



Fotos: Michael Blumenstein, Andreas Liebschmer (2)

Die auffälligste Neuerung am Combo: die Front mit dem sogenannten Vizor und auf Wunsch LED-Matrixlicht.

Der lädt e alles

Ladetalente konnte man dem Opel Combo nie absprechen, egal ob als Kadett, Corsa, Fiat oder jetzt Peugeot. Mit dem Facelift von Generation 5 hat der Kleintransporter nochmals gewonnen.

Politik, Umweltverbände und Automobilhersteller sind sich einig, E-Mobilität soll vorangetrieben werden. Nur die Kunden verstehen das nicht so richtig. So in etwa könnte der aktuelle Stand verkürzt und wenig differenziert beschrieben werden. Dass aktuell in Deutschland eine Nachfrage-Delle beim Thema E-Mobilität eingetreten ist, ist unverkennbar. Dass in anderen Ländern nicht einmal eine Delle entstehen kann, haben auch bereits viele mitbekommen.

Oft die richtige Wahl

Dabei würde E-Mobilität in vielen Bereichen funktionieren, beispielsweise im Handwerk. Oft sind die täglich zurückzulegenden Strecken planbar und kurz – egal ob in der Stadt oder auf dem Land. Das Stromtanken kann häufig an den im Betrieb vorhandenen CEE-Steckdosen mittels Adapter mit 11 kW erfolgen, eine teure Wallbox ist nicht nötig. Dazu eine Ladekarte und man ist unterwegs autark und kann während des Kundenbesuchs Strom aufnehmen und hat für eine gewisse Zeit sogar eine Parkplatzoption mehr. So die Theorie. Fakt ist:

Rund 95 Prozent der Gewerbekunden wählen den Benziner oder Diesel. Vielleicht hilft das Facelift, mehr Nachfrage zu generieren.

Optisch wurde lediglich das Combo-Gesicht modernisiert. Technisch hat sich das erste LED-Matrixlicht im Segment eingeschlichen (900 Euro). Opel war bereits bei den Kleinwagen und der Kompaktklasse Pionier beim „Verteilerlicht“. Im Combo Cargo werden dafür sieben LED pro Scheinwerfer installiert und die machen die Nacht zum Tag. Ansonsten hat der Combo im Vergleich zum Vor-Facelift-Modell und seinen Zwillingen Peugeot Partner, Citroën Berlingo und Fiat Doblò sowie Toyota Proace City keine nennenswerten optische Differenzierung erhalten.

Neues Interieur

Dafür gibt es innen diverse Neuigkeiten. Der Digitaltacho ist neu und stark individualisierbar. Das Lenkrad ist nun oval, liegt erst etwas gewöhnungsbedürftig in der Hand und irgendwann dann gut. Nutzfahrzeuguntypisch sauber integriert befinden sich dort neu angeordnete Funktionstasten

samt „Wipp-Hebelchen“ fürs Verändern der Tempomat-Geschwindigkeit sowie zum Durchblättern der Menüs. Neu ist auch das für schlanke 300 Euro erhältliche Infotainmentsystem. Laut Opel soll das 10-Zoll-System mit

Opel Combo-e Cargo

Preis: ab 31.250 €

E-Motor | 100 kW/136 PS

270 Nm | 135 km/h | 11 s

WLTP: 18,5 kWh/100 km

Reichweite: 338 km

Batterie: 50 kWh (brutto)

Laden: AC 11 kW | DC 100 kW

4.403 x 1.848 x 1.796 mm

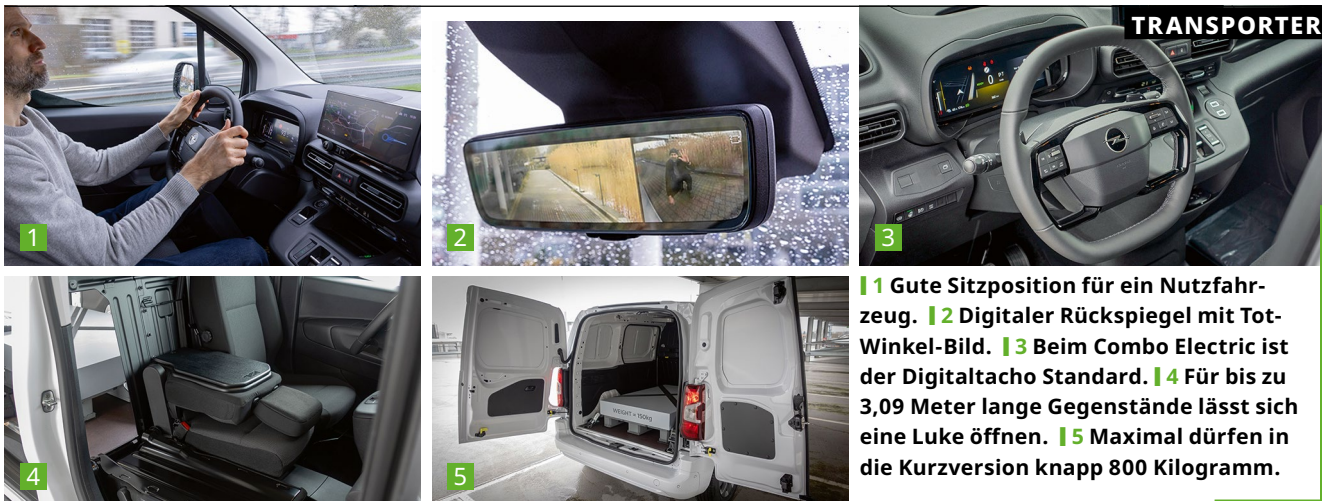
Ladevolumen: 3,3 Kubikmeter

Wartung: 25.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre und 8 Jahre

oder 160.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Gute Sitzposition für ein Nutzfahrzeug. **2** Digitaler Rückspiegel mit Totwinkel-Bild. **3** Beim Combo Electric ist der Digitaltacho Standard. **4** Für bis zu 3,09 Meter lange Gegenstände lässt sich eine Luke öffnen. **5** Maximal dürfen in die Kurzversion knapp 800 Kilogramm.

Qualcomm-Innereien zu den schnellsten im Segment gehören. Auf unseren ersten Metern nervte es schonmal nicht, was mittlerweile ja ein Qualitätsmerkmal ist.

Mehr Platz gibt es nun für den optional erhältlichen Mittelplatz, denn der Bereich um den Fahrstufen-Schalter ragt nicht mehr in den Innenraum. Das Platzangebot ist okay, drei Erwachsene können die mit dem Elektro-Combo zu meisternden Strecken absolvieren. 450 Euro kostet der mittlere Sitzplatz, der bei Nichtgebrauch umgelegt werden kann und eine Art Arbeitsfläche bereithält. Unter der Sitzfläche befindet sich ein Staufach für Kleinzeug. Wer die Durchlade-Einrichtung hinter dem Beifahrersitz möchte, zahlt weitere 550 Euro und bekommt beim kurzen Combo (4,40 Meter) eine 3,09 Meter lange Ladefläche (beispielsweise für eine Leiter).

Der Opel Combo Electric hat weiterhin Frontantrieb und leistet 136 PS sowie nun 270 Newtonmeter. Bis Tempo 135 geht es frisch voran, dann ist abrupt Schluss. Die Zuladung beträgt im Bestfall 780 Kilogramm. Mit Extrakilos im Rücken federt der Combo Electric sehr souverän. Die Lenkung ist indes indifferent – dafür leichtgängig. Allradantrieb wie bei der Markteinführung im Jahr 2019 gibt es nicht mehr. Der im Elsass ansässige Allradspezialist Dangel war damals der Umbauer, der Aufpreis von 9.000 Euro wohl so exorbitant, dass fünf Jahre danach in den beiden großen Onlinebörsen kein einziges 4x4-Exemplar zu finden ist.

Allen Combo-Modellen kommen die technischen Leckerbissen zugute,

die das tägliche Arbeiten im und mit dem Combo sicherer und angenehmer machen. Im 3,3 Kubikmeter fassenden Heck der Kurzversion leuchtet für 250 Euro Aufpreis eine helle LED-Lampe und es sind vier zusätzliche Verzurrösen und zwei weitere Stromanschlüsse an Bord. Die Ladefläche misst im unteren Bereich 1,81 Meter, die minimale Gesamt-Kofferraumlänge beträgt 1,53 Meter. Beim 35 Zentimeter längeren Combo XL sind die Innenmaße entsprechend generöser, die maximale Zuladung aber um rund einen Sack Zement niedriger.

Als zwar teures, aber gerade für verblechte Karosserievarianten empfehlenswertes Extra muss der digitale Innenspiegel im Paket mit 10-Zoll-Screen und Totwinkelkamera erwähnt werden. Kostenpunkt: 1.600 Euro, dafür ist das Fahren in der Stadt entspannter und sicherer. Auch clever: Die „Key-Off-Taste“, nach deren Drücken der E-Motor eingeschaltet bleibt und das Auto von außen verriegeln werden kann. So bleiben Klimaanlage und andere Verbraucher bei Bedarf aktiv und das Auto ist dennoch vor unliebsamem Zugriff gesichert. Beim Nutzfahrzeug auch selten: das Aktivieren der Rekuperationsstufe über Lenkradwippen sowie beheizbare Windschutzscheibe und Lenkrad.

50-kWh-Akku

Obwohl beim Akku keine Kapazitätssteigerung erfolgte, sollen mit der nach wie vor 50-kWh-Batterie nun 60 Kilometer Reichweite hinzukommen. Effizienzverbesserungen lautet das Stichwort. In Summe sind es 340 Kilo-

meter laut WLTP, die im Realleben deutlich unter-, im Stadtverkehr aber auch übertroffen werden können. Den Durchschnittsverbrauch geben die Rüsselsheimer mit 18,5 kWh an.

Da heißt es rechnen, ob sich der Electric „lohnt“ – nach welchem Gesichtspunkt auch immer. Bei Firmen mit eigenem PV-Strom wird das eine befriedigende Rechnung – rein finanziell betrachtet. Beim Inspektionsintervall von zwei Jahren oder 25.000 Kilometern liegt die E-Version mit den Verbrennern gleichauf und ist bei den Kosten dezent günstiger.

Das alles ist nötig, denn der Combo Cargo Electric schlägt in der Basis mit mindestens 31.250 Euro ins Kontor. Den Einstieg in die neue Combo-Welt macht der 1,2-Liter-Benziner mit 110 PS ab 20.800 Euro, der Diesel startet bei 22.300 Euro. Da dauert es ein paar Jährchen, bis die 10.000-Euro-Differenz reingefahren ist. Aber: Lange Haltedauer ist ein Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität – und auch die kann sich ja „lohnen“.

mb



4,40 Meter misst der hier gezeigte kurze, 4,75 Meter der Combo-XL.