



Solo für den XXL-Caddy

Große Tiere:
Der VW Caddy Maxi
gehört zu den Riesen
unter seinesgleichen.

Unterwegs im Riesen-Caddy: Zwischen Lieferwagen und Transporter setzt sich der neue VW Caddy Maxi fest.

Die Welt der Lieferwagen hat er kräftig umgekrempelt: Der VW Caddy in seiner aktuellen Form kam spät, aber er hat das Feld schwungvoll von hinten aufgemischt – sogar erfolgreicher als einst geplant. Nur logisch, dass solch ein Konzept seine Fortsetzung findet. Schrumpfen lassen kann VW den stämmigen Caddy nicht, also baut die Langvariante Caddy Maxi das Modellfundament aus.

Mit 4,88 m Länge verlässt der Riesen-Caddy die Lieferwagen-Szenerie, ohne aber in Höhe, Gewicht und Proportionen bei Transportern anzukommen. Der Maxi macht es sich zunächst zwischen sämtli-

chen Stühlen bequem. Deshalb findet der Caddy Maxi unter den Lieferwagen kaum Gegner. Ford Transit Connect und Fiat Doblò Cargo in Langversion spielen in einer anderen Liga, das betrifft auch die stärkste Motorisierung. Ein VW Transporter T5 aber ist ein weit handfesteres Kaliber, ein Ford Transit sowieso. Am ehesten findet der VW seine direkten Gegner im Trio der Kurzausgaben von Citroen Jumpy und Konsorten, auch

wenn diese schon in einer anderen Gewichtsklasse spielen.

Bleibt also, den VW als Solonummer zu betrachten. Da nicht nur der hintere Überhang, sondern auch der Radstand

gewachsen ist, zeigt er bei unveränderter Höhe zunächst eine sehr gestreckte Silhouette. Auf den zweiten Blick irritieren die Karosseriebleche: Verzichtet der gewöhnliche Caddy als faltenloser Kastenwagen auf jegliche angedeutete Fenstereinpassung in den Flanken, so ist dem Maxi anzusehen, dass er auch als Kombi mit Seitenfenstern zu bekommen ist – diese sind vorgestanzt, sei es aus Kostengründen oder wegen der höheren Stabilität der Bleche.

Acht solide Zurrpunkte. Übernommen hat der Maxi vom kleineren Bruder in der Serienausstattung robuste, unlackierte Stoßfänger und schmale Seitenschutzleisten, ebenso die fürs Maxi-Format knapp geratene Schiebetür. Von Palettenbreite bleibt sie weit entfernt, egal, ob man derlei Fracht längs oder quer hineinwuchten wollte. Dem gut 40 cm längeren Laderaum spendiert VW zwei zusätzliche Zurrösen – das macht zusammen acht sehr solide Zurrpunkte. Vor den Radkäs-



Der Laderaum des Riesen-Caddy schluckt 4,2 m³ Gepäckraum.

ten finden sich links und rechts kleine Ablagen mit Flaschenhaltern aus den PKW-Varianten des Maxi. Das sieht ein wenig merkwürdig aus, eignet sich aber für schlanke Zurrgurte oder Handschuhe. Die vollflächige Trennwand aus Kunststoff ist vorbildlicher Serienstand, wahlweise geziert von einem riesigen Fenster oder rechterhand klappbar zur weiteren Verlängerung des Frachtabteils. Unverändert lästig ist zum Hinauswuchten der Fracht oder bei der Reinigung die kleine Stufe vor den Hecktüren, ebenso die etwas fummelige Erweiterung der Türöffnung mittels Griff in die Feststeller.

Zusammen mit dem Längenwachstum hat VW mehr Nutzlast spendiert – 800 kg, inklusive des Fahrers. Beim Testwagen waren es 682 kg ohne Fahrer: Reserverad, Anhängerkupplung, Klimaanlage, ein paar elektrische Zutaten, derlei Extras kosten Gewicht. Trotzdem muss sich der Fahrer angesichts von 4,2 m³ Laderaum keinen großen Zwang antun, der Caddy hat ausreichend Reserven. Beachten sollte er indes die Gewichtsverteilung, an der Hinterachse könnte es knapp werden. Auch hält die Reifentragfähigkeit des 16-Zoll-Fahrwerks hinten nur 40 kg Reserven über die zulässige Achslast hinaus

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Pumpe-Düse-Technik, Elektronische Steuerung; oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder; Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter. Bohrung/Hub 79,5/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 1.750-2.500/min

Antrieb

Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,77/2,09/1,32/0,98/0,98/0,81, Übersetzung Antriebsachse 3,65 (Gänge 1-4)/2,92 (Gänge 5/6), R.-Gang 4,55; Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator; hinten Starrachse, Parabelfedern, Stabilisator; vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 205/55 R 16 auf Rädern 6 Jx16; Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung

Bremsen

Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 280 mm, hinten 260 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung; auf Wunsch Elektronisches Stabilitätsprogramm; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Füllmengen

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

Elektrik

Batterie: 12 Volt 61 Ah
Lichtmaschine: 110 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel-Intervall nach Anzeige/
2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung

Preis: VW Caddy Maxi 2.0 TDI, 103 kW (140 PS)
18.765 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer



MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h.....	4,1 s
0-80 km/h.....	8,7 s
0-100 km/h.....	11,9 s

Elastizität

60- 80 km/h (IV/V).....	3,6/6,5 s
60 -100 km/h (IV/V).....	6,9/10,7 s
80-120 km/h (VI).....	13,8 s

Höchstgeschwindigkeit..... 186 km/h

Innengeräusche

Stand/50 km/h.....	49/61 dB(A)
80/100 km/h.....	66/66 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit.....	80 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen.....	7,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.....	6,7/9,4 l/100 km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge gesamt.....	4.875 mm
Breite gesamt	1.794 mm
Höhe gesamt	1.841 mm
Radstand	3.002 mm
Wendekreis re./li.	12,1/12,2 m
Höhe/Breite Schiebetür.....	1.108/700 mm
Höhe/Breite Hecktür.....	1.116/1.181 mm
Laderaum über Fahrbahn.....	594 mm
Laderaum (L/B/H).....	2.250/1.588/1.257 mm
Breite zw. den Radkästen.....	1.170 mm
Ladevolumen.....	4,2 m³
Spurweite vorn/hinten.....	1.537/1.544 mm
Leergewicht Testwagen.....	1.560 kg
Nutzlast.....	782 kg
Zul. Gesamtgewicht.....	2.342 kg
Zul. Achslast vorn/hinten.....	1.165/1.300 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung.....	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht.....	3.800 kg

bereit. Ohne Fracht benimmt sich der Caddy Maxi, ebenso wie sein kleiner Bruder, trotz Starrachse und Parabelfedern ausgesprochen gesittet. Straff aber nicht hart lautet das Motto. Die geschwindigkeitsabhängige Lenkung arbeitet präzise, beim Rangieren dirigiert der Fahrer den VW mit zwei Fingern. Und als Fahrmaschine hängt der Caddy den Rest der Lieferwagenwelt und viele Transporter mühelos ab.

Der vorzügliche Charakter des Maxi wechselt, wenn der Laderaum zur Gänze vollgepackt wird. Dann sackt das Heck tief ein, der Maxi bekommt weiche Knie, tritt bei Bodenwellen etwas nach, beginnt bei flotten Fahrmanövern trotz erhöhtem Reifenluftdruck und Stabi an der Hinterachse mit dem Heck zu schwimmen und zu schwänzeln. Schneller Spurwechsel auf der Autobahn, kräftiger Seitenwind? Besser nicht. Die Lenkung reagiert dann auf kleine Korrekturbewegungen giftig, wirkt arg luftig-leicht.

Bei zügiger Landstraßenfahrt hält das optionale ESP sanft eingreifend die Fuhre unter Kontrolle; der Aufpreis von 355 Euro ist gut investiert. Doch ein VW T5 bleibt in Sachen Fahrstabilität von anderem Kaliber, im Vergleich zu ihm ist der Caddy Maxi ein Gernegroß. Ähnliches gilt für die Bremsen: Sie genügen keinem Maxi-Anspruch, dürften gerne fester zupacken, lassen bei harter Beanspruchung ein wenig Kondition vermissen.

Eingeschränkt ist auch die Handlichkeit, gut 12 m Wendekreis sind nicht ohne - aber damit muss man bei fast 5 m Länge rechnen. Ärgerlicher: Da der rechte



Auch der Caddy Maxi überzeugt mit einer geräumigen Fahrerkabine und hochwertigen Materialien.

Außenspiegel ohne Weitwinkeleinsatz nur ein knappes Sichtfeld bietet, ist der Fahrer beim Wechsel über mehrere Spuren in der Stadt oder beim Ausparken rechtwinklig zur Fahrbahn auf die Aufmerksamkeit und die Nachsicht anderer Verkehrsteilnehmer angewiesen.

Dabei hat er es an Bord ansonsten richtig gut: reichlich Platz in jeder Richtung, breite und bequeme Sitze, zahlreiche praktische Ablagen einschließlich diverser Getränkehalter und einer endlich funktionellen Dachgalerie, angenehme und gut verarbeitete Materialien, prima Instrumente, simple Bedienung. So mag man es. Für den Beifahrer ist der Platz durch die rechts vorspringende

€



**Dem Außenspiegel rechts fehlt ein Weitwinkel-
feld – beim verblechten Kastenwagen unange-
nehm.**

Trennwand etwas knapper bemessen, aber immer noch weit besser als anderswo. Einzig die unpraktischen, weil im Ruhezustand nicht abklappbaren Scheibenwischer trüben die Aussichten beim Eiskratzen und Fensterputzen.

Spendiert der Chef den kräftigsten Turbodiesel mit 140 PS und 320 Nm Drehmoment, kommt eine geradezu mitreißende Motorisierung hinzu, wie sie selbst einem 3,5-Tonner angemessen ist. Der Diesel ist zwar ein rauer Kerl, er trägt genagelte Stiefel. Kennt auch eine Anfahrschwäche, jubelt aber ansonsten mühelos mit Drehzahl von bis zu 5.000 Touren in den roten Bereich hinein, zeigt Antritt, Biss und Temperament. Prescht ab knapp 2.000 Touren vehement los, arbeitet darüber hinaus nach Art des Hauses auch sparsam. Knapp 8 l im Schnitt beladen auf der normierten Redaktionsrunde, das kann sich in Anbetracht von Gewicht, Volumen und Leistungsreserven durchaus sehen lassen. Zupass kommt dem VW seine sinnvolle Übersetzung, bei Höchstgeschwindigkeit dreht er im höchsten Gang etwa 3.600 Touren, also deutlich unter der Nenn-drehzahl.

In voller Fahrt allerdings ackert der VW lautstark, Pumpe-Düse-Einspritzung plus Windgeräusche. Mit 80 dB(A) bei Höchst-

geschwindigkeit gibt es ordentlich etwas auf die Ohren. Aber gut 180 Sachen mit dem beladenen Maxi – der VW-Einheits-Tacho reicht gar bis 260 km/h – das passt ohnehin nicht zum Fahrwerk, also runter vom Gas, entspanntes Dahingleiten liegt dem VW mehr. Geduld ist auch mit Blick auf die Motoren angebracht: Erhalten anderswo bei VW mildere Common-Rail-Diesel Einzug, so muss sich der Caddy bis zum nächsten größeren Eingriff weiter hinten anstellen – die feineren PKW des Konzerns haben bei komfortabler Technik Vortritt.

Zum temperamentvollen Eindruck trägt das knackige Getriebe bei. Erstmals sechs Gänge als Schalter, alles bestens



**Die Scheibenwischer lassen sich in Ruhestel-
lung nicht abklappen, das ist unpraktisch bei
der Fahrzeugpflege.**

abgestimmt, präzise und mit kurzen Wegen – das passt. Im Unterschied zum aktuellen Trend gibt es im VW unverändert eine Knüppelschaltung, keinen Joystick im Cockpit. Das verhindert den andernorts möglichen, wenn auch mühsamen Durchstieg; ebenfalls einen dritten Platz als Notsitz oder weitere Ablage im Cockpit.

Da mischt der Caddy Maxi wie sein kürzerer Bruder PKW-Elemente in sein Konzept, mit dem er sich zwischen den herkömmlichen automobilen Welten bewegt. Wer Länge und Volumen in Kombination mit PKW-Nähe sucht und es eilig hat, ist mit dem Maxi bestens bedient. Gilt es aber, vorwiegend gewichtige Fracht zu befördern, sind Käufer mit dem klassischen Transporter T5 besser bedient. So schließt der lange Caddy Maxi Lücken, ersetzt aber den großen Bruder bei weitem nicht. **RANDOLF UNRUH**