



Opel Combo-e Life

Geen compromis

Autotest | "Geen compromis" is het motto van Opel voor de Combo-e Life. Echter, wie een bedrijfswagen inzet als personenauto sluit per definitie een compromis. Een bedrijfswagen heeft nu eenmaal niet de verfijning van een personenauto. Nu verandert er nog meer: de vertrouwde diesel- en benzinemotoren worden verruild voor elektrische aandrijving. Is dat een verbetering of nog een compromis?

De reden om te kiezen voor een Combo Life is de combinatie van een bescheiden prijs en overweldigende ruimte. De eerste vraag is dus of die ruimte behouden blijft met de introductie van de elektrische "Combo-e". Het antwoord is: ja, want de batterijen zijn in de vloer verwerkt.



Ruimte

Net als de reguliere versies is ook de Combo-e daarom leverbaar met standaard en verlengde wielbasis. In

beide gevallen kan worden voorzien in zeven zitplaatsen, maar alleen de lange versie biedt ook ruimte voor de bagage van zeven personen. Omdat een elektromotor veel kleiner is dan een verbrandingsmotor is onder de motorkap heel veel ruimte vrijgekomen, maar Opel heeft er niet voor gekozen hier extra bergruimte van te maken. Wellicht ligt hier een kans voor de accessoire-handel?

Ook in de cabine is niet of nauwelijks iets merkbaar van de nieuwe aandrijftechniek. Nog steeds biedt het interieur volop bergruimte in de deuren, de middentunnel en zelfs het dak. De versnellingshendel is komen te vervallen, want elektrische auto's hebben geen versnellingen nodig. Daarom volstaan slechts knoppen voor vooruit, achteruit en neutraal.

"Met de komst van elektrische aandrijving is de Combo Life een stuk comfortabeler geworden, waarmee de band met de bedrijfswagen nog minder duidelijk is"



Omdat de klokken achter het stuurwiel al eerder waren vervangen door een beeldscherm, was het eenvoudig om de inhoud ervan aan te passen aan elektrisch rijden. Zo wordt niet langer een toerenteller getoond, maar een meter die aangeeft hoeveel elektriciteit wordt verbruikt of juist teruggewonnen. Opel benut de mogelijkheden die een beeldscherm biedt verder nauwelijks, andere fabrikanten doen dit beter, met vrij in te delen layouts of aangepaste weergave voor specifieke situaties (stad / snelweg).

De testauto is voorzien van een vrijstaand beeldscherm midden op het dashboard, waarmee onder andere het audio-, communicatie- en navigatiesysteem wordt bediend. Dit is gelijk aan de andere modellen van Opel en voldoet ruimschoots. De bediening is eenvoudig en de mogelijkheden zijn voldoende, maar op geen enkele manier steekt het infotainmentsysteem van de Combo boven het gemiddelde uit. Helaas is de geluidskwaliteit bijzonder slecht voor een standaard audiosysteem. Het klinkt alsof de luidsprekers achter meerdere gordijnen zijn geplaatst, met als resultaat een wollig, onzuiver geluid. Muziek is niet om aan te horen, maar voor gesproken woord (nieuws, podcasts) voldoet het.

Elektrisch rijden

Opel streeft er met de diverse elektrische auto's naar om de drempel tot elektrisch rijden zo laag mogelijk te maken. Dat doet het door elektrische auto's zoveel mogelijk het vertrouwde karakter van een benzinemotor te geven. Daarom reageert de Combo-e

Life veel terughoudender op het stroompedaal dan veel andere elektrische auto's. Alhoewel de acceleratie kalm verloopt, is deze wel veel soepeler en stiller dan bij een verbrandingsmotor. Die stilte wordt niet doorbroken door geluiden van de banden of rijwind (die bij de gewone Combo zouden wegvallen tegen het motorgeluid).



Elektrische auto's kunnen energie terugwinnen door de elektromotor als dynamo te laten werken wanneer het stroompedaal wordt losgelaten. Hoe sterker de auto dan inhoudt, hoe meer energie wordt teruggewonnen. Ook hierin is de Combo-e Life veel terughoudender dan andere auto's. Wanneer het stroompedaal wordt losgelaten, houdt de Opel in als een benzinemotor die in de vierde versnelling staat. Door de B-stand te kiezen is het alsof wordt teruggeschakeld om op de motor af te remmen, maar nog steeds houdt de Combo-e dan niet zo sterk in als andere elektrische auto's. Of dit goed of slecht is, is persoonlijk. Wie een elektrische auto gewend is verlangt wellicht naar meer (rijden met 1 pedaal), maar voor wie overstapt naar de elektrische auto zorgt dit wellicht voor een lagere drempel.

De prestaties van de 130 pk / 260 Nm sterke motor zijn ruim voldoende en grofweg gelijk aan die van de sterkste dieselmotor van de Combo. Het energieverbruik is uiteraard veel lager, want een elektromotor zet het grootste deel van de energie daadwerkelijk om in beweging. Een verbrandingsmotor gebruikt de brandstof namelijk ook om (ongewenste) hitte en lawaai te produceren. Afhankelijk van de stroomkosten zijn de

gebruikskosten daarom tot zo'n 75% lager dan die van de Combo met benzinemotor. Echter, vanwege de matige stroomlijn is het stroomverbruik veel hoger dan bij andere elektrische auto's (zoals Opel's eigen Corsa-e en Mokka-e).

Tijdens de test kon zo'n 250 km worden afgelegd op een volle batterij. Laden kan bij een snellader, bij een publiek laadpunt of aan het stopcontact thuis. Met een app van Opel kan dit proces op afstand worden gevolgd, om het laadpunt bijvoorbeeld vrij te kunnen maken voor de volgende gebruiker. Ook is het mogelijk om op afstand de verwarming in te schakelen, zodat dit niet ten koste gaat van de accu onderweg.



Weggedrag

De elektrische aandrijving is tijdens de test niet ervaren als een compromis omwille van de kosten of het milieu. Het geeft op alle punten juist vooruitgang! En dat geldt ook voor het weggedrag. De Combo-e Life is en blijft een personenauto op basis van een bedrijfswagen. Zo is het onderstel veel minder verfijnd dan dat van een personenauto en bovendien afgestemd op vrachtvervoer. Echter, de fijnregeling van de Combo Life verschilt van de Combo Cargo. Daarom is de Combo Life meer vergevingsgezind, zowel in onbeladen als maximaal beladen toestand.

Van het extra gewicht van de batterijen is in de praktijk weinig tot niets merkbaar. Wel is merkbaar dat de Combo-e beter in balans is dan de conventionele Combo. Vanwege de hoge bouw heeft de Combo de

neiging meer te "rollen" in de bocht en dat wordt dankzij het lage zwaartepunt van de Combo-e tegengegaan. Dat maakt de auto stabiel en vertrouwenwekkender.



Conclusie

Is de Opel Combo-e Life een compromis of juist niet? Ja en nee. Met de komst van elektrische aandrijving is de Combo Life een stuk comfortabeler geworden, waarmee de band met de bedrijfswagen nog minder duidelijk is.

Echter, dit nieuwe voordeel heeft ook een nadeel. Omdat de prijs van een elektrische auto grotendeels wordt bepaald door de batterij, is de Combo-e Life grofweg even duur als andere gezinsauto's met elektrische aandrijving. Omdat die concurrenten vanaf de basis zijn ontworpen als personenauto, bieden ze nog meer verfijning in de uitrusting en de rijeigenschappen.

De Combo-e Life behoudt echter een belangrijk voordeel: de Opel biedt daadwerkelijk ruimte aan zeven personen en hun bagage. Als er geen enkel compromis op het gebied van ruimte mag worden gedaan, dan blijft de Combo Life dus een uitgekende keuze. ■

Specificaties

Opel Combo-e Life 50 kWh

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	440 x 184 x 180 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1.764 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Batterij	50 kWh
Bagageruimte	
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties

Vermogen	136 pk @ 1 tpm
Koppel	260 Nm @ 3650 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	130 km/u
Verbruik gemiddeld	17.50 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	280 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 39.434,-
Prijs instapmodel	€ 28.327,-