



Opel Combo Life 1.2 DI Turbo Start/Stop Innovation

Fünftüriger Hochdachkombi der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Egal ob Peugeot Rifter, Citroën Berlingo oder Combo von Opel, die nahezu baugleichen Hochdach-Kombis haben zahlreiche Gemeinsamkeiten und bringen vieles mit, das Familien gefallen dürfte. Je nach Ausstattungsvariante haben die Fahrzeuge zwei Schiebetüren im Fond und die Kindersicherung lässt sich einfach per Knopfdruck von vorn aktivieren. In der zweiten Sitzreihe finden auf den Einzelsitzen (samt Isofix) bis zu drei Kindersitze Platz und es stehen zahlreiche Ablagen zur Verfügung. Das Ladeabteil bietet auch für einen längeren Familienurlaub mit Kind und Kegel ausreichend Stauraum. Wem das nicht reicht, für den steht zusätzlich eine Reling bereit, auf der eine Dachbox montiert werden kann. Zudem bieten alle drei Fahrzeuge eine umfangreiche Sicherheitsausstattung.

Unterschiede gibt es aber beim Preis und bei der Ausstattung. Während der Opel in der Basisausstattung preislich zwischen seinen "Brüdern" landet, verlangt Opel für die Top-Ausstattung Innovation mit 26.050 Euro am meisten. Allerdings gilt es zu beachten, dass die jeweilige Serienausstattung der Top-Modelle voneinander abweichen. So gehören beispielsweise die Müdigkeitserkennung sowie die Geschwindigkeitsregelanlage samt Verkehrszeichenerkennung beim Opel zur Serie, die Bodenfächer in der zweiten Sitzreihe oder auch die 180°-Rückfahrkamera müssen extra bezahlt werden. Ein beheizbares Lenkrad, das ebenfalls beim Innovation ab Werk verbaut ist, wird nur beim Opel angeboten. Eine klare Empfehlung fällt schwer, es läuft auf den Vergleich der Ausstattungslisten heraus, denn diese liefern die größten Unterschiede. **Konkurrenten:** u. a. Dacia Dokker, Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect, Mercedes Citan Tourer, Renault Kangoo, VW Caddy.

- +** viele praktische Ablagen, sehr großer Kofferraum, drei Einzelsitze im Fond, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- hoher Kraftstoffverbrauch, billige Materialien, weiter Schwenkbereich der Heckklappe, kein Xenon- oder LED-Licht erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,2
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,2
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

Der Opel Combo Life ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Grundsätzlich zeigt sich die Karosserie ordentlich gefertigt, dennoch fallen kleinere Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße oder unsauber abgedichtete Falze ebenso negativ auf wie die fehlende Gasdruckfeder an der Motorhaube - leider muss man mit einem primitiven Haltestab auskommen.

Der Innenraum ist solide gebaut, doch auch hier fallen Details

2,8 Alltagstauglichkeit

Der Opel Combo Life schlägt sich im Alltag zufriedenstellend. Die zulässige Zuladung des Testwagens mit 505 kg reicht gut für vier Insassen samt Gepäck, auf der Reling dürfen bis zu 150 kg befördert werden. Mit einer Tankfüllung (60 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von rund 7,3 Litern auf 100 km rund 820 km weit. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 74 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos huckepack mitfahren. Gebremste Anhänger dürfen maximal nur 1.150 kg, ungebremste gar nur 600 kg wiegen.

3,0 Licht und Sicht

Der Combo Life schneidet zufriedenstellend im Sichtkapitel ab. Das vordere Ende lässt sich nur erahnen. Dies liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen. Unterstützend wirken die beim getesteten Modell serienmäßigen Parksensoren am



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen eingeschränkt. Dass es trotzdem zu einem zufriedenstellenden Ergebnis reicht, liegt an den relativ großen Fensterflächen und den versenkbaren Kopfstützen.

wie die unverkleidete Sitzkonstruktion der Rückbank negativ auf. Die Materialauswahl überzeugt überdies kaum. Geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens, sodass es hier und da bei Berührung auch mal knarzt - es wird deutlich, dass der Combo als Nutzfahrzeug konzipiert ist.

⊕ Seitlich ist der Combo großflächig mit Stoßleisten bestückt, allerdings sind diese recht tief angebracht.

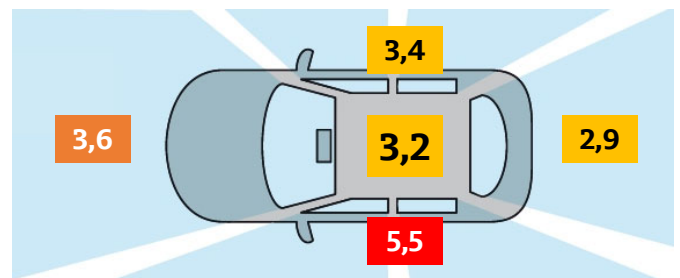
⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (ab Ausstattung Edition), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

⊖ Unpraktisch im Alltag ist, dass der Tankdeckel mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden muss. Serienmäßig hat der Combo Life lediglich ein Pannenset an Bord, gegen Aufpreis ist allerdings ein Ersatzrad erhältlich.

Heck. Optional sind auch Sensoren vorn sowie eine Heckkamera erhältlich. Letztere visualisiert ein 180°-Bild, wenn dafür

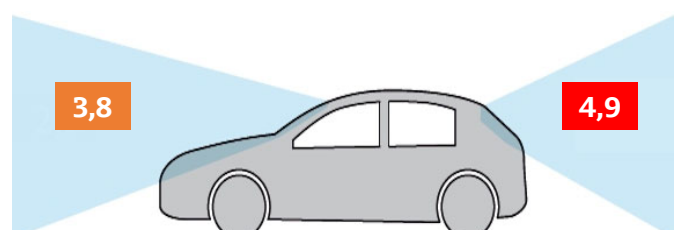
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



aufgrund der zurückgelegten Strecke genügend Bildmaterial vorliegt. Darüber hinaus ist ein Parkassistent verfügbar, der auf Wunsch dem Fahrer passende Lücken anzeigt und zusätzlich das Fahrzeug hinein und bei Längslücken auch wieder heraus lenkt.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken.

Die Scheibenwaschanlage fällt mit in den Wischern integrieren Spritzdüsen positiv auf, da somit kein Scheibenwaschwasser verschwendet wird, allerdings dürften die Wischer sowohl links als auch rechts näher an den Windschutzscheibenrahmen heranreichen.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Combo Life - zumindest vorn - einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (knapp 61 cm über Fahrbahn). Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man dabei die Füße etwas in den engen Fußraum einfädeln. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mitteltunnel gibt.

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Combo Life kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 580 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.090 Liter. Dann können bis zu 18 Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterlinie 1.150 Liter hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.095 Liter verstauen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen, man muss dabei jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis nur rund 1,80 m Körpergröße bequem darunter stehen, und es muss auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich etwas im Weg stehen.

⊕ Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 57 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen nicht weit

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts nur zufriedenstellend aus. Zumindest ein Fernlichtassistent sowie Abbiegeleuchte im Nebelscheinwerfer sind beim Innovation Serie.

⊕ Dank der leicht höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Ein automatisch abblendender Innenspiegel gehört beim Innovation zum Serienumfang.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Da ist die optionale Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe, leider ist sie für die niedrigste Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

Haltegriffe sind am Dachhimmel verbaut, an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese aber. Ent- und verriegelt wird der Opel per Funkfernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist optional erhältlich. Beim Aussteigen bzw. Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Ungünstig ist, dass die Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Eine der Stärken des Combo ist der sehr große, variable Kofferraum.

angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Praktisch ist, dass man beim Innovation die Heckscheibe serienmäßig separat öffnen kann. So kommt man bei voll beladenem Kofferraum beispielsweise an das Staufach am Dachhimmel, ohne befürchten zu müssen, dass beim Öffnen der Klappe etwas aus dem Kofferraum fällt.

Die Kofferraumabdeckung kann alternativ zur üblichen

Position auch auf halber Kofferraumhöhe arretiert und mit maximal 25 kg belastet werden. Steht sie im Weg, findet sie platzsparend an der Rücksitzlehne eine dritte Position.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist allerdings ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Combo Life ist dreigeteilt klappbar. Damit man die Lehnen bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen aber umklappen kann, müssen die Kopfstützen abgezogen werden. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat, abgesehen vom großen Staufach am Himmel, das mit 10 kg belastet werden kann, kaum Ablagen für Kleingut. Immerhin gibt es

aufwenden kann - die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Zudem ist das Ladeabteil mit nur einer Lampe zu schwach beleuchtet.

vier stabile Verzurrösen und ein kleines Staufach in der rechten Seitenverkleidung. Für lange, sperrige Gegenstände oder zur Nutzung als Tischchen lässt sich die Beifahrersitzlehne nach vorn klappen.

Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum ist optional ein Trennnetz erhältlich.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung im Combo Life Innovation gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Wie die meisten Hersteller bündelt auch Opel fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole und ist dem Fahrer zugeneigt. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht einfach bedienen, auch wenn man bestimmte Funktionen etwas länger suchen muss. Immerhin: Zur Regelung der Lautstärke gibt es einen großen und gut greifbaren Drehknopf.

Kritik verdient allerdings das Klimaanlagebedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es unterhalb der Lüftungsdüsen und zusätzlich leicht nach unten geneigt ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur unbeleuchtete Wipp-Tasten. Darüber hinaus sind manche Tasten ungünstig platziert: Die elektrische Kindersicherung beispielsweise befindet sich schlecht einsehbar links vom Lenkrad und der Drehregler für die Sitzheizung ist direkt am Sitz. So kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Zumindest so lange, bis die Sitzheizung beim Abstellen des Motors automatisch auch deaktiviert wird.

2,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Innovation hat der Combo ab Werk ein Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Auch lassen sich die Bedienoberflächen von Smartphones via Apple CarPlay oder Android Auto auf den Touchscreen spiegeln und dort bedienen. Optional

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motor wird mit dem Schlüssel und nicht komfortabel per Taste gestartet. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Annehmlichkeiten wie ein Licht-/Regensensor, elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie der serienmäßige Tempomat erleichtern den Fahreralltag. Der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer können über gut erreichbare, im Lenkrad positionierte Tasten bedient werden.



Einfache Materialien und eine nur mäßige Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Combo. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, bietet aber u.a. im Bereich der Klimasteuerung deutlich Raum für Verbesserungen.

kann das Telefon induktiv geladen werden. Ebenso aufpreispflichtig sind digitaler Radioempfang und ein Navigationssystem. Ein CD-Player kann ebenso käuflich erworben werden wie eine 230-V-Steckdose.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot beachtlich. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,35 m Körpergröße. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv

2,7 Raumangebot hinten

Die Fondsitze bieten ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,85 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit zur Verfügung stellen. Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es aber deutlich stärker durch die Dachablage eingeschränkt - vor allem wenn man mittig sitzt.

2,3 Innenraum-Variabilität

Beim getesteten Modell lassen sich die Rücksitze einzeln nach vorn klappen, können aber weder längs verschoben noch ausgebaut werden. Grundsätzlich werden optional zwei ausbaubare Einzelsitze für die dritte Sitzreihe angeboten, allerdings nur für die Ausstattung Edition und nicht für den getesteten Innovation.

⊕ Vorn wie hinten finden sich zahlreiche Ablagen. Es gibt sowohl Flaschen- als auch Becherhalter und ein etwas größeres Fach oberhalb der Windschutzscheibe. Anders als der Berlingo hat der Combo Innovation serienmäßig vorn zwischen den Sitzen noch ein Staufach in der Mittelkonsole (beim Berlingo optional). Im Fond gibt es neben den beim Combo optionalen

wieder, man hat ein großzügiges Raumgefühl. Dazu trägt zusätzlich das Panoramadach bei, auch wenn es durch das längs durch das Fahrzeug gehende Ablagefach darunter unterbrochen wird.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Bodenfächern und ausklappbaren Tischen auch Türfächer, die aber klein ausfallen.

Darüber hinaus befindet sich unterhalb des Panoramadachs eine durchgängige Ablagefläche. Im Wesentlichen ist es ein langes Staufach, das unterteilt werden kann und beleuchtet ist. Zudem ist das im Kofferraum am Himmel angebrachte Staufach über zwei Schiebeklappen auch vom Fond erreichbar. Für Familien nahezu ein Paradies, da sich viel Kleinkram unterbringen lässt und es zusätzlich einfach erreichbar ist.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Auch beim Federungskomfort weisen Combo und der Berlingo mit gleicher Motorisierung Ähnlichkeiten auf, denn beiden Fahrwerken fehlt es etwas an Feinschliff. Die Federung ist zwar prinzipiell komfortabel abgestimmt, wodurch der Aufbau recht stark wankt, gleichzeitig spricht die Federung aber beispielsweise bei Einzelhindernissen hölzern an. Dieses Verhalten

zeigt der Opel in allen Geschwindigkeitsbereichen. Aufgrund dieser Abstimmung dringen grobe Unebenheiten deutlich zu den Insassen durch, und dennoch tendiert der Hochdachkombi bei entsprechender Anregung auch zum Nachschwingen. Insgesamt vermittelt das Fahrwerk kein verbindliches Fahrverhalten.

3,7 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Lediglich die Längseinstellung und Lehnenneigung sind bei beiden Sitzen anpassbar, der Fahrersitz ist zusätzlich in der Höhe einstellbar und besitzt darüber hinaus eine Lordosen-

stütze. Mittelarmlehnen finden sich hingegen wieder an beiden Vordersitzen. Störend ist, dass sich die Gurte in der Höhe nicht an Personen unterschiedlicher Statur anpassen lassen.

Die Vordersitze wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel, bieten aber leider kaum Seitenhalt.

Auch die drei Einzelsitze der Rückbank sind zu weich gepolstert. Da sie zudem recht schmal ausfallen, ist die Sitzposition im Fond - zumindest für weite Strecken - nicht sonderlich bequem.

2,9 Innengeräusch

Der Combo Life ist zwar kein Leisetreter, besonders laut wird es im Innenraum aber auch nicht. Die Messung bei Tempo 130 ergibt 67,7 dB(A). Der knurrig arbeitende Dreizylinder ist zwar stets im Innenraum hörbar, sein Geräusch mischt sich aber

zwischen die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen. Maßgeblich tragen allerdings die Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei höheren Geschwindigkeiten bei.

2,3 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Innovation hat der Combo Life serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. Der Combo Life Innovation besitzt eine durchgehende Mittelkonsole samt Luftdüsen für die Fondinsassen. Während die Scheiben im Fond beim Testwagen serienmäßig getönt sind, gibt es Rollos für die Seitenscheiben optional. Für die kalten Tage ist gegen Aufpreis eine Sitzheizung

für die erste Reihe sowie eine Standheizung zu haben. Ein beheizbares Lenkrad gibt es beim Combo ab der Ausstattung Edition serienmäßig.

⊖ Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung).

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der 110 PS starke Turbobenziner sorgt im 1,5 t schweren Hochdachkombi für befriedigende Fahrleistungen. Während der Motor im 4. und 5. Gang noch mit guten Elastizitätswerten punktet, geht es im lang übersetzten sechsten Gang recht gemächlich zur Sache. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h

absolviert der Combo in 7,8 s, das ist ein durchschnittlicher Wert.

Der Hochdachkombi beschleunigt tapfer bis zur Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h ordentlich durch, nur gelegentliche Rucke trüben das Bild.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft merklich unrunder als ein Vierzylinder-Motor, belastet die Insassen aber nicht mit übermäßigen Vibrationen, außer der Motor wird unterhalb von 2.000 1/min betrieben. Der Dreizylinder besitzt insgesamt einen kernigen Motorlauf, er brummt oder dröhnt aber nicht über Gebühr.

Die Leistungsentfaltung kann nicht so recht überzeugen. Bei sehr niedrigen Touren noch kraftlos setzt das Drehmoment beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller heraus erst bei circa 2.000 Touren ein. Nutzt man das volle Drehzahlband, so ruckt der Motor beim Beschleunigen auch gelegentlich.

3,0 Schaltung/Getriebe

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist aufgrund des unpräzise geführten Schalthebels mit recht viel Spiel und der nur mäßigen Kupplungsdosierbarkeit keine Offenbarung. Die Handschaltung fühlt sich labbrig an und die Schaltwege sind lang. Mitunter hakt das Getriebe beim schnellen Schalten. Der Rückwärtsgang ist zwar gesichert, aber unsynchronisiert. Legt man ihn etwas zu früh ein, kracht es im Getriebe.

Gefühl beim Kuppeln, da es sonst ruckt. Auch bei höheren Gängen kommt es zum Rucken, wenn man die Kupplung nicht feinfühlig bedient.

Die Anschlüsse der sechs Gänge passen soweit, zugunsten der Fahrleistungen ist das Getriebe tendenziell aber eher kurz übersetzt. Auf der Autobahn dreht der Motor im höchsten Gang bei Richtgeschwindigkeit mit rund 3.000 Touren.

Beim Kuppeln kommt wenig Freude auf. Trotz Drehzahlanhebung beim Anfahren, die das Anfahren erleichtert, braucht es

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdachkombis, der Combo Life schlägt sich bei der Fahrstabilität zufriedenstellend. Der weich gefederte Opel mit seinem hohen Aufbau zeigt in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung - besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich. Bei nur einem Hauch von kritischem Fahrzustand fängt das ESP bereits das Regeln an und bremst den Combo Life stark ein.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Hochdachkombi zwar sicher, aber wenig dynamisch: Beim ersten starken Anlenken verhärtet die Lenkung so stark, das ein Überlenken kaum möglich ist. Im Anschluss bremst das ESP den Wagen ab, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann. Das Lenkungsverhärten fühlt sich für den Fahrer allerdings komisch und ungewohnt an, bringt im Ausweichtest aber was die Fahrsicherheit angeht keinen Nachteil.

3,0 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert und ordentlich erfüllbar, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größeren Lenkwinkel setzt der Opel den Lenkbefehl erst einmal in kräftige Karosseriebewegungen um. Die Präzision der Lenkung ginge in Ordnung, durch die mangelnde Rückmeldung fällt es aber trotzdem schwer, eine saubere Linie zu fahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen.

2,8 Bremse















Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Opel nach durchschnittlich 36,2 m zum Stehen - ein durchschnittlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage sind tadellos.

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Combo Life in der höchsten Ausstattungsvariante sehr gut ab. Schon das Basismodell ist mit einem Notbremssystem (autom. Bremsung bis 85 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurhalteassistent, Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung umfangreich ausgestattet. Zudem besitzt der Combo bereits in der Basisausstattung einen intelligenten Geschwindigkeitsregler/-begrenzer. Erkennt die Kamera ein Tempolimit, wird es dem Fahrer im Kombiinstrument

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

angezeigt, durch Betätigen der entsprechenden Taste kann der Fahrer den Vorschlag übernehmen. Optional ist ein adaptiver Geschwindigkeitsregler erhältlich, der den Abstand zum Vorausfahrenden automatisch einhält. Des Weiteren sind ab

der mittleren Ausstattungsvariante ein Totwinkelassistent sowie ein Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe im Armaturenbrett) erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest (Stand 10/2018) erreicht der zum Opel Combo baugleiche und getestete Peugeot Rifter 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz.

Der Hochdachkombi hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand

zum Kopf; auch große Personen mit knapp zwei Meter Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz.

⊖ Anders als beim Berlingo und Rifter ist für den Combo kein Notrufsystem erhältlich, das nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer herstellt und bei Bedarf Rettungskräfte alarmiert.

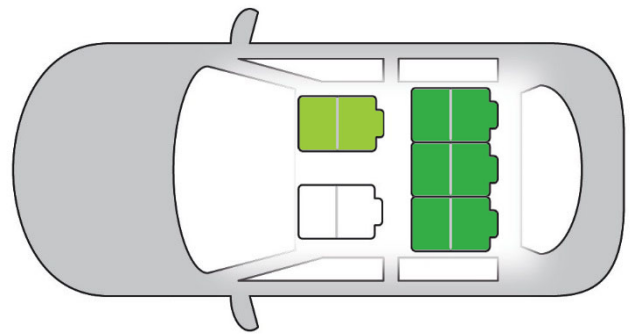
1,7 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erhält der Hochdachkombi 81 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest.

Zeitgleich können bis zu vier Kindersitze montiert werden, der Hersteller erlaubt auch auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Die Montage ist sowohl mit den Gurten als auch mit Isofix problemlos möglich. Nur bei Sitzen mit Stützfuß gibt es eine kleine Einschränkung, da der Fuß nicht auf dem Bodenfachdeckel aufliegen darf. Gelöst werden kann das Problem, indem man den Deckel entfernt und den Stützfuß unten im leeren Fach aufliegen lässt. Praktisch ist, dass beim Innovation die Kindersicherung der Fondtüren vom Fahrerplatz aus bedient werden kann. Auch angenehm ist der optional erhältliche zweite Innenspiegel, mit dem man die Kinder im Fond im Blick hat.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Combo ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung ausgestattet. Damit sollte das Risiko eines Zusammenstoßes reduziert werden.

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Hochdachkombi beim EuroNCAP Crashtest mit nur 58 Prozent der möglichen Punkte

ausreichend ab. Vor allem der Übergang von der Motorhaube zur Windschutzscheibe und die A-Säulen bergen ein hohes bis sehr hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der Opel Combo Life 1.2 DI Turbo auf eine CO₂-Bilanz von 200 g/km. Dafür bekommt der Hochdachkombi nur 17 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel. Der Testverbrauch beträgt hohe 7,3 l/100 km. Im Stadtverkehr genehmigt sich der Combo trotz Start-Stopp-System 6,9 l und bei Überlandfahrten 6,5 l/100 km. Auf der Autobahn, wo sich die Fahrwiderstände stärker auswirken, liegt der Verbrauch bei hohen 8,8 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet der Opel sehr gut ab und kommt auf 49 von 50 Punkten. Sowohl die CO-Emissionen, oftmals eine Schwäche von Turbodieseltriebwerken, als auch die Partikel (dank Filter) liegen in allen Messzyklen auf niedrigem

Niveau. Insgesamt sammelt der Opel Combo Life 1.2 DI Turbo somit 66 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Opel verlangt für den Combo Life mit dem 110 PS starken Topbenziner in der höchsten Ausstattung Innovation 26.050 Euro. Das ist zwar viel Geld, allerdings bietet der Hochdachkombi dafür nicht nur viel Platz, sondern auch Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Radio samt USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und einen Geschwindigkeitsregler. Optional bietet Opel noch weitere Extras wie beispielsweise Navigation, Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe im Armaturenbrett) oder auch einen Abstandsregeltempomat - so

kann der Preis wie beim Testwagen schnell an der 30.000-Euro-Marke kratzen.

Die Unterhaltskosten sind recht niedrig, was neben der Kfz-Steuer in Höhe von 152 Euro pro Jahr (nach WLTP) auch an den günstigen Versicherungseinstufungen liegt.

Zum Service muss der Combo alle 30.000 km oder 12 Monate. Somit ist das zeitliche Intervall nachteilig für Wenigfahrer. Die Fahrzeug- und Lackgarantie gilt zwei Jahre, gegen Durchrostung gibt der Hersteller eine zwölfjährige Garantie.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo Start/Stop Selection	1.5 Diesel Selection	1.5 Diesel Start/Stop Edition	1.5 Diesel Start/Stop Edition
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1499	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	56 (76)	75 (102)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	11,8	16,5	12,7	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	153	175	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	4,1 D	4,2 D	4,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	19/22/19	19/22/19	19/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	19.995	20.145	25.100	27.150

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,5/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	125/159 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,92 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R 16
Länge/Breite/Höhe	4.403/1.848/1.841 mm
Leergewicht/Zuladung	1.473/817 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	597/2.126 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.150 kg
Stützlast/Dachlast	74/150 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,5/12,6/18,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,5/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.535/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	580/1.150/2.095 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	294 Euro
Monatliche Gesamtkosten	709 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	152 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18		
Basispreis Combo Life 1.2 DI Turbo Start/Stop Innovation	26.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.410 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.650 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/358 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parkenassistent	1.200 Euro° (im Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	250 Euro°/-
Head-Up-Display	300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	240 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	250 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/180 Euro/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	357 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 470 Euro
Metalllackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Januar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand