

Schalt-Stelle

Eine Automatik besonderer Art ist das Doppelkupplungsgetriebe DSG. Richtig gut. Aber auch richtig teuer.

Wer will, der kann eingreifen. Doch in aller Regel bleibt die rechte Hand des Fahrers arbeitslos: Das Doppelkupplungsgetriebe DSG schaltet und waltet mindestens so gut wie ein ausgefuchster Fahrer - klasse. Das Zauberding ist in VW Golf und Touran bereits weit verbreitet, hält jetzt

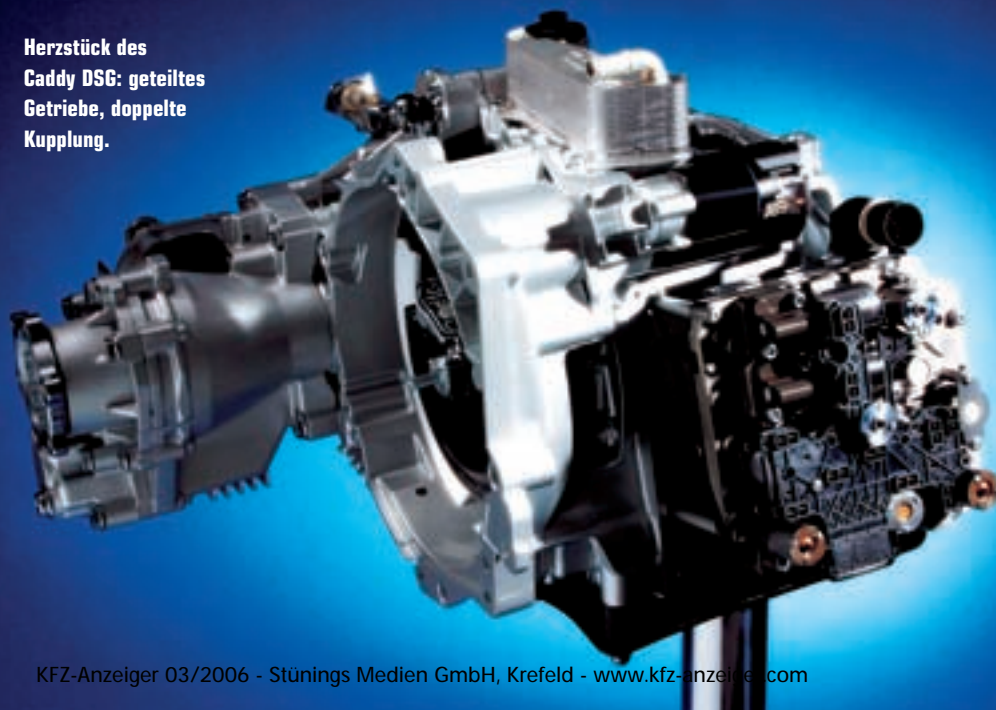
folgerichtig beim Caddy Einzug, den enge Verwandtschaft zu den beiden VW-Kollegen kennzeichnet. Der Trick von DSG: Das Getriebe ist geteilt in gerade und ungerade Gänge und mit zwei Ölbad-Kupplungen verbunden. Der nächste Gang ist deshalb stets eingelegt, jedoch noch nicht aktiv. Steht ein Gangwechsel

an, wird blitzschnell die Kupplung des bisherigen Gangs geöffnet, die des vorgeählten Gangs geschlossen, fertig.

So geht's in der Praxis: Den Wählhebel im Stil einer Wandlerautomatik einfach auf Stufe D stellen, den Rest regeln Gasfuß und die Heinzelmännchen des Automaten. Der Caddy TDI beschleunigt mit Nachdruck, hangelt sich munter Gang für Gang nach oben. Die rechte Hand des Fahrers bleibt am Lenkrad, Schaltrücke gibt es ebenso wenig wie Schaltpausen. Zugkraftunterbrechung? Fehlanzeige. Der Gangwechsel läuft fast unmerklich ab, nur die Nadel des Drehzahlmessers springt beim Schalten schnell auf und ab. Die Stufen passen perfekt, nutzen die hohe Durchzugskraft des TDI-Motors aus. Pendelschaltungen gibt's



Herzstück des Caddy DSG: geteiltes Getriebe, doppelte Kupplung.



VW Caddy: äußerlich unverändert, durch DSG-Getriebe aber erheblich aufgewertet. Wählhebel und Kulisse wie bei einem Automatikgetriebe, Funktion jedoch auf besserem Niveau

nicht. So macht Automatik richtig Spaß. Gern und schneller als jeder Fahrer sucht DSG bei ruhiger Fahrt Sprit sparende Drehzahlen um 1.500 Touren herum auf, der bullige TDI verträgt's allemal. Wer nun zügig das Gas durchdrückt, kann die Durchzugskraft des Motors ausnutzen. Vollgas heißt Ausdrehen, Kickdown bedeutet Zurückschalten und dann Voll-dampf voraus. Wer sich dran gewöhnt hat, der steuert DSG mit dem Fuß wie einen Vollautomaten.

VW steht auf dem Gas-Pedal

Er läuft und läuft und läuft: Rund 400 Kilometer Reichweite verspricht VW für den neuen Erdgas-Caddy. Der Zweiliter-Vierzylinder leistet 80 kW (109 PS) und bringt es auf 160 Nm Drehmoment. Der Verbrauch soll sich auf 6,0 kg/100 km belaufen, unterflur ist in Flaschen ein Vorrat von 26 kg Gas gebunkert. Der Benzintank fasst 13 Liter, ist als Reserve gedacht – der Caddy ist nahezu monovalent auf Gasbetrieb eingestellt. Die Redaktion konnte bereits ein Vorserienmodell fahren, gekennzeichnet von einem noch



**Gas-Technik
perfekt verpackt:
Der Vorrat von 26 kg Gas ist
unterflur angesiedelt.**

Zu wenig? Dann den Hebel kurz nach rechts drücken, schon steuert der Fahrer DSG manuell mit Tippschaltungen. Sie laufen genauso schnell ab wie der Betrieb mit Automat, sind sinnvoll unter extremen Bedingungen. Wer's sportlich mag, setzt im automatischen Betrieb mit dem S-Programm auf hohe Agilität. Jedoch, dann wirkt die Angelegenheit ein wenig nervös, also besser Finger weg, in Stufe D ist man bestens aufgehoben. Netter Gag ist das vielseitige Display im Armaturenbrett: Üblicherweise zeigt eine Leiste rechts den gewählten Schaltmodus, unten wird der eingelegte Gang gezeigt. Im manuellen Betrieb wechselt die Anzeige, dann kann der Fahrer auf einer Skala die aktuell aktive Schaltstufe ablesen.

In Tempo und Komfort übertrifft DSG herkömmliche automatisierte Getriebe bei weitem, kennt andererseits nicht den Nachteil einer gewissen Trägheit, wie ihn Wandlergetriebe häufig zeigen. Der Wirkungsgrad liegt nahe bei der manuellen Schaltung, erreicht sie jedoch nicht ganz, dem steht die Ölbadkupplung im Wege. Heraus kommt bei DSG ein nahezu perfekter Kompromiss von Wirtschaftlichkeit, Komfort und Agilität aus den drei

recht deftigen Auspuffsound. Richtig Mumm hat der Motor ab etwa 3.000 Touren, wenn sich der Motor dem höchsten Drehmoment nähert. Gut gelöst: Der Innenraum bleibt völlig frei von Gastechnik, mit mehr als 600 Kilo Nutzlast stemmt auch der Erdgas-Caddy hohe Lasten, der als „Caddy Ecofuel“ firmiert.

Varianten Schaltgetriebe, automatisiertem Getriebe und Wandlerautomatik.

VW bietet den Caddy DSG ausschließlich in Verbindung mit dem stärksten TDI an (77 kW/105 PS), sowohl die Fahrleistungen als auch der Verbrauch liegen laut Werksangabe auf dem Niveau des Handschalers. Also rennt der Caddy DSG bei Bedarf 166 km/h schnell und schnellst in 13,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Knapp 30 Kilogramm Mehrgewicht tragen nur dezent auf. Bonbon von DSG ist die sechste Schaltstufe, denn manuell geschaltet gibt's den Caddy nur mit fünf Gängen.

So fein die Technik agiert, so könnte doch der recht deftige Preis den Erfolg der aufwändigen Technik hemmen: Netto 1.485 Euro Aufgeld sind eine Menge Holz für ein Auto, das als Kastenwagen knapp 14.000 Euro kostet. Doch die Investition macht sich womöglich trotzdem bezahlt, wenn der Caddy als Kilometerfresser im Nahverkehr unterwegs ist, zum Beispiel bei der Post oder als Kurierdienstfahrzeug: Die Aggregate werden geschont, in der Realität dürfte der DSG-Caddy sparsamer als der Schalter laufen. Und mindestens einen lästigen Wechsel

Mittelmotor

Sparen ohne Verzicht, das wünscht sich mancher in wirtschaftlich eher unsicheren Zeiten. Eine neue Motorvariante des Caddy macht's möglich: Zwischen den eher trägen Saugdiesel SDI (51 kW/69 PS) und den kräftigen TDI (77 kW/105 PS) schiebt VW nun eine milde TDI-Variante. Sie leistet aus ebenfalls 1,9 Liter Hubraum 55 kW (75 PS). Netto fast 1.600 Euro unterhalb des kräftigsten TDI angesiedelt, macht der Motor dank 210 Nm Drehmoment bis in mittlere Drehzahlen einen sehr munteren Eindruck. Dass er nur mühsam seine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h erreicht, ist zu verschmerzen. Sympathisch dagegen, dass er dem lahmen Saugdiesel mühelos davonzieht. Da die Technik mit der des starken TDI identisch ist, muss VW an anderer Stelle sparen, um einen günstigen Einstandspreis zu erreichen. Also fallen die Bremsen kleiner aus. Verkraftbar, wenn gleichzeitig zulässiges Gesamtgewicht und damit Nutzlast um rund 200 Kilo sinken. Für den Kombi bildet der TDI mit 55 kW (75 PS) die neue Einstandsmotorisierung, beim Kastenwagen ist er nicht verfügbar. Klarer Wunsch an VW: Setzt den kleinen TDI auch in den Kastenwagen, das passt prima. Mit Partikelfilter gibt's den zusätzlichen Turbodiesel zunächst nicht, der Diesel-Ascheimer – Preis 490 Euro – ist im Moment dem TDI mit 77 kW (105) vorbehalten.

der Kupplung spart der Caddy-Besitzer über die Lebenszeit seines Autos allemal. Eingreifen könnte sich also lohnen. Jedoch nur bei der Anschaffung, nicht mehr während der Fahrt.

RANDOLF UNRUH