



Eine tolle Kiste?

Test: VW Caddy Cargo. Der komplett neue VW-Kastenwagen macht vieles anders als sein langjähriger Vorgänger. Macht er's auch besser?

Bauprotec BAM 20 ist eine Zement-Bodenausgleichsmasse für den Innenbereich. Muss man nicht unbedingt wissen, wichtiger ist heute das Gewicht von 25 kg pro Sack. Drei Lagen davon auf einer Europalette, prompt geht der Caddy Cargo in die Knie, als der Leonberger Baustoffhändler Thomas Greß mit dem Stapler die Palette absetzt, doch der VW knickt nicht ein. Weiter vorn von Hand noch zwei Gebinde Zementstrich à 40 kg hineingewuchtet – passt.

Greß ist Chef einer wahren Fundgrube, auch was seinen Fuhrpark angeht. Er

hält es eher mit deutlich größeren und erheblich älteren Semestern, vorzugsweise reif für ein H-Kennzeichen. Mindestens. Trotzdem mustert er den Caddy Cargo interessiert: „So ein Busle überlege ich mir auch.“ Und grinst: „Am besten ohne jede Elektronik.“ Pech gehabt, mehr Elektronik als der Caddy Cargo – auf gut schwäbisch „Busle“ – gibt's in dieser Liga gerade nicht.

Auffällige Optik

Vom Namen her wie seit vier Jahrzehnten gewohnt der Golf-Junge, ist er nun tech-

nisch ein Golf-Junges, denn er nutzt die Plattform des aktuellen VW. Optisch tritt der Caddy Cargo eigenwillig auf. Das klar gegliederte Heck mit schmucken schlanken Rückleuchten oben ist die Schokoladenseite. Unten mündet der Auspuff verdeckt. Wenn VW schon keinen Caddy als Stomer baut, so versteckt man die Verbrenner-Technik. Die Wände sind nicht mehr babypopoglat, die Führung der Schiebetür liegt rustikal offen. Das hat man schon eleganter gesehen – die Kosten.

Der Bug ähnelt einer Schichttorte: unten ein engmaschiger Grill, mit etwas Abstand drüber Haifischzähne, dann nach einem weißen Streifen die Ebene der Scheinwerfer mit schicker dunkler Blende als Verbindung – recht viel Mummenschanz angesichts der traditionell klaren VW-Linien. Egal, ein Lieferwagen muss vor allem gut und günstig sein.



Der neue Caddy Cargo türmt vorne reichlich Lufteinlässe auf. Die Glatte Seitenwand ist Vergangenheit.



Beladeszene: Mit Augenmaß passt die Palette jetzt auch quer ins Heck.



Selbstbewusst präsentiert der Neue seinen Namen – ein Golf-Junge in doppelter Bedeutung.



Die Aufsteller der Hecktüren verdrücken sich beim Testwagen ins Türblatt.

Durchdachtes Konzept

Gut, das heißt hier zunächst mal eine zwei-drittel Tonne Nutzlast, dazu als Reserve reichlich Anhängelast und ein hohes Gesamtzuggewicht. Die Schiebetür mit optionaler Zuziehhilfe gleitet leicht und ohren-

schonend ins Schloss. Durchs Heckportal zirkelt ein Könnler auf dem Staplersitz wie Thomas Greß mit gutem Augenmaß zwei Paletten quer hinein, links und rechts bleiben knapp zwei Zentimeter, also eine Verkleidung besser sparen.

Die Ladelänge ist trotz oben ausge-buchteter Trennwand so bemessen, dass auf beide Paletten ordentlich was drauf-passt. Langmaterial begrenzt VW indes auf rund einsachtzig, da eine optionale Verlängerung mit Katzenklappe bis ins

ALTEC

Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
Fax: 07731/8711-11
E-Mail: info@altec.de
Internet: www.altec.de



ALU-RAMPEN



Profi Pit

STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise. Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!

Boos Werkstatt- und Industrierausrüstung GmbH

Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen
Telefon +49 (0)208 8 24 54 -0
Fax +49 (0)208 85 68 88
E-Mail info@boos.de

www.profitpit.de | www.boos.de



Augenfällige Bedienung der Assistenzsysteme: Fingertipp auf die Details der Szene zum Ein- und Ausschalten.

Helfer an Bord

Der Caddy Cargo als leitender Angestellter? Jedenfalls wuseln um ihn auf Wunsch jede Menge Assistenten herum. Perfekt und vorausschauend warnt der Spurwechselassistent, unübersehbar sind die großen gelben Warnleuchten im Gehäuse der Außenspiegel. Vorbildliche Arbeit, eine Empfehlung für die weitere Karriere.

Dienst nach Vorschrift erledigt die automatische Distanzregelung. Meist angemessen sanft reagierend, bremst sie den Caddy rüde bis zum Sicherheitsabstand ein, wenn ein Vordermann plötzlich einschert. Ein Fahrer aus Fleisch und Blut würde mit Augenmaß reagieren. Nötig nur bei hohem Langstreckenanteil, dann entspannend.

Die Umfeldbeobachtung warnt vor plötzlichen Hindernissen und macht dabei einen guten Job. Auf kurvigen Landstraßen kann es bei Gegenverkehr in seltenen Fällen Fehlalarm geben. Die Verkehrszeichenerkennung ist ebenfalls hilfreich, Fehlanzeigen liegen an unglücklich aufgestellten Schildern. Die Eco-

Fahrempfehlung kennt vorausliegende Kreisverkehre und Stoppstellen, mahnt frühzeitig zu Fuß vom Gas. Nun ja. Die Reifenkontrollanzeige führte beim Testwagen ein Eigenleben. Mehrfach warnte sie trotz korrektem Druck bei warmen Reifen vor Luftverlust. Und gab sich nach Tipp auf die Kontrolltaste wieder mit den Werten zufrieden.

Als Nervensäge entpuppte sich auf Landstraßen der hyperaktive und nicht justierbare Spurhalteassistent. Fortlaufende Eingriffe bei Kurvenfahrt, Gegenbewegungen, wenn der Fahrer auf schmalen Straßen Verkehr ausweichen muss, dazu mehrfach unwillkürliche Eingriffe ohne ersichtlichen Grund. Laut Betriebsanleitung ist der Assi für Autobahnen und gut ausgebaute Landstraßen geeignet. Stimmt, anderswo mit seinem Ungestüm ein Ärgernis. Die Sprachsteuerung verhindert gefährliche Navi-Tipperei, reagiert aber mitunter etwas schwerhörig.

Fazit: Alles wie im richtigen Leben, der Nutzen von Assistenten ist hoch – aber nicht immer und überall.

Echtes „Schmuckstück“

Das wird im gut gearbeiteten und weitgehend komplett ausgestatteten Cockpit deutlich, nachdem die Fahrertür ein wenig blechern ins Schloss gefallen ist. Es geht hier etwas düster zu, aber die fahrerseitig elegant gewölbte Armaturentafel ist ein Schmuckstück: Sie schafft Raum, sowohl für Langbeiner als auch für all

Cockpit nicht vorgesehen ist. Vom Vorgänger übernommen hat der Caddy Cargo die fummeligen Aufsteller der Hecktüren. Beim Testwagen verdrückten sich die Bügel an den Türen nach dem ersten Entriegeln und erneutem Schließen auf Nimmerwiedersehen in die Türblätter – dabei ist die Verarbeitung des Caddy Cargo generell tadellos.

die Siebensachen, die sich ansammeln. Zeitung, DIN-A4-Klembrett – ab in die Ablage oben links auf dem Cockpit.

Rechts wartet das VW-typische schlanke Zollstockfach. Dazu Handschuhkasten, große Türablagen, die geräumige Mittelkonsole für viel Kleinkram plus Steckdosen – die E-Handbremse hat Platz gemacht, vorbildlich. Die Dachgalerie dagegen könnte sich VW sparen: Sie schränkt den Kopfraum ein und der Fahrer langt kaum ran.

Nach hinten begrenzt eine Trennwand aus Kunststoff das Fahrerhaus, nicht so fies-kalt wie Blech und obendrein leiser. Oben ragen außen und mittig vier Kleiderhaken heraus, VW hat an alles gedacht. Auf Wunsch lädt hier außerdem eine 230-Volt-Steckdose den Laptop. Der parkt in der Pause auf der Lehne des umgeklappten Beifahrersitzes, ausgearbeitet als Tisch mit Ablagen und Spanngummi.

Dann gibt's noch einfache aber übersichtliche Instrumente. Und eine Bedienung, die traditionelle VW-Vorzüge konterkariert. Von wegen einsteigen und losfahren. Da wäre linkerhand ein fummeliges Tastenfeld fürs Licht. Weitere Alltäglichkeiten werden rund um das Display in der Mittelkonsole eingestellt. Etwa Temperatur und Lautstärke über umständliche Tiptasten.

Im Vergleich zum Vorgänger liegen die Fahrleistungen des VW dank höherer Durchzugskraft und sechs Gängen eine ganze Klasse besser.

Innere Werte

Wer aufs Signet für die Sitzheizung drückt, bekommt kein warmes Gesäß, sondern landet zunächst auf der nächsten Oberfläche. Wer das Gebläse regeln will, die Umluftklappe schließen oder die Klimaanlage anwerfen, muss erst eine Taste drücken um zur passenden Oberfläche des Bildschirms zu gelangen. Das alles lenkt ab und verlangt Hinschauen. Diese komplizierte Tasterei kann kein Autofahrer erfunden haben, hier war ein Computer-Nerd zugange. Einzig die Bedienung der Assistenzsysteme überzeugt, da ohne



Etwas düsteres Fahrerhaus, aber geräumig und sehr praktisch eingerichtet. Ausgezeichnete Sitze.

große Worte und mit Bild selbsterklärend. Am Steuer verliert die Umstandskrämerei an Gewicht, denn hier gilt endlich wieder: ein VW ist ein VW ist ein VW: Die sanft ge-

polsterten Sitze vermitteln guten Halt und bieten Langstreckenkomfort. Die Lenkung mit direkter Übersetzung agiert präzise, bei hohem Tempo fast schon etwas spitz.



Warum einfach, wenn's auch kompliziert geht: umständliche Bedienung über den berührungsempfindlichen Bildschirm.

Das Fahrwerk arbeitet narrensicher, der Caddy Cargo entpuppt sich als wahrer Kurvenkratzer. Nach vier Jahrzehnten blattgefederter starrer Hinterachse hat VW dem Caddy Cargo eine hochwertigere Konstruktion spendiert. Zwar starr, aber erstmals schraubengefedert, an vier Längslenker geführt, ein Panhardstab stabilisiert.

Unbeladen benimmt sich der Caddy auf gut gebügelten oder welligen Fahr-

Handelsblatt WASSERSTOFF GIPFEL 2021

**26-
27/
Mai**
DIGITAL
EDITION

Wie gelingt Wasserstoff der Durchbruch?

Unsere Experten stellen sich Ihren Fragen

Jetzt anmelden:
handelsblatt-wasserstoffgipfel.de



©Jens Oellermann



Dr. Stefan Kaufmann
MdB, Innovationsbeauftragter
„Grüner Wasserstoff“, BMBF



Inga Posch
Geschäftsführerin,
FNB Gas



Martin Bruder Müller
CEO, BASF

Premium-Partner



Handelsblatt
Substanz entscheidet.

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.500 mm
Breite Karosserie gesamt	1.855 mm
Breite über Außenspiegel	2.100 mm
Höhe gesamt	1.856 mm
Radstand	2.755 mm
Wendekreis	11,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	
max. 695 (nutzbar min. 615)/1.096 mm	
Breite/Höhe Hecktür	max. 1.234/1.122 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	586 mm
Laderaum (L/B/H)	max. 1.797/1.614/1.256 mm
Breite zw. den Radkästen	1.239 mm
Ladevolumen	3,1 m ³
Leergewicht Testwagen	1.540 kg
Nutzlast	660 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.220 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.130/1.240 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.720 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1968 cm³, Leistung 75 kW (102 PS) bei 2750-4250/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 1500-2500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, doppelter SCR-Katalysator mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-ISC-FCM.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,75 / 2,10 / 1,28 / 0,88 / 0,67 / 0,51, R.-Gang 3,58, Antrieb auf die Vorderräder, Achsübersetzung 3,94.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Längslenkern und Schraubenfedern, Panhardstab. Reifen 215/55 R 17 auf Rädern 6 1/2 J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Elektronisch angesteuerte, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 140 A.

Füllmengen

Tankinhalt:	50 l
Tankinhalt Adblue:	15 l
Motoröl inkl. Filter	5,5 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 30 000 km/2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, optional Garantieverlängerungen. Drei Jahre Garantie auf die Lackierung, zwölf Jahre gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

Preis

VW Caddy Cargo L1, 75 kW (102 PS) 20.890* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0-50 km/h	4,3 s
0-80 km/h	8,8 s
0-100 km/h	12,2 s

Elastizität

60-80 km/h (IV/V)	3,7/5,2 s
60-100 km/h (IV/V)	7,6/10,4 s
80-120 km/h (VI)	18,9 s
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h

Innengeräusche

Stand/50/100 km/h 45/57/64 db(A)	
Vmax 74 dB(A)	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ innerorts/außerorts/kombiniert:	5,9/3,8/4,5 L/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert:	192 g/km
Normverbrauch WLTP:	4,8-5,5 L/100 km
CO ₂ -Emissionen:	127-145 g/km
Teststrecke beladen	6,2 L/100 km
Testverbrauch min./max.	4,9-10,0 L/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,14 L/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Generell sehr gute Verarbeitung, gute Materialqualität, gutes Platzangebot, bequeme Sitze, zahlreiche und durchdachte Ablagen unterschiedlichster Größe, sehr niedrige Fahrgeräusche.

- Düstere Anmutung, Bedienung teils sehr umständlich und gewöhnungsbedürftig, Außenspiegel rechts mit knappem Sichtfeld.

Antrieb

+ Antritts- und durchzugsstarker Motor, hohe Elastizität. Gute Fahrleistungen, präzise und leichtgängige Schaltung.

- Sechster Gang sehr lang übersetzt, nur bedingt für Landstraßen geeignet.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sehr sicheres und gutmütiges Fahrwerk, präzise Lenkung, Fahrkomfort beladen gut, leer zufriedenstellend. Zahlreiche Assistenzsysteme möglich.

- Aktiver Spurrassistent agiert übereifrig mit Lenkeingriffen, nicht justierbar.

Laderaum

- Stabile Zurrösen, pflegeleichter und rutschfester Boden (Aufpreis), Schiebetür mit Zuziehhilfe (Aufpreis). Hinterachslast, Anhängelast und zulässiges Zuggesamtgewicht hoch.

- Hecktürerweiterung auf 180 Grad unpraktisch und Aufsteller defekt, kleine Stufe im Heck, keine Verlängerung ins Cockpit möglich.

Kosten

+ Günstiger Kraftstoffverbrauch, sehr dichtes Servicenetz, voraussichtlich hoher Wiederverkaufswert, gute Serienausstattung.

- Wartungsintervalle durchschnittlich.

bahnen sehr zivil - zeigt nur bei kurzen Unebenheiten Härte. Fracht steckt er prima weg, obwohl die Federn unter Beladung tief eintauchen. Nun filtert der Caddy Cargo Stöße aller Art gelassen, liegt selbst bei forcierter Fahrweise stabil, kennt kaum lästige Seitenneigung.

Effizientes Kraftpaket

Unter seiner Motorhaube steckt ein guter Bekannter: VW hat sich beim TDI generell auf 2 l Hubraum festgelegt. Das spart Kosten und deckt ein sehr breites Leistungsspektrum ab. Hier arbeitet die mittlere Ausführung mit 75 kW (102 PS). Diese Zahlen sind vom Vormodell bekannt, beim

Drehmoment aber hat der Diesel um gut zehn Prozent auf 280 Nm zugelegt. Ein Blick auf die dazugehörigen Drehzahlen lohnt: höchste Leistung bei 2.750 bis 4.250 Umdrehungen, maximale Zugkraft von 1.500 bis 2.500 Touren. Also runter mit der Drehzahl, der Caddy lässt sich in den unteren Gängen gelassen und doch



Die Schokoladenseite des Caddy Cargo: klar gezeichnetes Heck, attraktiv eingefasste Rückleuchten.

Einfache, aber sehr funktionelle Instrumente, gleich darüber eine von vielen sinnvollen Ablagen.



kraftvoll ab gut 1.000 Umdrehungen bewegen, spricht munter aufs Gas an. Zwar dreht die Maschine auf Befehl bis fast 5.000 Touren hinauf, doch derlei Drehorgien sind angesichts der guten Kraftentfaltung auf halber Höhe überflüssig.

Im Unterschied zum Vorgänger positioniert jetzt ein Sechsganggetriebe die

Kraft. Es ist weit gespreizt und geschickt gestuft, das bedeutet knackiges Anfahren auch beladen am Berg sowie rückwärts, gleichzeitig entspannte Langstrecken. Anzukreiden ist dem VW allenfalls eine gewisse Mattigkeit in der höchsten Stufe an Steigungen, doch wer will sich angesichts von nur etwa 1.700 Umdrehungen

bei Tempo 100 darüber beschweren? Zumal der folgende Gangwechsel dank kurzer und präziser Wege mehr Vergnügen als Arbeit bedeutet.

Im Vergleich zum Vorgänger liegen die Fahrleistungen des VW dank höherer Durchzugskraft und sechs Gängen eine ganze Klasse besser. Beim Verbrauch gibt er sich trotzdem keine Blöße: 6,2 l/100 km mit voller Beladung auf der anspruchsvollen Hausstrecke sind ein guter Wert. Zumal der Caddy dabei nicht nur deftige Steigungen erklimmen, sondern auch auf einer Autobahn-Teilstrecke im gestreckten Galopp dahinfliegen muss. Mit weniger Stress ist eine Fünf vor dem Komma kein Problem. Ein Lob gibt's für die Geräuschkulisse, da es für einen Kastenwagen an Bord erstaunlich leise zugeht. Damit einher geht die angenehme Laufkultur des dezent knurrenden TDI. Er steckt selbst Niedrigdrehzahlen ohne Murren weg. Das bedeutet unterwegs zusammen mit Lenkung, Fahrwerk und Sitzen eine sehr gepflegte Erscheinung.

Nach Ausschalten der Zündung verabschiedet sich der Caddy Cargo mit einem höflichen Gruß: „Auf Wiedersehen“. Aber vermutlich nicht beim Baustoffhändler Greß – die Elektronik, wir ahnen es.

Randolf Unruh