



VW Caddy 1.4 TGI BlueMotion Trendline

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Wenige Autos sind schon so lange erhältlich wie der aktuelle Caddy: Im Grunde ist die "neuste" Generation seit 2003 am Markt. Das muss nichts Schlechtes sein, das Auto ist schlichtweg gut und eben immer noch konkurrenzfähig, wenn auch teuer. Konkurrenten haben ihn zwar gerade in Sachen Assistenzsystemen teilweise überholt, VW wird das Modell aber wohl noch einige Zeit am Markt halten. Erst 2015 erhielt der Caddy sein zweites, umfangreiches Facelift.

Im ADAC Autotest tritt eine recht besondere Motorisierung an, der 1.4 TGI. Dieser läuft mit Erdgas oder anderen Formen von Methan und produziert 110 PS, die im Alltag und für die Fahrzeuggattung ausreichen. Vor allem zeigt der TGI, dass ein solcher Motor eine tolle Alternative ist. Ohne besonders aufwändige Abgasnachbehandlung sind alle Emissionen auf sehr niedrigem Niveau, dazu ist der Kraftstoffverbrauch mit fünf Kilogramm pro 100 Kilometer gerade für das hohe Fahrzeug absolut in Ordnung. Als Schmeißer hat man mit dem TGI den laufigsten Motor, den es im Caddy gibt. Die vier Gastanks sind unter dem Fahrzeug angebracht, den immensen Nutzwert des Caddys schmälert der Antrieb also nicht. Was natürlich aber auch wie bei jedem anderen Caddy ist: Man fährt einen aufgehübschten Lieferwagen. Komfort, Agilität und Innenraum-Materialien wie in einem Golf braucht man nicht erwarten, wenn auch der Caddy seine Sache im Bereich Fahrwerk und Lenkung sehr ordentlich macht. Auch die Verarbeitung von Innenraum und Karosserie ist beim kleinsten Modell der VW-Nutzfahrzeugsparte auf hohem Niveau, da kommt nicht jeder Konkurrent mit. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Berlingo, Ford Tourneo, Opel Combo.

⊕ riesiges Platzangebot, saubere Abgase, serienmäßiges Notbremssystem

⊖ sehr teuer in der Anschaffung, karge Ausstattung - nicht einmal Klimaanlage serienmäßig

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 1,8

City 3,2

60+ Senioren 2,5

Langstrecke 3,1

Transport 1,3

Fahrspaß 4,4

€ Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

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 hemdsärmlichen Charakter bei, dem durch lackierte Dekorleisten auf Armaturenbrett und Lenkrad etwas Chic entgegengestellt wird.

An den Seiten des Fahrzeugs hat man einen gewissen Schutz gegen Kratzer im Lack - es wurden unlackierte Seitenleisten montiert, die bei Parkplatzrempeln kostengünstig ausgetauscht werden können. Allerdings sind die Leisten recht schmal geraten und nicht durchgängig über die gesamte Türbreite zu finden. Ansonsten ist die Karosserie ordentlich verarbeitet: Alle Fügstellen sind sauber abgedichtet, Blechkanten gut entgratet oder umgelegt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 75 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos Huckepack mitfahren. In Verbindung mit der hohen zulässigen Dachlast (Dachreling beim Trendline gegen Aufpreis) 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 495 kg ist für diese Fahrzeuggattung nicht gerade viel. Ein Reserverad ist für den TGI nicht verfügbar, die Gastanks nehmen den Raum unter den Unterboden ein. Eine dritte Sitzreihe gibt es auch für den TGI, allerdings nicht beim Highline mit Doppelkupplungsgetriebe. Der beim ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch von

3,5 Licht und Sicht

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 aufpreispflichtige Einparkhilfe hinten in Verbindung mit einer Heckkamera. Auch für die Front sind Parksensoren erhältlich, zusätzlich gibt es einen Parklenkassistenten.

⊖ 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 Diesel in den Benzintank gefüllt wird. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig, weil kaum Platz vorhanden ist.

5,0 kg/100 km ermöglicht durch den 26 kg fassenden Tank eine Reichweite von eher schmalen 520 km. Das Tanken geht zwar recht zügig, das Tankstellennetz ist aber nicht dicht genug, um komplett ohne Vorausplanung längere Strecken fahren zu können. Zur Not gibt es aber noch einen 13 Liter großen Benzintank an Bord, durch den man auf jeden Fall noch eine Gastankstelle erreichen sollte.

Der Wendekreis geht in dieser Fahrzeugklasse mit 11,3 m noch in Ordnung, fällt aber im Alltag als etwas zu groß auf.

⊖ Da kein Ersatzrad erhältlich ist, gibt es auch für Geld und gute Worte weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel. Es muss auf das Reifenreparaturset vertraut werden.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

⊕ 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 über die Nebelscheinwerfer gut aus. Ebenfalls optional erhältlich ist ein Fernlichtassistent.

⊖ 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 deshalb 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Caddy einen komfortablen Ein- und Ausstieg, gerade die in der niedrigsten Stellung angenehme 57 Zentimeter hohen Vordersitzflächen fallen positiv auf. Vorn sind die Türen schön 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 Schweller ist nicht sehr hoch, könnte aber 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.

⊖ Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug - mit Ausnahme der Fahrtür - 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.

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 610 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.205 Liter. Dann können bis zu 24 Getränkekisten 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 fast die Bestnote.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

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



Wer viel Platz für das Gepäck sucht, wird beim Caddy fündig. Enorme 610 l passen in den Kofferraum des VW.

Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 59 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, sind mehrere Lichtpakete

zur Wahl, natürlich möchte VW die aber ordentlich bezahlt haben.

2,1 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 - natürlich gegen Aufpreis - 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 20 kg, der größere, linke Teil der Rückbank gar 35 kg. Viele Caddy-Besitzer werden zum Aus- und Einbau um Hilfe bitten müssen.

2,4 INNENRAUM

2,1 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. Recht niedrig auf dem Mittelunnel 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. Der Caddy ist eines der ältesten Fahrzeuge von VW und hat noch die damalige Variante des Lichtschalters verbaut: 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, so soll es sein. Der in der Diagonalen 16,5 cm große Touchscreen zur Radio- und Navigationsbedienung ist etwas zu tief unterhalb des Klimabedienteils angeordnet. Die Menüstruktur ist übersichtlich, zumindest mit den wichtigsten Funktionen findet man sich nach kurzer Eingewöhnungszeit zurecht. Die stets beleuchteten Instrumente sind klar gegliedert und sehr gut ablesbar, da kommt kein Wunsch nach einem Display auf.

Der optionale Regensensor kann in seiner Intensität eingestellt

werden, der Heckscheibenwischer bietet eine feste Intervallschaltung zusätzlich zur Waschfunktion.

⊕ 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.



Im Innenraum kann der Caddy seine Herkunft aus dem Nutzfahrzeugegment nicht verbergen. Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung liegen nicht auf dem Niveau, das man sonst von einem VW gewohnt ist. Die Funktionalität kann dagegen überzeugen.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Auch hier zeigt sich, dass der Caddy nicht die aktuellste Technik im VW-Konzern darstellt. Ein Radio samt USB-, AUX- und SD-Kartenanschluss ist serienmäßig, schon die Anbindung des Mobiltelefons muss aber extra bezahlt werden. Auch gibt es gegen Aufpreis eine Sprachsteuerung, digitalen Radioempfang und ein Navigationssystem. Der Car-Stick LTE bringt einen Hotspot ins Auto, kostet allerdings ebenfalls Aufpreis. Steckdo-

sen mit 12 Volt gibt es eine vorn und eine im Kofferraum serienmäßig, eine weitere ist optional. Genauso gibt es eine Eurosteckdose mit 230 Volt für das Handschuhfach in der Aufpreisliste. Apple Carplay und Android Auto ist ebenfalls erhältlich, so kann man viele Apps des Smartphones auch mobil legal nutzen.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ 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 Meter Körpergröße. In

Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein sehr großzügiges Raumgefühl.

2,9 Raumangebot hinten

Die hintere Sitzbank bietet ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,80 Meter aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit bieten. Dementsprechend ist auch das Raumgefühl sehr gut, nur die hohe Fensterlinie und der breite Fensterrahmen stören etwas den insgesamt dennoch äußerst luftigen Gesamteindruck.



Auf den Rücksitzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze sind nicht einstellbar, nur die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen. Auch für den kurzen Caddy als TGI gibt es eine optionale dritte Sitzreihe mit zwei Plätzen, außer man bestellt sich den Highline mit DSG. Vorn gibt es einige Ablagen, wie etwa oben auf dem Armaturenbrett oder auch direkt über dem Handschuhfach. Die Türfächer sind zudem groß. Die zwei Becherhalter neben dem Handbremshebel sind aber nicht für alle Größen nutzbar, da sie die

Becher nicht festklemmen, wie es etwa in manchen VW-Modellen geschieht. Im Fond gibt es Fächer im Boden und vernünftig große in den Schiebetüren, ansonsten noch einen ausklappbaren Becherhalter in der Mittelkonsole.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Die Gastanks des TGI-Modells sitzen an der Hinterachse, das tut dem Komforteindruck gut. Die blattfedergeführte Hinterachse spricht recht gut an, wenn auch natürlich nicht so gut wie die Vorderachse. Querfugen, die die Vorderachse noch mahnlich pariert, werden von der Hinterachse deutlich straffer

überrollt. Insgesamt aber ist der Komfort kein schlechter, wenn auch stets klar bleibt, dass man in einem Fahrzeug von VW Nutzfahrzeuge sitzt. So kann der Caddy ein Stuckern auf der Autobahn nicht immer vermeiden.

3,3 Sitze

Die in der Höhe (Beifahrersitz gegen Aufpreis) einstellbaren Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. Klassentypisch bieten sie nur mäßigen Seitenhalt, sind aber angenehm gepolstert. Der Fahrer sitzt insgesamt gut, kann gegen Aufpreis auch beim Trendline eine höhen- und längseinstellbare Mittelarmlehne nutzen.

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, die

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.

Abrollgeräusche der Reifen oder Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten kann man mit dem laufruhigen Gasmotor nicht wegdiskutieren. Mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 68,8 dB(A) bei 130 km/h ist der Caddy kein Leisetreter.

3,6 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. Möchte man einen Aktivkohlefil-

ter für die Frischluftansaugung, kostet dieser frecherweise weiteren Aufpreis. Eine für die vorderen Sitze erhältliche Sitzheizung wie auch eine beheizbare Frontscheibe ist optional. Die Standheizung, beliebtes Extra im Caddy, gibt es für die TGI-Variante nicht.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der TGI-Motor mit vier Zylindern, 1,4 Litern Hubraum und Turboaufladung leistet 110 PS bei 4.800-6.000 Touren und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm, das im Bereich von 1.500-3.500 Kurbelwellenumdrehungen ansteht. Mit diesem Motor sind die Fahrleistungen ausreichend. Die Elastizitätsmessungen bescheinigen dem Testwagen in den oberen drei Gängen einen vernünftigen Durchzug, freilich ohne dass der Caddy zum Sportwagen mutieren würde. Den simulierten

Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der Caddy BlueMotion in ausreichenden 8,2 Sekunden, die im dritten Gang gemessen wurden. Insgesamt ist man meist ausreichend, aber nicht souverän motorisiert. Gerade Überholvorgänge sollten sorgfältig geplant werden. Laut VW läuft der Wagen 174 km/h Spitze und braucht aus dem Stand 12,9 Sekunden, um auf 100 km/h zu kommen.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Erdgasmotor läuft kultiviert und deklassiert seine TDI-Brüder im Caddy deutlich. Auch bei niedrigen Drehzahlen zieht er sauber durch und nervt nicht mit brummigen Begleit-

erscheinungen. Bei sehr hohen Drehzahlen wird er etwas dröhnig, dank des recht früh anliegenden Drehmoments braucht man diese im Alltag aber selten.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ 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

und ohne viel Krach einlegen. Besser aber geht es freilich im Stand. 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.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 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 untückisch. Jede Fahrsituation wird vom ESP sicher begleitet und korrigiert, bevor es kritisch wird.

Beim ADAC Ausweichtest begibt sich der Wagen weitgehend neutral, aber mit recht viel Karosserieneigung auf Ausweich-

kurs. Beim Gegenlenken drängt das Heck, an der Vorderachse hat man aber noch Reserven und findet den Weg in die ursprüngliche Spur zurück. Passen gewünschter Lenkwinkel und Geschwindigkeit gar nicht mehr zusammen, regelt das ESP sicher und drängt den Caddy in ein deutliches, aber handhabbares Untersteuern. 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.

2,7 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 Lenkungsmittel ist gut spürbar, obwohl 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.

2,6 Bremse

⊕ Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand meistert der Caddy mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 35,6 Metern gut (Mittel aus zehn Messungen). Der Druckpunkt beim

Betätigen des Bremspedals ist etwas teigig, während des Bremsvorgangs ist die Schwimmsattelbremsanlage aber gut zu dosieren.

2,4 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im 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. Im Testwagen verbaut war darüber hinaus die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, die in Verbindung mit dem serienmäßigen Tempomat ein kommoderes Reisen auf der Autobahn ermöglicht. Das ACC hält - auch durch Bremsingriffe - 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.
























Auch hilfreich ist die beim TGI serienmäßige Müdigkeitserkennung, die ab 65 km/h den Fahrstil auswertet und bei Anzeichen von Aufmerksamkeitsverlust den Fahrer zu einer Pause auffordert. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden optional durch ein Kamerasystem erfasst.

⊖ Einen Totwinkelassistenten gibt es für den Caddy nicht.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Caddy erreicht beim ADAC Crashtest gute 84 Prozent 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 1,95 Meter große Menschen ausreicht, sind die hinteren nicht hoch genug einstellbar: Größer als 1,70 Meter darf man nicht sein, um auf der Rückbank vernünftigen Schutz vor einem Schleudertrauma zu erhalten. 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Für den Familienwagen wäre es wünschenswert, wenn nicht nur die vorderen Sitze eine Gurterkennung böten,

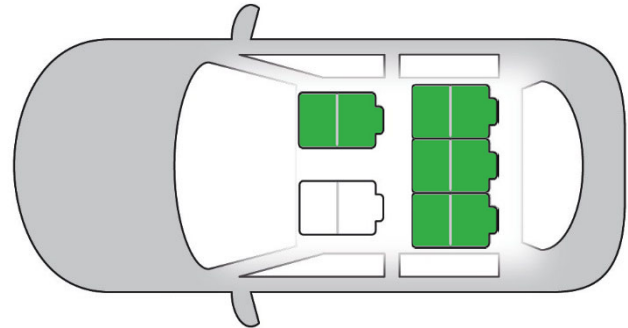
sondern der Fahrer auch Meldung bekäme, wenn sich eines der Familienmitglieder auf der Rückbank nicht angeschnallt hat.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Caddy 78 Prozent 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. 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 und hohe Kindersitze können mit der nicht demontierbaren Kopfstütze kollidieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

4,4 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz reicht es nur zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 58 Prozent der Punkte erreicht. Hauptursache ist die unzureichend nachgiebig

gestaltete Motorhaubenkante, die das Becken eines erfassten Fußgängers besonders gefährdet.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Der Caddy 1.4 TGI schneidet im ADAC Ecotest mit einem durchschnittlichen Verbrauch von fünf Kilogramm Erdgas auf 100 Kilometer recht gut ab. Die ermittelten Verbräuche im einzelnen: Stadt 5,0 kg/ Landstraße 4,5 kg/ Autobahn 5,9 kg. Damit ist

der Caddy gemessen an seinem hohen Aufbau ziemlich sparsam unterwegs. Der Hochdachkombi hat eine ermittelte CO₂-Bilanz von 147 g/km, was für 34 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des EcoTests ausreicht.

1,0 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des TGI ist mustergültig: Volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel zeugen davon, dass ein Erdgasmotor in Sachen Emissionen kaum zu schlagen ist. Auch die Partikelemissionen sind durchweg auf sehr niedrigem Niveau,

und das ohne den für direkteinspritzende Benzinmotoren dafür in der Regel notwendigen Partikelfilter. Insgesamt erhält der Caddy 1.4 TGI im Ecotest 84 Punkte und damit vier von fünf Sternen.

2,0 AUTOKOSTEN

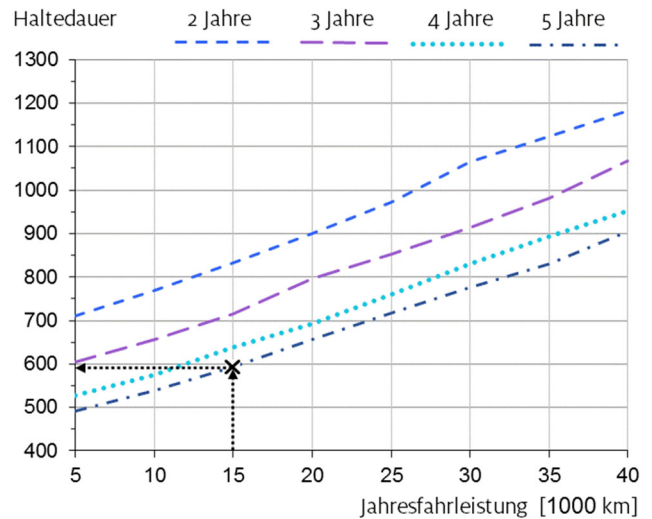
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Zwar kostet der Testwagen in der zweitniedrigsten und äußerst kargen Ausstattungslinie Trendline bereits mindestens 25.740 Euro, auf Dauer sind die Betriebskosten aber dennoch recht niedrig. Der Verbrauch ist nicht sehr hoch, zudem kostet das Kilogramm Erdgas weniger als ein Liter Benzin oder Diesel. Außerdem sind die Versicherungseinstufungen sehr niedrig, die Voll- und Teilkaskoklassen lauten 14 und 16. Auch die Wertstabilität ist beim Caddy traditionell gut.

Der Zahnriemen muss erst bei 210.000 Kilometer gewechselt werden - auch dadurch wird Geld gespart.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 592 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI OPF BMT Trendline	2.0 TDI BMT XTRA	2.0 TDI BMT XTRA 4MOTION	2.0 TDI BMT Trendline	1.4 TGI BlueMotion XTRA
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1968	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	55 (75)	90 (122)	110 (150)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	225/1200	300/1500	340/1750	200/1500
0-100 km/h [s]	10,9	17,6	11,5	9,9	12,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	152	178	194	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	5,2 D	6,2 D	5,5 D	4,6 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	152	136	162	145	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/15/16	18/16/19	17/17/21	17/17/21	19/14/16
Steuer pro Jahr [Euro]	164	294	338	328	120
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	635	569	663	667	573
Preis [Euro]	23.752	20.990	27.559	27.935	24.775

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 4.800 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,2/4,6 kg
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	142/128 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/65 R15T
Länge/Breite/Höhe	4.408/1.793/1.858 mm
Leergewicht/Zuladung	1.655/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	750/3.030 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	26 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Polen, Poznan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,5/13,3/17,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 94H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,0 kg/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/4,5/5,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	138 g/km (WTW* 147 g/km)
Reichweite	520 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	610/980/2.195 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	50 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	357 Euro
Monatliche Gesamtkosten	592 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/14/16		
Basispreis Caddy 1.4 TGI BlueMotion Trendline	25.740 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.518 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.020 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	910 Euro°/-/
Abbiege-/Kurvenlicht	310 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	215 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	161 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/274 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	786 Euro°(Paket)/429 Euro°
Parklenkassistent	786 Euro°(Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	709 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	494 Euro°(Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	310 Euro°
Spurwechslassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/322 Euro°/Serie/226 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	631 Euro°
Navigationssystem	1.357 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	1.530 Euro/1.833 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	215 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	405 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/162 Euro
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 887 Euro
Metalllackierung	637 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	3,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	0,7	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,7	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,6
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	4,4
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	3,4	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	3,3	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,6		

Stand: Mai 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.