



Opel Combo Combi 1.4 CNG Turbo ecoFlex Edition L1H1

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Die Zeiten sind vorbei, als der Combo ein Kadett bzw. ein Corsa mit angeschweißtem Laderaum war: Der D-Combo ist ein eigenständiges Fahrzeug. Und trotzdem kommt dem Betrachter das Gesicht des Hochdachkombis bekannt vor. Bis auf ein paar optische Feinheiten ist er nämlich baugleich mit dem Fiat Doblò. Auch im Innenraum erkennt man die italienischen Wurzeln ganz klar wieder. Gebaut wird der italienische Hesse allerdings in der Türkei. Die mit Erdgas betriebene Variante, der Combo 1.4 CNG Turbo, überzeugt weder mit Durchzugskraft noch mit einem sehr niedrigen Verbrauch. Aufgrund der geringen Kosten für Erdgas kann der Kombi trotzdem günstig betrieben werden. Klare Pluspunkte sind sowohl der geräumige Innen- als auch der große Gepäckraum. In der Ausstattungsvariante Edition liegt der Einstiegspreis bei knapp 25.000 Euro. Dann sind zumindest die Seitenairbags serienmäßig, die sonst optional bestellt werden müssen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Fiat Doblò Natural Power, VW Caddy EcoFuel.

+ sehr großer & gut zugänglicher Kofferraum, großzügiges Raumangebot, gut für Kindersitze geeignet, niedrige Betriebskosten

- sehr langer Bremsweg, schlechte Sicht nach hinten, hinten zu kurze Kopfstützen, hoher Verbrauch, geringe Reichweite



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,3 Senioren

4,6 Langstrecke

1,8 Transport

3,5 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Combo stellt zufrieden. Die Karosserie ist ordentlich geschaffen, Materialien und Verarbeitung des Innenraums überzeugen. Die Verwandtschaft zum Fiat Doblò kann er aber nicht leugnen. Vor allem das Armaturenbrett vermittelt dem Fahrer klassisches Fiat-Feeling.

- +** Der Combo besitzt kräftige unlackierte Seitenleisten, welche den Lack vor dagegenschlagenden Autotüren schützt. Sie decken aber nur einen Teil der Türen ab. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, wodurch der Motorraum vor eindringenden Schmutz geschützt und die Geräuschemissionen gesenkt werden.
- Die Stoßfänger sind aus einem Guss und erlauben keinen Teilersatz bei kleinen Beschädigungen. Zudem sind sie großteils lackiert. Die Türausschnitte sind schlecht gegen Verschmutzung abgedichtet, da verschmutzt man sich leicht mal die Kleidung beim Ein- oder Aussteigen. Schutzleisten für die Schweller gibt es nicht. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden, die Tankklappe ist gesichert, damit diese nicht versehentlich beschädigt werden kann, falls die Schiebetür bei geöffnetem Tankdeckel aufgeschoben wird.

Alltagstauglichkeit

Vor allem aufgrund der eingeschränkten Reichweite im Gasbetrieb fällt die Alltagstauglichkeit nur durchschnittlich aus. Die maximale Zuladung im Testwagen beträgt 450 kg.

- +** Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden. Auch wenn die hinteren Sitze etwas schmal ausfallen, bietet der Combo trotzdem fünf vollwertige Sitzplätze.
- Mit einer Gasfüllung kann eine Reichweite von nur 280 Kilometer realisiert werden. Der Combo ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Das optionale Reserverad ist beim CNG-Modell nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

Sicht

Das Halogenlicht des Opel leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Leider sind weder Xenonscheinwerfer, noch Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich. Vorbildlich: Ein Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Die Sicht im Innenspiegel ist befriedigend, ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis. Eine Einparkhilfe ist für die hintere Stoßstange gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen). Diese empfiehlt es sich zu ordern, den auch wenn das steil abfallende Heck gut abschätzbar ist, können Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe erst spät erkannt werden.



Die breiten Dachsäulen und das zu klein geratene seitliche hintere Fenster beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

+ Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen recht guten Überblick auf den Verkehr. Das vordere Fahrzeugende lässt sich gut, das hintere sehr gut abschätzen, da sowohl das Heck als auch die Front fast senkrecht abfallen. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden. Die Sicht in den Außenspiegel ist gut, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht besonders gut eingesehen werden können.

- Die Rundumsicht des Kombis ist nicht besonders gut, die seitlichen B-Säulen fallen sehr voluminös aus. Nach schräg hinten ist die Sicht ebenfalls eingeschränkt, da sich die hintersten seitlichen Fenster im unteren Bereich verengen und somit ein großer Sichtbereich durch die Säulen verdeckt wird.

2,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich beim Opel Combo problemlos.

+ Vorne steigt man dank der großen Türen und der leicht erhöhten Sitzposition sehr bequem ein und aus. Nur die hohen Schweller stören etwas, da man die Beine stark anziehen muss, um sie über den Schweller zu heben. Auch hinten kann man sehr komfortabel ein- und aussteigen, wobei auch hier die hohen Schweller leicht störend wirken. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Die hinteren Schiebetüren ermöglichen auch in engen Parklücken bequemen Zustieg und sind im offenen Zustand fest arretiert. Nur unerklärlich ist, warum sie nicht 20 Zentimeter weiter öffnen. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung. Die Tasten sind aber gleichförmig und dadurch nicht verwechslungssicher. Haltegriffe am Dach sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

- Man kann sich versehentlich aussperren, wenn man das Fahrzeug bei geöffneter Heckklappe verschließt und dabei der Schlüssel im Kofferraum liegt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum (gemessen bis zur unteren Fensterkante) mit 530 l sehr groß. Bei umgeklappten Rücksitzen sind es stattliche 1010 Liter. Wegen des kastenförmigen Karosseriehecks lässt sich der Kofferraum sehr gut bis unters Dach ausnutzen.

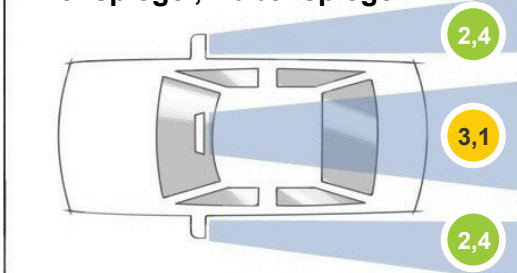
1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist einwandfrei zugänglich und durch das praktische Format gut nutzbar.

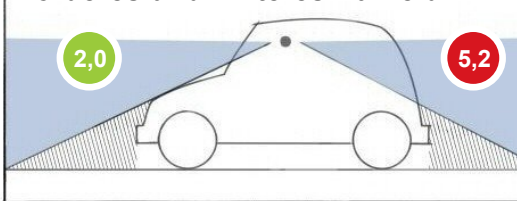
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die große Stärke des Opel Combo ist sein überragendes Platzangebot, sowohl für die Fahrgäste als auch für deren Gepäck.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen, schwingt dabei aber weit nach hinten aus, wodurch man beim Parken etwas mehr Platz nach hinten lassen sollte. Unter der geöffneten Klappe haben Personen bis fast zwei Meter genügend Platz, um aufrecht zu stehen. Die Ladekante liegt auf fast perfektem Niveau (55 cm über der Fahrbahn). Beim Ausladen stört keine Kante. Auf Wunsch können auch zwei geteilte Heckflügeltüren geordert werden.

⊖ Zum Schließen der Heckklappe ist etwas höherer Kraftaufwand von Nöten. Die Beleuchtung des Heckabteils fällt spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Dabei müssen zuerst die Lehnen geklappt und dann die komplette Sitzbank aufgestellt werden. Das ist zwar etwas umständlich, der nötige Kraftaufwand hält sich aber in Grenzen. Links und rechts gibt es in der Kofferraumverkleidung Ablageflächen. Auf der Gepäckraumabdeckung sind laut Opel bis zu 70 kg Gepäck erlaubt. Diese lässt sich in zwei Stufen in der Höhe verstellen. Aufgrund der fehlenden Möglichkeiten zur Gepäcksicherung sollten schwere Gegenstände auf keinen Fall auf der Gepäckraumabdeckung transportiert werden (vor allem wenn diese in der obersten Rasterung angebracht ist). Bei einer starken Bremsung oder einem Unfall können Gegenstände auf der Gepäckraumabdeckung zu gefährlichen Geschossen für die Insassen werden.

1,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Bedienung des Combo fällt insgesamt leicht, der Gewöhnungsaufwand hält sich in Grenzen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und dadurch optimal jedem Fahrertyp anpassen. Der Schalthebel liegt direkt neben dem Lenkrad und ist optimal erreichbar. Die Instrumente sind tagsüber gut ablesbar, auch wenn sie etwas verspielt wirken. Nachts lässt der Kontrast der Instrumente dagegen etwas zu Wünschen übrig. Ein Berganfahrassistent ist serienmäßig an Bord. Das Radiobedienteil ist weit oben angebracht und liegt sehr gut im Sichtbereich des Fahrers. Die Bedienung fällt nicht schwer, in dieser

Ausstattungsvariante ist auch ein Multifunktionslenkrad an Bord, wodurch das Radio über Lenkradtasten bedient werden kann. Auch die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach bedienbar. Die meisten Schalter sind einwandfrei beleuchtet und dadurch auch bei Dunkelheit einfach zu finden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- Abwärtsautomatik (inkl. Einklemmschutz) und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wurde). Vorne gibt es viele große Ablagemöglichkeiten, im Fond fehlt es dagegen etwas an Ablageflächen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch daran erinnert, die Türen zu schließen, Bei geöffneter Motorhaube erfolgt dagegen keine Warnung. Optional kann ein TomTom-Navigationsgerät bestellt werden, welches über einen Halter mit dem Fahrzeug verbunden ist (im Testwagen vorhanden).

⊖ Der vordere Scheibenwischer ist kompliziert in der Bedienung, da der Wischer über einen Drehschalter eingeschaltet wird. Die Wisch-Wasch-Automatik setzt stark verzögert ein. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert und schlecht zu greifen. Die Tasten für die Nebelleuchten sind weit weg vom Lichtschalter in der Mittelkonsole untergebracht.



Die Bedienbarkeit des Opel Combo ist generell gut, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

Die Schalter für die Sitzheizung sind schlecht erreichbar am Sitz angebracht - vergisst der Beifahrer, die Sitzheizung auszuschalten, heizt diese ohne Hinweis für den Fahrer dauerhaft weiter - nicht besonders förderlich für den Kraftstoffverbrauch. Der Einsteller für die elektrische Spiegeleinstellung ist zu weit weg vom Fahrer angebracht (im Spiegeldreieck). Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Die Menüpunkte des Bordcomputers sind nicht gut anzuwählen, eine Verbrauchsanzeige gibt es beim CNG-Combo nicht.

1,1 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen ist das Raumgefühl sehr gut. Dazu tragen besonders die große Kopffreiheit und Innenbreite bei. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2 m zurückschieben.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Auch auf den Rücksitzen hat man sehr viel Platz; es sind drei vollwertige Sitzplätze vorhanden, auf denen Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe ausreichend Kniefreiheit haben (Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Kopffreiheit reicht auch noch für weitaus größere Insassen aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Sitze sind nicht so variabel, wie man es von einem Van erwarten würde. Die Rücksitze können weder längs verschoben noch herausgenommen werden.

⊕ Optional ist eine dritte Sitzreihe erhältlich, so dass bis zu sieben Personen befördert werden können.

2,8 KOMFORT

2,5 Federung

Im Allgemeinen zeigt sich die Federung des Combo tendenziell komfortabel.

⊕ Die ausgewogene Federung federt sowohl lange als auch kurze Bodenwellen recht gut ab. Einzelhindernisse dringen zwar etwas deutlicher aber nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung und Aufbaubewegungen liegen sich noch im akzeptablen Bereich. Auch voll beladen ist der Federungskomfort in Ordnung. Auf Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum deutliches Rappeln und Dröhnen wahr.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz ist über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar (nicht die Neigung). Auf den ausgewogen gepolsterten Vordersitzen finden man einen guten Sitzkomfort vor. Die Sitzfläche ist zufriedenstellend konturiert, die Lehne bietet dem Rücken festen Halt, ist aber im oberen Bereich etwas schmal geraten.

Der Fahrersitz ist serienmäßig mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Seitenhalt der Sitze geht auch in schnell durchfahrenen Kurven in Ordnung. Auch hinten sitzt man recht bequem, wobei die Lehne wenig ausgeformt ist und dadurch auch kaum Seitenhalt bietet. Die Schenkelaufgabe ist aber gut, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden groß ist.

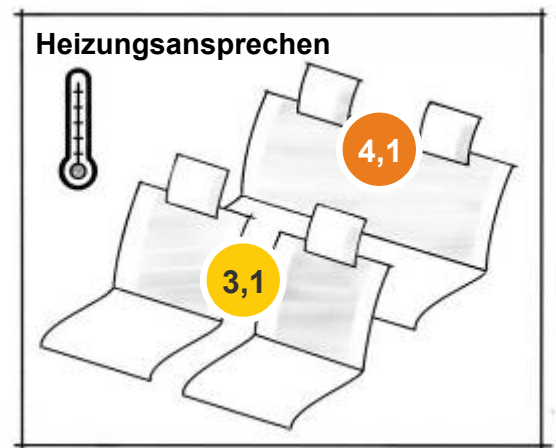
– Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar.

2,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau des Opel Combo liegt sowohl gemessen als auch subjektiv im durchschnittlichen Bereich (70,0 dB (A) bei 130 km/h). Bei Autobahngeschwindigkeit dominieren Windgeräusche. Fährt man schneller, nehmen diese deutlich zu. Der Motor hält sich dagegen akustisch immer angenehm zurück.

3,2 Klimatisierung

Sowohl Klimaanlage als auch Klimaautomatik kosten Aufpreis. Bei einer Preisdifferenz von nur ca. 600 Euro empfiehlt es sich die komfortablere Klimaautomatik zu bestellen. Die Heizleistung ist aber nur durchschnittlich. Die im Testwagen verbaute Klimaautomatik kühlt den Innenraum ohne großes nachjustieren auf die gewünschte Temperatur. Die Temperatur kann aber nur für den Fahrer und Beifahrer zusammen geregelt werden. Die Luftmengenverteilung ist nur grob in vorgegebenen Stufen justierbar.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Der 1,4-Liter-Turbomotor bietet nur durchschnittliche Fahrleistungen. Seine Charakteristik ist von einem deutlichen Turboloch geprägt. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 8,2 Sekunden. Auch die Durchzugskraft ist verbesserungswürdig.

2,0 Laufkultur

+ An der Laufkultur des kleinen Ottomotors gibt es nicht viel auszusetzen. Er läuft weitgehend vibrationsfrei, Brumm- oder Dröhnfrequenzen gibt es nicht.

2,5 Schaltung

Das Schaltgetriebe stellt zufrieden. Die Gänge sind relativ präzise geführt und lassen sich ohne großen Kraftaufwand und ohne Haken einlegen. Die Schaltwege sind zufriedenstellend kurz.

+ Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Der Rückwärtsgang ist zuverlässig gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert - so entstehen keine Geräusche und kein unnötiger Verschleiß beim Einlegen. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Schaltstufen passen zur Motorcharakteristik. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 3.500 Touren. Eine längere Gesamtübersetzung würde ihn aber zu träge machen.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver zeigt sich der Combo sicher, er pendelt dann zwar deutlich nach, bleibt aber gut beherrschbar. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wird die Karosserie leicht unruhig, bleibt aber sicher. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Opel dank serienmäßigem ESP zufriedenstellend. Das Heck drängt beim Gegenlenken zwar deutlich nach, wird aber dank effektiver ESP-Eingriffe sofort wieder stabilisiert. Es besteht keine Schleuder- oder Kippgefahr. Die Traktion ist auch bei rutschiger Fahrbahn dank der Traktionskontrolle gut.

⊕ Schnell gefahrene Kurven meistert der Combo mit leichtem Untersteuern. Ein gut kontrollierbares Fahrverhalten im Grenzbereich. Lastwechselreaktionen sind nur leicht vorhanden und werden schon im Ansatz durch das ESP abgefangen.

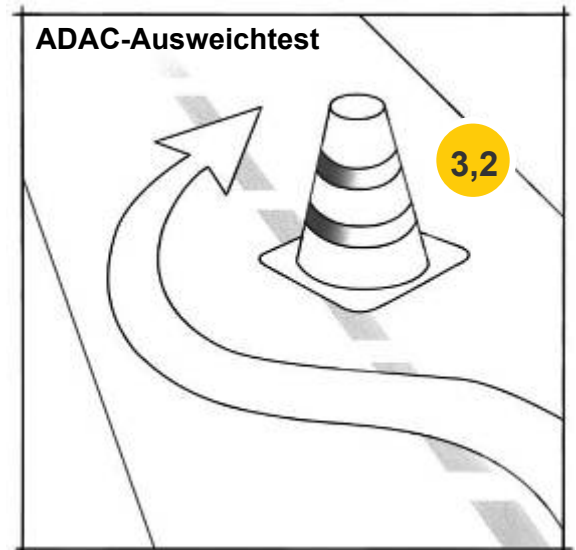
3,0 Lenkung*

Um die Mittellage spricht die Lenkung schlecht an. Wählt man etwas größere Lenkwinkel, so tritt die Fahrtrichtungsänderung etwas verzögert und dann sehr aggressiv ein. Das Lenkgefühl ist durchschnittlich, auch die Zielgenauigkeit bietet Raum für Verbesserungen.

- ⊕ Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- ⊖ Weniger gut ist der große Wendekreis von 11,6 m.

4,2 Bremse

⊖ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Combo 42,6 m - das ist zu viel (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Chrono der Größe 195/60 R16). Die Bremse spricht aufgrund des Bremsassistenten ordentlich an, die Dosierbarkeit stellt zufrieden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8

SICHERHEIT

2,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Opel Combo ist in allen Varianten serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

⊖ Ist der Warnblinker eingeschaltet, so ist keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker mehr möglich, was vor allem das Abschleppen erschwert.

3,3

Passive Sicherheit - Insassen

Der Opel Combo ist serienmäßig mit Frontairbags ausgestattet. In der Ausstattungsvariante Edition sind dann auch serienmäßig Seitenairbags verbaut, die sonst gegen Aufpreis geordert werden müssen. Kopfairbags sind nicht erhältlich. Zum Zeitpunkt des Tests lagen keine Crashtestergebnisse vor. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zwar mit den serienmäßigen Kopfstützen schon gering, die Gefahr eines Schleudertraumas kann aber mit den aufpreispflichtigen aktiven Kopfstützen nochmals verringert werden. Der Fahrer- und Beifahrersitz sind mit Gurtwarnern ausgestattet.

⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,60 m. Immerhin ist der Abstand zum Kopf noch akzeptabel.

1,7

Kindersicherheit

⊕ Die drei Rücksitze sind zur einfachen und sicheren Befestigung von Kindersitzen gut geeignet. Es passen auch drei Kindersitze nebeneinander. Die hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Auch hohe Kindersitze können problemfrei installiert werden. Auf der Rücksitzbank erlaubt der Hersteller Rückhaltesysteme aller Altersklassen, vorn schränkt er etwas ein. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

3,0

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte beim Combo durchschnittlich sein, da sich nicht direkt unter der Motorhaube harte Bauteile befinden und die Kanten der Motorhaube nicht zu aggressiv gestaltet sind.

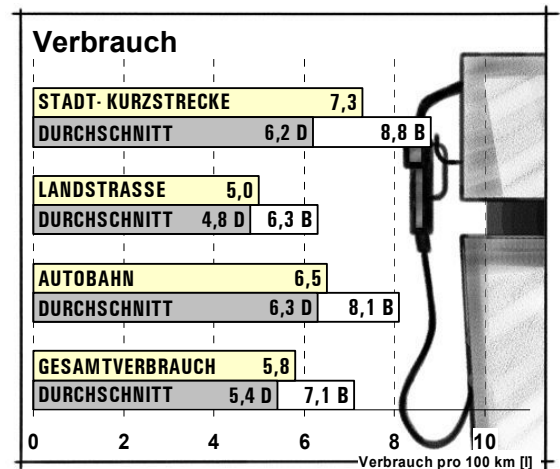
2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

– Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 5,8 kg Erdgas pro 100 km kann der Opel Combo CNG nicht gerade überzeugen. Im ADAC EcoTest werden mit einem CO₂-Ausstoß von 195 g/km nur 17 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Während der Stadtverbrauch mit durchschnittlich 7,3 kg/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich der Opel auf der Autobahn stolze 6,5 kg/100 km. Der Verbrauch außerorts fällt mit 5,0 kg/100 km mittelmäßig aus.

1,2 Schadstoffe

+ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig. Es reicht hier für 48 Punkte im EcoTest. Insgesamt erhält der Combo CNG mit 65 Punkten drei Sterne im EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,8 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

+ Trotz des hohen Verbrauchs von Erdgas fallen die Betriebskosten aufgrund des geringen Gaspreises gering aus.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Opel schickt seinen Erdgas Combo jeweils nach 30.000 gefahrenen Kilometern oder 12 Monaten (je nachdem, was zuerst eintritt) in die Werkstatt zum "ECOService". Der 1.4 Liter Motor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 5 Jahren ausgetauscht werden muss.

+ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau. Eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung ist obligatorisch.

– Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus.

2,9 Wertstabilität*

Dem Combo CNG kann aufgrund der umweltfreundlichen und sparsamen Erdgastechnik ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Die getestete Ausstattungsvariante Edition ist ab 24.450 Euro erhältlich. Dann sind auch zumindest Seitenairbags an Bord.

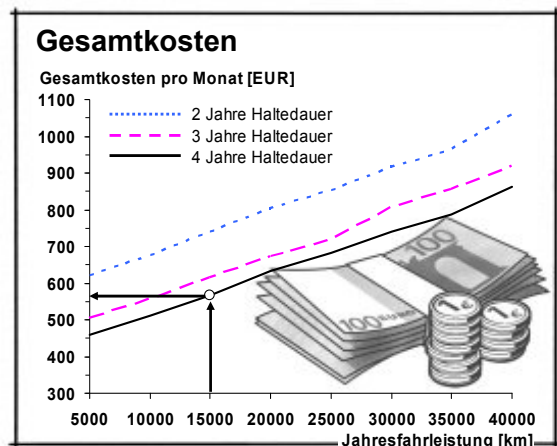
⊖ Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, sind Optionen im Wert von fast 3.000 Euro nötig.

2,4 Fixkosten*

⊕ Insgesamt fallen die fixen Kosten niedrig aus. Die jährlichen Steuern betragen nur 76 Euro. Auch die Kasko-Versicherungsklassen sind günstig. Nur die Haftpflichtversicherung treibt die Kosten unnötig in die Höhe

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich im Klassendurchschnitt. Daran können auch die günstigen Fix- und Betriebskosten nichts ändern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 566 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.3 CDTI ecoFlex	1.6 CDTI	1.6 CDTI	2.0 CDTI	1.4 CNG Turbo ecoFlex
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1248	4/1598	4/1598	4/1956	4/1364
Leistung [kW(PS)]	70(95)	66(90)	66(90)	77(105)	99(135)	88(120)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	127/4500	200/1500	290/1500	290/1500	320/1500	206/3000
0-100 km/h[s]	15,4	n.b.	14,9	13,4	11,3	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	158	158	164	179	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,4 S	5,1 D	5,5 D	5,5 D	5,9 D	4,9 G
CO2 [g/km]	172	136	145	145	156	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/14/16	19V/16V/17V	19/16/17	17/17/17	17/17/17	20/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	152	175	222	222	282	76
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	577	537	552	562	613	545
Preis [Euro]	17.650	19.450	19.450	20.450	23.100	23.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	195/60R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	5,8 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,0/6,5 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	134 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	195 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4390/1831/1845 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1690 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530 l/1010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	16,15 l
Reichweite	275 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/16/16
Grundpreis	24.450 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	250 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

3. Sitzreihe	750 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
aktive Kopfstützen vorn	50 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	1.190 Euro/1.785 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (nur Docking Station)	50 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör)	ab 240
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	300 Euro ^o
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	3,3
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Lenkung*	3,0
Sicht	3,1	Bremse	4,2
Ein-/Ausstieg	2,0	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	2,8
Raumangebot vorne*	1,1	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,3		
Komfort	2,8		
Federung	2,5		
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,2		
Motor/Antrieb	2,9		
Fahrleistungen*	3,8		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	2,5		
Getriebeabstufung	2,5		

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	3,7
Fixkosten*	2,4
Monatliche Gesamtkosten*	2,8

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen