



VW Caddy Blue Motion

Auf den ersten Blick fährt ein ganz gewöhnlicher Caddy vor, doch dahinter verbirgt sich der sparsamste Lieferwagen seiner Klasse.

## Blau gemacht

VW Caddy Blue Motion: Er ist der sparsamste Lieferwagen seiner Klasse. Nicht nur nach den Normangaben, sondern auch in der Praxis – die Redaktion hat's getestet.

**D**er erste Gedanke: Mogelpackung. Wie bitte, netto exakt 1.020 Euro Aufpreis, um einen halben Liter Sprit auf 100 km zu sparen? Da müssen die Blue-Motion-Erfinder von Volkswagen Nutzfahrzeuge ihre Kunden für ganz schön blauäugig halten. Nach rund 150.000 km hätte man das Geld hereingefahren. Also niemals, gewohnt dezente Laufleistungen von Lieferwagen zugrunde gelegt und betriebswirtschaftlich streng mit Zins und Zinseszins gerechnet. Doch wer an das Gute im VW-Men-

schen glaubt und nicht nur dessen Renditehungers, der versucht der Sache auf den Grund zu gehen. Es lohnt sich.

So steckt die Hälfte des Mehrpreises (505 Euro) in einem Partikelfilter – muss man nicht haben, gehört sich aber inzwischen. Nervöse Gasfüße beruhigt der Geschwindigkeitsregler (260 Euro), auf Fernstrecken eine willkommene Unterstützung und Sparhilfe obendrein. Der Bordcomputer (155 Euro) mit Anzeige für Momentan- und Durchschnittsverbrauch hat eindeutig erzieherische Wirkung.

Andererseits benötigt üblicherweise kein Mensch das tiefergelegte Fahrwerk des Blue Motion, steht aber ebenfalls auf der Liste (210 Euro). Schon sind mehr als 1.000 Euro Mehrpreis der Spareinlage wieder drin, und beim Fahren sinkt obendrein der Dieserverbrauch.

Aber mit ganz anderen Mitteln als aufgelistet, denn abgesehen vom 27 mm tiefergelegten Fahrwerk und dem damit minimal verringerten Luftwiderstand sind die genannten Extras keine direkten Spritknauerer, der Partikelfilter erhöht



**Alles wie gewohnt: Caddy-Fahrerkabine, funktionell im besten Sinne ausgestattet mit greifbar guten Materialien**



**Obdach beim Beladen: Leichtlaufreifen und Tieflegung senken die zulässige Achslast an der Hinterachse**

den Verbrauch sogar tendenziell. Wichtig sind deshalb Details, die nicht in der Liste auftauchen. Leichtlaufreifen etwa, sie senken den Rollwiderstand. Kleine Spoiler vor den Vorderrädern reduzieren den Luftwiderstand. Ein abgesenkter Leerlauf verringert den Dieselsonsum im Stand. Und vor allem deutlich längere Getriebe-Übersetzungen der Gänge drei, vier und vor allem fünf. Sie schneiden hohe Drehzahlen ab und damit fatale Verbrauchsspitzen. Die Sprünge zwischen den Gängen sind jetzt annähernd gleichmäßig statt wie gewohnt progressiv.

**Wahrheit ist auf dem Platz**, so heißt es im Fußballdeutsch. Beim Auto findet man sie auf der Straße. Ab auf die genormte Teststrecke mit dem Caddy Blue Motion, soll er beweisen, was er kann. Vorher den Laderaum dicht mit Ballastsäcken ausge-

legt, bis das zulässige Gesamtgewicht erreicht ist, und den Dieseltank bis Oberkante Unterlippe gefüllt. Im steten Wechsel nimmt der Blue Motion jetzt Land- und Bundesstraßen, Stadtgebiet und Autobahn unter die Leichtlaufreifen.

Das Ergebnis verblüfft, der VW entpuppt sich als echte Spardose: 6,3 l/100 km schluckt der 2,1-Tonner im Schnitt – ist damit der derzeit sparsamste Lieferwagen seiner Klasse. Unterbietet seine frisch geschlüpften Wettbewerber aus Frankreich. Und sich selbst: Andere Caddy schluckten bisher auf identischer Strecke und gleichem Gasfuß mindestens einen halben Liter Diesel mehr. Die Bilanz fällt eindeutig aus: 5,5 l/100 km im Stadtverkehr (günstig), 5,9 l/100 km im Überland-einsatz (klasse), knapp 7 l/100 km auf der Autobahn (Spitzenwert). Und alles wie gewohnt verbrauchsbetont aber zügig

herausgefahren, unter Ausnutzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, auf freier Autobahn mit Vollgas.

### **Das Ergebnis verblüfft, der VW entpuppt sich als echte Spardose.**

Dabei ergibt sich, dass der Caddy zwar generell ganz der Alte ist, aber seinen automobilen Charakter in wesentlichen Punkten spürbar verändert hat. So fährt sich der VW auf schnellen Strecken deutlich entspannter. Erreicht der TDI mit 77 kW (105 PS) und Fünfganggetriebe seine Höchstgeschwindigkeit üblicherweise bei etwa 4.000 Touren, so zeigt der Drehzahlmesser im Blue Motion in voller Fahrt



**Rauer Pumpe-Düse-TDI, doch mit überarbeiteter Einspritzregelung, abgesenktem Leerlauf und neu übersetztem Getriebe**

#### **MESSWERTE**

##### **Beschleunigung**

0–50 km/h. . . . . 4,1 s  
0–80 km/h. . . . . 9,0 s  
0–100 km/h. . . . . 12,9 s

##### **Elastizität**

60–80 km/h (IV/V). . . . . 4,6/10,4 s  
60–100 km/h (IV/V). . . . . 9,5/18,0 s

##### **Höchstgeschwindigkeit**

170 km/h

##### **Innengeräusche**

Stand/50/80 km/h. . . . . 55/61/64 db(A)  
100/120/Vmax km/h. . . . . 67/69/76 db(A)

##### **Kraftstoffverbrauch**

Teststrecke beladen. . . . . 6,3 l/100 km  
Testverbrauch min/max. . . . . 5,3/7,0 l/100 km

**TECHNISCHE DATEN**

**Antriebsstrang:**

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Pumpe-Düse-Technik. Elektronische Steuerung. Oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter. Bohrung/Hub 79,5/95,5 mm, Hubraum 1.896 cm<sup>3</sup>, Leistung 77 kW (105 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.900/min.

Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,78/2,12/1,27/0,86/0,62, Übersetzung Antriebsachse 3,65, R.-Gang 3,60. Antrieb auf die Vorderräder.

**Fahrwerk:**

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern. Hinten Starrachse, Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 288 mm, hinten 260 mm, ABS, ASR, Bremsassistent, auf Wunsch ESP. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

**Füllmengen:**

Tankinhalt: ..... 60 l  
Motoröl mit Filter: ..... 4,3 l

**Elektrik:**

Batterie: ..... 12 Volt 61 Ah  
Lichtmaschine: ..... 140 A

**Wartung/Garantie:**

Wartung: Ölwechsel-Intervall nach Anzeige/2 Jahre

Garantie: Zwei Jahre Garantie, unbegrenzte Mobilitätsgarantie.

**Preis:**

VW Caddy TDI Blue Motion  
Kastenwagen ..... **16.585 Euro\***  
\*ohne Mehrwertsteuer



Der Bordcomputer gehört zur Sparausstattung. Der Drehzahlmesser zeigt im Blue Motion dank langer Übersetzungen plötzlich ein ganz anderes Niveau.

gerade mal 3.200 Umdrehungen. Zugegeben, an Steigungen geht der beladene VW schneller in die Knie, auch tut er sich trotz reichlich Drehmoment schwer, soll er im großen Gang wieder Fahrt aufnehmen. Dem begegnet der Fahrer sinnvollerweise mit einer Portion Gelassenheit und gelegentlichen Rückschaltungen.

Viel wichtiger: Plötzlich ist das lästige Lärmen des raubautzigen Pumpe-Düse-TDI verschwunden. Zwar liegt das Fahrgeräusch insgesamt nicht niedriger. Doch ein Mix aus Wind- und Abrollgeräuschen ist allemal angenehmer als der gewohnte Krach des hemdsärmeligen Rustikal-Diesels, der morgens nach dem Kaltstart immer etwas nach heftigem Raucherkartarrh klingt.

**Das Fahrwerk des Caddy Blue Motion agiert straffer, fast sportlich.**

Plötzlich entpuppt sich der sonst so bissige und gut am Gas hängende VW als entspannter Arbeitskollege, gleitet bei 100 Sachen mit knapp 2.000 Umdrehungen über die Autobahn. Und auch in der Stadt verkraftet der kräftige Motor bei 50 km/h den vierten Gang mit nur 1.300 Motortouren problemlos, nagelt dank veränderter Einspritzparameter plötzlich sanfter, fast altersmilde – einfach mal ausprobieren. Und aus niedrigen Geschwindigkeiten schnellt der VW temperamentvoller denn je nach vorn – VW hat den zweiten Gang im Rahmen der Getriebe-Renovierung leicht verkürzt.

Gleichzeitig agiert das Fahrwerk des Caddy Blue Motion straffer, fast sportlich. Hintergrund sind die Tieferlegung mit entsprechend strammerer Abstimmung und die härter aufgepumpten Leichtlaufreifen. Trotzdem findet der VW leer wie beladen immer noch ein erträgliches Maß zwischen Härte und Komfort. Es gibt in der Caddy-Liga deutlich ungepflegtere Fahrwerke. Wer jedoch eine Sänfte sucht, der muss sich anderswo umtun. Bremsmessungen widerlegen anfängliches Misstrauen gegenüber den Leichtlaufreifen: Der Caddy steht aus Tempo 100 nach 40 m, in seinem Umfeld ein guter Wert.

**Die Reifen schränken** allerdings aufgrund ihrer geringeren Tragfähigkeit die zulässige Achslast an der Hinterachse ein. 1.100 statt 1.230 kg Maximallast verlangen nach sorgfältigem Packen bei Punktlast. Parallel dazu verringert sich das zulässige Gesamtgewicht um exakt 68 kg gegenüber dem gewohnten TDI-Maß, damit gleichfalls die Nutzlast. Beim gut ausgestatteten Testwagen blieben für Fahrer und Ladung zusammen 580 kg übrig – angesichts des Wagenformats nicht eben üppig. Und dabei hat VW schon das Reserverad zuhause gelassen.

Was beim Kastenwagen verkraftbar erscheint, führt beim Parallelmodell Caddy Blue Motion Kombi zu heftigen Klimmzügen: Zahlreiche Ausstattungen sind für dieses Modell gestrichen, darunter gar selbstverständliche Details wie elektrisch verstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber, ein Gummiboden im Fahrgastraum und der Deckel fürs Handschuhfach. Auch die dritte Sitzreihe oder



# NEU!

# Mieten mit Service.

Immer flexibel mit der Direkt-Miete für Gardinenaufleger, Containerchassis, Kipper oder andere Fahrzeuge aus dem riesigen RPS-Mietprogramm. Rufen Sie uns an!



Telefon +49 (0) 3 64 82/830-0  
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60  
E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

[www.rps-trailer-rental.com](http://www.rps-trailer-rental.com)

eine Anhängerkupplung sind nicht lieferbar. Der Blue Motion kommt als Kombi ausschließlich karg ausgestattet daher, eine Empfehlung höchstens für Asketen.

Derlei Einschränkungen kennt der attraktivere Kastenwagen nicht. Wer dem Blue Motion genau nachspürt, entdeckt sogar ein weiteres Bonbon: VW spendiert ihm die elektrische Servolenkung, sie taucht sonst, einst bald nach der Markteinführung weggespart, serienmäßig nur im dynamischen Zwei-Liter-TDI auf. Der elektrische statt hydraulische Antrieb des Volants spart ein wenig Diesel. Gleichzeitig arbeitet die Lenkung geschwindigkeitsabhängig: spielerisch leichtgängig in der Stadt, straff bei höheren Tempi.

Mit seinen Eigenschaften bleibt der Caddy auch als Blue Motion, was er schon immer gewesen ist: das Auto unter seinesgleichen. Mit reichlich Platz für den Fahrer und guten Sitzen, einer vorbildlich simplen Bedienung und attraktiven Instrumenten, vergleichsweise hochwertigen und gut verarbeiteten Materialien im Cockpit, einer Vielzahl von praktischen Ablagen. Seine Nachteile sind überschaubar: schlechte Übersichtlichkeit nach vorn, zu knappes Blickfeld im rechten Spiegel für einen Kastenwagen,



lästige Stufe und unpraktische Entriegelung auf 180 Grad Öffnung an der Hecktür, unziemliches Scheppern beim Schließen der Vordertüren.

**Mogelpackung? Von wegen.** Zwar wird das Blue-Motion-Paket in der Stadt weniger sparen als erhofft, dazu müsste man tiefer in die Trickkiste mit Start-Stopp-Anlage und Regelungen für die Lichtmaschine greifen. Auch schränken Winterreifen in der kalten Jahreszeit das Geizpotenzial ein. Doch vor allem außerorts entpuppt sich der Kastenwagen als sympathische und gepflegte Spardose. Und während der Diesel unterwegs so

schön auf Sparflamme brennt, kommen irgendwann fast ketzerische Gedanken hoch. Zugegeben, ein wenig Milchmädchen-Kalkulation ist schon dabei: Könnte man – Gewissen hin oder her – auf den Partikelfilter verzichten, ebenso auf indirekte Helfer wie Bordcomputer und Geschwindigkeitsregler? Und müsste man dann nicht den halben Liter Sprit sogar aufpreisfrei sparen können?

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)

## ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge gesamt	4.405 mm
Breite gesamt	1.794 mm
Höhe gesamt	1.806 mm
Radstand	2.682 mm
Wendekreis	11,1 m
Höhe/Breite Schiebetür	1.108/700 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.116/1.181 mm
Laderaum (L/B/H)	1.781/1.588/1.257 mm
Breite zw. den Radkästen	1.170 mm
Ladevolumen	3,2 m <sup>3</sup>
Spurweite vorn/hinten	1.537/1.531 mm
Leergewicht Testwagen	1.550 kg
Nutzlast	580 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.130 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.110/1.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.600 kg

**STEP SAFETY**

**Be- und Entladen!**  
"ergonomisch sicher bequem"

**ausziehbar**

**BUNDESPREIS 2003**      **DEUTSCHER ARBEITSSCHUTZPREIS**

**SAFETY STEP GMBH**  
Fahrzeugteile und Zubehör  
Schulstr. 9 - 86476 Neuburg a.d. Kammel  
Tel. 0 82 83 / 92 84 16 - info@safety-step.de

[www.safety-step.de](http://www.safety-step.de)