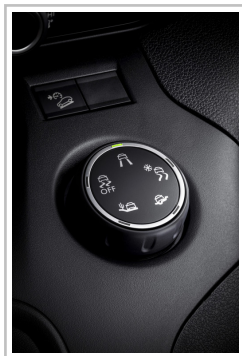
Opel Combo Cargo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Intelli-Grip im Opel Combo Cargo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Combo Life.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel