

Der VW Caddy Alltrack ist nur mit Allradantrieb ein Typ fürs schwierige Gelände.



Fotos: Diemar Winkler

## VW CADDY ALLTRACK

# Abenteurer der Familie

Der Caddy Alltrack ist in erster Linie ein Lifestyle-Produkt und Volkswagen Nutzfahrzeuge macht daraus auch keinen Hehl. Ein echter Geländewagen will er gar nicht sein, aber er will sich ein bisschen so anfühlen.

**D**er Nachfolger des VW Caddy Cross heißt Caddy Alltrack und kommt schon rein äußerlich etwas abenteuerlicher daher als seine braven Geschwister aus der restlichen Familie: 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, schwarze Bepankung der Radhäuser und Schweller sowie der Design-Unterrahnschutz fallen gleich ins Auge, ebenso die silbern eloxierte Dachreling und die silber-matte Einstiegsleiste. Der Alltrack ist sowohl als Pkw-Variante als auch als Kastenwagen erhältlich. Vorgestellt wurde der Caddy-Neuzuwachs bereits auf der IAA 2015, seit Februar ist er bestellbar.

Für die beiden Zweiliter-Motoren (122 und 150 PS) ist der Caddy Alltrack auch mit Vierradantrieb zu haben, der das optische Versprechen der Geländetauglichkeit dann auch tatsächlich weitgehend einlöst. Herzstück des Vierradantriebs beim Caddy 4Motion ist die hydraulische Allradkupplung von BorgWarner. Das System ist elek-

tronisch gesteuert. Die Berechnung übernimmt das integrierte Steuermodul, basierend auf den Daten der Bordelektronik. Abhängig von der Lastverteilung des Fahrzeugs und den Straßenverhältnissen, lässt sich in Sekundenbruchteilen die Traktion bedarfsgerecht verteilen. Bei geringer Last oder im normalen Fahrbetrieb auf normaler Fahrbahn erfolgt der Vortrieb vor allem über die Vorderachse, die Hinterachse ist praktisch entkoppelt. Die kann im schwierigen Gelände allerdings sofort stufenlos hinzugeschaltet werden. Das Steuergerät berechnet permanent das ideale Antriebsmoment der Hinterachse und regelt entsprechend die Ölpumpe der Hydraulik.

### Elektronische Sicherheits-Assistenten

Das Fahrwerk des Caddy Alltrack ist auf unterschiedliche Lasten ausgelegt. Dafür sorgt die für den Caddy typische starre Hinterachse mit Blattfedern mit lastabhängigen Dämpfern. Stabilisatoren an

beiden Achsen reduzieren zudem den Rollwinkel des Fahrzeugs.

Überhaupt verfügt der Caddy Alltrack über eine Vielzahl von elektronischen Assistenten. Serienmäßig mit an Bord sind das Umfeld-Beobachtungssystem „Front Assist“, die City-Notbremsfunktion und die Multikollisionsbremse. Front Assist warnt den Fahrer vor einer drohenden Kollision und bereitet das Fahrzeug im Notfall auf eine Notbremsung vor bzw. leitet diese selbst ein. Als wachsames Auge fungiert ein Radar-Sensor, der die Verkehrssituation bis zu einer Entfernung von 120 Metern vor dem Fahrzeug überwacht.

Der Caddy Alltrack ist als Benziner in den drei Motorisierungen 1.0, 1.2 und 1.4 TSI mit 102, 84 und 125 PS erhältlich. Als Diesel-Motorisierungen stehen vier 2.0-Liter-TDI mit 75, 102, 122 und 150 PS zur Verfügung. Außerdem gibt es den Alltrack mit Erdgas-Motorisierung als 1.4 TGI mit 110 PS.

diwi

## 4MOTION VS. FRONTANTRIEB

### Manchmal muss es Allradantrieb sein

Auf der Off-Road-Teststrecke zeigt sich der Vorteil des Allrad-Antriebs im direkten Vergleich mit dem Frontantrieb. Alle Gemeinheiten der Teststrecke meistert der VW Caddy Alltrack 4Motion deutlich besser als die Modelle mit Frontantrieb. Auf der Schotter-Steilstrecke geht dem Frontantriebler auf halbem Weg die Puste aus. Da bleibt nur noch rückwärts nach unten rollen. Für den Allradantrieb, der sich bei Bedarf automatisch zuschaltet, ist die Steigung kein Problem. Im 4Motion sorgt eine hydraulisch gesteuerte Lamellenkupplung für die richtige Verteilung des Dreh-



Die 4Motion-Version macht in jeder Lage eine gute Figur, egal, ob nasse Strecke, Matsch oder Schotter.

moments auf die vier Räder. Die Kupplung ist ein Patent des schwedischen Herstellers Haldex, der 2011 von BorgWarner übernommen wurde. Die überarbeitete Version der Kupplung ist noch einmal 1,4 Kilogramm leichter als die Vorgänger-Generation und arbeitet unter anderem auch im aktuellen Golf 4x4. Der Caddy Alltrack 4Motion ist nur in Kombination mit den 2.0-Liter-TDI (122 oder 150 PS) zu haben. In der 150-PS-Version ist außerdem das 6-Gang-Doppelschaltgetriebe obligatorisch. Der Fahrspaß mit 4Motion kostet laut Liste 3.000 Euro Aufpreis.



Ohne Allradantrieb ist auf halber Strecke Schluss – die Räder drehen auf der Schotterpiste durch.

Huf Group



# Erster.\* Schnellster.\*\* Bester.\*\*\*



### Das Reifendruckkontrollsystem, das vorausfährt.

\* Erster mit Red Dot-Auszeichnung für herausragende Designqualität.

\*\* Schnellste Konfiguration in unter 3 Sekunden.

\*\*\* Beste Abdeckung im Markt – ein Sensor für alle Modelle und Typen.

Jetzt von allen Vorteilen überzeugen: [www.intellisens.com](http://www.intellisens.com)