



Dynamischer Auftritt: Caddy Edition 30.
Unten: Der schmucklose Innenraum wirkt trist,
hier ist die Geburtstagsparty schnell vorbei.

Caddy für Kenner

Der Geburtstags-Caddy ist ein Lieferwagen für Fortgeschrittene. Der Super-Truck unter den Lieferwagen entzieht sich rationaler Betrachtungsweise.

Vermutlich gibt es deutlich einfachere Aufgaben. Simpler als jene, den Chefredakteur eines Nutzfahrzeug-Fachblatts davon zu überzeugen, den Test eines Lieferwagens mit einem 125 kW (170 PS) starken Turbodiesel ins Blatt zu hieven. Wenn schon ein Golf oder gar ein Passat mit diesem Triebwerk als eher außergewöhnlich gilt, was bitte hat ein 2-l-TDI in Top-Ausführung in einem Caddy zu suchen? Nun, der VW feiert Geburtstag, ist 30 Jahre alt geworden. Und warum soll man Deutschlands Lieferwagen Nummer eins nicht sein ganz besonderes Geburtstagsständchen gönnen? Es gibt schließlich auch Trucks oberhalb von 600 und 700 PS, die in Mitteleuropa niemand braucht.

ANZEIGE



Also her mit dem Caddy in der Variante Edition 30. Mit Superdiesel und automatisiertem DSG-Getriebe, dem ebenso teuren wie behäbigen Navi RNS 510, mit Klimaautomatik und ein paar Annehmlichkeiten mehr. Macht netto an die 30.000 Euro. Für einen kompakten Kastenwagen mit einer knappen dreiviertel Tonne Nutzlast und 3,2 m³ Ladevolumen. Für

dieses Geld liefert VW auch zwei gewöhnliche Caddy Kasten TDI. Und wenn man richtig gut verhandelt, vielleicht sogar drei. Der Caddy in Jubiläumsausgabe aber ist kein Last-, sondern ein Lustwagen, zielt nicht aufs Hirn, eher auf das Herz.

Das Besondere

Damit jeder sieht, dass hier ein Seelenstreichler auf vier Rädern fährt, hat VW den Jubi-Caddy nett ausgestattet. Da kontrastiert weißer Lack mit einem schwarz glänzenden Dach, sind 17-Zöller ebenso gut anzuschauen wie die 205/50-Bereifung und dezente Zierstreifen. Zweifellos ein Caddy für Kenner, die das Besondere suchen.

Nach dem Einsteigen werden sie es jedoch nicht finden und etwas enttäuscht dreinblicken. Der Super-Caddy ist drinnen so schlicht und funktionell wie seine Geschwister. Kein extra Chromschmuck, kein Quadratcentimeter Stoff in den Türverkleidungen, die bekannte dunkle Cockpit-Oberfläche mit harter, wenn auch angenehm genarbter Oberfläche – man kann das Erscheinungsbild sportlich nennen. Oder trist. Kein Anflug von Geburtstagsparty, daran ändern auch handschmeichlerisches Leder an Lenkrad oder Handbremsgriff nur wenig. Den Super-Caddy kennzeichnet eine gewisse Derbheit. Selbst die Sitze sind nicht so angenehm, wie man typisches VW-Gestühl im Hinterkopf hat. Zwar groß wie Sessel, aber



Der weite Weg zum Erfolg

Die Ur-Idee lag vor mehr als 30 Jahren auf der Hand: Wenn man in den USA den Golf schon als Rabbit baut und die Amerikaner Pick-ups schätzen, weshalb nicht den Golf in einen Pritschenwagen verwandeln? Ende der 70er Jahre lief der Rabbit Pick-up in Pennsylvania vom Band, mit starrer blattgefederter Hinterachse in einen Lastesel verwandelt.

Den Weg nach Europa findet er als VW Caddy im Herbst 1982. VW nutzt in Sarajevo im damaligen Jugoslawien einen günstigen Standort. Die Teile stammen aus Westeuropa, den USA sowie lokaler Quelle. Es gibt den zweisitzigen Caddy mit einer knapp geschnittenen Kabine ausschließlich als Pritsche, meist von einem großen Hardtop aus GfK gekrönt. In zehn Jahren fertigt VW rund 95.000 Caddy in Sarajevo, dann beendet der Bosnienkrieg die Fertigung. In Südafrika setzt der Caddy seine Karriere bis 2007 fort. Die Gesamtfertigung auf drei Kontinenten summiert sich auf überschaubare 208.000 Autos.

Der Caddy II startet mit Verzögerung 1995. Die Lieferwagenwelt dreht sich in diesen Jahren entscheidend weiter: 1996 setzt das Duo Citroën/Peugeot, 1997 auch Renault auf kompakte Nutzfahrzeuge mit geschlossenem Karosseriekörper aus einem Guss. VW dagegen startet als letzter Hersteller mit einem Rucksack-Lieferwagen: An das Fahrerhaus eines Kleinwagens setzt man einen kistenförmigen blechernen Aufbau an. Nun kommt der Caddy aus Spanien, er wird bei Seat produziert. Dort löst er als baugleicher Seat Inca einen Mini-Lieferwagen ab, der auf die frühere Seat-Mutter Fiat zurückging. Der neue Caddy ist in vielen Punkten verwandt mit dem Polo. Er bleibt nicht allein: Ende 1996 erweitert



Caddy I: amerikanische Abstammung, Werk im damaligen Jugoslawien. Lieferwagen als Pick-up und mit Hardtop.



Caddy III: seit 2003 ein Hit unter den Lieferwagen und in Deutschland klare Nummer 1 in seinem Segment.

VW das Angebot erneut um einen Pick-up. Mit dem Caddy spanischer Herkunft hat er nur den Namen gemein, der Neue ist eine Übernahme des Skoda Felicia aus Tschechien. Ist dem Pick-up als VW nur ein kurzes Leben von vier Jahren beschieden, so baut VW den spanischen Caddy bis zum Jahr 2003.

Dann geht der Caddy III an den Start, mit ihm wird alles anders. Basis ist wieder der Golf, auch wenn VW als Hinterachse weiterhin auf

ein starres Aggregat mit Blattfedern setzt. Die gefällige eigenständige Karosserie kommt nun ohne Stufe zwischen Fahrerhaus und Laderaum aus. Gebaut wird der neue Lieferwagen in einem eigenen Werk in Polen. Mit einer glattflächigen Karosserie und einem hochwertig ausgeführten Interieur. Von einem Pick-up ist keine Rede mehr, aber ab 2007 von einer gestreckten Ausführung mit langem Radstand. 2010 folgt ein umfangreiches Facelift. Die Fertigung hat sich bei rund 150.000 Caddy im Jahr eingependelt.



Caddy II: Gebaut in Spanien von Seat als gemeinsamer Nachfolger des Seat Terra. Hinzu gesellte sich zeitweilig ein Pick-up von Skoda.

ANZEIGE



recht weich. Und trotz einstellbarer Lordosenstütze hängt der Rücken durch – nichts für Langstrecken.

Bei anderen Details trägt die Erinnerung nicht. Eine Fülle von Ablagen nimmt alle Arten von Kleinkram auf, einschließlich großer Gebinde an Getränken. Nur DIN-A4-Formate wie Block oder Klemmbrett landen mangels

anderer Unterbringungsmöglichkeiten auf dem Beifahrersitz. Und so hilfreich der große Außenspiegel links ist, so sehr stört sein Pendant auf der rechten Seite – auch nach mittlerweile fast zehn Jahren des aktuellen Caddy ist die Idee eines Weitwinkelspiegels nicht bis Hannover durchgedrungen.

Schwamm drüber, beim Jubi-Caddy geht es um höhere Werte, etwa die bärenstarke Maschine unter der Haube. Der Zweiliter ist in der Ausführung mit 125 kW (170 PS) trotz Common-Rail-Einspritzung nicht gerade als gepflegter Leisetreter bekannt – er rumort rau, lässt den Fahrer über das Verbrennungsprinzip nach Eugen Diesel nicht im Unklaren.

Der VW Caddy in Jubiläumsausgabe ist kein Last-, sondern ein Lustwagen, zielt nicht aufs Hirn, eher auf das Herz.

Fakten kompakt VW Caddy Edition 30



Sportler als Nützlich: Der Laderaum fasst unverändert 3,23 m³, der Caddy trägt eine dreiviertel Tonne Fracht.

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt
4.406 mm
Breite gesamt
1.794 mm
Höhe gesamt
1.857 mm
Radstand
2.681 mm
Wendekreis
11,1 m
Breite/Höhe Schiebetür
701/1.100 mm
Breite/Höhe Hecktür
1.185/1.129 mm
Laderaum über Fahrbahn
576 mm
Laderaum (L/B/H)
1.781/1.552/1.244 mm
Breite zw. den Radkästen
1.172 mm
Ladevolumen
3,2 m³
Leergewicht Testwagen
1.512 kg
Nutzlast
672 kg
Zul. Gesamtgewicht
2.194 kg
Zul. Achslast vorn/hinten
1.100/1.230 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung
1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht
3.694 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.750 - 2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Vollautomatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen 3,46/2,05/1,30/0,9/0,91/0,76, R.-Gang 3,99, Übersetzung Antriebsachse 4,12/3,04. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Parabelfedern. Reifen 205/50 R 17 auf Rädern 6 J x 17. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte

Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse. LCS (Totwinkelüberwachung beim Spurwechsel).

Elektrik

Batterie 12 V/61 Ah,
Lichtmaschine 140 A

Tankinhalt: 75 l

Garantie: Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Lackgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

Wartung: variabel/2 Jahre

Preis

VW Caddy Edition 30,
125 kW DSG
24.025 Euro*
*ohne Mehrwertsteuer

Testergebnis

Beschleunigung

0–50 km/h3,0 s
0–80 km/h6,2 s
0–100 km/h8,9 s

Elastizität (manuell)

60–80 km/h (IV/V)2,9/4,3 s
60–100 km/h (IV/V)6,0/8,5 s
80–120 km/h (VI)12,6 s

Höchstgeschwindigkeit

196 km/h
Innengeräusche Stand/50/100km/h
51/60/68 db(A)
Kraftstoffverbrauch:
Normverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert
7,6 /5,4/6,2 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert
164 g/km
Teststrecke beladen
7,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.
6,2–11 l/100 km



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, zahlreiche Ablagen

- Nüchterne Anmutung, Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, bei schnellem Tempo hohe Geräuschkulisse

Antriebsstrang

+ Extrem temperamentvoller Motor, herausragende Fahrleistungen, schnell und komfortabel schaltendes DGS-Getriebe

- Zu kurze Gesamtübersetzung, nervöses Getriebe

Fahrwerk

+ Sehr sicheres Fahrwerk, ESP serienmäßig

- Eingeschränkter Fahrkomfort in Editions-Ausstattung

Laderaum

+ Stabile Zurrösen, pflegeleichter Boden, Testwagen mit zwei Schiebetüren

- Hecktürenweiterung auf 180 Grad unpraktisch, kleine Stufe im Heck, Testwagen trotz Heckfenster mit Trennwand ohne Fenster

Kosten

+ Sehr dichtes Servicenetz, voraussichtlich einfacher Wiederverkauf

- Als Editionsmodell sehr hoher Anschaffungspreis, zu hoher Kraftstoffverbrauch bei Topmotorisierung



Dämmmaterial hat bei der Zusammenstellung der Ausstattung im Geburtstagsmodell höchstens eine Nebenrolle gespielt.

Muskelspiele mit hohem Spaßfaktor

Umso faszinierender ist der geradezu explosive Antritt. Der leere Caddy schnell in weniger als 9 Sekunden auf Tempo 100. Selbst die elektronischen Regelsysteme sind angesichts des überschäumenden Temperaments kurzzeitig überfordert. Es ist der Ritt auf einer Kanonenkugel. Der Diesel legt sich enorm ins Zeug, dreht hinauf bis 5.000 Touren. Wer derlei Muskelspiele für sinnlos hält, hat völlig recht. Doch das gilt für so viele Dinge, die einfach Spaß bereiten. Der uralte Begriff des Schnell-Lieferwagens bekommt hier eine ganz neue Bedeutung.

Auch auf der Autobahn. Wer will und darf, der drischt den heißesten Caddy mit fast 200 Sachen über die Piste, der Kurier- und Klempner-Kasten geht auf Jagd nach Sportwagen. Sie gerät indes zu einem eher kurzlebigen Vergnügen, denn VW hat mit einer viel zu kurzen Gesamtübersetzung eine Tempobremse eingebaut. In voller Fahrt dreht die Maschine rund 4.000 Touren, das ist weder gesund für

die Ohren noch für den Verbrauch. Wer's eilig hat, treibt den Caddy ohne Mühe deutlich über die 10-l-Marke. Zur Erinnerung: Die Rede ist von einem Direkteinspritzer-Turbodiesel. Also weniger Gas und entspannt cruisen.

Bei gelassenem Tempo bringt nur das von Haus aus formidable DSG-Getriebe etwas Nervosität ins Spiel: Es ist offensichtlich ebenfalls nicht auf den leistungsstarken Motor abgestimmt. Nutzt nicht dessen deftige Durchzugskraft von 350 Nm, sondern schaltet mindestens so gern wie gut. Selbst bei einem zügigen Zwischenspur aus 120 oder 130 Sachen geht das Getriebe beim Tritt aufs Gas unnötigerweise bis in den vierten Gang zurück. Dagegen hilft ein Trick: Auf der Autobahn den Wählhebel in Stufe sechs in manuelle Position stellen und vergessen. Der kräftige Diesel regelt alles andere. Und es juckt ihn überhaupt nicht, wenn im Laderaum eine reichlich Fracht steckt. Falls der Fahrer den manuellen Eingriff vergisst – kein Problem: Etwa bei 1.000 Touren schaltet die Technik bei sinkender Drehzahl selbständig wieder zurück. Doch dann ist man schon in der Ausfahrt bei etwa 50 km/h angekommen.

Randolf Unruh

Sportlich um die Kurve

Zum kräftigen Motor gesellt sich beim Geburtstagsmodell ein Fahrwerk Marke Zartbitter statt Vollmilch. Schon der beladene Caddy Edition 30 gibt sich straff. Der leere Caddy lässt seinen Fahrer niemals über die Körnung des Asphalts im Unklaren. Und Querfugen oder Längsrillen mag der VW mit seiner sportlichen Bereifung nun gar nicht. Zum Ausgleich kleben die Gummis geradezu auf der Straße, die zügige berufliche Tour über kurvige Landstraßen entpuppt sich als Vergnügungsfahrt. Der Fahrer freut sich über die markentypisch perfekt abgestimmte Lenkung, sie arbeitet präzise und weder zu schwer noch schlabbrig-leicht. Wie gut, dass kräftige Zurrösen im Laderaum die Fracht sichern.



Service, der Sie ständig begleitet.

MAN Rental unterstützt Sie auf Ihrem Weg

In allen Bereichen des Fuhrparkmanagements sind wir Ihr ständiger und hilfreicher Begleiter, auf den Sie sich jederzeit verlassen können.

www.euro-leasing.de · Hotline 04282 50941000
EURO-Leasing GmbH · Hansestraße 1 · 27419 Sittensen
info@euro-leasing.de

MAN | Rental

EURO
LEASING

