



# Einen Kurzen bitte

Eher bodenständig als abgehoben, mit praktischen Vorzügen und gewöhnungsbedürftiger Bedienung. Bitte einsteigen in die Kurzausgabe.

**A**uch wenn's anders gemeint war, schon bei den legendären Blues Brothers stellte sich die Frage: Wo ist der Caddy? Nun, in Corona-Zeiten sind leichte Verspätungen nicht auszuschließen. Fangen wir mal klein an, das betrifft zunächst

den Radstand, denn der lange VW Caddy nimmt noch etwas Anlauf. Klein ist auf der ersten Runde auch die Motorleistung, es dreht sich um den Zweiliter-TDI in der Post- und Handwerkergezellenvariante mit 55 kW (75 PS). Und dann kommt das

Aha-Erlebnis. Aha hat heute mal nichts mit Abstand, Hygiene und Alltagsmaske zu tun. Sondern mit einem bulligen Motor, der erstaunlich munter antritt und überraschend viel Mumm beweist. Die nominelle Leistung klingt karg, aber 250 Nm Drehmoment ab exakt 1.375 Touren sind für einen kompakten Lieferwagen nicht von Pappe. Zumal ein Sechsgang-Schaltgetriebe die Angelegenheit geschickt portioniert. Es schaltet sich etwas knochig, dieser Caddy ist noch jung. Der Diesel knurrt gelassen vor sich hin, zieht gut, lässt sich auch von Drehzahlen knapp über Leerlauf nicht aus der Ruhe bringen. Dass der Maschine Drehfreude abgeht und die Fuhre ab etwa Tempo 100 nur noch gemächlich Fahrt aufnimmt, das juckt auf Kurzstrecken niemand. Also außerorts den sechsten Gang einlegen und gelassen mit den 100 Sachen bei kaum mehr als 1.500 Umdrehungen dahinschnüren. Ergebnis: Der Caddy ist trotz mehr Mumm laut Norm um gut einen halben Liter sparsamer geworden. Gleichzeitig dank doppelter SCR-Einspritzung auch sauberer.

## 170 statt 155

Der ruhige Trip gibt die Chance, sich mit dem neuen Caddy Cargo auseinanderzusetzen. Beginnen wir außen. Vorne zeigt er einen etwas missmutigen Hausmeisterblick. Dazu einen dreischichtig aufge-



Der Laderaum fasst nun Paletten quer, mit Geschick passen beim kurzen Caddy Cargo zwei davon ins Heck.



**Geschwisterduo Caddy und Caddy Cargo: hier zwei Kurze, komplett neu auf Golf-Basis.**

türnten Kühlergrill wie ein wuchtiger Hamburger XXL. Schick ist der Rücken, vor allem mit Heckklappe: große Scheibe, elegante schlanke Leuchten, klare Gliederung.

Praktiker aber wählen Heckflügeltüren, wie gehabt mit etwas fummeliger Entriegelung auf 180 Grad. Aber die Radkästen stehen weiter auseinander jetzt genau einsdreiundzwanzig. Mit dem Risiko leichter Schürfwunden zirkelt der Staplerfahrer daher endlich eine Palette quer hinein. Und gleich noch einen zweiten Ladungsträger hinterher, sofern die Paletten nicht allzu hoch bepackt sind.

Wechsel in den nächsten Caddy, in der Motorisierung eins rauf, macht 75 kW (102 PS) Leistung und 280 Nm Zugkraft. Wie zu erwarten: Bei gleicher Übersetzung kann dieser VW alles ein wenig besser. Fährt sich lebendiger, dreht etwas leichtfüßiger. Und passt für fast alle Lebenslagen. Er rennt gut 170 Sachen statt 155, ist somit auch langstreckentauglich. Fahrer verbringen also vermutlich mehr Zeit an Bord, Anlass für ein paar Beobachtungen rund ums Cockpit.

Durchweg serienmäßig sind Zentralverriegelung, elektrische Spiegel, verstellbare Sitzhöhe und Lenkrad – der Caddy

Cargo passt und sitzt schon als Basismodell. Geradezu üppig fällt der Platz vor der Trennwand aus. Selbst Riesen fahren den Sitz nicht in die letzte Raste. Die Sitze sind typisch VW: angenehm breit und mit hoher Lehne, sanft gepolstert und doch Halt gebend. Die Armaturentafel ist ebenfalls typisch, aber für eine neue Ära. Ist nicht mehr schokoladentafelig quadratisch, praktisch, gut, sondern schwungvoll geformt. Mit großen Ablagen drauf und drumherum. Viel Kleinkram kommt in der Mittelkonsole unter, denn hier macht die neue elektrische Parkbremse vorteilhaft Platz. Über anderes lässt sich disku-

**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 Industrieausrüstung 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](http://www.profitpit.de) | [www.boos.de](http://www.boos.de)

©2017 Made by KEZ-Arbeitsgrube



**Große Außenspiegel, große und warnende Anzeige für die besetzte Nebenspur à la Transporter T6.1.**

tieren. Zum Beispiel über das Material. In vielen Sichtbereichen hübsch genarbt, aber rundum Hartplastik. Die Fensterbrüstung – naja. Dem Gesellen ist's egal, aber für einen teuren Caddy ohne Cargo als Chefvariante ziemlich schlicht. Und alles düster, rabenschwarz.

## Optional: das Digital-Cockpit

Die neuen Lichttasten in einer Touchfläche bieten keinen Vorzug gegenüber

handfesten Drehreglern. Außer beim Preis. Das gilt erst recht für die Klimatisierung. Lüftungsgebläse verstellen heißt: Taste drücken und sodann im sich öffnenden Menü den virtuellen Schieberegler betätigen – sofern man ihn trifft. Temperaturänderung klappt ebenso, alternativ mehrfach auf eine Taste tippen – wenn man sie denn ohne Hinschauen erwischt. Dies im Stadtverkehr oder auf der kurvigen Landstraße? Die Instrumente in Grundausführung sehen in der neuen Generation ein wenig schlichter aus. Das ändert sich mit dem optionalen Digital-Cockpit. Es erstrahlt mit viel Blau, zeigt virtuelle Rundinstrumente. Die Anzeigen im mittigen Display sind variabel, etwa für den Bordrechner oder die Mediathek. Auf Tastendruck rückt die Navigationskarte in den Vordergrund, auf Wunsch im XXL-Format. Der Drehzahlmesser verschwindet dann, die Geschwindigkeit wird in Ziffern angezeigt. Hat was, werden sich viele Cargo-Käufer aber sparen.



**Digital-Cockpit: virtuelle Rundinstrumente, dazwischen eine frei belegbare Fläche, hier als Bordrechner. Alternativ große Navi-Anzeige und kleine Instrumente (Bild links). Klimaregelung im Monitor: virtuelle Schieberegler und Tiptasten, vorher die Taste „Klima“ erwischen.**

Sparen? Der nächste Caddy bitte. Die neue Topmotorisierung beschränkt sich beim Diesel auf 90 kW (122 PS), tritt aber mit 320 Nm Drehmoment kräftig an. Und allein sie lässt sich mit dem siebengängigen DSG koppeln, jetzt mit einem kleinen Bedienknubbel betätigt. Prompt verwandelt sich der Caddy Cargo in einen Dynamiker, tritt kraftvoll an, scharrt auch mal kurz mit den Vorderrädern. Schaltet sympathisch weich und fast unmerklich, wenn auch etwas bedächtig. Rennt in dieser

## Das kommt, das kommt nicht

Die erste Preisliste des Caddy Cargo beschränkt sich auf Vorderradantrieb, drei TDI-Varianten von 55 kW (75 PS) bis 90 kW (122 PS) mit Sechsgang-Schaltgetriebe, auf Wunsch gibt's ein Siebengang-DSG für den stärksten VW.

In der zweiten Welle folgt ein Benzinmotor mit 84 kW aus 1,5 Liter Hubraum. Immer mit Zylinderabschaltung, wahlweise mit Schalt- und DSG-Getriebe. Dann wäre da der Caddy Cargo mit Allradantrieb namens 4Motion und Haldex-Kupplung, die neue Hinterachse lässt dafür Platz. Zu bekommen nur mit Schaltgetriebe, wenn auch stärker ausgelegt. Genügt das?

In einer dritten Welle naht auf Basis des Benzinmotors der Caddy Cargo CNG mit Erdgasantrieb. Das heißt: 1,5 Liter Hubraum und 96 kW (130 PS), voraussichtlich als Mildhybrid mit Turbolader und variabler Turbinengeometrie – ein Gruß vom Stammvater Golf. In Vorbereitung ist ein Plug-in-Hybrid. Im Unterschied zum Golf dann mit 1,5 Liter Hubraum. „Das ist der modernere Motor“, erklärt einer, der es wissen muss. Deshalb dauert's bis 2021.

Und das spart sich VW: Das DSG-Getriebe für den mittleren TDI ist draußen, ebenso der bis-

herige Top-Diesel, ein Kraftprotz mit 110 kW (150 PS). Auch ein vollelektrischer Antrieb ist nicht geplant, das gibt die Golf-Plattform nicht her – ob da erneut Veredler Abt anknüpft? Ebenso hat VW Karosserievarianten ausgedient, das betrifft die Katzenklappe als Durchlade in der Trennwand oder die Leiterklappe oben im Heck. In der ersten Preisliste fehlen für den Cargo auch Holzboden im Laderaum und Seitenverkleidungen – dies soll noch kommen.



**Der Allrad-Caddy ist schon in Vorbereitung, Haldex-Kupplung für die Hinterachse.**



Appetitlich gestaltetes Cockpit vielleicht etwas düster, überschaubare Materialqualität.



Touchfeld statt klassischem Drehschalter fürs Licht: besser Hinschauen bei der Bedienung (Bild oben).

Die Serieninstrumente sehen nun etwas schlichter aus, sind indes funktionell.

Leistungsstufe gut 180 Sachen, schnellst in kaum mehr als zehn Sekunden auf Tempo 100.

Dem Fahrwerk ist die Motorleistung schnurz. Vorn gibt es die verstärkte Vorderachse vom Golf und eine sehr direkte Lenkung, bei hohem Tempo in der Kurzausgabe des Caddy Cargo fast zu direkt. Wichtiger ist die Hinterachse, unverändert starr, jedoch an Längslenkern geführt und mit Schraubenfedern sowie Panhardstab veredelt. Der erste Eindruck: Der Caddy Cargo liegt richtig gut. Federt leer zwar straff aber komfortabel, mit Beladung noch besser.

### Trailer Assist, Travel Assist

Bei Übermut oder Unachtsamkeit am Steuer greift auf Wunsch ein ganzes Rudel Helfer ein. Beispiele: Da wären der Notbremsassistent und ein Ausparkassistent mit Bremsfunktion rückwärts. Dann der Spurwechselasistent mit prächtiger großer Anzeige im Außenspiegelgehäuse. ACC wahrt gelassen Distanz. Der Spurhalteassistent mit Lenkeingriff packt kräftig zu, der Trailer Assist hilft beim Rangieren mit Anhänger, und der Travel Assist ist ein erster Schritt hin zum automatisierten Fahren. Da findet sich Nützliches für jeden Einsatz, doch Obacht, sonst rennt der Preis davon. Wobei die erste Preisliste verwirrt: Dort stehen nebeneinander ein Caddy Cargo und der günstigere Caddy Cargo Ecoprofi mit identischer Ausstattung. Laut VW-Marketing ein Fehler, der netto 1.090 Euro billigere Ecoprofi ab 17.985 Euro gilt. Womit der rundum neue Caddy bei deutlich aufgewerteter Ausstattung mit Basismotorisierung zum

Vorgänger nur wenig zugelegt hätte. Der Caddy-Tag ist herum, bitte Licht einschalten. Ein guter Tipp sind die neuen LED-Scheinwerfer, nicht nur wegen des hellen und homogenen Lichtkegels ohne farbverzerrten Rand. Dazu gehört Allwetterlicht: Bis Tempo 40 ist der Streukegel sehr breit und beleuchtet den Bürgersteig gleich mit – Fußgänger bleiben nicht verborgen. Das Abbiegelicht ist eingeschlossen,

klassische Nebelscheinwerfer entfallen. Alles zusammen könnte bei Eignern und Fahrern von Lieferwagen zur klassischen Frage der Blues Brothers führen: Wo ist der Caddy?  
**Randolf Unruh**

**DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS**

Heinz Schutz GmbH  
D-27308 Kirchlinteln  
Tel. 04237/ 93 11-0  
www.schutz-fahrzeugbau.de

**SCHUTZ**  
FAHRZEUGBAU

# LEISTUNGSSTARK

- herstellerunabhängige Reparaturen
- termintreue Instandsetzung
- umfangreiches Lieferprogramm (Hydraulikzylinder und Zubehör)
- hochwertige Hydraulikzylinder-Fertigung
- innovative Schwenkarme (pat.)

hr kompetenter Hydraulik-Partner.

**LAUNHARDT**  
HYDRAULIK-GMBH

QUALITY made in GERMANY

Industriestraße 2A · 45711 Datteln · Telefon +49 (0) 2363 53848  
info@launhardt hydraulik.de · www.launhardt hydraulik.de