



Im grünen Bereich:
Der Erdgas-Caddy ist ein echter Saubermann.

VW Caddy Ecofuel

Sparschwein mit Rädern

Tanken fürs halbe Geld – mit Erdgasantrieb funktioniert's.

Der Einfüllstutzen fürs Erdgas sitzt unter derselben Tankklappe wie die Öffnung für Benzin oder Diesel. Im Laderaum ist kein Unterschied zu bemerken, er steht uneingeschränkt zur

Verfügung. Der Auspufftopf dagegen guckt ein wenig heraus, er nimmt hinten quer unmittelbar hinter dem Stoßfänger Platz, denn unter dem Wagenboden verteilen sich vor und nach der Hinterachse jeweils zwei Gasbehälter. Wer dem Caddy Ecofuel auf die Spur kommen will, der muss schon ganz genau hinschauen.

Dies lohnt auch im Cockpit: In der üblichen analogen Tankanzeige signalisiert eine stilisierte Gasflasche den Treibstoffvorrat. Im zentralen Display zeigt eine zusätzliche Anzeige mit vier Balken den Benzinvorrat. Neigt sich der Gasvorrat dem Ende zu, mahnt im Display eine große Anzeige zum Tanken. Bei leerem Gasbehälter schaltet der Caddy automatisch auf Benzinbetrieb um.

Doch das ist tunlichst zu vermeiden: 13 Liter feinstes Superplus an Bord sind ein teurer Saft, in diesem Fall nötig als Reserve und aus Gründen des Komforts, weil der Gaswagen beim Kaltstart mit Benzin gezündet wird. Erdgas hat einen Zündpunkt oberhalb von 600 Grad Celsius, agiert beim Starten in Richtung Gefrierpunkt deshalb etwas zäh. Ab 15 Grad

Kühlwassertemperatur wechselt der Motor selbstständig die Betriebsart.

Doch gemacht: Die vier Unterflur-Gastanks fassen zusammen 26 Kilogramm, das reicht je nach Einsatz und Fahrweise für gut 200 bis 500 Kilometer. Nicht üppig, doch auch kein Grund, angstvoll nach der nächsten Gas-Tanke Ausschau zu halten. Mit knapp 700 Erdgas-Tankstellen in Deutschland ist das Netz der Treibstoff-Versorgung zwar noch recht löchrig, die Zahl der Zapfstellen steigt jedoch: 1000 Tankstellen heißt das Nahziel. Die Stationen allerdings liegen mitunter abseits, kennen nicht immer großzügige Öffnungszeiten. Und Touren ins Ausland sind eine Sache für sich. Wohl dem, der seinen Versorger um die Ecke hat – Erdgasautos sind eine Sache für den Nah- und Regionalverkehr, wohl dem, der seine Energiequelle kennt.

Alles sauber. Fahrten in Ballungsgebieten könnten womöglich sogar bald zu einem sauberen Vergnügen werden: Rund 20 Prozent weniger Ausstoß an CO² als ein Benzinler, weniger Kohlenmonoxid



Äußerlich gibt sich der Caddy Ecofuel sehr unauffällig. Schriftzug, anderer Auspufftopf – das war's schon.

Caddy Ecofuel: Daten im Vergleich

| Modell | Caddy 2,0 Ecofuel | Caddy 1,6 I SRE | Caddy 1,9 I TDI |
|---|-------------------|-----------------|-----------------|
| Kraftstoff | Erdgas | Super | Diesel |
| Zylinder/Hubraum ccm | 4/1984 | 4/1598 | 4/1896 |
| Bohrung/Hub mm | 82,5/92,8 | 77,4/81 | 79,5/95,5 |
| Leistung kW (PS)/min | 80 (109)/5400 | 75 (102)/5400 | 77 (104)/4000 |
| Drehmoment Nm/min | 160/3500 | 148/3800 | 250/1900 |
| Höchstgeschwindigkeit kmh | 169 | 164 | 166 |
| 0-100 km/h s | 13,8 | 13,7 | 13,3 |
| 80-120 km/ s | 20 | 19,1 | 13,7 |
| Verbrauch gesamt | 5,9 kg/100 km | 8,2 l/100 km | 6,1 l/100 km |
| Leergewicht inkl. Fahrer kg Kasten/Kombi 5/7-Sitzer, kg | 1604/1686/1.723 | 1422/1504/1541 | 1481/1569/1606 |
| Nutzlast Kasten/Kombi 5/7-Sitzer, kg | 666/500/557 | 730/682/645 | 730/682/645 |
| Anhängelast gebremst Kasten/Kombi 5/7-Sitzer, kg | 1300/1200/- | 1300/1300/1115 | 1500/1500/1350 |

und Kohlenwasserstoffe als Benziner und Diesel, deutlich weniger Stickoxide als Diesel. Und Partikel gibt's sowieso nicht. Beim derzeit saubersten in Serie zu bekommenden Verbrennungsantrieb wird kein nervöser Kommunalpolitiker an der Stadtgrenze so schnell die Zugbrücke hochziehen.

So unauffällig der Erdgas-Caddy auch durch die City rollt, dahinter steht konstruktiver Aufwand. Dank weniger als 15 Liter Sprit an Bord gilt er unter Gaswagen als monovalent, doch fast ist er ein Hybrid: Das Einspritzsystem ist doppelt angelegt, betreut vom Steuergerät eines Achtzylinders. Da das Gas im Unterschied zum Benzin keine schmierenden Eigenschaften hat, trägt der Motor andere Ventilsitze. Die Verdichtung liegt mit 13,5:1 enorm hoch. Dazu ist der Achsantrieb im Vergleich zum nahezu gleichstarken Benziner ein wenig länger ausgelegt.

Klingt wie ein Benziner. Mit einem leise klackenden Geräusch geht's los: Beim Einschalten der Zündung des Caddy Ecofuel arbeitet der Druckregler, öffnen Ventile, sie geben den Weg des Erdgases in den Kraftstoffleitungen aus Edelstahl frei. Nach dem Anlassen - oder heißt's hier Angasen? - hämmert kein rauer Pumpe-Düse-Diesel, hier klingt's fast sportlich brabbelnd - Erdgasmotoren sind Benziner, und so benehmen sie sich auch. Beim Start springt die Drehzahl kurz hoch auf 1.500 Touren, dann spritzt der Motor leicht unruhig aber nicht unangenehm vor sich hin.

Das Gas-Pedal hat im Caddy Ecofuel seine wörtliche Bedeutung. Sogar doppelt, Gas muss sein, mehr Gas als gewohnt beim Anfahren und Beschleunigen, häufig Vollgas. Mitunter ist Geduld gefragt, oder der Griff zum Schalthebel: Zwei Liter Hubraum und 80 kW (109 PS) Leistung klingen gut, doch 160 Nm Dreh-



Unter der Motorhaube steckt ein Zwei-Liter, der sich in Geräusch und Leistungsentfaltung wie ein Benziner benimmt.

moment bei 3.500 Touren des Gasmotors unter der Motorhaube sind eine andere Welt als 250 Nm bei 1.900 Umdrehungen eines muskulösen und durchtrainierten TDI. Stimmt, da gibt's noch die gewöhnlichen Caddy-Benziner, die haben weniger Mumm - doch die wiegen auch deutlich weniger.



Die gewöhnliche Tankanzeige weist auf den Gasvorrat hin, Balken im Display zeigen die Restmenge Benzin. Getankt wird Erdgas und Benzin hinter einer gemeinsamen Klappe.



ten je nach Ausstattung 548 bis 666 Kilo Nutzlast. Anders sieht's beim Kombi aus, der als Fünfsitzer nur knapp 2,2 Tonnen schultern darf: 388 bis 500 Kilo Nutzlast sind sehr mager. Der Siebensitzer darf zwar wieder 2,27 Tonnen wiegen, aber 454 bis 547 Kilo Nutzlast sind abermals mickrig. So mickrig, dass VW dieser Ausführung von vornherein keine Anhängelast mehr zugesteht. Das gleiche gilt für den netten Caddy Life, dessen Zuladung als Gaswagen maximal 505 Kilo beträgt.

In der Stadt spielt der etwas schlappe Antritt keine Rolle, da flutscht der Gas-Caddy munter durch den Verkehr. Doch außerorts müssen sich TDI-Verwöhnte umstellen, etwa beim Spurt auf dem Beschleunigungsstreifen der Autobahn, beim Wiederbeschleunigen, wenn die Drehzahl mal in den Keller gefallen ist. Von 80 bis 120 km/h im fünften Gang dauert's im Ecofuel 50 Prozent länger als im bulligen TDI. Generell jedoch ist der Gas-Caddy aus Transportersicht durchaus flott munter unterwegs, erreicht Tempo 170 km/h, beschleunigt laut Werksangabe in 13,8 Sekunden von null auf 100 km/h.

Da heißt es rechnen, und das gilt's ohnehin beim Erdgasauto. Etwa 90 Cent kostet das Kilogramm Gas, dieser Vorteil gegenüber dem herkömmlichen Sprit ist berechenbar: Die Gasversorger haben sich verpflichtet, den Kilopreis ein Drittel günstiger als den Literpreis Diesel zu halten. Am Mehrpreis von rund 2.500 Euro netto im Vergleich zu einem vergleichbaren Benziner beteiligt sich der Gasversorger vor Ort, in Form von Zuschüssen oder Tankgutscheinen. Günstige Versteuerung als Euro-4-Benziner, teils Nachlässe bei Versicherungsprämien, zinsverbilligte Kredite bei der Anschaffung, Steuernachlass auf Erdgas auf lange Zeit festgelegt, sofern die Regierung Wort hält. So funktioniert's also mit dem Gas-Sparschwein auf vier Rädern.

Nicht nur der Antrieb, auch das Fahrverhalten ändert sich mit Erdgas an Bord, bringt der Gaswagen doch rund 180 Kilogramm mehr auf die Waage als der größte Caddy-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum und auch rund 120 Kilo mehr als der Caddy TDI. Dazu verteilt sich das Gewicht etwas anders: Der Motor ist vergleichsweise leicht, um die Hinterachse indes versammelt sich die gewichtigen Gasflaschen. Trotz einer geänderten Abstimmung des Fahrwerks bleibt dies nicht verborgen, der VW wirkt ein wenig hecklastiger.

Was anfangs - Tanken zum halben Preis - verdächtig unseriös klingt, es trifft tatsächlich den Kern. Der unauffällige Caddy Ecofuel, in der Kostenrechnung ist er auf einmal herausragend. Kein Wunder, dass sich der Bestand an Erdgasautos in den vergangenen fünf Jahren von knapp 7.000 auf annähernd 40.000 vervielfacht hat. Die Vorhersage ist nicht gewagt: Mit dem Caddy werden es noch ein paar tausend mehr. Wenn denn das Gewicht ausreicht.

Nachrechnen lohnt sich. Dem Gewicht sollte der Käufer ohnehin besondere Aufmerksamkeit widmen. Fein raus ist der Interessent für einen Caddy-Kastenwagen: 2,27 Tonnen Gesamtgewicht bedeu-

ten je nach Ausstattung 548 bis 666 Kilo Nutzlast. Anders sieht's beim Kombi aus, der als Fünfsitzer nur knapp 2,2 Tonnen schultern darf: 388 bis 500 Kilo Nutzlast sind sehr mager. Der Siebensitzer darf zwar wieder 2,27 Tonnen wiegen, aber 454 bis 547 Kilo Nutzlast sind abermals mickrig. So mickrig, dass VW dieser Ausführung von vornherein keine Anhängelast mehr zugesteht. Das gleiche gilt für den netten Caddy Life, dessen Zuladung als Gaswagen maximal 505 Kilo beträgt.

RANDOLF UNRUH