



Die großen Außenspiegel verbessern die Übersicht. Einen Weitwinkelseinsatz gibt's an der Fahrerseite.



## Dritter Frühling

Im dritten Anlauf gelingt jetzt der richtige Wurf: Der Caddy wird als eigenständiges Produkt bei VW heimisch. Seine Anlagen sind bestens, in einigen Punkten setzt er Maßstäbe.



(oben) Bestens ablesbare Instrumente in Chronometer-Optik aus VW Golf und Touran (unten) Der VW schaut aus Klarglasscheinwerfern in die Welt.

Der erste kam Anfang der 80er-Jahre aus dem damaligen Jugoslawien, basierte auf dem Golf I, war eine schlichte Pritsche mit Blick auf den US-Export. Der zweite trat im Herbst 1995 an, die Grundlage bildete der Polo, doch dann war's im Prinzip ein Seat aus spanischer Fertigung. Der Caddy ist ein Europäer, das unterstreicht jetzt die dritte und neueste Generation aus dem polnischen Werk von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Im Unterschied zu früher ist der Caddy nun aber erwachsen geworden: Golf und Touran bilden heute das Fundament, in erster Linie für den kompletten Vorderwagen.

Der Caddy stammt damit im Unterschied zu seinen Wettbewerbern nicht von Kleinwagen, sondern von der unteren Mittelklasse ab. Ein Vorteil, der sich zum Beispiel wesentlich im Fahrerhaus widerspiegelt. Im Unterschied zu früheren Zeiten geht es hier großzügig zu. Das beginnt mit weit aufschwingenden Türen, setzt sich fort in breiten Sitzen mit reichlichem Verstellbereich in alle Richtungen

und ist bei großzügiger Ellenbogen- und Schulterfreiheit noch nicht zu Ende. Die schräge Frontscheibe sitzt wie in einem Van weit vorn, zu Gunsten der Optik und des Raumgefühls.

Ampeln sind von diesem Aussichtsplatz aus bestens zu sehen, auch der Verkehr schräg hinten durch die großen Segelohr-Außenspiegel. Nur Eiskratzen be-

**Man merkt's innen wie außen: Der Caddy spielt in einer gehobenen Liga.**

reitet noch weniger Vergnügen als sonst: Die Scheibenwischer lassen sich nicht abklappen, wollen gegen Anfrieren unterlegt werden. Rund um Fahrer und Beifahrer warten zahlreiche und teils üppige Ablagen auf den alltäglichen Kleinkram des Kurierfahrers; die tiefe Dachgarage



**(oben) Asymmetrisch geteilte Flügeltüren geben 3,2 m³ Laderaum frei.**  
**(unten) Gut verarbeitetes Fahrerhaus mit angenehmen Materialien und vielen Ablagen**

nimmt sogar große Ordner sicher auf und ist so hoch angesiedelt, dass sich niemand daran den Kopf stößt.

Im typischen VW-Stil türmt sich das Armaturenbrett wuchtig vor dem Fahrer auf. Da wären die vier Rundinstrumente, groß, übersichtlich in Chronometer-Optik und ausgezeichnet ablesbar. Hebel und Tasten sind sorgfältig verteilt. Mit Ausnahme der zu weit hinten liegenden Tasten der elektrischen Fensterheber in der Türverkleidung lässt die Handhabung nichts zu wünschen übrig – ein VW ist ein VW, die Betriebsanleitung verzichtbar. Und in der Mittelkonsole versammeln sich neben dem großen Radio die Drehregler für Heizung und Lüftung. Aus dem Armaturenbrett wachsen organisch

die runden Lüftungsdüsen heraus. Die Oberflächen sind zwar sachlich-zurückhaltend, aber haptisch angenehm gestaltet und genarbt – hier kratzt kein Finger- nagel über sprödes Billig-Hartplastik. Nacktes Blech? Von wegen – das Fahrerhaus ist komplett ausgekleidet. Der Caddy spielt in einer gehobenen Liga. Man merkt's.

Dies spürt man auch beim Gang ums Auto. Dabei entpuppt sich der Caddy als wahrlich runde Sache. Da wäre der harmonische Übergang der Motorhaube in die Frontscheibe, die bombierten Seitenwände; auch das Heck bricht nicht ab sondern rundet sich wie ein leicht gebeugter Rücken. Attraktiv sieht der Caddy aus, weniger eckig als mancher rollende Schuhkarton in seiner Umgebung.

Dazu trägt auch die glattrasierte, faltenlose Außenhaut des Laderaums bei, nirgendwo gestört durch Einpressungen an den Stellen, wo beim Kombi die Seitenfenster sitzen. Da möchte man drüberstreichen, und der Beschrifteter arbeitet mit Wonne. Doch der Caddy ist kein Schönling, er bleibt Praktiker: Im Unterschied zum Vorgänger verzichtet er auf Stoßfänger in Wagenfarbe, hier dominiert sachliches Grau. Ebenso praxisingerecht sind die kräftigen bügelförmigen Türgriffe, nur die asymmetrisch geteilte Hecktür muss darauf verzichten. Und an der Schiebetür rechts gibt es kein Schloss, ordert der Käufer die Zentralverriegelung. Stichwort Tür: Das Schließen verlangte beim Testwagen nach einem kräftigen Griff. Und beim Öffnen der Flügeltüren auf eine Weite von 180 Grad greift man versehentlich mitunter ins Schmierfett der dann auszuhängenden Haltebügel – da gibt es elegantere Lösungen.

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.405 mm
Gesamtbreite	1.802 mm
Gesamthöhe	1.833 mm
Radstand	2.682 mm
Wendekreis	11.300 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.108/700 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.116/1.181 mm
Laderaum über Fahrbahn	587 mm
Spurweite vorn/hinten	1.537/1.531 mm
Leergewicht Serie	1.455 kg
Nutzlast	750 kg
zul. Gesamtgewicht	2.205 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.050/1.250 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	1.400 kg
zul. Zuggesamtgewicht	3.500 kg

## Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, frei saugend, vorn quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Pumpe-Düse-Technik, elektronische Steuerung, eine oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.969 cm³, Leistung 51 kW (69 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 2.200/min

**Getriebe/Antrieb:** Fünfgang.Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,45/1,95/1,28/0,93/0,74/R.-Gang 3,18; Übersetzung Antriebsachse 4,69, Antrieb auf die Vorderräder

## Fahrwerk

**Federung:** vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen:** vorn und hinten Scheibenbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, ABS, ASR, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung

**Reifen:** 195/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15

## Füllmengen/Elektrik/Wartung

Tankinhalt: 60 l; Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 140 A; Ölwechsel alle 15.000 km; zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung

Also auf zur rechten Seite. Eine Schiebetür gehört bei Lieferwagen heute zum guten Ton, der alte Caddy mit Rucksack-Aufbau konnte sie nicht bieten. Jetzt ist sie rechterhand serienmäßig, auf Wunsch auch abwählbar. Und links gibt es auf Wunsch auch eine. Die maximale Durchladebreite beträgt 700 mm, das ist vergleichsweise viel. Doch Obacht: im oberen Teil reicht die nach hinten gewölbte ➤

## Ausstattungen und Preise VW Caddy Kastenwagen 2,0 SDI

Grundpreis	12.995,-	Klimaanlage inklusive	
Anhängervorrichtung	425,-	Zusatzaggregat im Fond	1.025,-
Außenspiegel (elektrisch verstellbar und beheizt*)	145,-	Laderaum-Schiebetür links (auf Anfrage)	
Beifahrerairbag	240,-	Zentralverriegelung*	325,-
Fahrersitz, höhenverstellbar	105,-	(*als Paket „Auf und Zu“ für 690,- Euro zu haben)	
Fensterheber elektrisch*	220,-	alle Preise in Euro ohne MwSt	



Trennwand in die lichte Öffnung hinein. Diese Abtrennung, unten vollflächig, oben als Gitter ausgebildet, besteht beim Caddy aus kräftigem Kunststoff, zählt zur Serie. Genauso wie eine halbhohle Seitenverkleidung und sechs Zurrösen, die es auch mit gewichtiger Last aufnehmen.

Die darf der Caddy nahezu bedenken-

### Komfortabel, ruhig und extrem sicher: Eine der großen Caddy-Stärken ist sein Fahrverhalten.

los schultern: Seine Nutzlast im Seriennormmaß beläuft sich unabhängig von der Motorisierung auf 750 kg, im Vergleich ein ausgezeichneter Wert. Eher durchschnittlich fallen die Abmessungen aus: 3,2 m<sup>3</sup> Laderaum bedeuten zwar zehn Prozent mehr als beim Vorgänger, liegen jedoch eher im Klassendurchschnitt. Verzichtbar scheint dagegen das knapp verfehlte Palettenmaß von 1,20 m zwischen den Radkästen: Wer bitte zirkelt schon eine Europalette quer ins Heck eines Lieferwagens?

Sorgsam bedacht werden will die Auswahl des richtigen Motors. Der kleinste Benziner mit 55 kW (75 PS) ist für 12.230 Euro die passende Wahl für Wenigfahrer, die mit geringer Nutzlast unterwegs sind. Für knapp 800 Euro mehr gibt es zum nahezu identischen Preis einen Benziner mit 75 kW (102 PS) sowie den 2-l-Saugdiesel namens SDI mit 51 kW (69 PS).

Darf der Benziner als eher exotisch gelten, so trifft der SDI schon eher den Geschmack von Nutzfahrzeugexperten. Der Direkteinspritzer mit Pumpe-Düse-Elementen verzichtet auf Feinheiten wie viele Ventile, zwei oben liegende Nockenwellen oder Turbolader, er verrichtet seine Arbeit als solides Kaltblut ohne Temperamentsausbrüche. Er verdaut klaglos Niedrigdrehzahlen knapp über Leerlaufniveau, dreht ebenso willig bis hinauf auf 5.000 Touren weit in den roten Drehzahlbereich. Nur eines darf man von ihm nicht erwarten: kraftvollen Antritt. Überholmanöver auf Landstraßen und das Einfädeln auf Autobahnen sind beladen seine Sache nicht. Wer zügig vorankommen will, der greift besser zum TDI mit 77 kW (104 PS) für einen Mehrpreis von 1.500 Euro.

Wer mit dem Saugdiesel zügig im Verkehr mitschwimmen will, muss häufig zum Schalthebel greifen. Der zwangsläufig hohe Vollgasanteil und die hohen Drehzahlen des SDI gehen natürlich als Handicap in den Verbrauch ein: Ein rolendes Sparschwein ist der mitunter gequälte SDI nicht gerade. Andererseits gibt es auch keine krassen Ausschläge nach oben. Ebenfalls nicht rekordverdächtig sind Ölwechselintervalle alle 15.000 km.

Ganz anders das Fahrverhalten. Kein anderer Lieferwagen benimmt sich gleichermaßen gesittet leer und ausgeladen: Der Caddy nimmt seinem Fahrer kein Extrem übel. Weder schlägt er leer bei Fahrt über grobes Pflaster aus, noch schaukelt er beladen bei schnellen Spurwechseln – der VW liegt komfortabel und ruhig, aber auch extrem sicher auf der Straße – Klas-

se! Kaum zu glauben, dass er hinten über eine blattgefederte Starrachse verfügt. Zu all dem passen die vergleichsweise sensible elektromechanische Lenkung sowie gut dosierbare und kräftige Bremsen.

Zusammen mit dem geräumigen und gut verarbeiteten Fahrerhaus gehört der Caddy deshalb zu den wenigen besonders fahrerorientierten Lieferwagen. Und da VW das Thema Fracht dabei nicht vergessen hat, wird's jetzt Zeit für den Caddy-Frühling.

**RANDOLF UNRUH**

## TESTERGEBNIS

### Verbrauch

minimal	6,4 l/100 km
maximal	9,2 l/100 km
Teststrecke beladen	7,8 l/100 km

### Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 50 km/h	5,4 s
0 – 80 km/h	12,5 s
0 – 100 km/h	19,5 s
Höchstgeschwindigkeit	147 km/h

### Innengeräusche

Stand	55 dB(A)
50 km/h	62 dB(A)
80 km/h	66 dB(A)
100 km/h	69 dB(A)
130 km/h	72 dB(A)
V max	76 dB(A)

### Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	8,2 l/100 km
-------------	--------------

Ø = Durchschnitt