



Der Zuwachs von einem knappen halben Meter verteilt sich im Verhältnis 2:1 auf Radstand und hinteren Überhang.

Zwischen den Welten

TRANSPORTER: FAHRBERICHT VW CADDY MAXI

Der neue Riesen-Caddy ist zwischen Transporter und Lieferwagen angesiedelt.

Lieferwagen oder Transporter? Der gestreckte neue Caddy Maxi definiert die Schnittstelle neu, mit 4,88 m Länge übertrifft er alle Wettbewerber, so groß war noch kein Kleiner. 470 mm mehr Gesamtlänge bedeuten beim Kastenwagen 2.250 mm maximale Ladelänge und 4,2 m³ Volumen - 1 m³ mehr als beim gewöhnlichen Caddy. Für sperrige Fracht wächst der Laderaum um weitere 80 cm, falls der Käufer den klappbaren Beifahrerplatz wählt. Für die Nahtstelle zwischen Fahrerhaus und Laderaum hat

sich VW Neues einfallen lassen. Bisher gab's die Trennwand nur als dachhohes Gitter, für den Flex-Sitz zu einem Drittel klappbar. Nun stehen weitere Varianten im Angebot: komplett geschlossen oder geschlossen mit Verglasung. Und verglast heißt hier Panoramablick in den Laderaum. Dort zählen Beobachter im Maxi acht Zurrösen statt sechs, alle normgerecht stabil und geprüft, versteht sich. Zwischen Radkasten und Schiebetür hat VW überdies eine offene Ablage eingebaut, passend etwa für Zurrgurte. Dort ist

Platz, weil die Schiebetür unverändert 700 mm breit ist - für einen 4,88 m langen Frachter an der Schnittstelle zwischen Lieferwagen und Transporter nicht viel.

Bis zu 800 kg darf der Nutzer dem Caddy Maxi aufbürden, VW hat das zulässige Gesamtgewicht je nach Ausführung auf maximal 2,33 Tonnen heraufgesetzt. Was drinnen nicht unterkommt, das wird dank Anhängelast von 1,5 Tonnen geschleppt. Oder aufs Dach gepackt: Vor allem Handwerker werden das Maß von 100 kg Dachlast schätzen. Sechs Befestigungspunkte statt vier beim kurzen Caddy nehmen Trägersysteme auf. Ohnehin fährt der Caddy unverändert als Nützlichling vor: Stoßfänger und Spiegel sind bei Kastenwagen und Kombi serienmäßig unlackiert, das vermeidet hässliche Schrammen und teure Reparaturen.

Zum verlängerten Caddy passt ein aufgeputschter Diesel: VW gönnt ihm jetzt optional den 1,9-Liter-TDI mit 103 kW (140 PS) und 320 Nm. Das ist nicht von Pappe, zumal in Verbindung mit Sechsganggetriebe: Bei Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h dreht die Maschine nur 3.500 Touren, weniger als der schwächere TDI bei Tempo 160. Die längere Übersetzung reduziert gleichermaßen Geräusche und den Dieseldurst. Nach Norm gibt sich der stärkste Caddy mit 6,4 Liter/100 km zufrieden, kaum mehr als sein schwächerer Bruder.

Nach einer Anfahrschwäche beißt die Maschine um 2.000 Touren herum kräftig zu, dreht bei Bedarf bis 5.000 Umdrehungen hinauf - ein typischer tempera-



mentvoller VW-Diesel. Dazu gehört ebenso sein raues und kratziges Auftreten, Merkmal der etwas ungehobelten Pumpe-Düse-Einspritzung. Dem großen Diesel spendiert VW außerdem ein 16-Zoll-Fahrwerk.

Eine sichere Sache, saust doch der Caddy Maxi bei ersten Fahrversuchen mit einem Affenzahn beim Slalom um die Pylonen herum. Gequält schreien Reifen auf, doch der Fahrer muss dem VW schon Gewalt antun, damit er aus der Bahn gerät. Gleiches gilt für die zwei Schlenker beim Elchtest: mit gut 60 Sachen hinein - bravourös gemeistert. Ebenso die folgende gemeine Hundekurve. Bei waghalsigen Manövern blinkt ab und zu warnend ein gelbes Lämpchen: Sachte eingreifend, verhindert ESP Unheil.

Damit's gelb blinkt, muss der Fahrer zu groben Misshandlungen neigen und bewusst Unsinn provozieren. Oder er gleitet nicht über die frisch gefönte Fahrbahn des Versuchsgeländes, sondern über ruppige Landstraßen, glitschiges Laub oder Schlimmeres. Doch nicht die Schleuderbremse namens ESP, sondern das Konzept des Caddy Maxi bildet die Basis des sicheren Fahrverhaltens: 3 m Radstand, Frontantrieb, überschaubarer Überhang hinten - passt.

RANDOLF UNRUH

oben: Der Laderaum schluckt 4,2 m³, neue Trennwände teilen ihn vom Fahrerhaus ab.

unten: Neu im Angebot ist ein TDI mit 140 PS, gekoppelt mit einem Sechsganggetriebe.