

Testnotizen zum VW Caravelle 2.0 TDI mit 103 kW/140 PS und Siebengang-DSG, langer Radstand

Im Test vom 21. Dezember 2009 bis zum 4. Januar 2010.
Kennzeichen: H – GM 307

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die Modellpflege zum Modelljahr 2010 hat an der Übersichtlichkeit der Karosserie nichts geändert. Der kurze Bug lässt sich gut einschätzen, das Heck fällt schön steil ab und ist deshalb auch recht übersichtlich. Wegen des langen Radstands muss man beim Abbiegen aufpassen, dass man kein niedrigen seitlichen Hindernisse mitnimmt. Leider bieten die ansonsten **schön großen neuen Außenspiegel**, die erfreulich wenige Windgeräusche verursachen und nur langsam verschmutzen, anders als bei größeren Transportern **keinen Weitwinkel-Abschnitt**, mit dem man jederzeit die hinteren Radläufe einsehen könnte, an denen Transporter oft beschädigt werden. Den neuerdings als Sonderausstattung lieferbaren, Radar-basierten Spurwechselassistenten hatte der Testwagen nicht.

Nichts hat sich auch am Tankverschluss geändert, der nur bei geöffneter Fahrertüre zugänglich ist. Der Tank lässt sich gut befüllen, die Tankentlüftung ist gut.

Das Fahrzeug hatte die neu als Option hinzugekommene Funktion des **statischen Abbiegelichts**, die nachts eine feine Sache ist. Sie wird über die Nebelscheinwerfer realisiert.

Die **schwere Heckklappe** lässt sich trotz langer Schlaufe innen nicht schließen, ohne von außen zuge drückt zu werden. Man holt sich also dauernd schmutzige Finger. Die seitliche Schiebetüre – der Testwagen hatte nur rechts eine – ist so schwer und schwergängig wie seit eh und je.

Sehr **bequem** geblieben ist der **Ein- und Ausstieg vorn**. Nach wie vor erleichtert eine innere Trittstufe den Einstieg in den Fond. Der Testwagen hatte die Sitzanordnung 2-2-3, die einen guten Durchstieg in die dritte Reihe sichert, aber einen Platz an der Schiebetüre kostet. Dahinter hat der Caravelle mit langem Radstand **fast schon verschwenderisch viel Platz für das Gepäck** der Fahrgäste. Die Ladekante ist angenehm niedrig. Unter die Sitzgestelle könnte man viel kleines Gepäck schieben, doch leider gibt es vorn keine Querrohre, die es am Verrutschen hindern würden.

Innenraum

Auf den **hinsichtlich der Polsterung und der Kontur überarbeiteten Vordersitzen** sitzt man auch auf langen Strecken noch bequem – zumindest wenn wie im

Testwagen Lendenwirbelstützen eingebaut sind. Es handelt sich allerdings um einfache, die man an einer Stelle per Rändelrad herausdreht oder zurückfährt. Dass sich der Seitenhalt verbessert hat, wie Volkswagen Nutzfahrzeuge behauptet, kann man wohl nur im direkten Vergleich spüren.

Der Testwagen hatte in der Höhe mit einem Hebel verstellbare Vordersitze sowie ebenfalls höhenverstellbare Armauflagen an den Sitzen. Das Lenkrad ist in zwei Ebenen ebenfalls sehr weit verstellbar.

Die Bedienelemente der im Caravelle Comfortline serienmäßigen halbautomatischen Climatic haben soviel Spiel wie im Golf VI, dem sie wohl entstammen. Selbst im Caravelle **fühlen sich einige der in der Armaturentafel verwendeten Kunststoffe nicht sehr hochwertig an** – beispielsweise die Gitter der Luftausströmer und die zugehörigen Einstellräder und die offenen Ablagefächer am oberen Ende der Armaturentafel, aber auch weitere Partien. An der Verkleidung des Dachhimmels und den Seitenverkleidungen kann man dagegen nichts aussetzen. Der Caravelle ist mit seinem Teppichboden im Fahrgastraum wohnlich, aber auch verschmutzungsanfälliger eingerichtet als der Transporter Kombi mit seinem Gummifußboden. Im „Comfortline“ bekommen die **Fahrgäste im Fond eigene Luftausströmer und Leuchten** im Dachhimmel.

Aus der neuen Palette von Fahrerassistenzsystemen hatte der Testwagen nur die **Rückfahrkamera** an Bord, die für Taxi- und Mietwagenunternehmer sehr empfehlenswert ist. Einige Gedenksekunden nach dem Einlegen des Rückwärtsganges zeigt der Farbbildschirm des Navigationssystems das Bild der Kamera, die in der Heckklappe eingebaut ist. Sie beobachtet, was sich direkt hinter dem Heck des Wagens tut, und zeigt das auch sehr zuverlässig und kontrastreich auf dem Bildschirm an. Eingebledet werden **Hilfslinien**, die zeigen, wie das Fahrzeug beim gewählten Lenkradeinschlag zurückstößt. Das System ist insbesondere bei kleineren Hindernissen wie Pollern oder Steinen eine wertvolle Hilfe. Die Bedienungsanleitung empfiehlt dem Fahrer aber, trotzdem auch nach hinten zu schauen und sich insbesondere vor seitlich herannahenden kleinen Tieren oder kleinen Kindern zu schützen, die sich außerhalb des Kamerabereiches befinden.

Das **Navigationssystem hat einen Touchscreen**. Mit ihm lassen sich sowohl rasch Radiosender auswählen als auch neue Adressen eingeben. Noch besser wäre eine Sprachsteuerung, die Volkswagen Nutzfahrzeuge aber nur für die Telefonfunktionen anbietet.

Bedientasten im Lenkrad, die man gegen Aufpreis bestellen kann, hatte der Testwagen nicht. Die beiden Lenkstockhebel fühlen sich wie bei allen VW-Modellen prima an. Der Blinkerhebel bietet eine sehr gut vom Dauerblinken zu unterscheidende Antippfunktion.

Oben auf der Armaturentafel bot der Testwagen ein paar kleinere offene **Ablagen**, unter anderem mit einer praktischen Klemme, in der man Magnetkarten für Waschanlagen einklemmen könnte. Zwei Becher- oder Getränkehalter kann man rechts neben dem Wählhebel herausklappen. Das **Handschuhfach** hat eine ordentliche Größe. Beim Testwagen blieb der Deckel nicht offen, sondern klappte stets zu. In den Vordertüren kann man oben quer beispielsweise eine Flasche mit Enteisungsmittel oder eine Warnweste befördern, während sich unten neben einem

Atlas eine 1,5-l-Flasche mitführen lässt. Leider ist die Abtrennung des „Flaschenabteils“ zu mickrig, um die Flasche sicher zu halten, wenn daneben nichts steht.

Motor und Antriebsstrang

Der 2-l-TDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung läuft **angenehm geschmeidig und leise** und ist noch dazu im Caravelle ganz prima gedämmt. Er säuselt selbst bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit nur im Hintergrund. Eine gute Kombination geht er mit dem **Siebengang-DSG mit nasser Kupplung** ein.

Nach dem Kaltstart geht das DSG etwas ruppig vom ersten in den zweiten Gang, man muss dann sehr sanft Gas geben und kommt entsprechend langsam weg. Sobald der Motor warmgefahren ist, **überzeugt das DSG mit wunderbar weichen** und oft sogar nicht spür-, sondern allenfalls hörbaren **Schaltvorgängen**, die den Motor immer schön leise im Hintergrund halten. Man kann das DSG durch sehr sanftes Anheben des Gasfußes zum frühen Hochschalten bewegen. Auch beim Herunterschalten ruckelt es nicht, weil die Elektronik Zwischengas gibt.

In Tempo-30-Zonen legt das DSG in Stellung D den dritten Gang ein, bei Tempo 50 meist schon den fünften und selbst der lang übersetzte siebente Schongang wird oft schon bei Tempo 70 eingelegt. Über die Gangwahl informiert auch in Dauerfahrstellung D das Display vor dem Fahrer. Die **manuelle Schaltmöglichkeit**, die man über ein Wegdrücken des Wählhebels nach rechts in der Stellung D erreicht, braucht man äußerst selten, das das DSG beim Abbremsen in einer Steigung herunterschaltet und so meist von selbst die Motorbremswirkung steigert.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen hatte **16-Zoll-Winterbereifung** des Typs Dunlop SP LT 60 in der Dimension 215/65 R 16. Mit ihnen liegt der Wagen auch wegen seines stattlichen Leergewichts von 2.075 Kilogramm satt auf der Straße. Begünstigt durch den langen Radstand wirkte die **Federungsabstimmung für einen Transporter sehr komfortbetont**. Speziell die Vorderräder sind eher weich gefedert und gedämpft, wodurch sich der Wagen auf langgezogenen Bodenwellen schon leicht aufschwingt. Der Abrollkomfort auf schlechter Wegstrecke ist für einen Transporter geschmeidig, wenngleich Querrillen zum Teil schon hart genommen werden. Der Geradeauslauf der Version mit langem Radstand ist sehr gut. Die **überarbeitete Servolenkung** sorgte für einen **tadellosen Fahrbahnkontakt** und gleichzeitig für eine gute Servounterstützung beim Rangieren.

Angenehm ist die ins ESP integrierte Berganfahrhilfe auch bei der Version mit DSG-Automatik, bei der man laut Bedienungsanleitung ebenso wie bei einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe am Berg die Bremse oder die Feststellbremse anlegen soll, statt die Kupplungsbeläge lange schleifen zu lassen.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.249 Test-Kilometern verbrauchte der VW Caravelle 2.0 TDI mit 103 kW/140 PS, Siebengang-DSG und langem Radstand zwischen 7,8 Litern und 9,0 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 8,3 Liter.