

Kombiwagen-Kombinationen

Von Werner Oswald



FORD Country Squire

Prospekte der amerikanischen Automobilindustrie überraschen, wenn man sie hierzulande herumzeigt, unbefangene Betrachter durch das von Jahr zu Jahr zunehmende Angebot an 'Station Cars'. Ihre Vielfalt und ihr Formenreichtum — selbst innerhalb des Programms einzelner Marken — läßt sich kaum mehr überblicken. Längst haben diese Modelle, die unseren Kombiwagen entsprechen, Gewand und Aussehen des Nutzfahr-

zeugs abgelegt. Sie sind mittlerweile ebenso elegant und im technischen Komfort nicht weniger aufwendig als die so luxuriös gewordenen Personewagen der herkömmlichen Ausführung. Sogar bei den teuren Marken gibt es heute Station Cars in allen möglichen Varianten, zwei- und viertürige, sechs- und achtsitzige, mit Motoren bis 300 PS, mit automatischem Getriebe, echter Klimaanlage, mit allen nur erdenklichen Ex-

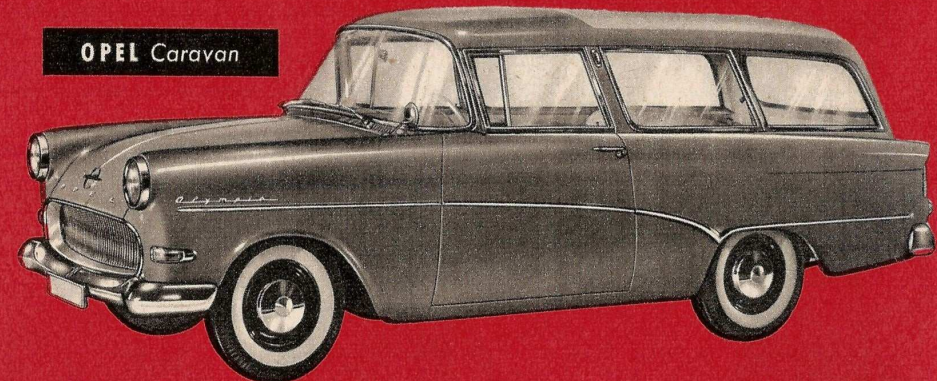
tras, Automatik-Effekten und Bequemlichkeiten.

In der Tat ist der Station Car ein typisches Produkt Amerikas. Ursprünglich besaß er ganz zweckbetont eine viereckige Holzkarosserie, die gewissermaßen der Dorfschreiner nach Maß für jedes gerade vorhandene Fahrgestell baute, nachdem die Automobilfabriken damals — in den zwanziger und dreißiger Jahren — entsprechende Aufbauten noch nicht lieferten. Die Station Cars dienten ihren

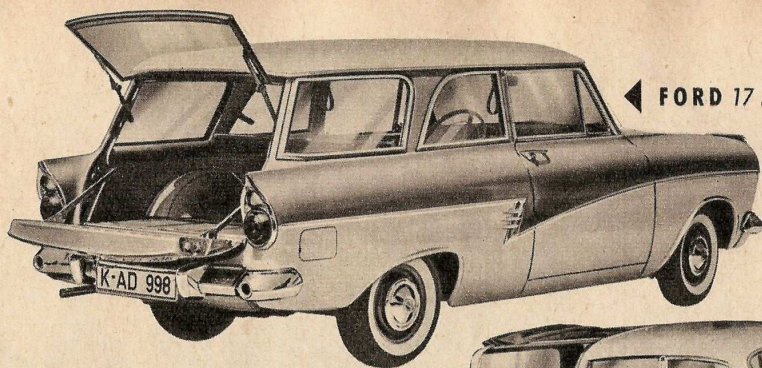
GROSS, MITTEL UND KLEIN — alles ist zu haben, je nachdem, wie man es bezahlen kann. Neun Personen finden im Ford Country Squire Platz (oben). Ein idealer kleiner Kombiwagen ist der Fiat 600 Multipla (rechts), während der Opel Caravan, am Verkaufserfolg gemessen, in Deutschland unangefochten an der Spitze liegt.



FIAT 600 Multipla



OPEL Caravan

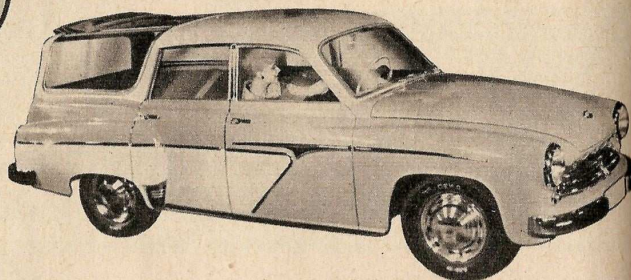


◀ **FORD 17 M Kombi**

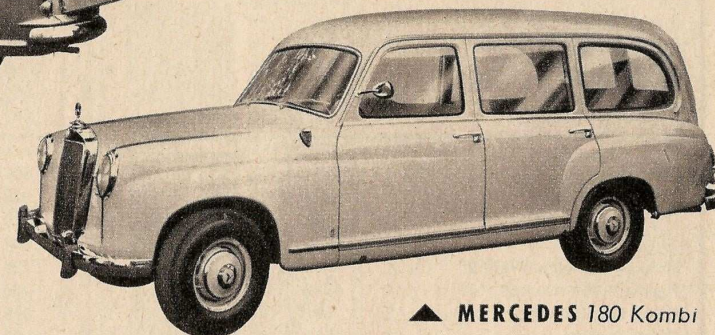


◀ **BORGWARD Isabella Kombi**

Kombiwagen deutscher Automobilfirmen



◀ **WARTBURG Camping**



▲ **MERCEDES 180 Kombi**

Besitzern in erster Linie dazu, von den oft weit abgelegenen Farmen zur nächsten Eisenbahnstation zu gelangen, und genau daher rührt auch ihr Name (station = Bahnhof). Recht bald erkannten die praktisch denkenden Amerikaner, daß diese Fahrzeugart auch im normalen Alltagsbetrieb gegenüber den üblichen Limousinen vielseitigere Verwendungsmöglichkeiten bietet. So wurde der Station Car in USA rasch populär und gewann damit in der jüngsten Zeit eine wichtige Stellung im Modellprogramm jeder amerikanischen Automobilfabrik. Freilich setzte diese Entwicklung voraus, daß bei aller Rücksicht auf gewisse zweckbedingte Merkmale die frühere spartanische Einfachheit einer gefälligeren, repräsentativen Formgebung wich und daß Bequemlichkeit wie Komfort dem des normalen Personenwagens entsprechen.

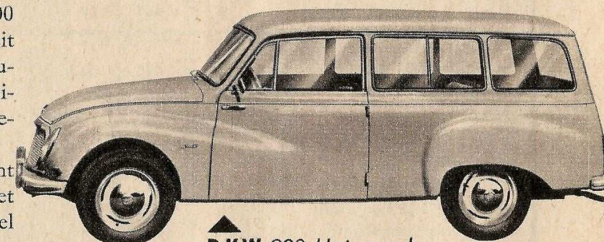
Bald machte das amerikanische Beispiel in Europa Schule. Zwar hatte es hier schon lange die sogenannten Kombinations-Limousinen gegeben, die sich vom normalen Modell dadurch unterschieden, daß der Rücksitz herausnehmbar und in die damals ohnehin noch senkrechte Rückwand eine

Tür eingeschnitten war. Sonderlicher Beliebtheit erfreuten sich diese Zwitterfahrzeuge jedoch nie. Hingegen fanden die richtigen Kombiwagen, die etwa seit 1950 in wachsender Zahl auf dem deutschen Markt erschienen, lebhaften Zuspruch. Zuerst waren es kleinere Karosseriefirmen, die mit Vorliebe Kastenlieferwagen zu Kombiwagen umbauten, doch bald gab es diese Fahrzeuge bei verschiedenen Automobilfabriken serienmäßig. Freilich waren und blieben sie vielfach mehr oder weniger geschickt umgebaute Kastenlieferwagen. Das führte dazu, daß diese Aufbauform (soweit es sich um kleine Einheiten handelte) fast ungebräuchlich wurde; andererseits aber verhinderte diese Handhabung, daß dem Kombiwagen auf Anhieb ein so großer Interessentenkreis erschlossen wurde, wie es ohne weiteres denkbar gewesen wäre.

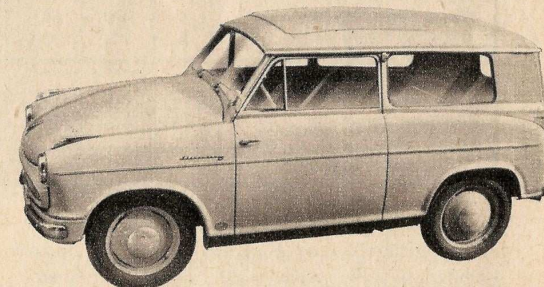
Augenblicklich werden in Deutschland Kombiwagen noch fast ausschließlich vom Handel, vom Handwerk und von der Industrie gekauft, während sie für reine Privatzwecke nur ganz ausnahmsweise bevorzugt werden. Daher kommt es, daß die Neuzulassung von Kombiwagen zahlenmäßig

zwar zunimmt (von 26 000 im Jahre 1954 auf 51 000 im Jahre 1958), relativ aber seit geraumer Zeit gleichbleibt: Entsprechend der allgemeinen Zunahme der Motorisierung werden stets gleichbleibend ungefähr 13mal mehr Personenwagen zugelassen als Kombiwagen.

Da der Kombiwagen in verschiedener Hinsicht unbestreitbar einen weit höheren Gegenwert bietet als die normale Limousine, ohne aber sehr viel teurer zu sein als diese, muß man sich über diese Tatsache eigentlich wundern, zumal der Mehrpreis gewiß keine ausschlaggebende Rolle spielt. Der wahre Grund, warum sich der Kombiwagen bisher noch nicht besser durchgesetzt hat, dürfte vornehmlich in der mehr oder weniger eingestanden Scheu sehr vieler Leute liegen, ein Kombi könnte in anderer Leute Augen vielleicht bloß als Lieferwagen angesehen werden. Dabei wird jedoch weithin völlig verkannt, daß gerade die besonders vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten des Kombi, die durchaus auch für den Privatmann von größtem Nutzen sind, seinen Hauptvorzug bilden. Ihn von vornherein als Lieferwagen abzu-

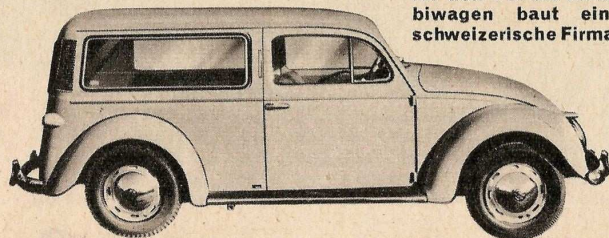


▲ **DKW 900 Universal**



▲ **LLOYD Alexander TS Kombi**

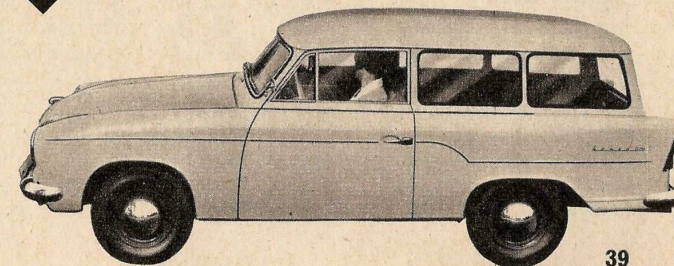
**EINE KAROSSERIE
für den VW als Kombi-
wagen baut eine
schweizerische Firma.**



▼ **FIAT 1100 Kombi**



▼ **HANSA 1100 Kombi**



Was tut sich auf dem Kombimarkt?	Zyl.	ccm	PS	Vorwärts-gänge	Wende-kreis-Ø m	Brems-fläche cm²	Außenmaße in mm			Seiten-türen
							Länge	Breite	Höhe	
Lloyd 600 Standard Kombi	2	596	19	3	11	456	3355	1410	1400	2
Lloyd Alexander Kombi	2	596	19	4	11	456	3355	1410	1400	2
Lloyd Alexander TS Kombi	2	596	25	4	11	456	3355	1410	1400	2
Fiat 600 Multipla	4	633	20	4	8,8	665	3535	1450	1565	4
Fiat 600 Multipla	4	633	20	4	8,8	665	3535	1450	1565	4
Ford 12 M Kombi	4	1172	38	3/4	12	660	4060	1580	1595	2
Wartburg Kombi	3	900	37	4	11,5	920	4250	1570	1475	2
Wartburg Camping	3	900	37	4	11	920	4210	1570	1450	4
Simca Chatelaine	4	1290	45	4	11	852	4014	1558	1539	2
Hansa 1100 Kombi 40 PS	4	1093	40	4	11	736	4100	1630	1450	2
Hansa 1100 Kombi 55 PS	4	1093	55	4	11	736	4100	1630	1450	2
DKW 900 Universal	3	896	40	4	12	678	4210	1640	1565	2
Opel Caravan	4	1488	45	3	12,5	823	4433	1618	1580	2
Fiat 1100 Kombi	4	1089	40	4	11	960	3788	1458	1490	4
Ford 17 M Kombi	4	1698	60	3/4	12	884	4375	1670	1510	2
Borgward Isabella Kombi	4	1493	60	4	11,5	744	4400	1770	1520	2
Peugeot 403 Familiale	4	1468	53,5	4	11,6	990	4610	1680	1650	4
Renault Domaine	4	2141	68	4	11	1256	4720	1720	1600	4
Renault Manoir	4	2141	72	Autom.	11	1256	4720	1720	1600	4
Fiat 1800 Familiale	6	1795	75	4	12	1256	4465	1620	1580	4
Fiat 2100 Familiale	6	2054	82	4	12	1256	4465	1620	1580	4
Standard Vanguard III	4	2088	68	3/4	10,7	1130	4330	1715	1520	4
Citroen ID 19 Familiale	4	1911	66	4	11,8	485*	4980	1790	1520	4
Mercedes 180a Kombi	4	1897	65	4	11	816	4425	1750	1650	4
Mercedes 190 Kombi	4	1897	75	4	11	1064	4425	1750	1650	4
Mercedes 180 D Kombi	4	1767	43	4	11	816	4425	1750	1650	4
Mercedes 190 D Kombi	4	1897	50	4	11	816	4425	1750	1650	4
Vauxhall Friary Velox	6	2262	75	3	11	888	4510	1740	1500	4
Chevrolet Nomad	V 8	4638	160	Autom.	13	1287	5360	2030	1520	4
Mercury Commuter	V 8	6275	290	Autom.	13,5	1504	5530	2050	1500	4

* vorn Scheibenbremsen

tun, ist ungefähr das gleiche, als wollte man das Radio generell zum Inventar von Lastkähnen rechnen, weil die Binnenschiffer damit die Wasserstandsmeldungen abhören...

Freilich hat anfangs die Industrie selbst den Kombiwagen vielleicht zu sehr als reines Nutzfahrzeug herausgestellt, und zwar sowohl in seiner Aufmachung als auch in der Werbung. Mittlerweile aber wurde doch erkannt, daß man ihn ebenso hübsch und bequem gestalten kann, ja muß, wie jeden normalen Personenwagen, wenn er diesem gegenüber nicht als Außenseiter gelten soll. So ist es kein Zufall, daß sich als mit weitem Abstand erfolgreichster Kombiwagen auf dem deutschen Markt der Opel Caravan erweist, den jeder vor-

urteilsfreie Betrachter ebenso ansehnlich, wenn nicht noch ansehnlicher finden wird als den gewiß attraktiven Rekord. Aber verschaffen wir uns doch einen Überblick über die wichtigsten Modelle, die derzeit angeboten werden!

Da ist zunächst der kleine Lloyd, den es als Kombiwagen in drei verschiedenen Ausführungen gibt, wobei die Preisspanne 860 DM beträgt, was in dieser Klasse schon allherhand bedeutet. Konkurrenz haben diese drei Kombis praktisch überhaupt keine, und interessanterweise sind sie jeweils nur um 100 DM teurer als die entsprechende Limousine. Angesichts der naturgegebenen Raumbeschränkung jedes Kleinwagens erscheint es sehr verwunderlich, daß die Lloyd-Kombis nicht noch

Hecktüre	Nutzlast kg	max. km/h	Liter/100 km etwa	Preise in DM (incl. H.zg.)	
				Kombi-wagen	zum Vergl.: Limousine
Scharniere links	320	100	6,5	3568.—	3468.—
Scharniere links	320	100	6,5	4158.—	4058.—
Scharniere links	320	110	6,5	4428.—	4328.—
keine Hecktüre	420	95	7,5	5270.—	—
keine Hecktüre	420	95	7,5	5370.—	—
Scharniere links	490	105	10	6270.—	5860.—
Scharniere links	400	100	10,5	6310.—	5310.—
Scharniere links	380	115	10	6885.—	6115.—
quer geteilt	500	110	10	6700.—	5750.—
quer geteilt	385	120	9,5	6615.—	6135.—
quer geteilt	365	130	9 Super	6975.—	6495.—
quer geteilt	435	115	9,5	6675.—	5925.—
Scharniere oben	535	118	10,5	6845.—	6545.—
Scharniere rechts	440	120	10	7040.—	5800.—
quer geteilt	490	125	12	7170.—	6830.—
Scharniere links	500	130	11	7765.—	7165.—
Scharniere links	630	125	11,5	9160.—	7795.—
quer geteilt	600	135	12,5	9150.—	8850.—
quer geteilt	530	135	13	11130.—	9800.—
quer geteilt	380	135	11 Super	10950.—	9900.—
quer geteilt	380	140	12 Super	11900.—	10800.—
quer geteilt	475	135	12	11505.—	9355.—
quer geteilt	610	140	10	ca. 11500.—	8990.—
Doppeltüre	540	120	12	13220.—	8700.—
Doppeltüre	530	125	13 Super	13970.—	9450.—
Doppeltüre	520	100	9 Diesel	13720.—	9200.—
Doppeltüre	500	110	9,5 Diesel	14470.—	9950.—
Scharniere oben	500	130	12	—	—
quer geteilt	ca. 500	160	20 Super	ca. 21500.—	ca. 19500.—
quer geteilt	ca. 500	160	22 Super	ca. 28000.—	ca. 25300.—

mehr Liebhaber finden. Nun gibt es noch einen Lloyd, den LT 600, den das Werk zwar sachlich mit gewissem Recht, aber dennoch vielleicht etwas gewagt als 'Großraum-Personenwagen' bezeichnet. In Wahrheit ist dieser LT 600 nämlich schon eher ein kleiner Bus, für einen richtigen Personenwagen nicht gefällig genug und in bezug auf den Fahrkomfort doch recht bescheiden. Eine technisch sehr viel überzeugendere Lösung stellt demgegenüber der Fiat-Multipla dar, der aus dem kleinen Fiat 600 entwickelt wurde. Ihn könnte man geradezu als Prototyp des idealen kleinen Kombiwagens betrachten, wiewohl sein Heckmotor für diesen speziellen Zweck weniger geeignet erscheint und rein formal gewiß noch bessere Lösungen

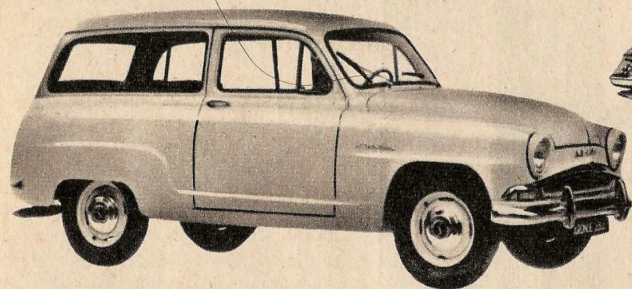
denkbar wären. Indes fand auch der Multipla wohl wegen seiner ungewohnten Form nicht den erwarteten Anklang beim Publikum. Übrigens gibt es ihn in zwei Versionen, einmal als Viersitzer mit vorklappbarer Rückbank und zum anderen als Sechssitzer, bei dem hinten vier Einzelsitze weggeklappt werden können, wobei in jedem Falle eine völlig ebene Ladefläche entsteht.

Eine große Auswahl an Kombiwagen hält die deutsche Automobilindustrie nur in der kleineren Mittelklasse bereit. Gemessen am Verkaufserfolg liegt dabei der Opel Caravan einsam an der Spitze. Seine glänzend gelungene Linienführung, seine zweckmäßige und saubere Ausgestaltung dürften hierfür ebenso ausschlaggebend sein wie der hohe Reifegrad, die technische Zuverlässigkeit und die vergleichsweise überlegene Preiswürdigkeit. Das Bestreben, dem Kombiwagen ein ebenso gefälliges Aussehen zu geben wie der Limousine, wird beim Ford 17 M besonders deutlich. Er hat sich wohl gerade deshalb ebenfalls gut eingeführt. Aber auch die anderen Modelle, die es in dieser Klasse gibt, nämlich Borgward Isabella, DKW Universal, Hansa 1100 und Ford 12M, sind durchweg bewährt und beliebt. Ausländische Konkurrenzmodelle dieser Größenordnung

haben auf dem deutschen Markt keine Chancen, denn sie bieten hier keine speziellen Vorzüge. Eine Ausnahme ist nur der Fiat 1100-Kombi, der fünf-statt dreitürig ist.

Erwähnenswert ist der aus der DDR kommende Wartburg, von dem es neben der konventionellen Kombi-Ausführung noch eine sogenannte Camping-Limousine gibt, die nach Form und Gestaltung des Aufbaus vielleicht der schönste Wagen ihrer Klasse überhaupt ist. Die Camping-Limousine dient, wie schon der Name sagt, vornehmlich für das Camping und Reisen. Ihre vier Sitzplätze lassen sich in ein bequemes Doppelbett umwandeln. Hinten steht ein großer Gepäckraum zur Verfügung, wobei dort die Seitenfenster weit bis ins

Kombiwagen aus aller Welt



◀ **SIMCA Chatelaine**

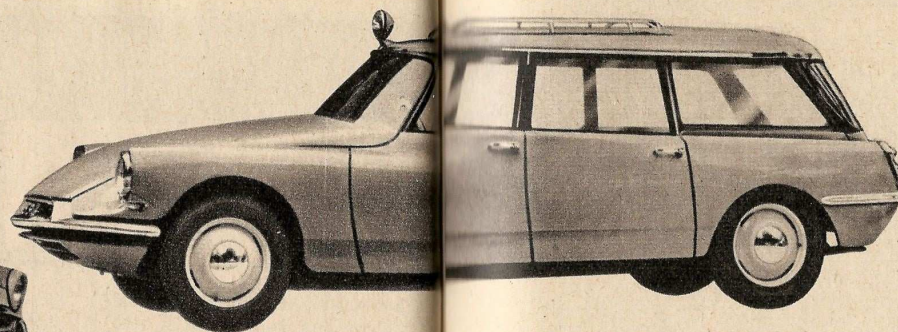
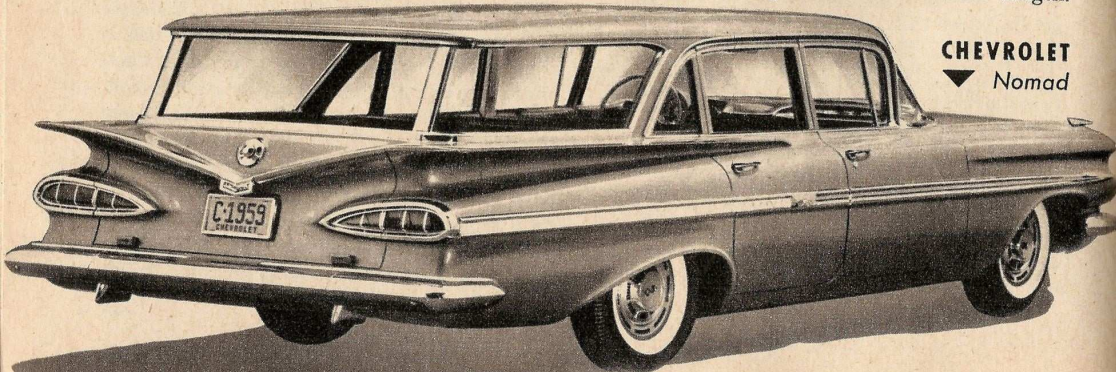
Dach hineinreichen, das im rückwärtigen Teil serienmäßig als Schiebedach ausgebildet ist. In der Ausstattung findet man jeden erdenklichen Luxus, so daß man hier in der Tat einem extravaganten Automobil begegnet, das bislang nicht seinesgleichen hat. Freilich ist die Camping-Limousine für rein kommerzielle Zwecke weniger geeignet als die üblichen Kombis; doch sollte ja gerade das nicht immer als entscheidendes Kriterium gelten. Im übrigen wird dieser Wartburg sehr preisgünstig angeboten, doch erscheint er merkwürdigerweise und eigentlich sehr zu Unrecht manchen Leuten seiner Herkunft wegen etwas suspekt. (Außerdem ist der Zweitaktmotor nicht jedermanns Sache.)

Im Gegensatz zur reich besetzten kleineren Mittelklasse hat die deutsche Automobilindustrie in der größeren überhaupt keinen Kombiwagen anzubieten. Lediglich die 180er und 190er Mercedes-Typen sind in dieser Ausführung erhältlich, weil dafür einige Karosseriefirmen, wie beispielsweise Miesen in Bonn, sorgen. Ansonsten bleibt der Interessent hier auf die ausländischen Marken angewiesen. Vornehmlich die Franzosen und die Engländer haben interessante Objekte zu bieten, wobei die ersteren hauptsächlich den siebensitzigen

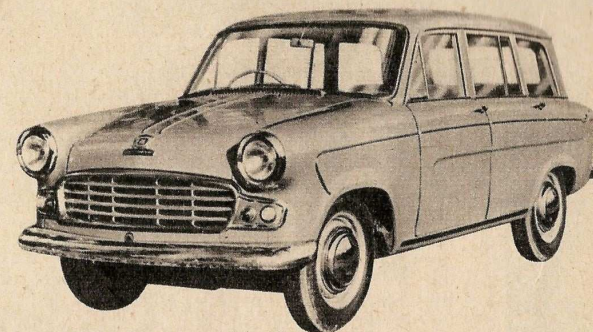
'Familiale' pflegen, also den geräumigen Wagen für große Familien. Hauptvorteil der jüngsten englischen Kombis hingegen ist eine unauffällig-elegante Linienführung, wofür etwa der Vanguard-Standard als Musterbeispiel gelten mag, ein Wagen, der in seinem Charakter ungefähr mit dem Opel Kapitän zu vergleichen wäre. Das interessanteste Modell dieser Klasse dürfte aber wohl der neue Fiat 1800 beziehungsweise 2100 sein, einer der schönsten derzeit lieferbaren Kombiwagen überhaupt. Es steht zu erwarten, daß er die deutsche Automobilindustrie anregen wird, auch den Serienbau größerer Kombiwagen in Erwägung zu ziehen.

Unerhört vielfältig ist die Auswahl bei den amerikanischen Kombiwagen, den Station Cars. Wir beschränken uns darauf, in der Tabelle auf S. 40/41 nur zwei typische Exemplare aus der USA-Produktion zu zeigen. Für den hiesigen Markt kommen diese Fahrzeuge normalerweise nicht in Betracht. Indes seien sie unseren einschlägigen Konstrukteuren warm zum Studium empfohlen, weil sie in ihrer attraktiven Form wie in der glänzend durchdachten Innenausführung von einem geradezu genialen Ideenreichtum zeugen.

▼ **CHEVROLET Nomad**



CITROËN ID 19 Familiale ▲



STANDARD Vanguard III ▲



RENAULT Manoir ▲



VAUXHALL Friary Velox



PEUGEOT 403 Familiale ▲

Im übrigen hat es die Automobilindustrie bisher nur in einzelnen Ausnahmefällen begriffen, wie vorteilhaft sich gewisse Merkmale des Kombiwagens auf die normalen Limousinen übertragen lassen. So kann man beim Fiat 600, beim BMW 600 und beim neuen Austin A 40 die Lehne der Rückbank vorklappen, wodurch eine waagrechte Ladefläche entsteht. Damit hat man, wenn man allein oder zu zweit fährt, so reichlich Gepäckraum zur Verfügung, wie ihn sonst nur größere Wagen bieten. Noch konsequenter ist das Beispiel des NSU-Fiat Neckar, bei dem serienmäßig der hintere Sitz vorgeklappt und die Lehne umgelegt werden kann, womit der gesamte Platz hinter den Vordersitzen zusammen mit dem Kofferraum in optimaler Weise nutzbar gemacht wird. Ähnlich kann auch der Hansa 1100 neuerdings auf Wunsch ausgestattet werden, wobei hier sogar der Rücksitz geteilt wurde, damit wahlweise auch mit drei Personen und besonders viel Zuladung gefahren werden kann. Von diesen paar Marken abgesehen hat sich noch niemand in dieser Beziehung etwas ähnlich Praktisches einfallen lassen.

Fest steht, daß der Kombiwagen zwar ständig an Verbreitung gewinnt, aber trotzdem hierzulande noch längst nicht jene Bedeutung besitzt, die ihm um seiner Eigenart und um seiner Vorzüge willen angemessen wäre. Er wird eben weithin noch völlig falsch eingeschätzt, und es wird hauptsächlich an der Automobilindustrie liegen, ob sie versucht und ob es ihr gelingt, diese Vorurteile durch den Bau attraktiver und preisgünstiger Station-Cars mit der Zeit abzubauen.

▼ **FIAT 1800 Familiare**

