

Zusatzzahl vier

Mit dem neuen 4Motion hat VW Nutzfahrzeuge das umfangreiche Caddy-Programm weiter ausgebaut.

Vielseitig wie ein Schweizer Taschenmesser – so preist VW Nutzfahrzeuge den Variantenreichtum seines Caddy-Programms an. Jetzt haben die Hannoveraner ihrer kleinsten, äußerst erfolgreichen Transporterbaureihe mit dem allradangetriebenen 4Motion eine weitere „Klinge“ verpasst.

Ein kluger Schachzug, denn nach dem mit der Einführung der neuen Kangoo-Baureihe erfolgten Rückzug von Renault herrschte im Segment der Kompaktlieferwagen ein „Allradvakuum“. Und an gewerbliche Kunden, die aufgrund ihrer geografischen Umgebung (Gebirge etc.) und/oder ihres beruflichen Umfeldes (Bau, Forstwirtschaft etc.) ein Plus an Traktion sehr gut gebrauchen können, mangelt es wahrlich nicht.

Rein äußerlich unterscheidet sich der vorerst nur in der kurzen Version erhältliche Caddy 4Motion im Grunde nur durch den Schriftzug am Heck des Fronttrieblers. Denn: Das um 3,3 Zentimeter höhere Heck und die damit im gleichen Umfang höher liegende Ladekante dürfte nur absoluten Insidern ins Auge stechen.

Die „Höherlegung“ ist vor allem ein Tribut an die direkt am Hinterachsgetriebe angeflanschte, in einem Ölbad

(Wechselintervalle: alle 60.000 km) laufende Haldex-Kupplung. Das elektrohydraulisch gesteuerte Herzstück des permanenten Allradantriebs arbeitet in der mittlerweile vierten Generation schlupfunabhängig und verteilt die Antriebskraft variabel auf beide Achsen. Im Extremfall bis zu 100 Prozent nach hinten.

Zum echten Geländewagen mutiert der Caddy nicht zuletzt wegen der unveränderten Bodenfreiheit damit zwar nicht, doch das sprichwörtliche Plus an Traktion ist nicht nur auf feuchter, verschmutzter oder schneebedeckter Fahrbahn jederzeit spürbar. Vor allem bei hohem Tempo und engem, kurvigem Geläuf wirkt der 4Motion spürbar dynamischer und agiler als der alles andere als gemächliche Fronttriebler.

Motorentechnisch beschränkt sich das Angebot auf das Volumetriebwerk im Caddy-Programm, sprich den Euro-4-konformen, 105 PS starken 1,9-Liter-TDI mit Partikelfilter. Dazu kommt der 4Motion in den Genuss eines für diesen Motor ansonsten nicht erhältlichen Sechsganggetriebes.

Aus dem 2.0 TDI entliehen, passt es nicht nur wegen des im Vergleich zum normalen Fünfganggetriebe kürze-



VW Caddy Kasten

Modell	1.9 TDI	1.9 TDI 4Motion
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.896	R4/1.896
Leistung (kW/PS/min)	77/105/4.000	77/405/4.000
Drehmoment (Nm/min)	250/1.900	250/1.900
Getriebe	5-Gang	6-Gang
0–100 km/h (s)	13,0	13,7
Spitze (km/h)	166	164
Normverbr. (l/100 km)	6,0/6,2* D	6,6 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	159/164	172
Preis (netto/Euro)	ab 15.710	ab 18.415

* mit Partikelfilter

ren ersten Gangs perfekt zum Allradler. Denn: Die drehzahlreduzierende zusätzliche „Fahrstufe“ – die Höchstgeschwindigkeit wird im fünften Gang erreicht – ist nicht unwesentlich daran beteiligt, dass der Normverbrauch des 4Motion mit 6,4 Liter (Kasten) nur um 0,4 Liter höher ausfällt als beim rund 100 Kilogramm leichteren Fronttriebler mit Rußfilter.

Ebenfalls sehr erfreulich ist die Tatsache, dass sich das höhere Leergewicht dank des angehobenen max. Gesamtgewichts nur unwesentlich auf die mögliche Zuladung auswirkt. Mit 720 Kilogramm fällt sie nur um 10 Kilogramm geringer aus als beim Fronttriebler. Ladevolumen (3.200 Liter) und max. Anhängelast (1.500 Kilogramm) sind identisch.

Preislich erscheint der Aufpreis von 2.705 Euro für den 4Motion (Kasten) recht happig, jedoch sind darin neben dem Sechsganggetriebe auch ESP mit Berganfahrhilfe, Multifunktionsanzeige und Partikelfilter enthalten. Berücksichtigt man die drei beim Fronttriebler aufpreispflichtigen Extras, reduziert sich der Mehrpreis auf 1.675 Euro. Ein durchaus faires Angebot.

Den Caddy 4Motion gibt es übrigens nicht nur als Kastenwagen, sondern auch als fünf- oder siebensitzigen Kombi bzw. Life. M M D

Sortimo: Ordnung für das mobile Büro

Mit dem neuen, ab sofort für 99 Euro erhältlichen Autoassistent von Sortimo hat das häufig herrschende „Chaos“ im mobilen Büro ein Ende. Denn der nach Angaben von Sortimo für jedes Fahrzeug passende Autoassistent bietet alles, was ein Handwerker oder Servicetechniker neben sich auf dem Beifahrersitz braucht: eine Schreibunterlage mit der Aussparung für eine 1,5-l-Getränkeflasche, eine bewegliche Klemmvorrichtung für Notizen und viel Platz in der Box für diverse Unterlagen. Zwei Ablagefächer für Ordner und Prospekte im Rückteil komplementieren das Ganze. Produktmanagement-Leiter Franz Stegherr ist davon überzeugt, „dass der neue Autoassistent keinerlei Wünsche offenlässt“. Einfach eingehängt zwischen der Kopfstütze – die Höhe ist passend zur Sitzlehne einstellbar – wird er mit einer Rändelschraube arretiert. Für die weitere Sicherung wird unten der Beckengurt eingefädelt und eingeklickt.

