



Opel Combo-e Life Ultimate

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

Wer wirklich automobilen Platz auf kompakter Grundfläche sucht, kommt an einem Hochdachkombi nicht vorbei. Beispielhaft ist hier der Opel Combo: Die hier getestete, kurze Variante ist gerade einmal 4,40 Meter lang, kann aber durch den umklappbaren Beifahrersitz über 2,50 Meter lange Ladung transportieren. Probieren Sie das einmal bei einem Kompakt-SUV!

Gleichzeitig ist durch das hohe Dach auch nach oben viel Luft, was entweder den Handwerker oder die Familie freut. Denn ist der Combo wie hier in der familientauglichen Life-Version und mit einigen Schmankerln aus der Preisliste angerichtet, dann lässt sich in allerhand Ablagen - analog zu einem Flugzeug kann man diese gut und gerne als Overhead Compartments bezeichnen - alles unterbringen, was die Familie im Alltag und auf Reisen braucht. Bei Nachtfahrten können die Kinder sogar wie im Flieger durch ein Panorama-Glasdach den Blick zu den Sternen schweifen lassen.

Ob man mit der getesteten Elektrovariante des Combo allzu gern in den Urlaub fährt, ist aber dennoch zweifelhaft, denn die Reichweite pendelt sich auf der Autobahn eher unterhalb der 200 Kilometer ein - wenn es nicht zu kalt ist, denn dann werden es rasch eher 150 Kilometer. Im Eco-Test mit Fahranteilen innerorts, auf der Landstraße und der Autobahn verbraucht unser Testwagen 23,7 kWh und kommt so etwa 215 Kilometer weit - bei den standardisierten 20 Grad Testtemperatur. Zum Testzeitraum im November und bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt kam der Opel bei Lkw-Tempo auf rund 170 Kilometer Reichweite. Ein paar Kilometer kann man durch die Aktivierung des Eco-Modus mit verminderter Heizleistung gewinnen, dann fragen sich die fröstelnden Kinder auf der Rücksitzbank aber zurecht, ob der Combo-e die richtige Wahl für die Fahrt war. Zwar lässt sich der Opel mit laut Hersteller bis zu 100 kW recht zügig nachladen, dennoch will auch eine nur etwas weitere Fahrt gut geplant sein.

Der Combo-e Ultimate für mindestens 42.550 Euro ist wirklich gut ausgestattet, überraschenderweise darf man Mittelarmlehne und Sitzheizung aber gesondert bezahlen. Der Testwagen mit diesen Optionen, Metalliclack und Panoramadach kostet schon 46.750 Euro. Zum Vergleich: Die Verbrennerversionen kosten gut 10.000 Euro weniger - dieser Vorteil wird zumindest aktuell durch die massive Subventionierung der E-Autos aus dem Steuersäckel aber ausgeglichen. **Konkurrenten:**

- ⊕ viele praktische Ablagen, sehr großer Kofferraum, drei Einzelsitze im Fond, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ geringe Reichweite, Beifahrersitz nicht höhenstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,2
	Fahrspaß	4,2
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Der Opel Combo 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, die Güte der Spaltmaße

3,0 Alltagstauglichkeit

Trotz der schweren Batterie reicht die zulässige Zuladung des fünfsitzigen Testwagens mit 470 kg noch für die meisten Familien aus, beim Packen für die Urlaubsfahrt sollte man aber das Gewicht nicht ganz aus den Augen lassen. Auf der Reling dürfen bis zu 100 kg befördert werden. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 50 kg auf - zwei schwere E-Bikes sind also meist zu viel für den Combo-e. Mit 4,4 m Länge, einem Wendekreis von 11,3 m und samt Spiegeln 2,11 m Breite ist der Combo-e mit dem kurzen Radstand noch recht einfach durch Stadtgebiete zu lenken.

Die Lithium-Ionen-Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 50 kWh, nutzbar sind davon 46 kWh. Für eine vollständige Ladung wurden von uns inklusive Ladeverlusten 51,7 kWh benötigt. Der Combo-e ist serienmäßig mit einem sogenannten CCS-Anschluss (Combo 2) ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der frankophile Hesse per nicht serienmäßigem Mode-3-Kabel dreiphasig mit bis zu 11 kW geladen werden. Das dauert rund fünf Stunden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen über 20 Stunden, wenn man zuhause 3,6 kW über die Haushaltssteckdose bereitstellen kann, dauert es



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.

zwischen den großflächigen Hartkunststoffverkleidungen ist aber ein weiterer Wink aus der Nutzfahrzeug-Entwicklung. Auch fallen Details 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.

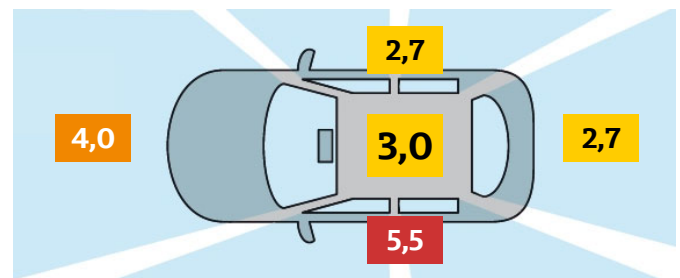
unter 15 Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung von bis zu 100 kW möglich, in unserem Test erreichten wir an der Schnellladestation maximal 90 kW. Ab etwa 30 % SOC fiel die Ladeleistung auf 70 kW, ab rund 55% SOC fiel sie auf circa 55 kW. Kurz vor dem Erreichen der 80 %-Marke brach die Ladeleistung dann auf gut 20 kW ein. Für den Ladevorgang von 10 - 80 % SOC benötigten wir bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 69,4 kW etwas über eine halbe Stunde.

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

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 23,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) eine Reichweite von etwa 215 km – damit ist kein Staat zu

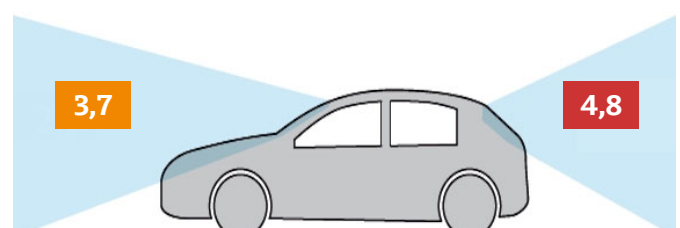
Rundumsicht

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.



machen. In einem Kleinwagen wäre die Reichweite noch vertretbar, der Combo aber soll als Familientransporter mit höheren Beladungen als im Test klarkommen, was die Reichweite bei artgerechter Haltung weiter einschränkt. Für die Familienurlaubsfahrt taugt der Combo-e nur bedingt. Ab Werk kommt der Combo-e mit einem Reifenreparaturset,

2,8 Licht und Sicht

Der Combo Life schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend 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 rundum sowie die Heckkamera. Letztere visualisiert ein 180°-Bild und zeigt dieses auf dem Mittendisplay aus der Vogelperspektive an, wenn dafür 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

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Combo - zumindest vorn - einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (63 cm über Fahrbahn). Die Schweller liegen nicht zu hoch 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 Mittelunnel gibt. 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

das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für die Elektroverson nicht zu haben. Ob gebremst oder nicht, Anhänger am Haken des Combo-e dürfen maximal 750 kg wiegen.

integrierten Spritzdüsen positiv auf, da somit kein Scheibenwaschwasser verschwendet wird, allerdings dürften die Wischer sowohl links als auch rechts näher an den Windschutzscheibenrahmen heranreichen.

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts nur zufriedenstellend aus. Zumindest ein Fernlichtassistent ist beim Ultimate Serie.

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

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen, die Rückfahrkamera ergibt auf jeden Fall Sinn. 2019, zum Einführungsjahr des aktuellen Combo, gab es noch eine Abbiegelichtfunktion über die Nebelscheinwerfer. Die Nebler gibt es immer noch, aber kein Abbiegelicht mehr.

schlüsselloses Zugangssystem wie beim Testwagen 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.

Der beim Combo-e Ultimate aufpreispflichtige Komfortzugang besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Näheres unter: www.adac.de/keyless. Zumindest kann man die Keyless-Fahrzeuggentriegelung im Menü deaktivieren.

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Combo Life kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 580 l, dachhoch beladen sind es schon 1.090 l. Dann können bis zu 18 Getränkeboxen im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterlinie 1.150 l hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.095 l 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 angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Praktisch ist, dass man bei den Ausstattungen Elegance und Ultimate 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 aufwenden kann - die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Zudem ist das große Ladeabteil mit nur einer Lampe zu schwach beleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Combo Life ist dreigeteilt klappbar. Das geht aber nur, wenn die Vordersitze nicht weit nach hinten geschoben sind. 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 vier



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



Das praktische Format, die große Laderaumöffnung und die niedrige Ladekante machen den Combo zu einem ausgezeichneten Transporter.

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.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung im Combo-e Life 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 Fahrzeugs automatisch auch deaktiviert wird.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen.

⊖ Die Momentanverbrauchsanzeige des Testwagens ist fast nutzlos, da sie selbst bei absoluter Konstantfahrt in der Ebene

2,8 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Ultimate hat der Combo-e ab Werk analogen und digitalen Radioempfang, USB-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, aber nur kabelgebunden. Per Opel Connect-App lassen sich verschiedene Fahrzeuginformationen abfragen. Optional

1,4 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

um gut 4 kWh/100 km variiert. Das zwar gleichmäßig-periodisch, aber wieviel Strom man denn jetzt gerade aus der Batterie zieht, ist unklar. Zudem zeigt sie beim Verzögern nicht die aktuell rekuperierte Energie an, sondern geht schlicht auf Null. Auch den Energieverbrauch im Stand für Heizung etc. zeigt sie nicht an. Auch die Anzeige der Restreichweite ist nicht tauglich, da sie den aktuellen Verbrauch nicht berücksichtigt und nach einer Vollladung stur 270 km Reichweite nach WLTP-Verbrauch anzeigt. Auch während der Fahrt korrigiert sie sich nicht, sondern zeigt auch bei normaler bis zurückhaltender Fahrweise immer zu viel an.



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 ein Navigationssystem und eine 230-V-Steckdose.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es im Combo nicht mehr, das verschwand im Laufe der letzten beiden Modelljahre.

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

2,6 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 im Fond ist angenehm, hier wird es aber deutlich stärker durch die Dachablage eingeschränkt - vor allem wenn man mittig sitzt.

2,1 Innenraum-Variabilität

Beim getesteten Modell lassen sich die Rücksitze einzeln nach vorn klappen, können aber weder längs verschoben noch ausgebaut werden. Optional werden zwei umklappbare ausbaubare Einzelsitze für die dritte Sitzreihe angeboten. Wenn man den Combo-e Elegance wählt, kann man sich auch für die längere Karosserievariante entscheiden und dann sind die Sitze in der dritten Reihe sogar noch verschiebbar.

⊕ Vorn wie hinten finden sich zahlreiche Ablagen. Es gibt sowohl Flaschen- als auch Becherhalter und ein etwas größeres Fach oberhalb der Windschutzscheibe. Optional ist das Staufach in der Mittelkonsole, das aber unpraktisch ist: Es handelt sich beim Stauraum unter den Abdeckungsrollen um ein tiefes, dunkles Loch. Ähnlich einer zu großen Handtasche verschwinden darin Dinge, die man dann bis zum Ellbogen



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

kramend wieder hervorsuchen muss. Im Fond gibt es neben den 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.

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Dem Fahrwerk 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 Lordosenstütze. 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.

3,0 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen die

allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,8 dB(A), sodass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

2,2 Klimatisierung

Der Combo-e Life Ultimate hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. In Verbindung mit der durchgehenden Mittelkonsole gibt es auch Luftdüsen für die Fondinsassen. Während die Scheiben im Fond beim Testwagen serienmäßig getönt sind, sind die Rollos für die Seitenscheiben optional. Für die kalten Tage ist

gegen Aufpreis eine Sitzheizung für die erste Reihe zu haben. Ein beheizbares Lenkrad gibt es beim Combo-e Ultimate serienmäßig.

⊖ Die Intensität des Luftstroms ist an den Luftdüsen nicht richtungsunabhängig verstellbar.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt für kräftige Fahrleistungen, gerade im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich. Die volle Leistung gibt es aber nur im extra anzuwählenden Power-Modus. Im standardmäßig bei Fahrzeugstart aktivierten Normal-Modus und erst recht im Eco-Modus wird die verfügbare Leistung reduziert - außer beim Kickdown, dann wird immer die volle Leistung freigeschaltet.

Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Hessen mit französischen Wurzeln trotz des Leergewichts von über 1,8 t bei Bedarf ziemlich zügig. Der kurze Sprint von 15 auf

30 km/h gelingt in etwa über einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist die Beschleunigung von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h in völlig ausreichenden 6,3 beziehungsweise 8,8 s abgeschlossen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h gibt der Hersteller eine Zeit von 11,7 s an. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 135 km/h – das ist gerade so ausreichend und vor allem verbrauchsschonend: Hohe Geschwindigkeiten sind angesichts des hohen Stromverbrauchs, der ohnehin begrenzten Reichweite und mitunter auch wegen ungewollter Hitzeentwicklung in den Leitungen und der Leistungselektronik für die meisten Elektroautos nichts.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der Combo-e einen ausgezeichneten

Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht gut durch und gibt seine nicht überbordende Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen kleinen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zunächst wirkt die starke Reduzierung der Getriebesteuerung auf einen kleinen Hebel und Tasten gewöhnungsbedürftig, wirklich gewöhnen muss man sich aber nicht daran und sie erweist sich im Alltag als praktisch: Es

ist schlichtweg unnötig, in einem Elektroauto (oder in einem anderen Auto mit Automatikgetriebe) einen großen Schalthebel auf die Mittelkonsole zu packen und so Platz zu beanspruchen, der besser für Ablagen oder anderes verwendet werden kann - auch wenn Opel im Combo diesen gewonnenen Platz nicht zu nutzen weiß.

Es stehen der Vorwärtsgang (D) oder der Vorwärtsgang mit verstärktem regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Rangieren

und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdachkombis, der Combo-e 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 zackigen 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.

3,1 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert und ordentlich erführbar, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größere 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 knapp über drei Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse
























Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Opel im Schnitt von zehn Versuchen nach 34 m zum Stehen - ein guter Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage sind okay, der Übergang von Rekuperation zu mechanischer Bremse ist bei anderen Autos aber besser gelöst.

2,3 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Combo-e Life in der höchsten Ausstattungsvariante Ultimate gut ab. Schon das Basismodell ist mit einem Notbremssystem (autom. Bremsung

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	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

bis 85 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurhalteassistent, Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung umfangreich ausgestattet. Zudem besitzt jeder Combo einen intelligenten Geschwindigkeitsregler/-begrenzer. Erkennt die Kamera ein Tempolimit, wird es dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt, durch Betätigen der entsprechenden Taste kann der Fahrer den Vorschlag übernehmen. Im Combo-e Ultimate ist

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest nach Euro NCAP (Stand 10/2018) erreicht der zum Opel Combo baugleiche und getestete Peugeot Rifter in der Benzinversion 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

1,6 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 oder anderen raumgreifenden Sitzen kann es sein, dass der Einstellbereich der Vordersitze eingeschränkt wird. Wie immer lohnt sich eine Probemontage vor dem Kindersitzkauf.

Praktisch ist, dass beim Ultimate und beim Elegance 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.

4,2 Fußgängerschutz

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

auch ein Totwinkelassistent serienmäßig. Des Weiteren ist ein Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe im Armaturenbrett) erhältlich.

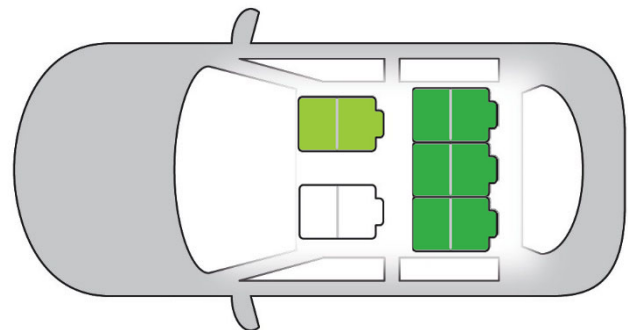
⊖ Der vormals im Combo verfügbare adaptive Geschwindigkeitsregler ist nicht in der aktuellen Preisliste zu finden, es gibt ihn nur für den Diesel mit 96 kW und Schaltgetriebe.

weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz. Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum ist optional ein Trennnetz erhältlich.

⊖ Das automatische Notrufsystem ist beim Ultimate zwar serienmäßig, bei den niedrigeren Ausstattungen aber nur für 300 Euro extra zu haben. In einer Zeit, in der bei neu homologierten Modellen die Notruffunktion verpflichtend ist, sollte Opel die Funktion serienmäßig in alle Fahrzeuge einbauen.

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)

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Hochdachkombi beim Euro NCAP-Crashtests 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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 23,7 kWh pro 100 km (innerorts etwa 18,1, außerorts 24,8 und auf der Autobahn 29,1 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die brutto 50 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 51,7 kWh erforderlich.

Aus den 23,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 119 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 44 von 60 möglichen Punkten.

2,7 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem

Stromverbrauch von 23,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 96 mg/km verbunden – dafür gibt es Punktabzug, sodass der Combo-e 33 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Opel gut da – mit insgesamt 77 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit hinsichtlich der Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Opel Combo-e ist in der niedrigsten Ausstattungslinie ab einem Grundpreis von 38.100 Euro erhältlich, die getestete Topausstattung Ultimate startet bei 42.550 Euro – das ist für einen kompakten Hochdachkombi alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem gibt es aktuell diverse staatliche Förderungsmaßnahmen in Höhe von 9.000 Euro (teilweise plus Mehrwertsteuer), die den Preis deutlich drücken.

Als Ultimate ist der Combo-e bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem samt Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der Combo gut aufgestellt und ermöglicht gerade in der Elektroversion verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der

Konnektivität. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 68 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind üblich und kommen nicht allzu teuer (KH: 17, VK: 22, TK: 17). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Die allgemeine Garantie für den Combo-e beträgt zwei Jahre, ist gegen Aufpreis aber in mehreren Stufen bis auf fünf Jahre und 200.000 Kilometer (Verbrennerversionen: 250.000 Kilometer) verlängerbar, auf Wunsch auch in einem Paket inklusive aller Inspektions- und Verschleißteilkosten.

Die Garantie gegen Durchrostung beträgt zwölf Jahre - dafür muss man aber jährlich beim Opel-Händler eine Korrosionsschutzprüfung durchführen. Auf das Batteriepaket gewährt Opel acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Diese Garantie greift, wenn die Leistungseigenschaften der Batterie in dieser Zeit unter 70 Prozent des Neuzustands fallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Combo Life 1.2 DI Turbo Start/Stop	Combo Life 1.2 DI Turbo Start/Stop Elegance Automatik	Combo Life 1.5 Diesel Start/Stop	Combo Life 1.5 Diesel Start/Stop Elegance	Combo-e Life
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	75 (102)	96 (130)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750	260/0
0-100 km/h [s]	11,8	10,7	13,2	10,5	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	186	171	185	135
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/6,3 S	5,2/6,7 S	4,1/5,1 D	4,2/5,4 D	19,3/19,3 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/144	119/150	109/134	111/141	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/17	18/19/17	18/19/18	18/19/18	17/22/17
Steuer pro Jahr [Euro]	130	145	224	241	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647	722	638	701	665
Preis [Euro]	23.600	30.400	24.750	30.700	38.100

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	100 kW(136 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	57 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,7 kWh/100km/218 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	50 kWh/46 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	51,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. mindestens 160.000 km (70%)

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	13% orangener Bereich, "Batterieladestand niedrig"
Leistungsreduzierung)	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	hinten Links
Entriegelung Ladekabel	per Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

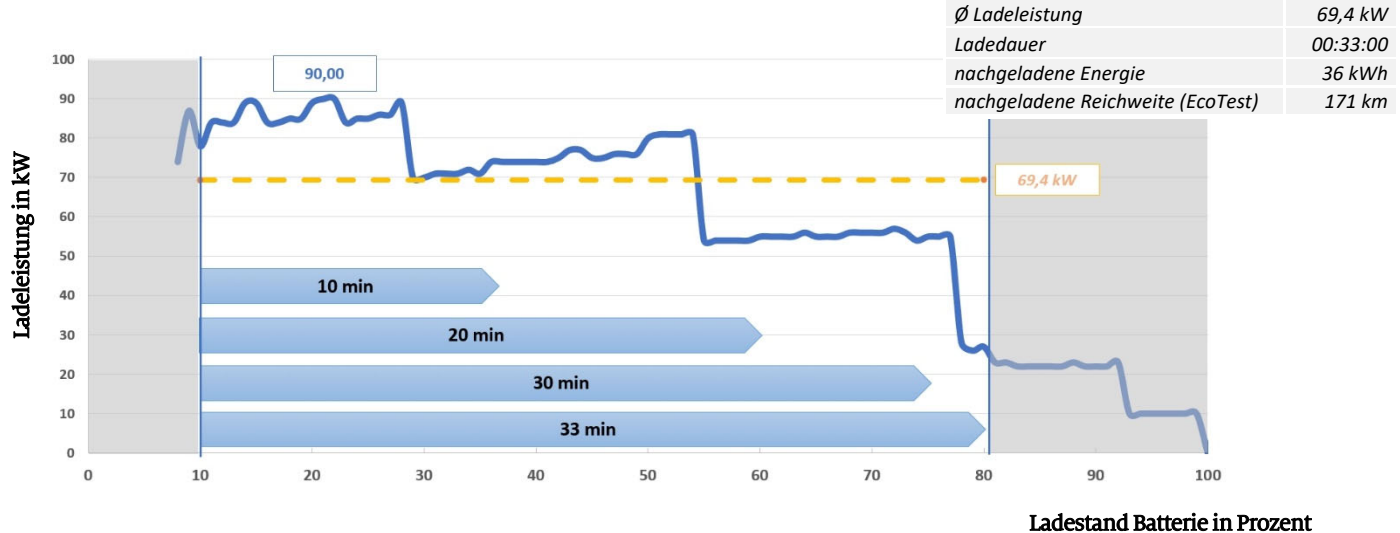
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

LADEMÖGLICHKEITEN

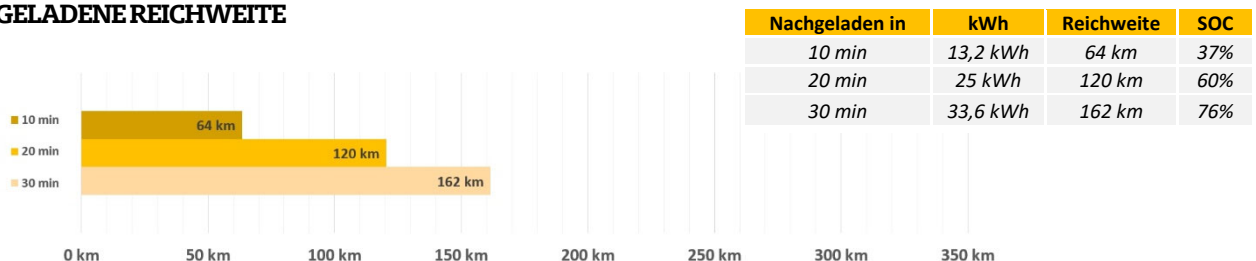
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	3,6 kW	14,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	36 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.403/1.848/1.841 mm
Leergewicht/Zuladung	1.664/626 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	597/2.126 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	50/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	50/46 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 96Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	23,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 119 g/km)
Reichweite	215 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	580/1.150/2.095 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	435 Euro
Monatliche Gesamtkosten	703 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/17		
Basispreis Combo-e Life Ultimate	42.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.507 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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.

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

Opel Combo-e Life Ultimate

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	700 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	350 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	300 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	500 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (inkl. E-Satz, zzgl. Einbau)	ab 444 Euro
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.000 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: November 2021
 Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.