

# Mehr sein als scheinen

**VW legt seinen Lieferwagen-Verkaufsschlagger neu auf: Der rundum aufgefrischte Caddy fährt vor, er glänzt mit inneren Werten. Doch welcher darf's denn sein?**

**D**ie Briefträgerin spricht schlicht vom „Kaddie“, wenn sie mit Ihrem kompakten gelben VW die Post verteilt. Vielleicht erhält sie bald einen neuen Lastesel für Briefe und Päckchen: Beim Caddy gibt es Nachwuchs, und der strapazierte Briefträgerinnen-Lieferwagen ist schließlich nicht mehr der frischeste. Die Postlerin wird sich kaum umstellen müssen, denn nicht nur der Name bleibt identisch: Der neue VW Caddy bedeutet nach dem urpreußischen Motto „mehr sein als scheinen“ Evolution als Revolution.

Äußerlich hat VW ihn aufgebürstet und die Kanten geschliffen, dem Gesicht einen energischeren Blick verschafft und eine zarte Chromleiste spendiert – der Caddy soll was Besseres sein. Das falten- und nahtlose Blech im hinteren Bereich des Kastenwagens ist geblieben. Dessen makellos glatte Oberfläche ist Ausweis des gekonnten Roh- und Karosseriebaus im polnischen Caddy-Werk. Die Varianten mit Heckklappe glänzen mit einem großen Heckfenster und einem markantem Spoiler gleich darüber. Es soll Leute geben, die den neuen Caddy jetzt besonders gerne von hinten sehen.

Drinne sind die neu gepolsterten Sitze markentypisch üppig und bequem, die Ab-



lagen durchdacht. Alles ist neu, und doch irgendwie vertraut – VW eben, willkommen zu Hause. Auf Experimente mit einem Beifahrer-Doppelsitz wie französische Wettbewerber verzichtet VW, besser einen guten Einzel- als einen schlechten Doppelsitz.

Lieber kümmert man sich ums Fahren, man spürt, hier sitzen die Ingenieure und deren Chefs noch selbst am Steuer. Deutlich wird dies nicht nur an komfortablen Sitzen, auch an der präzisen Lenkung mit Fahrbahnkontakt, dem trotz starrer Hinterachse fast schon samtig anfedernden Fahrwerk. Hier haben Autoleute einen gediegenen Lieferwagen auf die Räder gestellt. Da mag es innen etwas nüchtern zugehen, doch das erspart die Bedienungsanleitung. Knackige Schaltungen und fein ansprechende Bremsen gehören ebenso zum Geschäft wie fein gezeichnete Instrumente. Nur die vielen fummeligen Tasten des optionalen Multifunktionslenkrads passen nicht recht ins niedersächsisch-geordnete Bild, wo die Autos innen wie außen so gerade Linien zeigen wie die Landstraßen.

## Nützlicher und schöner

Aber auch für ungeordnete Zustände ist der Caddy bereit, etwa mit dem optionalen Parklenkassistenten: Er visiert die passende Parklücke an – egal, ob längs oder quer – und lenkt auch selbst hinein. Wenn's richtig eng wird, muss der Fahrer auf Befehl häufiger vor- und zurücksetzen, als es bei der Fahrprüfung gern gesehen ist. Aber der Assistent sucht schließlich Lücken aus, in die sich nicht mal ein ge-

**Typisch VW: ein Cockpit wie aus dem Vollen gearbeitet, Bedienungsanleitung überflüssig.**





**Der neue Caddy macht rundum eine gute Figur, bereits der Kastenwagen pflegt einen adretten Auftritt.**

standener Fahrlehrer hineintrauen würde, zusammen 80 cm Überstand vorne und hinten genügen. Und dann steht der Caddy wie eine Eins.

Käufer können ihren Caddy nicht nur nützlicher, sondern auch schöner gestalten. Indem sie zum Beispiel dem Kastenwagen die schickeren breiten PKW-Außenspiegel spendieren. Der besonders sparsame Caddy Blue Motion trägt die eleganten Ohren serienmäßig, denn sie sind aerodynamisch günstiger als die klobigeren Nutzfahrzeug-Spiegel.

Anderes ist jetzt serienmäßig an Bord, etwa der Beifahrer-Airbag selbst im Kastenwagen, der Berganfahrassistent oder eine Start-Stopp-Anlage. Auch weitere Funktionsausstattungen, etwa die Sitzhöhenverstellung oder ein zweifach verstellbares Lenkrad. Und im Unterschied zum größeren T6 gehört beim Kastenwagen auch eine Trennwand zum Laderaum zur obligatorischen Ausstattung.

Dass der Caddy nicht komplett neu ist, erkennt man an der Übernahme kleiner Schrülen vom Vorgänger. Der Bildschirm des Navigationsgeräts ist arg tief angeordnet, und die Tasten der elektrischen Fensterheber auf den Armlehnen liegen unverändert zu weit hinten. Die Entriegelung der Heckflügeltüren auf 180 Grad Öffnungsweite bleibt eine schmutzige Angelegenheit, und auch die kleine Stufe am Ende des Laderaums ist geblieben. Schlimm? Offensichtlich nicht, sonst wäre der Caddy nicht unangefochten Nummer eins seiner Klasse. Welchen Caddy aber nehmen? Vor allem die neue Euro-6-Motorisierung macht

neugierig. Beim Diesel setzt VW jetzt durchweg auf den Zweiliter-TDI mit SCR-Technik, nichts mit Downsizing. Die Maschine in neuester Auflage unterscheidet sich in vielen Details vom Vorgänger. Das spürt der Fahrer am dynamischeren Antritt und am deutlich leiseren Geräusch. Aufgrund des überschaubaren Gewichts und tendenziell geringerer Belastungen verzichtet VW beim TDI im Caddy auf die spezielle Nutzfahrzeugvariante des neuen T6. Doch welcher Motor soll es sein?

### **Caddy TDI mit 55 kW (75 PS): der Brave**

Wie viel Leistung braucht ein Lieferwagen? Für die Briefträgerin mit wenig Ballast im Haus-zu-Haus-Verkehr genügt eine knappe Motorisierung. Mit dem Basis-Diesel und dessen 55 kW (75 PS) aus 2 l Hubraum wird aus

## **WEB TRAILER**

Ihr Spezialist für Deichsel-, Zentralachsanhänger und Sattelaufleger.

- Im Programm
- Chassis für Sattelaufleger, 1-3-achsrig
  - Zwangsgelenkte Ausführungen
  - City Sattelaufleger
  - Chassis für Zentralachs- und Drehschemelanhänger
  - Vorbereitung für Mitnahmestapler, mit LBW, bzw. deren Vorbereitung
  - Moderne Oberflächenvergütung, z.B. KTL + Pulver oder verzinkt
  - Komplettanhänger mit Schiebelepane
  - Trockenfrachtkoffer
  - Möbelkoffer und Baustoffanhänger
  - sowie verschiedene Arten von Containerchassis

Ihre Ansprechpartner:

Herr Renner, renner@web-trailers.de, Mobil 0 179 / 7 97 62 82  
Herr Böhme, boehme@web-trailers.de, Mobil 0 171 / 1 85 24 57

Tel. 0 59 36 / 9 34 09 72 [www.web-trailers.de](http://www.web-trailers.de)



**Der Name ist geblieben; der TDI hat grundsätzlich zwei Liter Hubraum; der Dreizylinder TSI mit nur einem Liter Hubraum läuft überraschend ruhig.**

**Den Laderaum hat VW nicht angetastet, es gibt eine dreiviertel Tonne Nutzlast, stämmige Zurrösen und eine Trennwand serienmäßig.**



dem Caddy kein Rennpferd. Macht nichts, wichtiger: Mit 225 Nm Drehmoment bereits bei 1.200 Touren zieht der Motor überraschend flott aus dem Drehzahlkeller. Ein Vorteil der großvolumigen Maschine im Vergleich zum Vorgänger mit 1,6 l Hubraum. Angesichts dieser Eigenschaft ist's zu verschmerzen, dass dem Diesel bei höheren Drehzahlen die Puste ausgeht.

Der günstigste Diesel reicht im Kurzstreckenbetrieb völlig aus. Er rennt immerhin 152 Sachen und beschleunigt in 16,4 Sekunden auf Tempo 100. Der Normverbrauch erreicht im Bestfall 4,4 l/100 km. Wer ganz konsequent sparen will, wählt eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 90 oder 100 km/h. Diese Kastrationsausführung senkt den Normverbrauch auf ungeahnte Tiefen mit einer Drei vor dem Komma.

Dass die Schaffenskraft begrenzt ist, zeigt die Beschränkung der Maschine auf die Kurzausgabe des Caddy. Aber deren 4,5 m Länge, 2,1 t Gesamtgewicht mit 0,75 t Nutzlast sind ja auch was. Ganz Wagemutige können sogar bis zu 1.400 Kilo an den Haken hängen.

Entscheidendes Plus des schwächsten TDI: Er kostet laut Liste netto ab 17.405 Euro, beileibe kein Sonderangebot, aber rund 1.700 Euro weniger als die nächststärkere Ausführung.

### **Caddy TDI mit 75 kW (102 PS): der Alleskönner**

Heute leer, morgen beladen, jetzt Kurzstrecke, später eine Autobahnetappe – der Caddy TDI in der mittleren Leistungsstufe passt für alle Lebenslagen. Sein Drehmoment ist mit 250 Nm zwar nicht viel höher als beim Einstiegsdiesel. Doch dieser TDI hat ein viel breiteres nutzbares Drehzahlband. Er zieht kräftig durch und wirkt bei höheren Tourenzahlen nicht zugeschnürt. Jetzt beschleunigt der Caddy in exakt zwölf Sekunden auf 100 km/h und rennt bei Bedarf 172 km/h. Eine Einschränkung:

Benennen sich die Diesel mit der neuen Generation durchweg gepflegter als ihre Vorgänger, so fiel beim Testwagen ein lästiges Dröhnen bei etwa 2.400/min min auf.

In der Sprintspar-Ausführung Blue Motion kratzt dieser Caddy an der 4-l-Grenze. Und in Normalausführung darf er zusätzlich bis zu 1,5 t ziehen. Ohne lästige Einschränkung: Beim Caddy heißt die Formel zulässiges Gesamtgewicht plus maximale Anhängelast gleich zulässiges Zuggesamtgewicht, das stemmt nicht jeder.

Wer sich und der Kupplung im Kurzstrecken-Nahkampf etwas Gutes tun will – Gruß an die Briefträgerin –, gönnt sich gegen netto 1.700 Euro das DSG-Getriebe. Dann gibt es sechs statt nur fünf Gänge, und die Technik schnell blitzschnell zwischen ihnen hin und her. Die Fahrleistungen sind nahezu unverändert, der Normverbrauch klettert auf 4,9 l/100 km.

ANZEIGE

**GETO<sup>®</sup> City**  
Die Aufbau-Lösung für die Kompaktklasse!  
[www.titgemeyer.de](http://www.titgemeyer.de)

### **Caddy TDI mit 110 kW (150 PS): der Feurige**

Hohe Gewichte, zügige Langstrecken, anspruchsvolles Geläuf oder einfach Fahrspaß – der stärkste TDI bereitet Vergnügen. Bei Tritt aufs Gas sichern 340 Nm einen fast schon explosiven Antritt, er ist ein rechter Brausewind. Wer diesen Caddy auf engen und kurvenreichen Strecken laufen lässt, stellt die Traktionsregelung angesichts der Bodybuilder-Muskeln vor eine Herausforderung. Kein Gedanke kommt an den unharmonischen Vorgänger mit 125 kW (170 PS) auf.

Fast 200 km/h Höchstgeschwindigkeit, weniger als zehn Sekunden für den Standardsprint, damit ist der Caddy unter Seinesgleichen der Souverän auf der Straße. Die Vergnügungssteuer hält sich in Grenzen, laut Norm schluckt der stärkste Caddy im Idealfall 4,9 l/100 km. Der Strafzoll ist hier bereits beim Kauf fällig: 2.800 Euro Netto-Mehrpreis zur mittleren Motorisierung sind ein herber Aufschlag. Auch wenn's zur Versöhnung oben drein einen sechsten Gang gibt.

## Caddy TDI mit 90 kW (122 PS): der Besondere

Allrad für alle ist Pflicht für Transporter von VW. Der Caddy 4Motion ist ein 4x4 der gepflegten Art, optisch wie technisch ganz ohne Krawall. Flink und unauffällig wechselt die Kraftverteilung je nach Schlupf zwischen Vorder- und Hinterachse. Der Caddy Allrad erhält eine eigene Leistungsvariante mit 90 kW (122 PS) und 300 Nm Drehmoment. Sie bekommt ihm gut: Auch bei den Fahrleistungen reiht sich der 4Motion zwischen den beiden stärkeren TDI ein. Das Mehrgewicht des Antriebs von rund 70 Kilo schlägt VW beim Gesamtgewicht drauf, die Nutzlast bleibt erhalten. Gewicht und mehr Reibung im Antriebstrang erhöhen den Normverbrauch auf 5,3 l/100 km, auch nicht viel. Der Mehrpreis zum Fronttriebler mit 75 kW (102 PS) beläuft sich auf netto rund 3.400 Euro – dafür gibt es mehr Leistung, einen sechsten Gang und Allradantrieb. Im Vergleich zum stärksten Diesel ist der 4Motion fast ein Sonderangebot.

## Caddy TSI mit 75 kW (102 PS): der Überraschende

TSI statt TDI? Warum nicht: Ein Benziner ist für Wenigfahrer wirtschaftlich, er läuft gepflegt und leise. Wenn nicht allzu gewichtige Fracht im Heck steckt, kommt ab Herbst ein Dreizylinder mit gerade mal einem Liter Hubraum gerade recht. Der Kleine stellt Nm Drehmoment über ein breites Drehzahlband von 1.500 bis 3.500/min zur Verfügung. Trotz seiner Bauart entpuppt sich der Dreizylinder nicht als Rumpelmotor, im Gegenteil: Dank gekonnter Auswuchtung, Zweimassenschwungrad und ausgefeilter Aufhängung arbeitet er überraschend kultiviert. Bei Tempo 100 tourt der TSI mit 2.500 Touren dahin. Gibt ihm der Fahrer die Sporen, jubelt er bis über 6.000 Umdrehungen hinauf, dann mit verhaltenem Leistungszuwachs.

Wer genau hinhört – und das muss man bei dem Leisetreter – wird an den leicht unruhigen Klang früherer Fünfzylinder erinnert, das hat seinen Reiz. Kurbelgehäuse aus Aluminium, Abgaskrümmen im Zylinderkopf integriert, Turbolader mit Wastegate, verstellbare Ein- und Auslassnockenwelle, Zahnriemen mit Motorlebensdauer – der Kleine ist technisch ein Leckerbissen.

Verbrauchsangaben gibt es für den Benzi-ner noch nicht, die Normwerte müssten fast Dieselniveau erreichen. Die zweite Unbekannte ist der Preis, der TSI wird sollte einen schönen vierstelligen Betrag unterhalb seiner



Äußerlich hat VW am Caddy vor allem die Kanten nachgeschliffen, unten: Kurzausführung mit Heckflügeltüren und verglaster Leisterkappe.



TDI-Kollegen landen. Dafür kann man lange Superbenzin fahren und spart nebenher Steuern.

Der Briefträgerin wird's vermutlich nichts nützen, Ausstattung und Motorisierung ihres nächsten „Kaddie“ sind mit Sicherheit erneut aufs Wesentlichste reduziert. Macht nichts, der neue VW Caddy kann's auch in Schlichtausführung mit allen anderen Lieferwagen aufnehmen. Mehr sein als scheinen eben.

Randolf Unruh



FÜHLEN  
STATT GLAUBEN!



SPITZEN-ISOLIERWERTE –  
ÜBER DIE KOMPLETTE MULDE.



Robuste Konstruktion, breites Anwendungsspektrum und langlebige Ausführung. Alle Vorgaben für den Asphalt-Transport inklusive. Aluminium-Kastenmulde ISO XX – nur bei Langendorf. Übrigens: Nachrüstung ist kein Problem.



+49 (0)23 00 938-0    0 8000 925 87 67  
 info@langendorf.de    [www.langendorf.de](http://www.langendorf.de)