



VW Caddy Maxi Life 1.9 TDI DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der Caddy Maxi zeigt sich auf den ersten Blick als perfektes Familienfahrzeug. Viel Platz im Innenraum, sehr großer Kofferraum und sogar mit sieben Sitzen lieferbar.

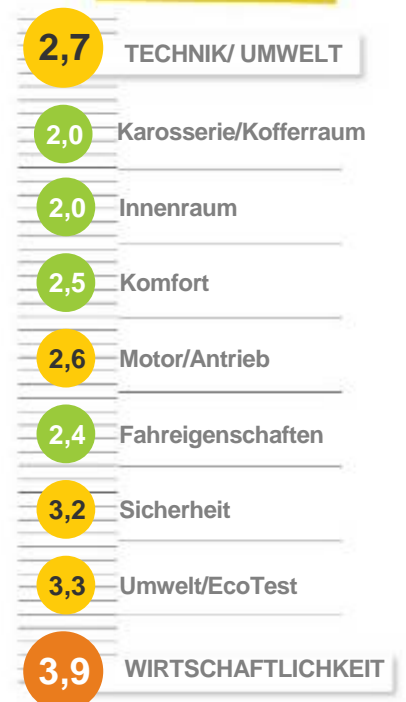
Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Doch ein Familienfahrzeug sollte auch bei der Sicherheit nicht patzen. Und genau hier zeigt der Caddy Schwächen - die serienmäßige Sicherheitsausstattung ist nicht mehr zeitgemäß. Beim Kauf sollten zwingend die aufpreispflichtigen Seiten- und Kopfairbags sowie ESP geordert werden. Der veraltete 1,9 l Dieselmotor läuft nicht besonders kultiviert, die Fahrleistungen sind eher mau. Damit das Fahrzeug auch in Umweltzonen problemlos fahren darf, sollte der optionale Partikelfilter ebenfalls geordert werden. Rechnet man die genannten Ausstattungsdetails zusammen, werden für den Caddy Maxi mit sieben Sitzen rund 26.000 Euro fällig, ein vergleichbarer Touran mit ebenfalls sieben Sitzen und deutlich hochwertigerer Anmutung ist kaum teurer.

Karosserievarianten: Kastenwagen **Konkurrenten:** Citroen Berlingo, Fiat Doblo, Opel Combo, Peugeot Partner, Renault Kangoo

- +** leichter Zustieg, sehr großer Kofferraum, einfache Bedienung, vorne und hinten viel Platz
- schlechte Rundumsicht, schwache Fahrleistungen, hoher Verbrauch, Dieselpartikelfilter nicht serienmäßig, ESP, Seiten- und Kopfairbags kosten Aufpreis



ADAC-URTEIL



Der VW Caddy Maxi zeigt eine zufriedenstellende Karosserieverarbeitung. Die Heckklappe kann gegen Aufpreis auch als asymmetrisch geteilte Heckflügeltüre bestellt werden. Im Innenraum fällt die Verarbeitung ebenfalls akzeptabel aus, auch wenn er deutlich billiger wirkt, als z.B. im VW Touran. Speziell im Fond merkt man, dass der Caddy Maxi von einem Transporter abstammt, die Kunststoffe wirken hart und billig. VW verlangt teilweise horrend Aufpreise für in anderen Modellen standardmäßig verbaute Ausstattungsdetails. So kostet eine Gepäckraumabdeckung saftige 179 Euro. Der Unterboden ist nur im vorderen Bereich glattflächig und der Motor gegen eindringenden Schmutz geschützt.

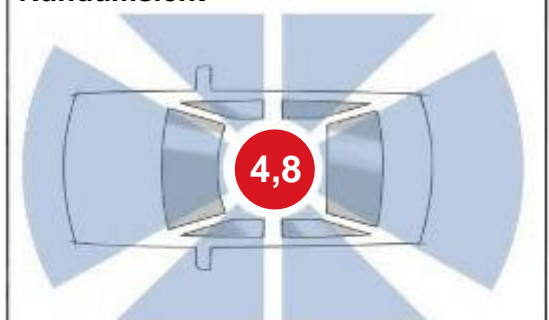
⊕ Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber leider eine stabile Reling. Die maximale Zuladung fällt mit 620 kg großzügig aus. Serienmäßig ist der Caddy zwar nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis ist aber auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich (im Testwagen verbaut). Das am Unterboden angeschraubte Reserverad lässt sich aber nur mit Mühe demontieren, da die Schrauben von unten gelöst werden müssen. Unlackierte Seitenleisten schützen den Lack vor dagegen schlagenden Autotüren.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Die lackierten Stoßfänger (Optikpaket) sind nicht optimal - immerhin ist der Stoßfänger vorne durch eine dünne (ebenfalls lackierte) Leiste gegen kleine Rempler geschützt.

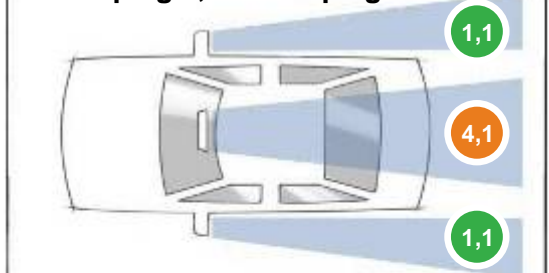
⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man im Caddy Maxi eine recht gute Übersicht, das Heck lässt sich gut abschätzen, die Front jedoch nur durchschnittlich. Die Außenspiegel sind sehr groß, der fahrerseitige besitzt einen asphärischen Bereich. Die im Testwagen vorhandenen beheizbaren Außenspiegel kosten ebenso Aufpreis, wie auch die Einparkhilfe für das Heck. Die aufpreispflichtige Dauerlichtschaltung sorgt zwar dafür, dass man auch tagsüber besser gesehen wird, allerdings ist diese simple Lösung nichts anderes, als den Lichtschalter zu überbrücken, damit das Licht nicht mehr ausgeschaltet werden kann. Lediglich die Instrumentenbeleuchtung kann mit diesem noch ausgeschaltet werden. Unverschämte, dass VW für so etwas auch noch Geld verlangt. Ein Regensensor sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel sind gegen Aufpreis lieferbar (Licht und Sicht Paket, nicht im Testwagen verbaut).

⊖ In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Caddy Maxi schlecht ab. Die zweigeteilten A-Säulen mit den kleinen Dreiecksfenstern sind sehr sichtbehindernd, auch die besonders breiten B-Säulen, die durch die kräftigen Türrahmen praktisch noch breiter wirken, erschweren die Sicht. Hinten sind die Kopfstützen nicht versenkbar. Weder Xenonscheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht sind erhältlich.

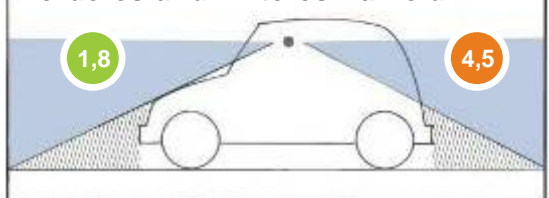
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,8

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Der Zustieg ist vorne und hinten wegen des hohen Daches und der breiten Türausschnitte sehr leicht und bequem möglich, hinten stört aber der hohe Schweller etwas. Auf beiden Seiten befinden sich praktische und leichtgängige Schiebetüren. Auch in die dritte Sitzreihe gelangt man fast problemlos, da aufgrund der üppigen Innenhöhe ein bequemer Zustieg möglich ist. Türen und Fenster lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung öffnen und schließen. Es gibt für alle Insassen Haltegriffe am Dach bzw. Halteschlaufen an den Säulen. Die vorderen Türaufhalter und die Schiebetüren werden auch an Steigungen sicher offen gehalten.
- ⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei offener Türe (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann.

0,6

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Der Caddy Maxi glänzt durch seinen riesigen Kofferraum. Während bei allen drei installierten Sitzreihen noch mit recht dürftigem Kofferraum ausgekommen werden muss (346 l), steigt dieser bei ausgebauter dritter Reihe auf 970 l an (gemessen bis Fensterunterkante). Wem dieser Platz immer noch nicht genügt, kann auch die zweite Sitzreihe umklappen und erhält so einen weitgehend glattflächigen Laderaum mit 1360 l Volumen bis zur Fensterunterkante. Dank des fast quadratischen Formats des Kofferraums kann dieser gut bis zum Dach beladen werden.



Der Kofferraum des VW Caddy Maxi ist in dieser Fahrzeugklasse riesig: Stolze 970 l Volumen stehen bei fünf Sitzplätzen zur Verfügung. Mit sieben Sitzplätzen bleiben immer noch 346 l Volumen fürs Gepäck.

1,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Dank niedriger Ladekante (58 cm) und riesiger Ladeöffnung können auch schwere und sperrige Gegenstände leicht verstaut werden. Der Boden ist nach Ausbau der zusätzlichen Sitze völlig glatt, das Format sehr praktisch. Die Kofferraumklappe öffnet sehr hoch, auch zwei Meter große Menschen stoßen sich nicht den Kopf daran.
- ⊖ Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

2,4

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Lehne der zweiten Sitzreihe ist im Verhältnis 60:40 geteilt klappbar, die gefalteten Sitze können nach vorne geklappt werden. Der Klappmechanismus ist einfach und relativ leichtgängig. Seitlich befinden sich Ablagemöglichkeiten für lose Gegenstände sowie Getränkehalter für den Fall, dass eine dritte Sitzreihe montiert ist, die man optional bekommt (im Testwagen verbaut).
- ⊖ Schade, dass man die zweite Sitzreihe nicht ausbauen kann. Auch ein klapp- oder herausnehmbarer Beifahrersitz ist bei Fahrzeugen dieser Art praktisch, beim Caddy aber leider nicht erhältlich; ein Touran bietet hier mehr Variabilität.

2,0

INNENRAUM

1,8

Bedienung

+ Der Caddy Maxi Life überzeugt auf dem Gebiet der Bedienfreundlichkeit in fast allen Punkten. Die Bedienelemente wie Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale, Automatikwählhebel, aber auch Radio und Heizung sind sehr günstig angeordnet. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik im Testwagen ist intuitiv bedienbar. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, einzig der Kontrast bei Dunkelheit könnte besser sein (blaue Instrumentenbeleuchtung). Gegen Aufpreis ist auch ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige sowie ein Navigationssystem mit integrierter Festplatte erhältlich (im Testwagen vorhanden). Auf allen Plätzen gibt es ein großes Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten; im vorderen Dachbereich befindet sich ein großes Staufach, hinten seitlich gibt's kleine Gepäcknetze. Zudem sind im Boden und unter dem Beifahrersitz "Geheimfächer" untergebracht. Die vorderen Seitenfenster lassen sich mit Antippautomatik elektrisch bedienen (Aufpreis), die mittleren sind aufschiebbar (fummelig). Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, dass kostet aber ebenso Aufpreis, wie auch ein Tempomat.

- Etwas enttäuschend sind die fehlenden Leseleuchten vorne (nur zentrale Leuchte) und das Handschuhfach ohne Deckel und Beleuchtung. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters so gut wie nicht zu sehen. Nicht einmal die Sonnenblende des Beifahrers ist mit einem Schminkspiegel ausgestattet.



Der Innenraum präsentiert sich im Nutzfahrzeuglook, der Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

1,8

Raumangebot vorne*

Die Sitze können für Personen bis 1,85 m zurückgeschoben werden.

+ Wegen des sehr hohen Daches und des großen Abstandes zu den Türen hat man vorne viel Kopffreiheit und ein großzügiges Raumgefühl.

2,5

Raumangebot hinten*

Auf den Sitzen der zweiten Sitzreihe können zwei Personen großzügig, drei Personen von der Breite her etwas eingeschränkt sitzen. Leider fällt die Beinfreiheit nicht gerade großzügig aus, gerade mal 1,75 m große Personen finden genügend Platz für die Beine vor (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt).

+ Die Kopffreiheit ist aber immens, das subjektive Raumgefühl daher sehr großzügig. Gegen Aufpreis gibt es zwei zusätzliche Sitze in der dritten Sitzreihe. Auch hier findet man eine großzügige Innenbreite vor, leider ist die Beinfreiheit nicht besonders üppig.



Schiebetüren auf beiden Seiten ermöglichen einen bequemen Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen.

3,0 Innenraum-Variabilität

Weder die zweite, noch die dritte Sitzreihe sind längs verschiebbar. Immerhin lässt sich die dritte Reihe bei Nichtbedarf herausnehmen.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Bei flotter Fahrt halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen, die Seitenneigung ist aber ausgeprägt und auch Nicken beim Anfahren und Bremsen ist deutlich wahrnehmbar.

⊕ Die Federung ist ausgewogen abgestimmt, tendiert eher in Richtung weich. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, auch Einzelhindernisse kommen nur bei grober Ausprägung bis zu den Insassen durch. Bei langen Fahrbahnwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach.

⊖ Bei voller Beladung kann die Federung allerdings durchschlagen.

2,2 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind gut gefedert und bieten eine ordentliche Seitenführung; auch die Lehnen sind hoch genug. Der Fahrer kann das linke Bein gut abstützen und hat insgesamt eine gute Sitzposition. Vorne sind die Sitze längs- und höheneinstellbar (beide gegen Aufpreis, im Testwagen vorhanden). Auch die Sitze in der zweiten und dritten Sitzreihe sind ausgewogen gefedert und bieten guten Halt. Der Abstand der Sitzflächen zum Boden fällt aber in der dritten Sitzreihe gering aus, wodurch man unbequem mit angewinkelten Beinen sitzen muss.

3,1 Innengeräusch

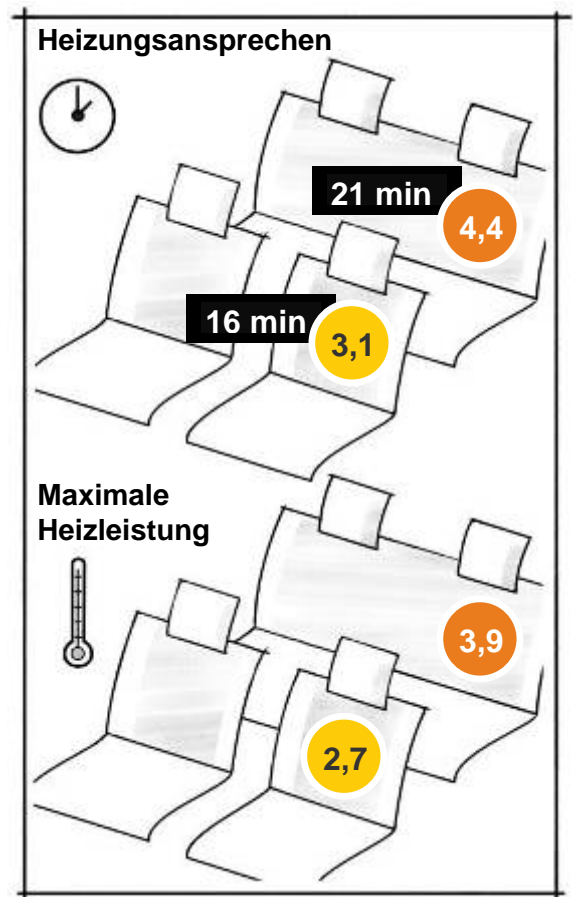
Das gemessene Innengeräusch ist bis 130 km/h zufriedenstellend. Fährt man schneller, ist das Motorgeräusch dominant, auch Windgeräusche sind dann lauter wahrzunehmen.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Vorne ist die Heizwirkung nur durchschnittlich. Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis.

⊕ Auch für die Insassen auf der zweiten Sitzreihe sind Luftaustrittsöffnungen vorhanden. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik erlaubt die Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer getrennt. Sie beinhaltet auch eine automatische Umluftschaltung. Ein Aktivkohlefilter ist ebenfalls erhältlich, allerdings gegen extra Aufpreis.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊖ Auf den Plätzen der zweiten Sitzreihe vergeht viel Zeit, bis sich im Innenraum angenehme Temperaturen einstellen. In den Schiebetüren lassen sich die Fenster nur zur Hälfte zurückschieben.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

4,3 Fahrleistungen*

⊖ Der nicht mehr ganz aktuelle 1,9 l Dieselmotor mit veralteter Pumpe-Düse-Technik sorgt in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen DSG für nicht besonders gute Fahrleistungen. 105 PS sind für ein 1,8 t schweres Fahrzeug einfach zu wenig.

3,3 Laufkultur

Der rau laufende Diesel zeigt keine besonders gute Laufkultur. Bei niedrigen Drehzahlen sind deutliche Vibrationen und auch leichtes Brummen vorhanden.

1,4 Schaltung

⊕ Das im Caddy verbaute 6-Gang-DSG schaltet blitzschnell und ohne Zugkraftunterbrechung. Die Abstimmung des Getriebes ist insgesamt gut gelungen, die Gänge könnten allerdings einen Tick länger gehalten werden, wenn etwas stärker beschleunigt wird. Hier schaltet das DSG recht früh in einen niedrigen Gang, was hohe Drehzahl, aber kaum besseren Vortrieb zur Folge hat.

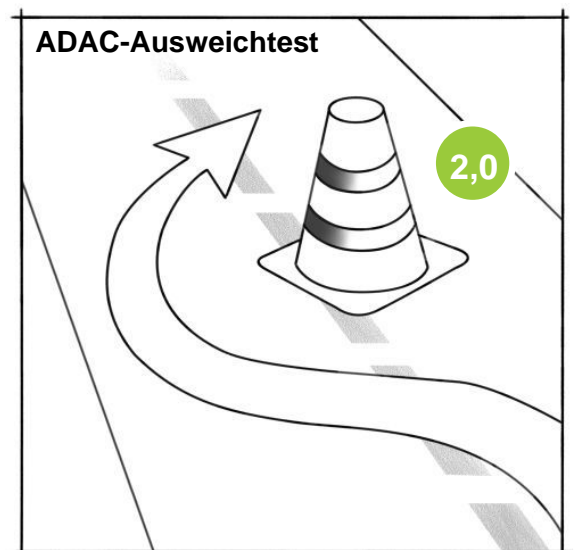
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-DSG passen insgesamt gut zum Motor. Bei Autobahngeschwindigkeit sind die Drehzahlen zwar recht hoch, mit einer längeren Gesamtübersetzung würde der schwache Motor allerdings kaum noch zurecht kommen.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Caddy Maxi zeigt eine recht gute richtungsstabil. Der Wagen hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP (Aufpreis) korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Caddy Maxi ein gutmütigeres Verhalten als der Caddy mit kurzem Radstand, die rund 30 cm längerer Radstand sorgen dafür, dass das Fahrzeug beim Gegenlenken leicht untersteuert und dadurch ohne merkliche Kipp- oder Schleudertendenz den Parcours durchfährt. ESP sollte aber wie im Testwagen unbedingt an Bord sein, da es sonst schnell zu sehr kritischen Situationen kommen kann.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven reagiert der Caddy Maxi gutmütig untersteuernd. In kritischen Situationen hilft ESP dem Fahrer, Schleudern zu vermeiden (Aufpreis). Die Seitenneigung ist aber recht ausgeprägt. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve drängt das Heck leicht nach außen, die Lastwechselreaktionen sind aber dank ESP unkritisch.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht gut an, ist weitgehend zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Dank der leichtgängigen und nicht zu indirekten Auslegung der Lenkung ist der Caddy Maxi relativ handlich, obwohl die Außenabmessungen nicht gerade klein sind.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12 m groß aus.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Caddy Maxi durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist für einen Hochdachkombi ein guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei weitgehend standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent (nur in Verbindung mit ESP) hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

3,2 SICHERHEIT

3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den VW Caddy Maxi sind ESP und ein Bremsassistent nur gegen Aufpreis erhältlich. Aufgrund des hohen Aufbaus sollte ESP unbedingt mitbestellt werden.

⊕ Rückstrahler in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite, ungewöhnlich für einen deutschen Hersteller.

3,7 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Caddy Life zwar vier von fünf möglichen Sternen - das Ergebnis kann aber nicht uneingeschränkt auf den aktuellen Caddy Maxi übertragen werden. Grund: Die

aktuelle Version ist serienmäßig nur mit Frontairbags ausgestattet. Seitenairbags vorne kosten ebenso Aufpreis, wie auch die nur für die vorderen Insassen erhältlichen Kopfairbags.

Sowohl Seiten- auch als Kopfairbags sollten beim Kauf unbedingt mitbestellt werden, da das Risiko schwerer Verletzungen im Falle eines Crashes deutlich reduziert werden kann. Es ist nicht mehr zeitgemäß, ein Fahrzeug ohne serienmäßige Seiten- und Kopfairbags auszuliefern. Bei einem Heckcrash wirken sowohl die vorderen als auch die hinteren Kopfstützen nicht optimal, da der Abstand zum Kopf etwas zu groß ist - für Personen bis knapp 1,80 m lassen sich die Kopfstützen weit genug ausziehen. Die Kopfstützen der optionalen dritten Sitzreihe sind für Personen bis lediglich 1,60 m hoch genug.

⊕ An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

1,1 Kindersicherheit

⊕ Der Caddy Maxi Life ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet (auch auf den optionalen Sitzen der dritten Sitzreihe). Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser kurz und fest installiert. An den Außensitzen der zweiten Sitzreihe sind Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken vorhanden. Auf den hintersten Sitzen gibt es Ankerhaken. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden; die Airbags sind mit dem Schlüssel abschaltbar. Es können bis zu fünf Kindersitze problemlos auf die Einzelsitze der hinteren beiden Reihen montiert werden.

3,6 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn der Stoßfänger, die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind viel zu hart gestaltet. Nur der mittlere Bereich der Haube ist entschärft. Beim EuroNCAP-Crash mit dem VW Caddy Life von 2007 werden nur 13 von max. 36 Punkten erreicht. Das Ergebnis kann auch auf den getesteten Caddy Maxi übertragen werden, da sich die Front nicht unterscheidet.

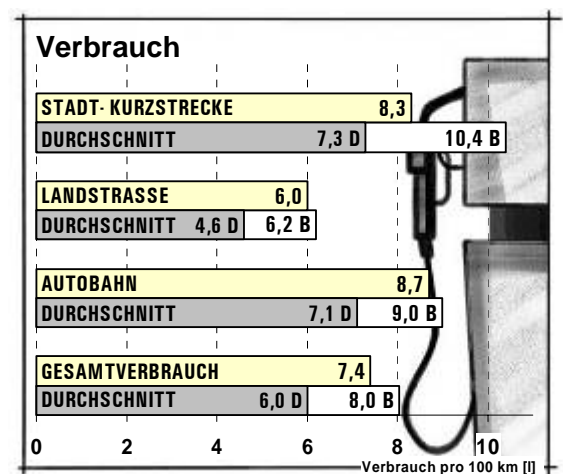
3,3 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Verbrauch des VW Caddy Maxi 1,9 TDI fällt mit durchschnittlich 7,4 l/100 km hoch aus. Mit einem CO₂-Ausstoß von 196 g/km werden beim ADAC-EcoTest nur magere 13 Punkte erreicht. Innerorts benötigt das Fahrzeug 8,3 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,7 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der mit dem aufpreispflichtigen Dieselpartikelfilter ausgestattete Testwagen kann ein recht gutes Ergebnis bei den Schadstoffen einfahren - 40 Punkte werden erreicht. Insgesamt werden beim ADAC-EcoTest aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes mit 53 Punkten geradeso drei Sterne erreicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8

Betriebskosten*

Trotz des recht hohen Verbrauchs fallen die Betriebskosten aufgrund der gegenüber Benzinern geringeren Kraftstoffkosten noch durchschnittlich aus.

1,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Folgt Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 Kilometer - spätestens aber nach 18 Monaten ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Der 1,9 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km gewechselt werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- +** VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung. Der Intervall-Service ist nur mit einem teureren Motoröl möglich. Das technisch aufwendige Direktschaltgetriebe (DSG) verlangt alle 60.000 km oder 3 Jahre einen Wechsel des Getriebeöls.

2,3

Wertstabilität*

- +** Dem VW Caddy Maxi kann aufgrund seines hohen Nutzwertes und der guten Familientauglichkeit ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden.

4,5

Kosten für Anschaffung*

- Mit einem Grundpreis von 24.710 Euro gehört der VW Caddy Maxi 1,9 TDI DSG nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Bedenkt man, dass einige Ausstattungsdetails, welche bei anderen Fahrzeugen heute schon zum guten Ton gehören mit saftigen Aufpreisen angeboten werden, werden schnell 30.000 Euro erreicht. Das ist deutlich zu teuer für ein Familienfahrzeug. ESP, Seiten- und Kopfairbags, sowie der Rußpartikelfilter sind dringend erforderlich und sollten beim Kauf auf jeden Fall einberechnet werden.

4,8

Fixkosten*

- Die Fixkosten fallen hoch aus. Jährlichen werden 304 Euro Steuern fällig (mit Rußpartikelfilter, sonst teurer). Während die Einstufung der Vollkaskoversicherung günstig ausfällt, langen die Versicherungen vor allem bei der Haftpflicht enorm zu.

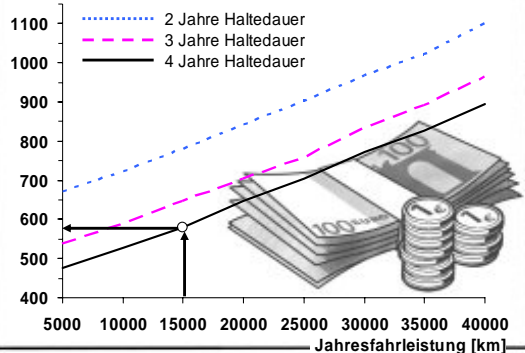
4,5

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Ingesamt fallen die monatlichen absoluten Kosten hoch aus. Der gute Restwertverlauf kann nicht über den sehr hohen Anschaffungspreis hinweg täuschen, die Fixkosten schlagen ebenfalls negativ zu buche.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 579 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.9 TDI	2.0 TDI	EcoFuel
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1896	4/1968	4/1984
Leistung [kW(PS)]	75(102)	77(105)	103(140)	80(109)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3800	250/1900	320/1750	160/3500
0-100 km/h[s]	14,3	13,5	11,1	14,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	166	186	169
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,4 S	6,8 D	6,8 D	6,3 G
CO2 [g/km]	199	166	167	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/17	19/17/20	19/19/22	17/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	190	272	284	118
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	573	546	577	504
Preis [Euro]	21.295	23.913	25.936	25.008

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW(105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	166 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	9,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/ 6,0/ 8,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	182g/km/ 196g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4875/1794/1834 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/620 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	970 l/1360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1430 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	810 km
Garantie	keine / ab EZ 01/05: 2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Kurven-/Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe(DSG)	2.125 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	446 Euro°
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	375 Euro°
Regensensor (Licht + Sicht Paket)	167 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	625 Euro°
Tempomat	321 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	190 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	286 Euro°/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (inkl. Seitenairbag)	452 Euro
Audioanlage	ab 417°
Fahrersitz, höhenstellbar	190 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	292 Euro°/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht + Sicht Paket)	167 Euro
Klimaanlage	1.363 Euro
Klimaautomatik	1.630 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Radio RCD310)	ab 1.077°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 565°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	179 Euro°
Lackierung Metallic	494 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	317 Euro
Monatliche Gesamtkosten	580 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/17/20
Grundpreis	25.817 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich gute Zuladungsmöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

VW Caddy Maxi Life
1.9 TDI DSG (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	1,8	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,3	Sicherheit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,9
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,7
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,1
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	3,3
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,6
Komfort	2,5	Schadstoffe	2,0
Federung	2,5		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,9
Innengeräusch	3,1	Betriebskosten*	3,8
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,6
Motor/Antrieb	2,6	Wertstabilität*	2,3
Fahrleistungen*	4,3	Kosten für Anschaffung*	4,5
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	4,8
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest