



VW Caddy 4Motion

Der Caddy 4Motion mit Allradantrieb ist ein Fall für Bau, Handwerk und Forstwirtschaft.

Motion statt Emotion

Mehr Sein als Schein: Der VW Caddy 4Motion mit Allradantrieb erfüllt diesen Anspruch allemal. Weder Showcar noch Geländewagen, erledigt der Caddy seinen Job ohne Emotion, aber unauffällig und effektiv.

Autos mit Allradantrieb rollen entweder mit martialischer Aufmachung durch die City wie ein überfressener Zierhund und verheizen ab und zu mit machtvolem Antritt viel Geld als Macho auf der Autobahn. Oder sie stürmen irgendwo zwischen Irak und Rallye Dakar durch Sand und Schlamm. Sind dann ein Fall für die Profis in Tarnfarbe.

Dazwischen gibt es noch eine weitere, eher rare Spezies Allradfahrzeuge. We-

der Spielzeug noch Militärmaschine, sondern sinnvolles Arbeitsgerät. Passend für Leute, die als Handwerker auf Baustellen unterwegs sind, als Jäger auf Feldwegen, als Briefzusteller in den Bergen. Oder als Energieversorger vor dem Deich und entlang der Pipeline.

VW hält für die Einen den mächtigen Touareg und für die Anderen den Tiguan bereit, inzwischen sogar ohne Allradantrieb. Für die Fraktion der ernsthaften Arbeiter mit Ansprüchen an die Traktion

gibt es den Caddy 4Motion, den einzigen Werks-Allradler seiner Klasse. Ein Geländewagen will der 4Motion nicht sein. Aber ein Könnler, wenn's drauf ankommt.

Das zeigt der Caddy mit Allradantrieb bereits auf der Straße. Konservativ ist die Motorisierung, den 4Motion gibt es ausschließlich in Verbindung mit dem 1,9-TDI und Pumpedüse-Einspritzung. Der bekannt raue Kerl neigt zu deutlichen Worten, hier ist er indes mit einer neuen

Kraftübertragung viel besser erzogen als gewohnt. Gönnst ihm VW doch das Sechsganggetriebe aus dem Golf 4Motion, denn das herkömmliche Fünfgang-Aggregat stößt im Allrad-Caddy an Belastungsgrenzen. Dazu spendiert VW andere Achsübersetzungen, Tendenz unten kurz und oben lang. Prompt schnellt der Caddy temperamentvoll aus den Startlöchern, um dann bei flottem Tempo mit dezenten Drehzahlen entspannt dahin zu rollen

Der Trick funktioniert prächtig: In den unteren Gängen wirkt der Caddy eine Klasse stärker. Und oben brüllt die Maschine nicht mehr angestrengt, zischt der VW mit 170 Sachen und entspannten 3.500 Touren über die Autobahn. Das

Wer will, kann auf Rolletappen in der Stadt mit 50 Sachen im fünften Gang und 1.200 Touren dahinschnüren. Der Motor quittiert dies mit etwas ungnädigem Knurren, nimmt's aber nicht wirklich übel. Bei Langstreckenfahrten kann der Fahrer jetzt tatsächlich Radio hören, wird auch nur selten zur Tankstelle kommandiert. 7,6 l schluckte der Testwagen voll ausgeladen auf der kräftig gewürzten Redaktions-Hausstrecke. 8,8 l auf einer heißen Autobahnetappe. Angesichts von 2,3 t Gesamtgewicht, guten Fahrleistungen und den höheren Fahrwiderständen des Allradantriebs ein beachtliches Ergebnis.

Wie seine frontgetriebenen Kollegen setzt auch der Caddy 4Motion fünf Jahre nach seinem Start in vielen Kriterien unverändert Maßstäbe. Auf den bequemen Sitzen kommen auch Riesen gut unter, die Bedienung erfordert markentypisch keinerlei Gewöhnung. Die robusten Materialien sind solide verarbeitet; vom Kleinkram bis zur riesigen Getränkeflasche kommt in kleinen und großen Fächern alles unter. Die glattflächige Karosserie ist gut gearbeitet, vorn wie hinten sinnvoll geschützt durch robuste, unlackierte Stoßfänger. Auch die Zurrösen im Laderaum haben vertrauenerweckendes Format; die Trennwand aus Kunststoff zielt auf Wunsch ein echtes Panorama-Fenster. Fensterln klappt ebenfalls bestens bei der optionalen Dachklappe über dem Heck.

Ein paar Wünsche bleiben: Die Bremsen dürften besser bei Kräften sein, dem



Typisch Caddy ist der Frachtraum mit Trennwand und großem Fenster.

rechten Spiegel fehlt das Weitwinkelfeld. Die Hecktüren lassen sich nur per Griff in diese Fingerklemmer-Feststeller auf 180 Grad erweitern, Kisten und Kästen müssen im Heck über eine kleine, aber lästige Stufe gewuchtet werden. Und wer palettierte Ware befördert, bemerkt die nicht gerade schmächtigen Radkästen.

Das sind typische Ansprüche für Alltagsfahrten, bei denen der Allradantrieb nur andeutungsweise zu spüren ist. Ausschließlich sensible Gemüter bemerken im Alltag dazu bei vollem Lenkeinschlag dezente Verspannungen, dann rollt der

Anzeige



wünschte man sich auch in der zweiradgetriebenen Ausführung. Stimmt, auf Land- und Bundesstraßen muss man ab und zu zum Schalthebel greifen, wenn im langen sechsten Gang die Kraft auszugehen droht. Und beim Wiederbeschleunigen auf der Autobahn darf der Fahrer etwas Geduld mitbringen. Doch das lohnt sich. Und der Gangwechsel entpuppt sich dank kurzer Schaltwege und präziser Hebelführung als Vergnügen.

Die neu kalkulierte Abstimmung nimmt auch dem Dieselverbrauch die Schärfe.

ClickenSie mal rein!
click-a-truck.com
click-a-bus.com
click-bau.com
 Wollen Sie auch mit von der Partie sein?
click@stuenings.de

evaporative cab cooler
bycool
 dirna Group
 Das „coolste“ was lieferbar ist!
 NIGHT & DAY
 Vertriebsbüro Deutschland
 Tel.: 05 11/866 796 85
 Fax: 05 11/866 797 10
 E-Mail: amoeck@dirna.com
 amithofer@dirna.com

EASY BOX ab € 4.990,-
 (zzgl. 19 % Mehrwertsteuer)

Der Kofferaufbau mit seinen vielen Vorteilen !

- hohe Seitenwandstabilität
- selbsttragender Iso-Boden
- bis bis zu 300 kg leichter als vergleichbare Aufbauten
- dadurch Kraftstoffersparnis
- Service-Netz durch ENS
- preiswert im Einkauf
- gute Reparatur Eigenschaften

EVELS.com
 Karosserie- u. Fahrzeugbau GmbH
 Harkortstraße 12 – 48163 Münster
 Tel. +49 251 / 32 26 31-0 Fax - 25

FSN
 Ferdinand Schütz
 Nachfolger
 Fahrzeugtechnik GmbH
 Hansestraße 18 – 18182 Bentwisch
 Tel. +49 381 / 85 76 13-20 Fax - 66
 www.fsn-fahrzeugtechnik.de

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Aufladung per Abgasturbolader; elektronische Steuerung; oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder; Bohrung/Hub 79,5/95,5 mm, Hubraum 1.896 cm³, Leistung 77 kW (105 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.900/min

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,77/2,09/1,32/0,91/0,90/0,76, Übersetzung Antriebsachse 4,24 (Gang I-IV), 3,27 (Gang V/VI), R.-Gang 3,60, Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator; hinten Starrachse, Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator; Reifen 195/65 R 15 auf 6 J x 15; Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 288/260 mm, vorn innenbelüftet; ABS, ASR, ESP, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Berganfahrhilfe; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.405 mm
Breite gesamt	1.794 mm
Höhe gesamt	1.866 mm
Radstand	2.682 mm
Wendekreis re/li	11,3/11,3 m
Höhe/Breite Schiebetür	1.198/700 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.116/1.181 mm
Laderaum über Fahrbahn	610 mm
Laderaum (L/B/H)	1.781/1.588/1.257 mm
Breite zw. den Radkästen	1.170 mm
Ladevolumen	3,2 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.537/1.512 mm
Leergewicht	1.560 kg
Nutzlast	720 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.280 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.140/1.230 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.780 kg

Füllmengen

Tankinhalt: 60 l
Motoröl mit Filter: 4,3 l

Elektrik

Batterie 12 Volt 61 Ah

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall max. 30.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung

Preis

VW Caddy 4Motion Kastenwagen 18.415 Euro*
*ohne Mehrwertsteuer



Eine Multifunktionsanzeige gehört zum Serienumfang des 4Motion.

Caddy nicht so leicht wie gewohnt dahin. Der notwendige leichte Gasstoß kostet ebenso ein wenig Sprit wie das Allrad-Mehrgewicht auf den Rippen.

Halb so schlimm, denn wer den 4Motion kauft, der achtet mehr auf Funktion als auf Form. Dieser Caddy muss seine Aufgabe erfüllen, alles andere ist nachrangig. Deshalb trägt er auch nicht dick auf, ein Profi benötigt keinen unnötigen Schmuck. Einzig die unauffällige Beschriftung am Heck deutet darauf hin, dass hier einer keine Angst vor Baugruben und Feldwegen zeigt. Eingeweihte bemerken, dass die Karosserie einige Zentimeter höher steht, die Räder wirken beim unbeladenen Caddy 4Motion etwas verloren in ihren Radhäusern. Aber sonst guckt keiner hin.

Dabei lohnt sich der Blick auf die Allradtechnik, denn VW hat nach Art des Hauses nicht die billigste Lösung gewählt. Aber eine ausgezeichnete. Eine Haldex-Kupplung verteilt die Kraft zwischen den Achsen. Und das macht sie ausgesprochen unauffällig und souverän, wie es sich für wahre Könnner gehört. Welche Achse gerade den Löwenanteil der Antriebskraft übernimmt, der Fahrer merkt es nicht. Er spürt nur eines: Es geht vorwärts. Einem rustikalen Offroader soll der Caddy 4Motion nicht Paroli bieten. Dazu bräuchte er mechanische Sperren und viel Bodenfreiheit. Aber auf heiklem Geläuf durchkommen, wenn andere hilflos steckenbleiben, das ist sein Metier.

Der 4Motion zeigt dabei einen anderen Charakter als der gewöhnliche Caddy. VW kompensiert das Mehrgewicht des



Das Sechsganggetriebe verbessert unten die Spritzigkeit, oben Verbrauch und Geräuschniveau.

Allradantriebs mit der aufgelasteten Variante des Lieferwagens. Hinzu kommt an der Hinterachse die Einblatt-Parabelfeder der Schlechtwege-Ausführung, das erklärt die Höhe der unveränderten Karosserie. Darüber hinaus erhalten die Stoßdämpfer eine spezielle Abstimmung.

Ergebnis ist eine gewisse Unnachgiebigkeit gegenüber rustikaler Umgebung, aber auch gegenüber den Insassen. Vor allem leer unterstreicht der Caddy 4Motion auf kurzen Unebenheiten, dass seine Entwickler weit über Asphaltstraßen hinaus gedacht haben, statt Hannover auch an Hammerfest. Der 4Motion entpuppt sich als harter Knochen, vor allem seine Hinterachse teilt kräftig aus.

Beladen gibt sich dies ein wenig, ohne dass der VW in Richtung Sänfte tendieren würde. Andererseits sackt er unter Ballast nicht mehr so tief wie gewohnt in die Federn, wiegt sich beim Fahren nicht in den Hüften. Kennt nicht die Giftigkeit bei schnellen Spurwechseln des voll ausgeladenen Fronttrieblers.

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0-50 km/h	4,5 s
0-80 km/h	9,9 s
0-100 km/h	15,6 s

Elastizität

60-80 km/h (IV/V)	4,2/5,8 s
60-100 km/h (IV/V)	9,5/12,1 s
80-120 km/h (VI)	18,3 s

Höchstgeschwindigkeit

172 km/h

Innengeräusche

Stand/50/100 km/h 52/61/68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen 7,6 l/100 km
 Testverbrauch min./max. 6,5/8,8 l/100 km

Komfort kennt der Caddy an anderer Stelle. Klimaautomatik und Standheizung, allerhand elektrische Helfer und das feinste Navigationsgerät für die Suche nach dem richtigen Weg, all das gibt es auch für den 4Motion, es erhöht den Nutzen und füllt die Kasse von VW. Und erhöht die Zahl der Pfunde, auch der

Allradantrieb mit Hinterachsdifferenzial und zusätzlicher Kardanwelle drückt mit rund 100 kg auf die Waage. Da ist's gut, dass VW gleich die aufgelastete Variante mit knapp 2,3 t Gesamtgewicht spendiert. Selbst mit Komfortausstattung trägt der VW dann rund 700 kg, abzüglich Fahrer, versteht sich.

Vielleicht ist's also gar nicht schlecht, dass es ein Reserverad hier nicht gibt, nicht geben kann. Es passt nicht unter das Heck, das Achsdifferenzial nimmt Platz weg. Auch die Aufnahmen für übliche Wagenheber sind verschwunden, das Heck will zum Radwechsel per Rangierheber geliftet werden. Wer den Allradler tatsächlich weit abseits der Straßen bewegen will, vernimmt's mit Stirnrunzeln.

Andererseits gibt VW dem Caddy 4Motion eine umfangreiche Mitgift mit auf den Feldweg: ESP serienmäßig ist an Bord (und sinnvollerweise für den Betrieb abseits der Straße abschaltbar). Ebenso die damit verbundene Antriebs-

schlupfregelung. Ein Partikelfilter fährt ebenso mit ins Gelände wie der informative Bordcomputer. Das alles lässt den Aufpreis von netto exakt 2.705 Euro in einem milderen Licht erscheinen. Abzüglich der Dreingaben rutscht der Mehrpreis unter 2.000 Euro, das heißt die Wunden angesichts eines Grundpreises von mehr als 18.000 Euro ein wenig.

Zumal der Caddy der einzige Lieferwagen mit Allradantrieb ab Werk ist – ein Gütesiegel für Abstimmung, für Gewährleistung und Service, sicher auch für den späteren Wiederverkauf. Aspekte, die bei den martialisch aufgemachten Allradangebern in der Stadt ebenso wenig eine Rolle spielen wie bei den Geländewagen in Uniform. Aber bei den Arbeitsgeräten für den Alltag umso wichtiger sind.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



CARGO-Tor

für LKW-Festaufbauten & Auflieger
auch für Kühl- und Tiefkühltransporte

- ermöglicht schnelles Be- und Entladen
- anspruchsvoller Dauereinsatz
- einfach nachzurüsten bei vielen Fabrikaten
- besonders montage- u. wartungsfreundlich
- elektrischer Antrieb: platzsparend und frostsicher bis -25° C

SIEBAU 
 novofarm group

Novofarm Siebau GmbH
 57223 Kreuztal · Tel. 02732 202-257
www.siebau-tore.de

STRAHL-TECHNIK für jeden Bedarf

Neuheit: Strahlkessel FK 200 mit VENCRAFT- Dosierventil



> Freistrahler > Filtersaugcontainer > Strahlkessel / 50-200 Ltr. > Strahlerschutzhelm
 > TETRABOR® - Strahldüsen > Strahlschläuche > Strahlkabinen
 > Strahlhallen > Freistrahlerkessel > Baustelleneinrichtungen

Franz Klein GmbH & Co.
 Stephan Klein
 Phone: +49 (208) - 480 755
 Fax: +49 (208) - 487 688
 Mailto: stephan.klein@strahltechnik-klein.de
 Mailto: info@strahltechnik-klein.de

KLEIN
www.strahltechnik-klein.de

MARTIN-HORN®

... das Original!



Pressluft-Hörner
 Ansprechbereich: 0,5 bis 3 bar | Lautstärkebereich 105 bis 130 dBA in 1m.
 Alle Membran-Schallbecher Messing verchromt. Membrangehäuse mit Luftanschluss- und Befestigungstutzen mit Außengewinde R1/4".

Nr. 2512.04
 295mm und 227mm lang
 gestimmt b" d"
 (466 - 587 Hz)

Nr. 2502.04
 227mm lang
 gestimmt d"
 (587 Hz)

Nr. 2500.04
 150mm
 gestimmt a"
 (880 Hz)

Nr. 2511.04
 227mm 156mm lang
 gestimmt d" g"
 (587 - 784 Hz)

MARTIN
 <SIGNAL>

Albert-Schweitzer-Str. 2 • D-76661 Philippsburg
 Telefon +49(0)7256 / 920-0 • Fax: +49(0)7256 / 8316
 E-Mail: info@maxbmartin.de
www.maxbmartin.de