



Immer noch ein schmucker Auftritt:  
Der Caddy ist ein Senior, doch der junge Alte ist verblüffend fit.

# Wenn der Gasmann kommt

Ist Gas die Alternative zum vielkritisierten Diesel und zum komplizierten Elektroantrieb? Der Caddy TGI liefert die Antwort – sein Fahrer wird zum Gasmann.

**E**in Blick in den Duden ist doch immer wieder lohnenswert: Das Wort Gas stammt aus dem Niederländischen und ist an den griechischen Begriff cháos für leeren Raum oder Luftraum angelehnt. Chaos – das trifft das aktuelle Durcheinander rund um den Antrieb der Autos von morgen perfekt. Der VW-Konzern mischt dabei kräftig mit, richtete erst Dieselgate an – zahlreiche Caddy-Besitzer kennen das Thema Nachrüstung –, und kürzlich schlug der Chef dann plötzlich im Interview die Abschaffung angeblicher Dieselsubventionen vor. Als schnelle Alternative zum anrühigen Selbstzünder hat VW inzwischen den Gasantrieb aus dem Hut gezaubert.

Gib Gas, ich will Spaß – die Filmklammer aus den Achtzigern ist längst ver-

**VW montiert unter dem Ladeboden des kurzen Caddy viele CNG-Tanks, dazwischen ist der Benzin-tank angesiedelt.**



gessen, ihr Titel aber hat sich erfolgreich ins Ohr gefräst. Wer Caddy TGI fährt, der gibt beim Tritt aufs Pedal im Wortsinne Gas und will Spaß beim Blick auf Umwelt und Geldbeutel auskosten. Das funktioniert bei den reinen Betriebskosten durchaus, wo sonst können Autofahrer für einen Zwanziger volltanken? Das Tanken selbst erfordert etwas Konzentration,

denn eine Zapfpistole in den Einfüllstutzen einzuhängen ist einfacher als das Anschließen und spätere Lösen der genormten NGV-1-Tankkupplung. Gewöhnungssache, ebenso wie das fortlaufende Ausschauhalten nach Gastankstellen bei Fahrten außerhalb des heimischen Dunstkreises. Mit rund 900 Gastankstellen ist das Netz in Deutschland dünn

## Gas, Diesel oder Benzin – was darf's denn sein?

Drei TSI-Benziner, drei TDI-Diesel und ein TGI-Gasmotor, Schaltgetriebe oder DSG, für Geländegänger der Allradantrieb 4Motion mit zwei Dieselvarianten – rund um den Antrieb lässt VW mit Ausnahme eines E-Caddy keine Lücke. Welchen nehmen, TSI, TDI oder TGI? Für Vielfahrer heißt die Antwort unverändert Diesel: kräftig, sparsam, große Reichweite – passt. Bei Wenigfahrern sieht die Sache anders aus, sind die Benziner eine prima Alternative. Etwas mehr Spritkosten, etwas weniger Versicherung, deutlich niedrigerer Preis – da rechnet sich kein TDI. Knifflig wird's für den Caddy TGI: Wie man die Rechnung auch dreht und wendet, bei einem Mehrpreis von netto 2.200 bis 2.900 Euro zu vergleichbaren TSI-Motoren geht die Kalkulation auf absehbare Zeit allenfalls im Vergleich zum 1.4 TSI auf. Und im Vergleich zum TDI allein beim Kombi, denn da hilft dem TGI

die günstige KFZ-Steuer. Auch falls der Energieversorger etwas zuschießt. Das gute Umweltgewissen muss sich der Eigner eines TGI etwas kosten lassen.

Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen nicht drastisch unter den anderen Triebwerken, das klappt erst bei einem hohen Anteil Biogas. Mit ihm würde der Caddy TGI auch seinen Beitrag zu größerer Unabhängigkeit von Energielieferanten zweifelhafter Herkunft leisten. Als drohendes Menetekel steht das Abschmelzen des Erdgas-Steuervorteils ab 2024 an der Wand, danach wird nach heutigem Stand der Kraftstoff teurer, ein latenter Nachteil für Betriebskosten und Wiederverkaufswert bei einer Langzeitnutzung. Gasauto kaufen? Wer Risiken ausschließen will, sollte seinen VW-Händler zu einem attraktiven Leasingangebot drängen.

Dann wäre da das Thema Sicherheit. Im Rah-

men der Hauptuntersuchung überprüfen Dekra, TÜV und Konsorten die Gasanlage. Ausgerechnet die schützende Gasabdeckung des Caddy ist dann ein Störenfried, bei korrekter Arbeit muss sie entfernt werden. Der Dekra: „Am Fahrzeugunterboden verbaute CNG-Tanks waren in der Vergangenheit mitunter anfällig für Korrosion. Darum wurde festgelegt, dass die Überprüfung der Gasanlage nur bei freigelegten Tanks durchgeführt werden darf.“ Diese Mehrarbeit lehnen Prüfer aus verständlichen Gründen ab, so ein Spezialist des TÜV Süd. Also gibt es zuvor und nachher einen zeitraubenden und teuren Abstecher in die Werkstatt – oder die Hauptuntersuchung wird gleich dort absolviert. Die Lebensdauer der Gasanlage sollte dagegen kein Thema sein, denn die Zulassungsdauer ist auf 20 Jahre angelegt, dann aber hat auch ein Caddy ausgegast.

	VW Caddy 1.4 TGI	VW Caddy 1.0 TSI	VW Caddy 1.4 TSI	VW Caddy 2.0 TDI
<b>Kraftstoff</b>	Erdgas	Benzin	Benzin	Diesel
<b>Zylinder/Hubraum cm<sup>3</sup></b>	4/1.395	3/999	4/1.395	4/1.968
<b>Leistung kW(PS)/min</b>	81 (110)/4.800–6.000	75 (102)/5.000–5.500	92 (125)/5.000–6.000	5 (102)/2.900–4.000
<b>Drehmoment Nm/min</b>	200/1.500–3.500	175/1.500–3.500	220/1.500–3.500	250/1.300–2.800
<b>Getriebe</b>	6-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
<b>Beschleunigung 0–100 km/h in sec</b>	12,2	11,3	10,3	12,0
<b>Höchstgeschwindigkeit km/h</b>	174	172	185	172
<b>Verbrauch innerorts/außerorts/kombiniert kg/l/100 km</b>	5,4/3,5/4,2	6,4/4,7/5,3	7,1/4,9/5,7	5,5/4,1/4,6
<b>CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert g/km</b>	115	122	131	121
<b>Kraftstofftank</b>	25 kg CNG (Maxi 32) + 13 l Benzin	55 l	55 l	55 l
<b>Max. Nutzlast/zul. Gesamtgewicht, kg</b>	762/2.225	762/2.026	762/2.068	762/2.141
<b>Grundpreis Kastenwagen Euro*</b>	19.900,-	17.020,-	17.705,-	18.445,-
<b>Haltpflicht + Vollkasko (Beispiel)</b>	540,-	520,-	520,-	580,-
<b>KFZ-Steuer Kastenwagen/Kombi</b>	136,-/74,-	124,-/82,-	124,-/104,-	124,-/252,-
<b>Kraftstoffpreis Euro kg/l**</b>	0,85	1,10	1,10	0,95
<b>Kraftstoffkosten 10.000/50.000/100.000 km Euro***</b>	459/2.295/4.590,-	704/3.520/7.040,-	781/3.905/7.810,-	523/2.613/5.225,-

Alle Daten Werksangaben: \* Preise ohne Mehrwertsteuer \*\* Tankstellenpreise ohne Mehrwertsteuer \*\*\* Basis Normverbrauch innerorts

im Vergleich zu rund 14.500 Tankstellen für Benzin und Diesel. In manchen ländlichen Regionen haben Gasfahrzeuge daher wegen großer Entfernung zur nächsten Zapfsäule keinen Sinn, Langstrecken- und erst recht Auslandsfahrten müssen gut geplant werden. Gut also, dass der Caddy 13 Liter Superbenzin als flüssige Reserve mitführt. Deshalb ver-

fügt er über zwei Tankanzeigen, rechts im Tacho wie gewohnt für Benzin, links im Drehzahlmesser zusätzlich für Gas, gekennzeichnet durch eine stilisierte grüne Gasflasche. Ihr ist die Kühlwasseranzeige zum Opfer gefallen, dafür muss jetzt eine Kontrollleuchte genügen. Einige Spritzer Benzin helfen außerdem beim Start mit heftigen Minustemperaturen.

Auch nach jedem CNG-Tanken spült der Caddy kurz seine Leitungen durch.

### Ein Leisetreter

Beim Einschalten der Zündung sowie beim Starten des Motors ertönt aus dem Heck jeweils ein deutliches Klacken, jetzt öffnen Gasventile. Zunächst zeigt der TGI den Benzin-Füllstand, um dann automa-

## Technische Daten: VW Caddy TGI



### Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.408 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.793/2.065 mm
Höhe gesamt	1.860 mm
Radstand	2.682 mm
Wendekreis	11,1 m
Breite/Höhe Schiebetür	701/1.097 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.183/1.134 mm
Laderaum über Fahrbahn	577 mm
Laderaum (L/B/H)	1.779/1.556/1.244 mm
Breite zw. den Radkästen	1.170 mm
Ladevolumen	3,2 m³
Leergewicht Testwagen	1.580 kg
Nutzlast	645 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.225 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.100/1.230 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	1.300 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.500 kg

### Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Erdgasmotor in Reihenbauweise, quer eingebaut, quasimonovalent. Elektronische Steuerung, Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/88,0 mm, Hubraum 1.997 cm³, Leistung 81 kW (110 PS) bei 4.800–6.000/min, maximales Drehmoment 200 Nm bei 1.500–3.500/min. Dreiwege-Katalysator, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,78/2,12/1,36/1,03/0,86/0,73, R-Gang 3,60, Übersetzung Antriebsachse 3,94. Antrieb auf die Vorderachse.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Parabelfedern. Reifen 195/65 R 15 C auf Rädern 6 x 15. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Elektrik

Batterie 12 V/59 Ah, Lichtmaschine 140 A.

### Füllmengen

Tankinhalt CNG: 26 kg  
 Tankinhalt Superbenzin: 11,5 l  
 Motoröl inkl. Filter 5,0 l

### Wartung/Garantie

Wartung: nach Anzeige, max. 30.000 km oder zwei Jahre, dann max. 30.000 km/ein Jahr.  
 Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Lackgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

### Preis

VW Caddy TGI Kastenwagen, 19.900 Euro (ohne MwSt.).

### Messwerte

#### Beschleunigung:

0–50 km/h	4,9 s
0–80 km/h	8,9 s
0–100 km/h	13,3 s

#### Elastizität:

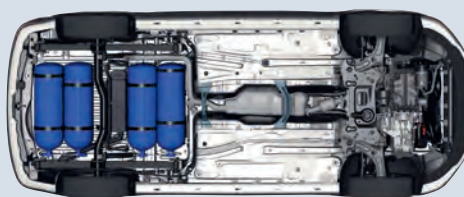
60–80 km/h IV/V	4,8/5,7 s
60–100 km/h IV/V	9,8/12,1 s
80–120 km/h VI	19,0 s
Höchstgeschwindigkeit I	74 km/h

#### Innengeräusche:

Stand/50/80/100km/h	48/57/63/68 db(A) Vmax 78 dB(A)
---------------------	---------------------------------

#### Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
Stadt/Überland/Kombiniert	5,4/3,5/4,2 kg/100 km
CO2-Emissionen kombiniert	115 g/km
Teststrecke beladen	5,8 kg/100 km
Testverbrauch min./max.	5,2–8,7 l/100 km



### Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

### Fahrerhaus

- + Sehr gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, sehr übersichtliche Instrumente und Bedienung, zahlreiche und durchdacht angeordnete Ablagen.
- Anmutung nüchtern und düster, Außenspiegel rechts verbesserungsbedürftig, bei schnellem Tempo hohe Geräuschkulisse. Sitzstoff schmutzempfindlich.

### Antrieb

- + Motor vergleichsweise laufruhig, leise und sehr drehfreudig, leer spontaner Antritt ab mittleren Drehzahlen. Gelungene Getriebeabstufung, sehr leichtgängige und präzise Schaltung.
- Matter Antritt bei sehr niedrigen Drehzahlen, kraftlos in der höchsten Schaltstufe.

### Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres und gutmütiges Fahrwerk, präzise Lenkung, guter Fahrkomfort, keinerlei Poltergeräusche.
- Variabel übersetzte Lenkung lässt bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten etwas Feinfühligkeit vermissen.

### Laderaum

- + Stabile Zurrösen, pflegeleichter und rutschfester beschichteter Holzboden, vorteilhafte Türöffnung, helle LED-Beleuchtung.
- Hecktüreweiterung auf 180 Grad fummelig, Radkästen nicht palettenbreit.

### Kosten

- + Sehr niedrige Kraftstoffkosten, angemessene Wartungsintervalle.
- Listenpreis als TGI hoch, dünnes CNG-Tankstellennetz.

tisch auf die Gasseite zu wechseln. Hat der Fahrer getankt, prüft der Caddy zunächst das eingefüllte Gas. Anzeige „Gasqualität 100 Prozent“ – im Tank steckt also H-Gas mit hoher Heizqualität und entsprechend geringerem Verbrauch als bei flauerem L-Gas.

Für dieselgewohnte Fahrer auffällig ist das im Leerlauf fast unhörbare Motorgeräusch – das Verbrennungsprinzip von Gasmotoren entspricht Benzinern, entsprechend gesittet benehmen sie sich. Gilt der Caddy TDI akustisch als Raubein, so entpuppt sich der TGI als Leisetreter. Damit verbunden ist indes eine gewisse Zurückhaltung in der Leistungsabgabe: Legt ein Caddy TDI schon knapp über



**Erstklassige Qualität: Karosserie glatt wie ein Babypopo, ausgezeichnete Verarbeitung.**

Autobahnsteigungen gilt die Gleichung: Steigung gleich Schaltung, denn beim Wiederbeschleunigen im großen Gang beschleunigt der Caddy TGI nicht, er nimmt Fahrt auf.

### Darf's ein Kilo mehr sein?

Gasverbrauch wird in Kilogramm statt in Litern angegeben, wobei das Ergebnis des TGI in Zahlen fast einem TDI entspricht. Der voll ausgeladene Testwagen mit serienmäßiger Start-Stopp-Technik schluckte in der Stadt rund 5,5 kg/100 km, bei Überland- und gelassener bis zügiger Autobahnfahrt zwischen 6,0 und 6,5 kg/100 km. Damit übertrifft er die Normwerte in der Realität deutlich. Wer den TGI mit Vollgas über die Autobahn drischt, treibt den Gasverbrauch in Höhen von mehr als 8 kg/100 km. Das schränkt die Reichweite im Gasbetrieb auf rund 300 Kilometer ein – gut also, dass ein ordentlicher Schluck Sprit an

Bord ist, den der Bordrechner separat berücksichtigt. Die schnelle Hatz wird aber die Ausnahme bleiben, denn dabei ist's vorbei mit dem feinen Geräuschkomfort des TGI. Der Wind braust stürmisch ums Gehäuse, der Motor lärmt angestrengt mit mehr als 4.000 Touren, das Radio bleibt ausgeschaltet.

Eingeschaltet bleiben dagegen die Antennen des Fahrers, es lohnt sich. Unter dem Laderaum nehmen vier Druckbehälter und mittendrin der kleine Benzintank Platz. Eine Kunststoffwanne schützt sie vor Beschädigungen; der Raum für ein Reserverad entfällt. Somit klettert das Leergewicht des Caddy TGI im Vergleich zum leichtesten Benziner um rund 200 und zum vergleichbaren TDI um etwa 100 Kilo. Da das zulässige Gesamtgewicht mitwächst, bleibt die Nutzlast erhalten. Beim umfangreich ausgestatteten Testwagen reduzierte sie sich allerdings auf 645 Kilo einschließlich Fahrer. Ent-

#### ANZEIGE

**STARK**  
**Mobile Waschanlage**  
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank  
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom  
 Allgeräterücknahme  
**Neue Modelle**  
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

1.000 Touren kräftig los, so wirkt der TGI in diesem Drehzahlbereich lustlos. Ab 1.500 Umdrehungen erreicht er sein eher schmalbrüstiges Maximaldrehmoment von 200 Nm, dann reagiert er spontan aufs Gas, was hier wörtlich nehmen ist. Doch von einem kraftvollen Turboschub kann keine Rede sein. Er kompensiert dies durch seinen kultivierten Lauf, eine gewisse Geschmeidigkeit und vor allem eine ausgeprägte Drehfreude, auch wenn auf den letzten 1.000 Touren bis zur Grenze von mehr als 6.000 Umdrehungen kein Leistungszuwachs mehr spürbar ist. Das heißt in der Praxis für Umsteiger vom TDI: Der nutzbare Drehzahlbereich wandert um einige hundert Umdrehungen nach oben. Auch dann empfiehlt sich eine gewisse Gelassenheit am Steuer. Zwar sprintet der Caddy TGI zügig auf Tempo 100, doch seine Durchzugswerte sind mangels Drehmoment mäßig. Vor allem mit Beladung geht der TGI an Steigungen schnell in die Knie. Fleißiges Schalten hilft, es geht vorbildlich leicht, flüssig und exakt von der Hand. Auch an

**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.profi-pit.de | www.boos.de



Wegen ein, zwei Zentimetern passt die Europalette nicht quer in den Laderaum, fummelige Türaufsteller.



Kleine Veränderung bei den Instrumenten: Füllstandsanzeigen für Gas (links) und Benzin (rechts).

sprechend überschaubar wirkte daher im Laderaum der Testballast, eine Europalette mit 24 Sack à 20 kg Fugenmörtel. Falls viel zu transportieren ist: VW gesteht dem Caddy TGI 1.300 Kilo Anhängelast zu und ein zulässiges Zuggesamtgewicht von stolzen 3,5 Tonnen. Doch angesichts des eher lendenlahmen Gasmotors sollten derlei Auswüchse eine Ausnahme bleiben.

Das Zusatzgewicht wirkt sich mildernd auf die Federung des Caddy aus. Leer steht er hinten hoch, als lauere er auf Fracht. Trotz starrer und parabelgefederter Hinterachse sowie immerhin 3 bar Reifendruck benimmt er sich überraschend komfortabel. Das Zusatzgewicht der Gastanks senkt den Schwerpunkt, der Caddy entwickelt sich zum Kurvenkratzer. Das muss man nicht ausnutzen, kann man es aber straflos. Auch beladen ist das Fahrverhalten stabil, der Caddy steckt dann selbst üble Querrinnen ge-



Das Cockpit des Caddy ist niedersächsisch nüchtern und gleichzeitig sehr funktionell eingerichtet.

lassen weg. Erst im gestreckten Galopp bringen kleine Lenkmanöver den Caddy aus der Ruhe. Doch bis der Retter ESP eingreifen muss, sind im Straßenverkehr längst die Knie des Fahrers weich geworden. Einzig die elektrohydraulische Servolenkung irritiert bei niedrigen Geschwindigkeiten mit übergroßer Unterstützung und geringer Rückmeldung.

### Der Ausgereifte

Ansonsten ist der Caddy ganz der Alte. Auch nach knapp 15 Jahren ist die perfekt glattgebügelte und faltenlose Karosserie nach mehreren Pflegemaßnahmen unverändert attraktiv – Kompliment für seine einstigen Väter und Beispiel für die Fit-



Der Einfüllstutzen für Benzin und der Anschluss fürs Gas sind beide hinter der gewohnten Tankklappe angesiedelt.

ness moderner Senioren. Die Sicht nach vorn ist dank der großen Windschutzscheibe und kleinen Van-Fenstern unten in den A-Säulen gut, auch nach hinten durch die Trennwand mit dem üppigen Fenster. Wenn jemand dem Caddy auf seine alten Tage jetzt noch einen Außenspiegel rechts mit Weitwinkelglas spendieren würde, es wäre annähernd perfekt.

Angesichts des düsteren Cockpits sieht der Fahrer schwarz, aber die Funktionen sind ohne Tadel. Ob Sitze, Ablagen oder Instrumente mit dem weitgespreizten Tacho im unteren Geschwindigkeitsbereich, der Caddy ist im besten Sinne reif. Das zeigt sich ebenfalls an der Materialqualität und der perfekten Verarbeitung. Allein das Display in der Mittelkonsole wünscht man sich weiter oben. Nicht ganz so perfekt ist der Laderaum, denn hier fehlen dem Caddy wenige Zentimeter zwischen den Radkästen, dann würde eine Europalette quer hineinpassen. Nicht zuletzt stört die fummelige Erweiterung der Hecktüren. Anderswo macht sich der VW nützlich, etwa mit LED-Leuchten in der Decke, der Kunststoff-Trennwand, sechs stabilen Zurrösen mit Holzboden und als Testwagen kurzen seitlichen Zurrutschen.

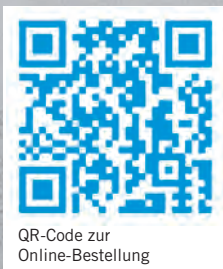
Beim Ausschalten des Motors klackt wieder vernehmlich ein Gasventil – typisch für den Gasmann von VW. Ebenso typisch für das Durcheinander bei Antrieben: Während die Marken des VW-Konzerns den Gasantrieb forcieren, hat sich ein namhafter Stuttgarter Wettbewerber davon verabschiedet – neben den Marken des VW-Konzerns setzen bislang nur Fiat, Iveco und Opel auf den CNG-Antrieb mit Erdgas oder Biogas. Das Thema Chaos beim Fahrzeugantrieb wird Autokäufer also noch eine Zeitlang begleiten.

**Randolf Unruh**



# Kinderleichte Reiseplanung

25 Länder auf 416 Seiten,  
mit aktuellen Preisen.  
Ihr Reiseführer für die Autobahn.



QR-Code zur  
Online-Bestellung

- Ausgesuchte Hotels
- Gasthöfe
- Pensionen
- Gästehäuser
- Ferienwohnungen
- Tankstellen
- Ausflugsziele

Links+Rechts  
der  **Autobahn**

 **Autobahn**  
GUIDE

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)