

Grand Luxe

Spielt eine Ausnahme-
rolle unter den Klein-
bussen Europas: der VW
Caravelle Business V6

Der stärkste VW Caravelle, den es ab Werk je gab – man findet ihn vor Hotels mit gehobenem Standard, er macht Halt am Flughafenterminal, wo ihm Vorstände wichtiger Unternehmen entsteigen. Standesgemäße Personenbeförderung ist die Domäne des 204 PS starken Gefährts.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.789 mm
Gesamtbreite	1.840 mm
Gesamthöhe	1.900 mm
Wendekreis	13.200 mm
Leergewicht	1.975 kg
Nutzlast	645 kg
zul. Gesamtgewicht	2.620 kg
Sitzplätze	7
Anhängelast	2.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter V-Sechszylinder-Ottomotor, Zylinderwinkel 15 °, 4-Ventil-Technik, Schaltsaugrohr, wartungsfreier hydraulischer Ventilspielausgleich, schadstoffarm nach Euro 3 mit geregelter Dreibegekatalsator; Hubraum 2.792 cm³, Leistung 150 kW/204 PS bei 6.200/min, max. Drehmoment 245 Nm bei 2.500 bis 5.500/min.
Kraftübertragung: Vorderradantrieb, 4-Gang-Automatik.

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, längs liegende Drehstabfedern, Stabilisator; hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern; Reifen 225/60 R 16 102 H.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremsanlage, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS, ASR, ESP.

Preis

46.865 Euro



Vor dem exklusiven Hotel stehen beide einträchtig nebeneinander – VW Caravelle und eine BMW-Luxuslimousine. Keiner dreht sich nach dem Siebensitzer um, niemand drückt seine Nase an den Scheiben platt. Doch keiner hält den VW für einen schnöden Transporter. Seine Qualitäten sieht man ihm vielleicht nicht auf den ersten Blick an. Verräterisch aber sind die effektvolle Metalliclackierung, das dezent tiefer gelegte Fahrwerk mit Leichtmetallfelgen und den üppigen 225er-Reifen. Die dunkel getönten Seitenscheiben halten den Einblick der Passanten ab, allein das rote V6 auf der Heckklappe zeigt an, dass unter der Motorhaube ein exklusives halbes Dutzend Kolben ihre Arbeit verrichtet.

Unser VW Caravelle trägt den Pelz nach innen. Man steigt gerne ein, doch ungern wieder aus. Der Einstieg über eine Schwelle von 40 cm ist ausreichend bequem. Ein im Vergleich zur Fahrzeugdimension großer Innenraum verströmt dezenten Lederduft, der von den überaus üppigen Ledersitzen und Seitenverkleidungen stammt. Hochflorige Teppiche, wohin man tritt und Platz in Hülle und Fülle auch für sechs Passagiere – bei Bedarf kann die Reisezeit für Gespräche und Konferenzen im Fond genutzt werden. Wenn es sein muss, ist der Caravelle-Fond in ein funktionierendes Büro zu verwandeln, mit allen Zutaten wie Bluetooth-Telefon, Internet-Zugang und einigem mehr.



Der Fond mit seinen üppigen Ledersitzen lässt sich problemlos in ein funktionierendes Büro verwandeln. (links) Neben zahlreichen Features sorgt auch das grifffreundliche Lederlenkrad für angemessenen Fahrkomfort. (rechts)

Die Mittelsitze sind drehbar, die Sicherheitsgurte dort sind sitzfest montiert. Überall herrscht Beinfreiheit und reichlich Luftraum. Der Fahrgastraum wird separat klimatisiert, Heizung, Lüftung und Klimaautomatik können nach den Wünschen der Passagiere über ein Serviceset an der B-Säule geregelt werden. Lüftungsöffnungen in einem Dachkanal des Fonds belüften den Rückraum, separate Heizungsauslässe unter den Sitzen sorgen für eine gleichmäßige Warmluftverteilung.

Auch der Fahrer genießt den Komfort der gehobenen Art. Grifffreundlich das kleine Lederlenkrad, das sich allerdings weder axial noch in der Neigung verstellen lässt. Dennoch finden durchschnittsgröße Mitteleuropäer eine passende Sitzposition hinter dem Volant. Rechts daneben geht der lange Wählhebel der Getriebeautomatik dem Fahrer zur Hand, behindert aber den Durchstieg in den Fond. Schalter und Bedienhebel sind systematisch geordnet und stellen den Fahrer vor kein Rätsel.

Zum Ausstattungsumfang unseres Testfahrzeugs zählt auch das optionale Infotainment-Center von Blaupunkt. Über ein großes Display im Armaturenräger werden Navigationssystem, ➤

CD-Player und Radio gesteuert. Das Soundsystem mit einem etwas empfangschwachen Radio verfügt über acht Lautsprecher, die den Innenraum gleich-

mäßig beschallen. Das große Reisegepäck wird im Fahrzeugheck geschichtet. Ein Fassungsvermögen von 540 l entspricht den Kofferräumen großer Limousinen,

Hochflorige Teppiche, üppige Ledersitze: Der Cavelle V6 verwöhnt seine Fahrgäste mit allem Komfort.



Der Siebensitzer kommt vor allem da zum Einsatz, wo es gilt, besonders wichtige Personen standesgemäß zu befördern. (links) Das Fassungsvermögen des Kofferraums von 540 l entspricht dem großer Linousinen. (rechts)

bei Volllauslastung des Fahrzeugs wird es hier ein wenig knapp, die Nutzlast von 645 kg reicht gerade für sechs Mitfahrer. Deutlich mehr Raum (300 l) und Nutzlast (200 kg) bietet hier der VW Caravelle mit langem Radstand.

Eine Zündschlüsseldrehung und der Sechszylinder erwacht. Leise, fast unhörbar im Leerlauf – eben ein Sechszylinder, kultiviert und vibrationsarm. Das Flüstern behält er im Normalfall bei.

Wird der kompakte V 6 mit dem seltsamen Zylinderwinkel von 15 ° gefordert, klingt er bei höheren Drehzahlen hell mechanisch und bei Drehzahlen um 5.000 Umdrehungen etwas angestrengt. Er ist

tranz 2,8 l Hubraum und 204 PS Nennleistung beileibe kein Kraftprotz. Mit seinen

245 Nm Drehmomentbestwert spielt er im Vergleich zum 150-PS-Diesel allenfalls die Rolle eines Mittelgewichtlers. Die

Fahrleistungen, die vor allem über die möglichen Drehzahlen realisiert werden, sind dennoch beachtlich. Mit 194 km/h Spitze und in 12,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h – gemessen unter Volllauslastung – kann der VW Caravelle fahrdynamisch auch mit großen Limousinen Schritt halten.

Wie dort ist im Innenraum des VW von den Fahrgeräuschen wenig zu hören, zumindest solange wir würdevoll dahingleiten. Mit zunehmenden Geschwindigkeiten treten die leisen Töne des An-

Für kommerzielle Betreiber stellt der Fünfzylinder-Diesel mit 150 PS die sinnvollere Alternative dar.

triebs und der Reifen weiter in den Hintergrund, während nun die Windgeräusche vor allem an den A-Säulen ab Tempo 130 deutlich ansteigen.

Müheles werden auch voll besetzt hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielt. Doch wer allzu forsch am Gashahn dreht, muss öfter einen Boxenstopp einlegen. Durchschnittsverbräuche um 14 Liter Super sind dann keine Seltenheit. Damit sind auch mit 80 Litern Tankvolumen nur mehr 500 Kilometer non stopp zurück zu legen.

Wer dagegen mit Augenmaß fährt, Sprints und hohe Drehzahlen meidet, kann auch mit etwas mehr als 10 Litern Superbenzin auskommen. Anteil am freigiebigen Konsumverhalten hat freilich auch die Viergang-Automatik, die für den starken Ottomotor die einzige Getriebeausstattung darstellt. Ihr weicher Drehmomentwandler überträgt verstärkten Leistungseinsatz weniger in Vortrieb, als dem Entscheider am Steuer manchmal lieb ist. Dafür entschädigt der VW-Getriebeautomat mit Bedienungskomfort und ruckfreien Schaltungen.

Nach fast zwölf Jahren Bauzeit die Einzelradaufhängung des VW-Busses im Detail zu besprechen, scheint fast überflüssig. Unzählige positive Kritiken bestätigen das hochwertige Konzept des T4; wir möchten uns den Lobeshymnen einfach

anschließen. Selbst die reduzierten Federwege des Caravelle Business und die breiten Niederquerschnittsreifen lassen dem eiligen Wolfsburger noch viel Federungs- und Abrollkomfort – ganz gleich, ob im beladenen Zustand oder bei Leerfahrten.

Der schnelle T 4 umrundet Kurven und enge Passagen mit leichtem Untersteuern. Bei schnellen Ausweichmanövern folgt der auf 16-Zöllern Rollen- de willig den Lenkanweisungen des Fahrers, ohne sich aufzuschaukeln. Die nicht allzu leichtgängige Servolenkung vermittelt auch auf der Autobahn einen guten Fahrbahnkontakt und die nötige Präzision, im Stadtverkehr und beim Rangieren wünschen wir uns aber etwas mehr Unterstützung. Die Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven hält sich dank straf-fer Dämpfung in Grenzen, was den anspruchsvollen Fahrgästen sicher entgegenkommt.

Halten die Bremsen, was Motor und Fahrwerk versprechen? Vier Scheibenbremsen, vorn und hinten innenbelüftet, greifen kräftig zu. Auch wiederholte Bremsungen aus hohen Geschwindigkeiten führen weder zu einem spürbaren Nachlassen der Bremsleistung noch zu einer Unwucht der Bremsscheiben. Das beim Topmodell serienmäßige Fahrdynamiksystem ESP greift behutsam und mäßigend über das Motormanagement und die Bremsanlage ein, wenn ein übermütiger Fahrer die Fahrwerksqualitäten des T4 überschätzt. Rundum Dreipunktgurte und Airbags für Fahrer und Beifahrer



Der 204 PS starke V 6 beschleunigt das Fahrzeug in 12,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

rer vervollständigen das Sicherheitspaket. Volkswagen legt beim Erfolgstyp T4 noch im letzten Produktionsjahr nach. Die Großraumlimousine T4 spielt mit starken TDI-Motoren und dem 204 PS

Die famose Business-Ausstattung ist nicht mit langem Radstand zu haben. Und so warten wir weiter auf den Nachfolger T5.

starken V6 immer noch eine Ausnahme-rolle unter den Kleinbussen Europas. Mit Topmotor und Getriebeautomat, so schwärmen die Marketing-Strategen von

VW, konnte der Luxus-T4 in den USA noch einmal kräftig zulegen. Unser VW Caravelle Business ist mit gut 46.000 Euro weder billig noch preiswert, aber einzigartig in seiner Kombination aus Leistung und Luxus.

Wir würden als kommerzieller Betreiber eher den Fünfzylinder-Diesel mit 150 PS ordern, der bei den Fahrleistungen fast gleichauf liegt, aber drei Liter weniger vom weitaus billigeren Dieselmotorkraftstoff konsumiert.

Leider gibt es zu diesem trefflichen Antrieb kein passendes Automatikgetriebe. Und die famose Business-Ausstattung ist nicht in Verbindung mit dem langen Radstand zu haben. Und so warten wir weiter auf den Nachfolger T5, vielleicht finden wir dann mit unseren Wünschen Gehör.

WOLFGANG TSCHAKERT