

Lang gestreckt und geheimnisvoll abgedunkelte Scheiben im Fond – ein VW Caravelle in Bestform.



Schöner Nützing

Weniger freizeitorientiert als ein Multivan und feiner als ein Kombi – der Caravelle ist wieder da.

Die Scheiben im Fond sind auf Wunsch geheimnisvoll verdunkelt, verbirgt sich dahinter eine prominente Nase? Falsch, die ist eher im Multivan oder im edlen Business zu vermuten. Der Caravelle ist die gediegene Ausgabe für jene, die Fahrgästen, Ladung und sich selbst zwar was Bessres gönnen wollen, jedoch vor Luxus ebenso zurückschrecken wie vor einem von Hause aus

sehr schlichten Kombi. Der trägt genauso wie der Kastenwagen vom Gemüsehändler um die Ecke und der Raureiter vom Bau den Schriftzug Transporter. Kombi steht für Last statt Lust.

Ein Caravelle fährt in einer anderen Liga: Die feinen Scheinwerfer des Multivan mit so genannten Tuben-Leuchten, Chromleiste im Grinse-Kühlergrill, dazu lackierte Anbauteile und Stoßfänger – der

Hannoveraner ist gut angezogen. Wer hier einsteigt, der trägt keine Gummistiefel.

Auf Wunsch gleiten Schiebetüren elektromotorisch auf und zu, werden wie von Geisterhand nachdrücklich ins Schloss gezogen. Die Show wird richtig gut mit der Fernbedienung per Tastendruck am Armaturenbrett oder Schlüssel für die rechte Schiebetür – das hat was,



Durchgehend geöffnet: auf Wunsch zwei Schiebetüren, elektrische Schließanlage und rechts gar eine Fernbedienung. Auf Wunsch gibt es den Caravelle statt mit Heckklappe auch mit Flügeltüren.

vor allem wenn Pakete statt Personen den Fond füllen, die Arme voll sind.

Denn der äußerlich fein hergerichteten Caravelle ist ein Nützlichling. So sind die Sitzbänke wie im Kombi mit Schnellbefestigungen montiert. Eine Handvoll Zurrösen im Boden demonstriert, dass der VW bei Bedarf gerne als Lastesel dient.

Wer viel Material zu transportieren hat, wählt den Caravelle mit langem Radstand. Hinter Heckklappe oder Flügeltüren erstreckt sich dann ein weitläufiger, mit Teppich fein säuberlich abgedeckter Laderaum. Das Staufach misst bis Oberkante Rückenlehne gut einen Kubikmeter, hier kann man einpacken. Doch Vorsicht beim Beladen: Der Caravelle bringt reichlich Pfunde auf die Waage. Wer auf Nummer sicher geht, sollte die Ausgabe mit 3,2 statt serienmäßig 3,0 Tonnen Gesamtgewicht wählen. Auch streckt sich der lange VW auf deutlich über 5 m Länge. Entsprechend wächst der Wendekreis auf mehr als 13 m, dem Wagenformat angemessen, absolut gesehen jedoch recht viel – ein langer Caravelle benötigt eine gewisse Bewegungsfreiheit.

Ein Fahrerauto ist der Bus trotzdem. Bestens ablesbare Instrumente, Lenkrad, Hebel, Tasten und Schalter gut im Griff, chromverzierter Wählhebel fürs wahlweise lieferbare Automatikgetriebe, ebenfalls verchromte Türgriffe, vorn eine schicke Dachkonsole mit Leuchten

aus der Oberklasse, da fühlt sich der Steuermann wohl, VW lässt sich nicht lumpen. Die schlanke Mittelkonsole im Armaturenbrett stammt aus dem Nutzfahrzeug-Regal, ebenso die offene Ablage auf dem Armaturenbrett. Alles kein Nachteil, die weniger wuchtige Konsole ist sogar sympathisch, da nicht so klotzig und daher von Vorteil, falls der Käufer einen Doppelsitz ordert.

Die Bewegungsfreiheit ist reichlich, Ablagen in allen Größen warten auf



Utensilien. Zwar fehlt ein Haltegriff für den Einstieg auf der Beifahrerseite, doch wenn's nicht mehr ist, kann man's zufrieden sein. Gleiches gilt für die Verarbei-

Maße und Gewichte

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Gesamtlänge | 5.290 mm |
| Gesamtbreite | 1.904 mm |
| Gesamthöhe | 1.964 mm |
| Radstand | 3.400 mm |
| Wendekreisdurchmesser | 13.200 mm |
| Spurweite vorn/hinten | 1.628/1.628 mm |
| Breite zw. den Radkästen | 1.220 mm |
| Zulässige Achslast vorn | 1.575 kg |
| Zulässige Achslast hinten | 1.550 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 3.000 kg |
| Leergewicht Testfahrzeug | 2.360 kg |
| Nutzlast | 640 kg |
| Zul. Zuggesamtgewicht | 5.200 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung | 2.500 kg |
| Ladevolumen | 6,7 m ³ |
| Länge Laderaum | 1.140 mm |
| Breite Laderaum | 1.435 mm |
| Höhe Laderaum | 920 mm |

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter 5-Zylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoff-Förderung per Pumpe-Düse-Technik; elektronische Steuerung. Oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnräder, zwei Ventile pro Zylinder; Abgasrückführung, Oxikat. Bohrung/Hub: 81/95,5 mm; Hubraum: 2.460 cm³; Leistung: 174 PS (128 kW) bei 3.500/min; maximales Drehmoment: 400 Nm bei 2.000–2.300/min

Getriebe: 6-Gang-Automatikgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 6. Gang: 4,04:1 bis 0,67:1, Rückwärtsgang 3,19:1. Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Federung: vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Miniblock-Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bremsen: Vorn (innenbelüftete) und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 308 mm, hinten 294 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, ESP. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen: 235/55 ZR 17 C auf Rädern 7 J x 17.

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 80 l; **Motoröl mit Filter:** 7,4 l

Batterie: 12 Volt 80 Ah; **Lichtmaschine:** 120 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel verschleißabhängig, Intervall-Maximum 30.000 km; **Garantie:** Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitätsgarantie

TEST VW Caravelle TDI



Der Fünfzylinder-Turbodiesel mit 400 Nm Drehmoment entwickelt Bärenkräfte.

tung – sie ist makellos, abgesehen vom aufpreispflichtigen Klappsitz in der mittleren Reihe. Er entpuppte sich im Testwagen beim Fahren eher als Klappersitz.

Doch wer will sich an solchen Kleinigkeiten schon aufhalten, orgelt unter der Haube der Parade-TDI von Volkswagen Nutzfahrzeuge mit 128 kW (174 PS) Leistung. Ein wahres Tier von einem Motor und immer wieder ein Erlebnis: turbinenartiger Lauf, Kraft ohne Ende, das alles bei moderatem Verbrauch. Den Muskelmann bringt nicht einmal der Speck auf den Rippen des Caravelle ins Schwitzen. Der Diesel beschleunigt den massigen VW in gut 12 Sekunden auf Tempo 100. Und eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 190 km/h ist auf der Autobahn allemal drin. Selbst derartiger Hatz zeigt sich der VW mühelos gewachsen. Kein Anlass für schweißnasse Hände oder gar Nervosität – klasse.

Gleiches gilt prinzipiell ebenso für die Innengeräusche. 68 dB(A) bei Tacho 130 sind aller Ehren wert, in üblichen Geschwindigkeitsbereichen tritt der Caravelle mit leisen Sohlen auf. Im Stand bei eingelegter Fahrstufe rumort und zerrt er dagegen, als wollte ein Kampfhund von der Leine gelassen werden. Und dass es bei Höchstgeschwindigkeit ordentlich tost, das sei dem VW angesichts seiner souveränen Fahrleistungen verziehen.

Der Verbrauch des Caravelle bewegt sich um 10 l/100 km herum, angesichts von Gewicht und Fahrwerten verdient dies Anerkennung. Zugegeben: den VW mit seiner enormen Leistung bewegt der Fahrer etwas flotter als gewohnt, ein Express-Zuschlag ist fällig. Doch die Autobahn muss schon sehr leer und der Gasfuß sehr schwer sein, um die 13-Liter Marke beim Verbrauch dauerhaft zu

überschreiten. Umgekehrt ist der VW bei zurückhaltendem Fahrstil häufig mit Werten unter 10 l unterwegs.

Der zurückhaltende Verbrauch im gemischten Betrieb ist unter anderem auf das im Testwagen verbaute Automatikgetriebe zurückzuführen. Sechs Gänge stehen zur Wahl, das Steuergerät sucht sich gern die höchstmögliche Stufe aus. Dann lassen die elektronischen Heinzelmännchen das Triebwerk um 1.500 Touren herum ackern, der Fünfzylinder macht's klaglos mit. Er steht bei dieser Drehzahl mit rund 300 Nm Drehmoment bereits gut im Futter; das Maximum von 400 Nm ist bald darauf erreicht.

Da das Getriebe die bullige Durchzugskraft perfekt ausnutzt, stellt sich ganz von allein eine ruhige und doch zügige, gleichzeitig drehzahlreduzierte Fahrweise ein. Und falls es der Fahrer eilig hat: Ein Tritt aufs Gas, schon tritt der VW an-

MESSWERTE

Beschleunigung

| | |
|------------------|--------|
| 0-50 km/h | 4,7 s |
| 0-80 km/h | 8,8 s |
| 0-100 km/h | 12,7 s |

Elastizität

| | |
|-------------------|--------|
| 50-80 km/h | 5,4 s |
| 50-100 km/h | 9,1 s |
| 80-120 km/h | 13,7 s |

Geschwindigkeit

| | |
|-----------------------------|----------|
| Höchstgeschwindigkeit | 192 km/h |
|-----------------------------|----------|

Innengeräusche

| | |
|-------------------------|------------------|
| Stand/50/80km/h | 53/58/62 dB(A) |
| 100/130/Vmax km/h | 64,9/68/78 dB(A) |

Kraftstoffverbrauch

| | |
|----------------------------|---------------|
| Verbrauch minimal | 9,2 l/100 km |
| Verbrauch maximal | 13,5 l/100 km |
| Testverbrauch gesamt | 10,4 l/100 km |

Ø = Durchschnitt

griffslustig an, galoppieren die 174 Pferde los. Andererseits kommt die Fuhre dank der kräftig zupackenden und gut dosierbaren Bremsen auch schnell wieder zum Stehen.

Sparen kann man sich in der Regel manuelle Tiptronic-Eingriffe in der zweiten Schaltgasse – sie haben höchstens bei Bergabfahrt zum Ausnutzen der Motorbremswirkung Sinn. Noch seltener lohnt die „S“-Stufe, da fährt der Caravelle grundsätzlich einen Gang niedriger, lässt sich zu vielen und fast nervösen Schaltungen hinreißen, von Wert allenfalls bei Passfahrten. Also in Stufe D bleiben, butterweiche Schaltungen genießen, den Vortrieb allein mit dem Gaspedal steuern.

Mit dem komfortablen Antrieb harmonisiert das Fahrverhalten. Allenfalls stören etwas unwirsche Reaktionen auf Querrillen und VW-typische Pumpbewegungen des Aufbau beim Ein- und Ausfedern. Ansonsten schwebt der lange VW leer wie beladen samtig in seiner eigenen, von Komfort und hoher Fahrsicherheit ge-



Von hinten sehen die meisten Fahrer den gut motorisierten Caravelle besonders häufig. Die drei roten TDI-Buchstaben kennzeichnen den Top-Diesel.

prägten Welt. Er ist speziell beim Fahrkomfort unbestritten der Meister seiner Liga.

Da trifft auch für seinen Preis zu. Zwar gibt's den langen Caravelle bereits mit dem kleinen Vierzylinder-TDI und schmalbrüstigen 63 kW (85 PS) ab netto knapp 27.000 Euro, doch einen Fünfzylinder-

der sollte man sich schon gönnen. Es darf gerne die mildere Variante mit 96 kW (130 PS) und 340 Nm sein, sie genügt vollauf. Dann ist der VW netto für etwas unter 30.000 Euro zu bekommen. Mit dem stärksten Diesel und Automatik sind's gleich 3.600 Euro mehr.

RANDOLF UNRUH