



VW Caddy 2.0 TDI BlueMotion Trendline

Fünftüriger Hochdachkombi der unteren Mittelklasse (75 kW / 102 PS)

Der renovierte Caddy zeigt im ADAC Autotest eine gute Vorstellung. Im Vergleich zum Vorgänger geblieben ist der riesige Kofferraum, aber auch der hemdsärmelige Charme. Ganz abstreifen kann der von der Volkswagen Nutzfahrzeugsparte kommende Hochdachkombi seine Gene als Liefer- und Handwerkswagen nicht, wirkt aber gerade in den höheren Ausstattungslinien mit schicken Farben und Felgen attraktiv. 40.000 Euro und mehr können mittels der umfangreichen Aufpreisliste aber dann auch schnell erreicht werden. Die getestete Spritsparvariante BlueMotion kostet in der Trendline Ausführung mindestens 23.889 Euro. Der BlueMotion Antrieb ist ein 2.0 TDI mit 102 PS, der im ADAC EcoTest im Durchschnitt 5,0 l/100 km verbraucht - ein etwas enttäuschender Wert. Dafür werden die Abgase mustergültig gereinigt. Eine Klimaanlage kostet immer noch Aufpreis, dagegen ist der Front Assist Serie, der auch eine City-Notbremsfunktion beinhaltet. Die Assistenzsysteme sind allgemein auf den neuesten Stand gebracht worden. Auch die passive Sicherheit ist gut bewertet, außerdem sind alle Airbags serienmäßig an Bord. Die Lenkung ist gelungen, die auch bei den PKW-Varianten verbaute, starre Hinterachse macht dem Fahrkomfort aber einen Strich durch die Rechnung. Insgesamt ist der Wagen aber gelungen, wenn man auch die BlueMotion Variante nicht empfehlen kann, die mit einem tiefergelegten Fahrwerk auf Spritsparreifen ausgeliefert wird. Sie spart zwar im Vergleich zur konventionellen Version laut Hersteller 0,4 Liter Diesel pro 100 km, dies wird aber durch Einbußen bei der Alltagstauglichkeit erkauft: So ist die Zuladung zu niedrig und eine dritte Rückbank kann nicht geordert werden. **Karosserievarianten:** Caddy Maxi. **Konkurrenten:** Peugeot Partner, Opel Combo, Renault Kangoo, Ford Tourneo Connect.

+ riesiges Platzangebot, saubere Abgase, serienmäßiges Notbremssystem

- zu schwach arretierende Schiebetüren, schwaches Halogenlicht, schlechte Rundumsicht



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,6 Langstrecke

1,7 Transport

3,7 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015
Text: Christoph Pauly

Im Innenraum sind die meisten Komponenten solide verarbeitet, die Materialauswahl zeugt aber vom Ursprung des Caddys als Nutzfahrzeug - keine einzige Kunststoffoberfläche ist weich geschäumt. Der optisch attraktive, aber mäßig eingepasste Dachhimmel verknittert bei Berührung (z.B. beim Betätigen der Deckenleuchte) regelrecht. Auch die unverkleideten Sitzschienen steuern zum eher hemdsärmeligen Charakter bei, dem durch lackierte Dekorleisten auf Armaturenbrett und Lenkrad etwas Chic entgegengestellt wird. Die Türschweller sind vorne gut, hinten zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet, die lackierten Schweller sind allerdings nicht gegen Verkratzen geschützt. Besser gegen Kratzer vorgesorgt wurde an den Seiten des Fahrzeugs - es wurden unlackierte Seitenleisten montiert, die bei Parkplatzremplern kostengünstig ausgetauscht werden können. Allerdings sind die Leisten recht schmal geraten und nicht durchgängig über die gesamte Türbreite zu finden. Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, lässt aber noch erkennbar Luft nach oben. So sind beispielsweise die Spaltmaße zwar jeweils gleichmäßig, im Vergleich aber unterschiedlich groß und der sauber eingepasste, aber ungesicherte Tankdeckel schlägt blechern auf und zu. Alle Fügstellen sind sauber abgedichtet, Blechkanten gut entgratet oder umgelegt.

⊖ Der Motorraum ist zwar komplett gekapselt und so gut gegen eintretenden Schmutz geschützt, der Rest des Unterbodens zeigt sich allerdings unverkleidet und zerklüftet, was in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch deutlich nachteilig ist. Hier stellt sich die Frage, wie weit diese BlueMotion Variante ihrem durch die Bezeichnung selbst gestellten Ökologie-Gedanken gerecht wird. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden, darüber hinaus gibt es keinen Fehlbetankungsschutz. So können teure Reparaturen auf den Kunden zukommen, falls versehentlich Benzin getankt wird. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig, weil kaum Platz vorhanden ist. An den Stoßfängern befinden sich keine Schutzleisten, auch reichen die hinteren Kotflügel recht weit nach unten und können so schon bei leichten Parkplatzremplern in Mitleidenschaft gezogen werden.

Im Alltag schneidet der Caddy gut ab. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 75 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos Huckepack mitfahren. Der beim ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch von 5,0 l/ 100 km ermöglicht durch den 55 Liter fassenden Tank eine Reichweite von 1.100 km. In Verbindung mit der hohen zulässigen Dachlast von 100 kg bietet der geräumige und mit fünf vollwertigen Plätzen ausgestattete Volkswagen also durchaus Fernreisepotential für die ganze Familie - solange das Gepäck leicht bleibt. Denn eine Zuladung von 425 kg ist für diese Fahrzeuggattung deutlich zu wenig. Auch ist für das BlueMotion Modell keine praktische Dachreling verfügbar, genauso wenig wie ein Reserverad. Hier muss für die Verbrauchsziele am Gewicht gespart werden, leider deutlich auf Kosten der Praxistauglichkeit.

⊖ Da kein Ersatzrad erhältlich ist, gibt es beim BlueMotion auch für Geld und gute Worte weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel. Es muss auf das Reifenreparaturset vertraut werden. Eine dritte Sitzreihe ist für das BlueMotion Modell nicht erhältlich.

3,1 Sicht

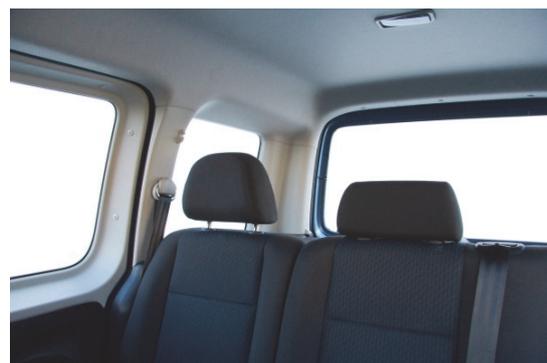
Der Caddy präsentiert sich im Sichtkapitel mit Stärken und Schwächen, insgesamt schneidet der Hochdachkombi befriedigend ab. Die Scheibenwischer decken einen recht großen Bereich ab, allerdings bleibt im Bereich der linken A-Säule ein breiter Streifen ungewischt, der gerade bei Schneefall für eine Sichtbehinderung sorgt. Die abfallende Front lässt nur erahnen, wo das Fahrzeug endet, immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen, unterstützend wirkt die beim Testfahrzeug verbaute aufpreispflichtige Einparkhilfe hinten in Verbindung mit einer Heckkamera.

+ Die großen Außenspiegel bieten einen guten Rückblick, auf der Fahrerseite wird der tote Winkel durch ein asphärisches Spiegelglas verkleinert. Der Bodenblick im vorderen Bereich des Fahrzeugs ist durch die recht kurze Motorhaube gut. Das Verkehrsgeschehen kann durch die leicht erhöhte Sitzposition gut überblickt werden. Ein aufpreispflichtiges Abbiegelicht leuchtet beim Testfahrzeug Kreuzungssituationen gut aus. Ebenfalls optional erhältlich sind ein Fernlichtassistent und ein Parklenkassistent.

- Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Caddy kein gutes Zeugnis aus. Die feststehenden Kopfstützen und die breiten C-/ D-Säulen versperren den Blick nach schräg hinten massiv. Hindernisse im Heckbereich werden so schlecht erkannt, auch der Rückblick via Innenspiegel ist dadurch beeinträchtigt. Die optionale Heckkamera ist beinahe eine Pflichtoption, um eventuell hinter dem Fahrzeug befindliche Kinder rechtzeitig zu erkennen. Auch bei diesem Auto zeigt sich wieder, dass die Zeit der Halogenscheinwerfer abgelaufen ist. Anstelle der schwachen, serienmäßigen Reflektorscheinwerfer empfiehlt sich ein Häkchen in der Aufpreisliste beim Xenonlicht.

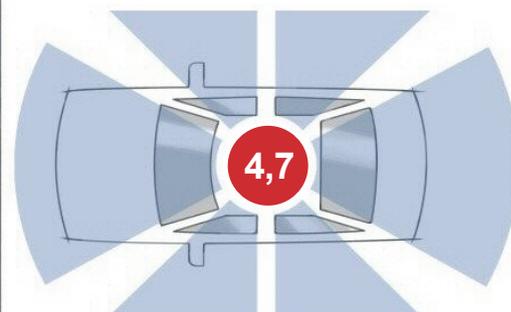
2,4 Ein-/Ausstieg

+ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Caddy einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Vorn sind die Türen schon groß und öffnen weit, die hinteren Schiebetüren stellen diese allerdings noch in den Schatten. Hier kann man annähernd aufrecht einsteigen, muss anschließend allerdings die Füße etwas in den Fußraum einfädeln. Der angenehm niedrige Schweller könnte im Allgemeinen etwas schmaler ausfallen. Stabile Haltegriffe sind vorhanden, in diesen Genuss kommen aber nur die vorderen Insassen. Die Fernbedienung bietet eine Komfortöffnung, mit der die Scheiben geöffnet bzw. geschlossen werden können. Ein Zug am Fernlichthebel des Wagens beim Aussteigen aktiviert die Scheinwerfer für kurze Zeit, um den Bereich um das Fahrzeug zu beleuchten.

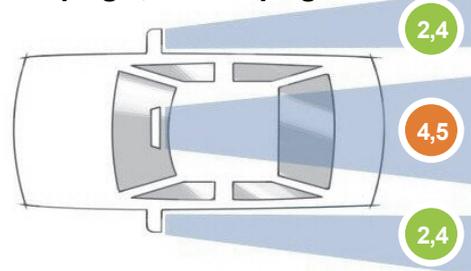


Die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

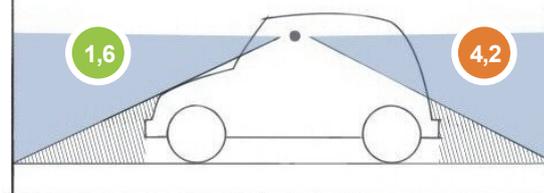
Rundumsicht



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.

– Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug - mit Ausnahme der Fahrertür - bei geöffneten Klappen und Türen absperren lässt. Die Arretierung der Schiebetüren ist ungenügend. An einer Steigung ist das komplette Öffnen der Türen von innen schon Schwerstarbeit und ob die Türen im Endschlag verharren, ist reine Glückssache. Fällt die Tür dann während des Aussteigens wieder zu, wird es gerade für Kinder gefährlich.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 610 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.205 Liter. Dann können bis zu 24 Getränkeboxen im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgelegten Rücksitzen bis zur Fensterlinie 980 Liter hinein, bis zum Dach werden es 2.195 Liter. Baut man die zweite Sitzreihe aus, verschwinden gigantische 2.435 Liter im Heck des Caddy. Durchweg beeindruckende Werte - der Caddy bekommt dafür die Bestnote.



Gigantische 610 l Volumen bietet der Kofferraum des Caddy. Das ist deutlich mehr als bei vielen Konkurrenten.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, man muss jedoch beim Öffnen einen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen großen Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis zwei Meter Körpergröße bequem darunter stehen, allerdings muss auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich etwas im Weg stehen. Optional gibt es anstelle der Heckklappe Flügeltüren, die in Parklücken besser nutzbar sind. Dann ist die Sicht nach hinten allerdings noch weiter eingeschränkt.

+ Der Kofferraum selbst hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 56 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante ist.

– Die Schlaufe zum Schließen der Heckklappe ist weit innen angebracht, beim Zuziehen steht man also noch unter der Heckklappe und muss darauf achten, sich diese nicht auf den Kopf zu schlagen. Lediglich eine Lampe reicht nicht aus, um den großen Kofferraum zu beleuchten. Wünscht der Kunde dort eine ordentliche Ausleuchtung, ist ein happiger Aufpreis zu zahlen: Satt 135 Euro kostet eine zusätzliche Lichtquelle im Heckabteil.

3,8 Kofferraum-Variabilität

Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat serienmäßig kaum Ablagen für Kleingut, allerdings vier stabile Verzurrösen, um Ladung zu befestigen. Es gibt zwar verschiedene Netze, Gitter und Trennsysteme für den Laderaum, diese sind allerdings sämtlich auspreispflichtig. Für lange, sperrige Gegenstände oder zur Nutzung als Tischchen lässt sich der Beifahrersitz nach vorn klappen, dann passen Gegenstände bis zu einer Länge von 2,6 Metern in den Caddy.

– Die Rücksitze sind asymmetrisch klapp- und wickelbar und auch komplett herausnehmbar. Wickeln meint, dass die schon geklappten Sitze zusätzlich im Ganzen nach vorne aufgestellt werden können. Dann müssen diese allerdings mit Stützen gesichert werden, die den durch das Wickeln zusätzlich gewonnenen Bauraum schlecht nutzbar machen.

Der Ein- und Ausbau der Bestuhlung gestaltet sich recht unkompliziert, wenn man die Sitze tragen kann - nur der Einzelsitz rechts hinten wiegt 20kg, der größere, linke Teil der Rückbank gar 35 kg. Viele Caddy-Besitzer werden zum Aus- und Einbau um Hilfe bitten müssen.

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Das Bedienkonzept des Caddys stellt den Fahrer vor keine großen Herausforderungen. Fahrersitz und Lenkrad sind über einen weiten Bereich einstellbar, so wird rasch eine passende Sitzposition gefunden. Die Lehnenneigung des Fahrersitzes ist per Drehrad einstellbar. Der Beifahrersitz hat nur eine grobe gerasterte Lehneneinstellung, dies ist seiner Klappfunktion geschuldet. Beiden Sitzen vorne ist gemein, dass der Hebel für die Sitzlängsverstellung breiter und damit leichter auffindbar sein könnte. Dafür befindet sich unter den Sitzen eine Schublade, die zusätzlichen Stauraum schafft. Das stehend angebrachte Gaspedal ist so wie die anderen beiden Pedale vorbildlich positioniert. Das konventionell und damit außerhalb des Sichtfelds am Lenkstock angebrachte Zündschloss ist nicht beleuchtet. Recht niedrig auf dem Mitteltunnel angebracht ist der Schalthebel, so ist der Weg der Hand von Lenkrad zu Schalthebel weit. Darüber hinaus stoßen Fahrer mit größeren Händen beim Einlegen des dritten Ganges leicht an der Mittelkonsole an. Das Licht inkl. Nebelleuchten und -scheinwerfer wird über einen Drehschalter links vom Lenkrad bedient, der bei eingeschalteter Zündung beleuchtet ist. Ob die Nebelscheinwerfer aktiviert sind, ist schlecht zu erkennen. Auch fehlt eine Fahrlichtanzeige, die klar ersichtlich macht, mit welcher Beleuchtungseinstellung man gerade am Straßenverkehr teilnimmt. Die elektrisch einstellbaren Außenspiegel werden nicht ideal erreichbar über einen Schalter in der Tür bedient. Optional lassen sie sich auch elektrisch einklappen. Klimateinstellungen werden am gut - weil weit oben auf Lenkradhöhe - positionierten Bedienteil vorgenommen. Hier finden sich alle Funktionen klar und übersichtlich dargestellt, die Heckscheibenheizung hat eine Abschaltautomatik und der Umluftschalter zeigt den Status des Systems deutlich an. Der in der Diagonalen 16,5cm große Touchscreen zur Radio- und Navigationsbedienung ist etwas zu tief unterhalb des Klimabedienteils angeordnet. So wird man beim Blick auf den Bildschirm zu lange vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Die Menüstruktur ist übersichtlich, zumindest mit den wichtigsten Funktionen findet man sich nach kurzer Eingewöhnungszeit zurecht. Der Klang der Lautsprecher ist zufriedenstellend, solange man die Lautstärke auf Normalniveau belässt. Das Testfahrzeug war mit dem optionalen Multifunktions-Lederlenkrad ausgerüstet, das die Bedienung grundlegender Funktionen ermöglicht, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Hier können Navigationssystem, Sprachsteuerung, Distanzregelanlage ACC, Bordcomputer, Tempomat und Radio bedient werden. Bis auf Tempomat und Radio sind die genannten Funktionen Sonderausstattungen, ein Bordcomputer ist zwar Serie, allerdings mit abgespecktem Umfang. Die Öltemperatur kann beispielsweise nur mit der aufpreispflichtigen Version abgerufen werden. Der optionale Regensensor kann in seiner Intensität eingestellt werden, der Heckscheibenwischer bietet eine feste Intervallschaltung zusätzlich zur Waschfunktion. Die stets beleuchteten Instrumente sind klar gegliedert und sehr gut ablesbar. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/ Ab-Automatik, und funktionieren einmalig auch nach Abziehen des Schlüssels. So kann man beim Aussteigen noch eventuell geöffnete Fenster schließen. Geöffnete Türen und Klappen werden im Kombiinstrument angezeigt. Zusätzlich zu den Schubladen unter den Vordersitzen ist sich für die vorderen Passagiere genügend Stauraum vorhanden, auch große Flaschen finden in den Türen ihren Platz. Das Handschuhfach dagegen könnte größer dimensioniert sein.



Der Innenraum präsentiert sich noch immer im tristen Nutzfahrzeuglook, wenn auch gegenüber dem Vorgänger mit einer etwas höheren Anmutung. Der Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

+ Angenehm ist, dass die per Tempomat eingestellte Geschwindigkeit angezeigt wird. Ebenfalls positiv aufgefallen ist der Annäherungssensor des Touchscreens: Nähert sich die Hand dem Bildschirm, werden zusätzlich anwählbare Optionen angezeigt oder die Symbole werden größer, damit sie leichter getroffen werden. Das Handschuhfach ist stets beleuchtet und klimatisierbar, falls das Fahrzeug mit einer Klimaanlage ausgestattet wurde.

- Enttäuschend für ein Auto, das in dieser Konfiguration als Familienwagen tauglich sein soll, sind die wenigen und kleinen Ablagen im Bereich der Rücksitze.

1,2 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzen ist Platz im Überfluss vorhanden. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu knapp zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,35 m Körpergröße. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

2,2 Raumangebot hinten*

Die hintere Sitzbank bietet ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,85 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit bieten. Dementsprechend ist auch das Raumgefühl sehr gut, leider stören die hohe Fensterlinie und der breite Fensterrahmen etwas den insgesamt dennoch äußerst luftigen Gesamteindruck.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze sind nicht einstellbar, nur die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen. Eine dritte Sitzreihe ist für das BlueMotion Modell nicht verfügbar.

3,2 KOMFORT

3,2 Federung

Mit der Wahl der BlueMotion Variante entscheidet sich der Käufer für ein tiefergelegtes Fahrwerk, das den Luftwiderstand senkt. Da dann aber weniger Federweg zur Verfügung steht, muss die Abstimmung straffer ausfallen. Diese Feder-/ Dämpferabstimmung ist beim Caddy nicht gut gelungen und fühlt sich unausgewogen an. Schuld ist die blattfedergeführte Starrachse hinten, die deutlich spröder anspricht als die gut abgestimmte Vorderachse. Auf langen Wellen schwingt die etwas weichere Vorderachse nach, was ein Nicken des Wagens zur Folge hat. Kurze Wellen werden insgesamt etwas besser geschluckt, eine Stuckerneigung auf welliger Fahrbahn ist vor allem an der Hinterachse vorhanden. Auch bei Beschleunigungs- und Bremsvorgängen nickt der Caddy deutlich und bei schnellen Richtungsänderungen wankt der hohe Wagen. Querfugen, die die Vorderachse noch manierlich pariert, werden von der Hinterachse polternd überfahren.

Auch die Vibrationen auf Kopfsteinpflaster werden wenig gefiltert an die Passagiere weitergereicht. Unter Beladung spricht die Hinterachse sensibler an, das Fahrverhalten wird ausgewogener. Der Langsamfahrkomfort leidet unter den Vibrationen und dem steifbeinigen Abrollverhalten.

2,9 Sitze

Die in der Höhe (Beifahrersitz gegen Aufpreis) einstellbaren Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. Klassentypisch bieten sie nur mäßigen Seitenhalt, sind aber recht gut, weil gleichmäßig gefedert. Der Fahrer sitzt insgesamt gut, kann eine Mittelarmlehne und eine großflächige Fußstütze nutzen. Auf dem festen Stoff kann es bei höheren Temperaturen "schwitzig" werden. Die steile Rückbanklehne zwingt zu einer sehr aufrechten Sitzhaltung, es ergibt sich durch die hohen Sitzflächen aber ein angenehmer Kniewinkel. Lehne und Sitzfläche im Fond sind gerade ausreichend geformt.

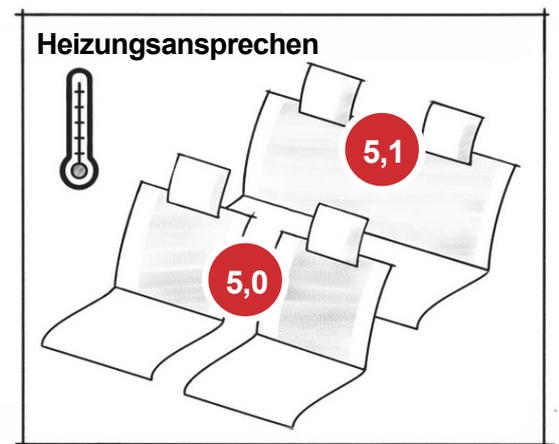
3,3 Innengeräusch

Der Caddy ist ein Hochdachkombi, wie er eigentlich für Handwerksbetriebe gedacht ist. Auch in der PKW-Variante merkt man, dass bei der Entwicklung des Fahrzeugs die Akustik nicht im Vordergrund stand. Fahrgeräusche sind stets präsent, sei es der laut und hart nagelnde Motor, die Abrollgeräusche der Reifen oder Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten. Mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 70,4 dB(A) bei 130 km/h ist der Caddy kein Leisetreter.

3,7 Klimatisierung

Die Klimaanlage im Caddy ist nur für die oberen Ausstattungslinien serienmäßig, im Testwagen war die aufpreispflichtige Zweizonen Klimaautomatik Climatronic montiert. Diese bietet eine für die vorderen Passagiere getrennt regelbare Temperatur, die Luftmengenverteilung muss aber für beide gemeinsam vorgenommen werden. Eine für die vorderen Sitze erhältliche Sitzheizung ist optional.

⊖ Der auf Effizienz getrimmte Dieselmotor und der riesige Innenraum sorgen für ein mangelhaftes Abschneiden im ADAC Heizungstest. Die Luftausströmgitter in der Armaturentafel haben keine Intensitätsregelung. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen, zumindest sind gegen Aufpreis ein kleine Schiebefenster erhältlich. Eine Frechheit: Selbst einen Aktivkohlefilter für die Klimaanlage lässt sich Volkswagen extra bezahlen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der zwei Liter große Turbodiesel leistet in der hier getesteten BlueMotion-Variante 75 kW/ 102 PS bei 2.900-4.000 1/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das im Bereich von 1.300-2.800 1/min ansteht. Mit diesem Motor sind die Fahrleistungen ausreichend.

Im vierten Gang ist die Elastizität noch befriedigend, im fünften Gang eher ausreichend. Der Hochdachkombi benötigt 11,2 bzw. 16 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der Caddy BlueMotion in ausreichenden 8,1 Sekunden, die im dritten Gang gemessen wurden. Insgesamt ist man meist ausreichend, aber nicht souverän motorisiert. Gerade Überholvorgänge sollten sorgfältig geplant werden.

3,2 Laufkultur

Der Dieselmotor ist nicht nur akustisch kaum gedämmt, auch die für einen Selbstzünder typischen Vibrationen werden wenig gedämpft in Lenkung und Karosserie übertragen. Dazu kommen Brummfrequenzen unter 1.300 1/min und ein Dröhnen im mittleren und oberen Drehzahlbereich. Im Bereich des höchsten Drehmoments zwischen 1.300 und 2.500 1/min lässt sich mit dem Motor auch vibrationstechnisch am besten leben.

1,8 Schaltung

⊕ Die konventionelle Handschaltung mit H-Schema und Rückwärtsgang vorne links ist präzise geführt, die Gänge lassen sich leicht wechseln. Zwar sind die Schaltwege recht lang, es hakelt aber auch bei schnelleren Schaltvorgängen nichts und die Gassen werden leicht getroffen. Selbst bei langsam vorwärts rollendem Auto lässt sich der Rückwärtsgang leicht einlegen. Eine Anzeige informiert über den gerade eingelegten Gang und gibt bei Bedarf eine Schaltempfehlung. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Losfahren an Steigungen, die Kupplung mit ihrem breiten Schleifpunkt hilft dort zusätzlich, ein Abwürgen des Motors ist unwahrscheinlich. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig, allerdings springt der Wagen mit eingelegtem Gang nicht an. Dann muss nicht, wie im Kombiinstrument gefordert, das Auto neu gestartet werden, sondern lediglich der Gang herausgenommen werden. Tritt man nun die Kupplung, springt der Motor wieder an.

3,3 Getriebeabstufung

Durch die beim BlueMotion insgesamt längere Übersetzung fallen die Schaltpunkte in die gängigen, innerstädtischen Geschwindigkeitsbereiche. Gerade bei 30 und 50 km/h passt weder der niedrigere noch der höhere Gang so recht. Bei Tempo 130 dreht der Motor im fünften und letzten Gang mit 2.550 1/min, was für einen Diesel ein noch guter Wert ist. Im Sinne der BlueMotion Etikettierung des Modells wäre aber eigentlich ein zusätzlicher, sechster Gang notwendig.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

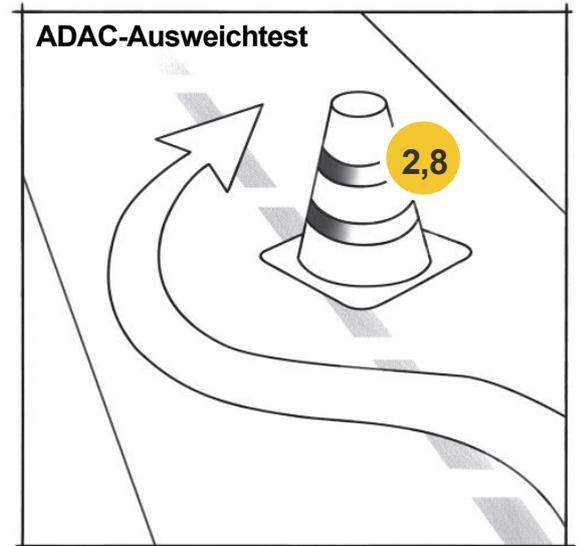
2,9 Fahrstabilität

Die Fahrdynamik ist nicht die Paradedisziplin des Hochdachkombis, das Nutzfahrzeug schlägt sich aber zufriedenstellend. Grundsätzlich zeigt sich ein sicheres, untersteuerndes Verhalten, das - auch den rollwiderstandsoptimierten Reifen geschuldet - schon bei geringen Kurvengeschwindigkeiten einsetzt. Erst auf starke Lastwechsel in Kurven reagiert das Heck leicht, aber untüchtig. Jede Fahrsituation wird vom ESP sicher begleitet und unterbunden, bevor es kritisch wird. Beladen bleibt das Fahrverhalten sicher. Beim ADAC Ausweichtest begibt sich der Wagen weitgehend neutral, aber mit recht viel Karosserieneigung auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken hüpft das Heck bzw. drängt leicht nach.

An der Vorderachse hat man aber noch Reserven und findet den Weg in die ursprüngliche Spur zurück. Insgesamt ist der Wagen zwar wenig sportlich, aber stets sicher um plötzliche auftauchende Hindernisse herum manövrierbar. Die Traktion ist, auch durch die überschaubaren Leistungsdaten, zufriedenstellend.

2,8 Lenkung*

Eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, Servotronic genannt, ist Serie. So ist der Kraftaufwand beim Rangieren niedrig, gleichwohl können Autobahnkurven mit den dann höheren Haltekräften sicher und stabil durchfahren werden. Die Lenkungsmitte ist gut spürbar, obwohl die schmalen Eco-Reifen die Rückmeldung um die Mittellage etwas verwässern. Bei schnellen Lenkmanövern mit größeren Lenkwinkeln neigt sich das Fahrzeug zunächst zur Seite, um dann recht präzise dem eingeschlagenen Weg zu folgen. Der Wendekreis geht in dieser Fahrzeugklasse mit 11,3 m noch in Ordnung, fällt aber im Alltag als etwas zu groß auf.



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.

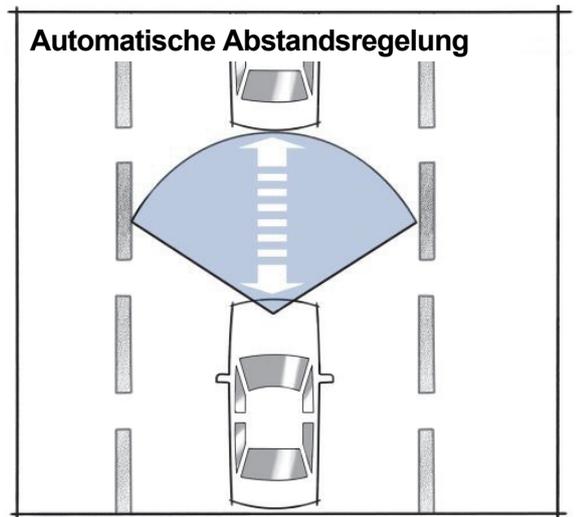
2,3 Bremse

+ Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand meistert der Caddy mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 37,1 m gut (Mittel aus zehn Messungen mit halber Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact5 95H in der Größe 195/65 R15). Der Druckpunkt beim Betätigen des Bremspedals ist etwas teigig, während des Bremsvorgangs ist die Schwimmsattelbremsanlage aber gut zu dosieren. Vollbremsungen in Kurven werfen das hohe Fahrzeug nicht aus der Bahn - die Spurtreue ist gut.

1,6 SICHERHEIT

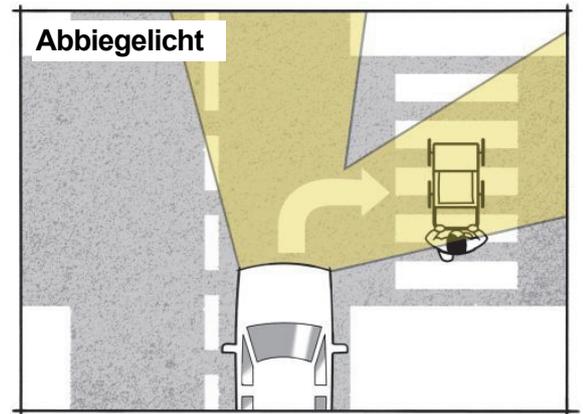
1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Im neuen Caddy ist das radarbasierte Umfeldbeobachtungssystem Front Assist serienmäßig, das vor zu geringem Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug warnt, die Bremsanlage auf eine anstehende Bremsung vorbereitet und bei deren Betätigung sofort die erforderliche Bremsleistung aufbaut. Inklusiv in diesem System ist die City-Notbremsfunktion, die bis zu Geschwindigkeiten von 30 km/h vor Hindernissen selbstständig abbremst und so entweder die Auffahrgeschwindigkeit reduziert oder den Unfall ganz vermeidet. Bei Notbremsungen aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation zu warnen. Auch das den Wagen im Grenzbereich stabilisierende Schleuderschutzprogramm ESP ist serienmäßig, genauso wie eine indirekt messende Reifenfülldruckkontrolle.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Im Testwagen verbaut war darüber hinaus die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, die in Verbindung mit dem serienmäßigen Tempomat ein komfortables Reisen auf der Autobahn ermöglicht. Das ACC hält - auch durch Bremsengriffe - einen regulierbaren Abstand zum vorausfahrenden Wagen ein und beschleunigt bei freier Bahn wieder auf die im Tempomaten eingestellte Geschwindigkeit. Dieses System funktioniert im Bereich von 30 bis 160 km/h und wird bei Betätigung des Bremspedals deaktiviert. Im Tempomaten inkludiert ist ein Speedlimiter, der die maximal erreichbare Geschwindigkeit begrenzt - ein gerade in der Stadt angenehmes Komfortmerkmal. Durch Vollgas kann der Limiter jederzeit überstimmt werden. Bestellt der Kunde die optionalen Nebelscheinwerfer und zahlt einen weiteren Aufpreis, fungieren diese auch als Abbiegelicht und leuchten die Richtung aus, in die der Fahrer lenkt oder blinkt. Unbeabsichtigtes Anfahren ist bei Motorstart nicht möglich, da dieser nur bei gedrücktem Kupplungspedal erfolgen kann. Auch hilfreich ist die optionale Müdigkeitserkennung, die ab 65 km/h den Fahrstil auswertet und bei Anzeichen von Aufmerksamkeitsverlust den Fahrer zu einer Pause auffordert. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden zwar nicht durch ein Kamerasystem erfasst, aber das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem blendet basierend auf den hinterlegten Kartendaten die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit ein.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

⊖ Leider finden sich weder Leuchten noch Reflektoren in den Türen, um bei Dunkelheit vor offenstehenden Wagenschlägen zu warnen.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Caddy erreicht beim ADAC Crashtest sehr gute 84% der möglichen Punkte für den Insassenschutz. Insgesamt erhält der Caddy vier von fünf möglichen Sternen. (Stand 11/2014) Obwohl viele Selbstverständlichkeiten für das Auto Aufpreis kosten, sind alle verfügbaren Airbags serienmäßig an Bord (ausgenommen ist hier die Basisausstattung). So bietet der Innenraum Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Während vorne die maximale Kopfstützenhöhe für bis zu 1,91 m große Menschen ausreicht, sind die hinteren nicht hoch genug einstellbar: Größer als 1,80 m darf man nicht sein, um auf der Rückbank vernünftigen Schutz vor einem Schleudertrauma zu erhalten. Auch beim horizontalen Abstand der Kopfstützen ein ähnliches Bild: Vorne sind die Kopfstützen mustergültig nahe am Hinterkopf, auf den Rücksitzen ist der Abstand nur noch befriedigend. Im Fall der Fälle hilft die Multikollisionsbremse, den Unfall so glimpflich wie möglich enden zu lassen, indem nach einer ersten Kollision die Bremsen betätigt werden. So werden Folgeunfälle oft vermieden. An den Türen eines verunfallten Fahrzeugs können die Retter vor Ort an den stabilen Bügelgriffen hohe Kräfte aufbringen.

⊖ Die Arretierung der Kopfstützen für die hinteren Insassen ist viel zu schwach. Für den Familienwagen wäre es wünschenswert, wenn nicht nur die vorderen Sitze eine Gurterkennung böten, sondern der Fahrer auch Meldung bekäme, wenn sich eines der Familienmitglieder auf der Rückbank nicht angeschnallt hat.

1,6

Kindersicherheit

✚ Für die Kindersicherheit erhält der Caddy gute 78% der möglichen Punkte. Praktisch für Familien ist, dass drei Kindersitze nebeneinander Platz auf der Rückbank finden. Die äußeren beiden können mit sehr gut zugänglichen Isofix Halterungen und Ankerhaken gesichert werden. Die Gurte sind lang genug, um alle Arten von Kindersitzen aufzunehmen, leider könnte die Formstabilität der Rückbank besser sein, um die Sitze stabiler befestigen zu können. Grundsätzlich ist die Sitzmontage leicht möglich, da die Schiebetüren weit öffnen und die Gurtschlösser gut erreichbar sind. Durch die serienmäßig per Schlüsseldreh deaktivierbaren Beifahrerairbags kann auch auf dem Beifahrersitz ein Kindersitz entgegen der Fahrtrichtung montiert werden, ein Bonus im Familienalltag. Allerdings ist hier keine Befestigung per Isofix möglich.

2,7

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz reicht es zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 58% der Punkte erreicht. Hauptursache ist die unzureichend nachgiebig gestaltete Motorhaubenkante, die das Becken eines erfassten Fußgängers besonders gefährdet.

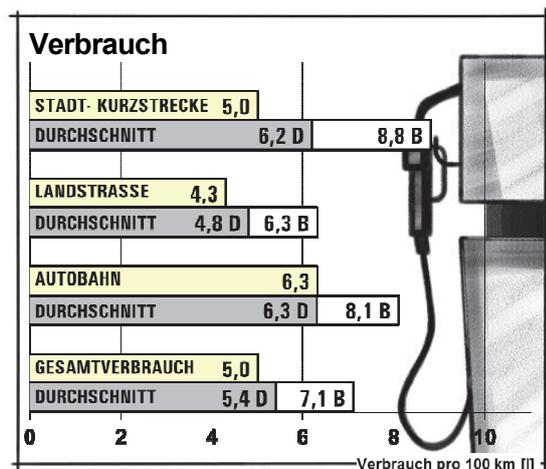
2,1

UMWELT/ECOTEST

3,1

Verbrauch/CO₂*

Trotz des BlueMotion Labels schneidet der Caddy 2.0 TDI im ADAC Ecotest mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,0 Litern Diesel auf 100 Kilometer nur befriedigend ab. Die ermittelten Verbräuche im einzelnen: Stadt 5,0 Liter/ Landstraße 4,3 Liter/ Autobahn 6,3 Liter. Damit ist der Caddy gemessen an seinem hohen Aufbau zwar recht sparsam unterwegs, erreicht aber nicht die Herstellerangaben. Die Etikettierung BlueMotion verspricht dem Kunden ein größeres Sparpotential, für das er beim Kauf ja auch Kompromisse eingeht: Einige sinnvolle Sonderausstattungen sind aus Gewichtsgründen für diese Caddy-Variante nicht verfügbar. Der Hochdachkombi hat eine ermittelte CO₂-Bilanz von 159 g/km, was für 29 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTests ausreicht.



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

1,0

Schadstoffe

Schwächelt der Caddy im Verbrauch noch etwas, ist der Schadstoffausstoß mustergültig: Volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel zeugen davon, dass sich die serienmäßige, aufwendige Abgasnachbehandlung mittels Partikelfilter und SCR-Katalysator lohnt. Insgesamt erhält der Caddy 2.0 TDI BlueMotion im Ecotest vier von fünf Sternen.

2,9 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die laufenden Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Zahlungen, die dem Tankwart zu entrichten sind. Niedrige Dieselpreise und ein absolut gesehen nicht zu hoher Verbrauch ermöglichen dem Caddy hier eine zufriedenstellende Bewertung.

1,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Durch die preisgünstige Serienbereifung halten sich auch die Ausgaben für den Reifenersatz auf niedrigem Niveau. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,2 Wertstabilität*

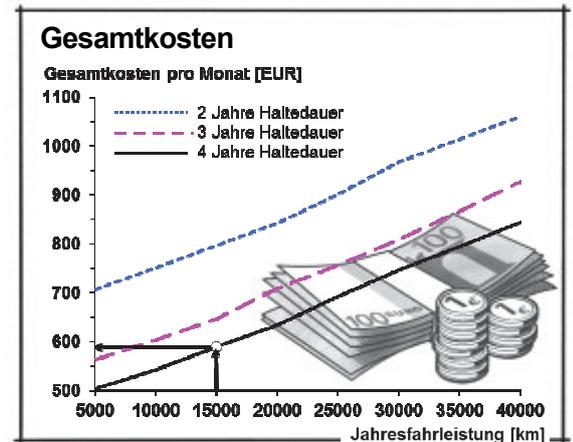
Die Wertstabilität für die gerade neu eingeführte Caddygeneration sollte für den Berechnungszeitraum von vier Jahren gut ausfallen.

4,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ganz klar zu hoch ist der Preis - für den 2.0 TDI BlueMotion in der getesteten Trendline Ausstattung müssen mindestens 23.889 Euro an den Händler überwiesen werden. Konfiguriert man den Wagen wie von uns empfohlen mit einigen sinnigen Extras, erreicht man fast die Marke von 30.000 Euro.

3,5 Fixkosten*

Die Fixkosten sind noch zufriedenstellend. 218 Euro Steuer müssen an den Staat abgetreten werden. Die Versicherungseinstufungen sind nicht als günstig zu bezeichnen. (KH: 18; TK:23; VK:18)



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 590 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Der stabile Restwertverlauf und der hohe Anschaffungspreis ergeben in der Summe eine befriedigende Note in der klassenabhängigen Beurteilung der monatlichen Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.0 TSI BMT	1.4 TSI BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT 4MOTION	2.0 TDI SCR BMT	1.4 TGI Blue Motion
Aufbau/Türen	HKB/4	HKB/4	HKB/4	HKB/4	HKB/4	HKB/4	HKB/4	HKB/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/999	4/1395	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	75 (102)	92 (125)	55 (75)	75 (102)	90 (122)	110 (150)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1500	220/1500	225/1200	250/1300	300/1500	340/1750	200/1500
0-100 km/h[s]	14,7	12,1	10,9	17,6	12,9	11,5	9,9	12,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	172	185	152	172	178	194	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 l S	5,3 l S	5,9 l S	4,6 l D	4,6 l D	5,4 l D	4,9 l D	4,1 kg G
CO2 [g/km]	131	123	135	120	119	143	129	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/16	17V/15V/16V	17/16/17	18/18/23	18/18/23	16/19/23	16/19/23	19/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	96	76	108	240	238	286	258	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	581	595	605	587	604	669	651	580
Preis [Euro]	18.159	20.010	20.801	19.778	21.860	25.728	24.996	23.342

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	75 kW (102 PS)
bei	2900 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1300 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/4,3/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4408/1793/1792 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610 l/980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1100 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	590 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/23
Grundpreis	23.889 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	280 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	262 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung (Discover Media)	1267 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht und Sicht)	209 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	863 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht und Sicht)	209 Euro°
Klimaanlage/ Klimaautomatik (Climatronic)	1.452 Euro/1.731 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Discover Media)	1267 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP) (starr/inkl. ESP)	607 Euro
Außenspiegel, beheizbar (elektrisch einstellbar)	Serie
Dachreling (nicht für BlueMotion)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	607 Euro°
Schiebetür links (und rechts)	Serie
Unterrahnschutz (nicht für BlueMotion)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen