



VW Nutzfahrzeuge Caddy 1.5 TSI OPF Life

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

Zwar hat ein Diesel mehr Drehmoment, aber fährt man nicht allzu viel und nicht oft mit hoher Zuladung, kann auch ein Benziner in einem Hochdachkombi eine gute Wahl sein. Man bekommt neben einem deutlich niedrigeren Kaufpreis (beim Caddy spart man etwa 3.000 Euro vom 114-PS-Benziner zum 122-PS-Diesel) auch eine etwas bessere Laufkultur und zahlt weniger Steuern. Mit einer geringeren erlaubten Anhängelast und einem höheren Verbrauch muss man dann leben, kann sich aber vor dem Kauf ja entsprechend informieren - zum Beispiel mit dem ADAC Autotest.

Egal, ob man nun einen Selbstzünder oder den Ottomotor nimmt, die Stärken des Caddy bekommt man immer. Viel nutzbaren und variablen Raum auf recht kleiner Grundfläche, unheimlich praktische Schiebetüren, wahlweise fünf oder sieben Sitze und ein Fahrverhalten, das näher an einem Pkw ist als man es von früheren Generationen gewohnt ist. Munitioniert man den Hannoveraner noch mit großem Touchscreen, Panoramaglasdach, allen Assistenzfunktionen und den vielfältig einstellbaren Ergocomfort-Sitzen auf, ist vom Nutzfahrzeugcharakter nicht mehr allzuviel übrig. Lenkung und Fahrwerk sind tadellos abgestimmt und mit den richtigen Leichtmetallfelgen und Metalliclackierung macht der Caddy auch optisch was her.

Zum Sparpreis ist auch im Volkswagen-Konzern schon lange nichts mehr erhältlich, der getestete Caddy 1.5 Life ist da mit einer Grundpreis knapp unter 30.000 Euro auch keine Ausnahme. Richtet man sich das Auto wie beim Testwagen noch nett ein und achtet auf ein paar Komfortfeatures, sind auch leicht etwa 40.000 Euro erreicht. **Konkurrenten:** u. a. Citroën Berlingo, Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect (baugleich zum Caddy), Mercedes Citan Tourer, Opel Combo Life, Peugeot Rifter.








- + riesiges Platzangebot, saubere Abgase, großes Angebot an Fahrassistenten
- teuer in der Anschaffung, nicht gerade üppige Serienausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	1,8
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,2
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Der Innenraum ist passgenau verarbeitet, aber keine einzige Kunststoffoberfläche ist weich geschäumt. Auch die Karosserie ist präzise gefertigt, man merkt: VW kann Autos bauen. Spaltmaße, Dichtungen, alles passt.

⊕ Die Verkleidung des Dachhimmels ist deutlich wertiger als früher, hier kommt kein Transporter-Feeling mehr auf.

2,9 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 von 100 kg, die durch die geständerte Dachreling auch gut nutzbar ist, bietet der geräumige und im Falle des Testwagens mit fünf vollwertigen Plätzen ausgestattete Volkswagen also durchaus Fernreisepotential für die ganze Familie - solange das Gepäckgewicht im Auge bleibt. Denn eine Zuladung von 600 kg ist für einen Fünfsitzer zwar gut, der riesige Laderaum animiert aber gern zu Beladungsexzessen. Wählt man den Caddy als Siebensitzer, muss man bei voller Besetzung mit Erwachsenen ohnehin selbst ohne Gepäck auf das

3,1 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer decken einen großen Bereich ab und sorgen auch bei Autobahntempo für freie Sicht. 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.



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

⊖ Analog zum Golf bietet auch der Caddy in seiner neusten Generation keine Gasdruckfedern mehr, die die Motorhaube offen halten. Auch an anderer Stelle merkt man den Sparzwang: Die außen liegenden Schienen der Schiebetüren sind anders als bei der Vorgängerversion nicht mehr verkleidet, sondern liegen schmutzempfindlich offen.

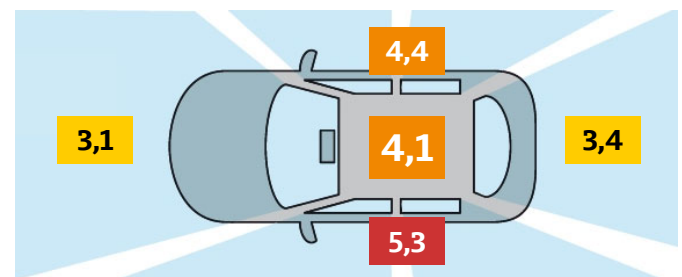
Gewicht achten. Da der Caddy Life zumindest in den meisten Fällen wohl vor allem als Kindertransporter genutzt werden wird, kommt man mit der Zuladung insgesamt gut klar. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.400 kg wiegen, Exemplare ohne eigene Bremse 750 kg. Ein Reifenpannenset ist Serie, zudem gibt es gegen Aufpreis ein vollwertiges Ersatzrad, wahlweise auf einer Stahl- oder Leichtmetallfelge.

Der beim ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch von 6,9 l/100 km ermöglicht durch den 50 l fassenden Tank eine Reichweite von 725 km. Der Wendekreis geht in dieser Fahrzeugklasse mit 11,5 m noch in Ordnung.

Zusätzlich ist der Trailer Assist erhältlich, der das Rangieren mit einem Anhänger für Ungeübte erleichtern kann.

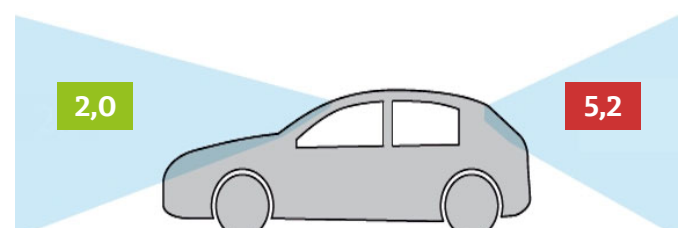
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Die großen Außenspiegel bieten einen guten Rückblick. 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. Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens werfen ein helles, aber nicht optimal homogenes Licht auf die Straßen. Ein Abbieglicht ist in die Scheinwerfer integriert. Belässt man es bei den serienmäßigen Halogenscheinwerfern, kann man sich ein Abbieglicht über die Nebelscheinwerfer hinzubestellen. Auch ein statischer Fernlichtassistent ist optional.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Caddy einen komfortablen Ein- und Ausstieg, gerade die in der niedrigsten Stellung angenehme 54 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 (vorderen) Seitenscheiben geöffnet bzw. geschlossen werden können. Eine Coming- und Leaving-Home-Funktion ist optional, dann werden Front- und Heckleuchten genutzt, um nach dem Auf- und Absperren das Fahrzeugumfeld zu beleuchten.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem des Testwagens ließ sich bei unseren Tests nicht überlisten und ist damit empfehlenswert, weil komfortabel und ohne zusätzliches Sicherheitsrisiko.

⊖ Die Arretierung der Schiebetüren ist immer noch 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

⊕ Bis unter das Kofferraumrollo fasst das Gepäckteil schon 635 l, dachhoch beladen sind es 1.165 l. Dann können bis zu 28 Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgelegten Rücksitzen bis zur Fensterlinie 985 Liter hinein, bis zum Dach werden es 2.140 Liter. Durchweg beeindruckende Werte - der Caddy bekommt dafür fast die Bestnote.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Caddy kein gutes Zeugnis aus. Die nicht versenkbaren 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.



Enorme 635 l stehen für das Gepäck zur Verfügung. Das ist sogar geringfügig mehr als noch beim Vorgänger (610 l).



Mit einer Ladekantenhöhe von lediglich 57 cm ist das Be- und Entladen verhältnismäßig bequem.

1,8 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. Optional gibt es eine Zuziehhilfe, die die Heckklappe ganz ins Schloss zieht, wenn man sie nur leicht zu-fallen lässt. Steht sie offen, können Personen bis zwei Meter Körpergröße bequem darunter stehen, allerdings muss bei dieser Körpergröße etwas auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich im Weg stehen können. 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 57 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 ganz rechts angebracht. Steht man also links an der geöffneten Heckklappe, muss man entweder nach rechts laufen oder ist groß und stark genug, um mit der Hand direkt an die Klappe fassen und sie schließen zu können. Lediglich eine Lampe reicht nicht aus, um den großen Kofferraum zu beleuchten. Wünscht der Kunde dort eine ordentliche Ausleuchtung, kann man noch eine in die Heckklappe integrierte LED-Beleuchtung hinzubestellen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat serienmäßig kaum Ablagen für Kleingut, allerdings vier stabile Verzurrösen, um Ladung zu befestigen. Die Rücksitze sind asymmetrisch (links 2/3, rechts 1/3) 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 - die Sitze sind schwer.

Zusätzliche Ladelänge schafft der serienmäßig umklappbare Beifahrersitz.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit des Caddy wurde bis auf Details in der Gestaltung vom Golf übernommen. Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei.

Leider sind praktisch alle Knöpfe soweit wie möglich gestrichen und die verbliebenen durch Sensorflächen ersetzt worden. Auch wenn es altmodisch erscheinen mag, ein haptisches Feedback hat durchaus seine Vorteile, erst recht wenn das System bisweilen Befehle träge umsetzt. Das passiert vor allem nach dem Motorstart, dann reagiert das Infotainmentsystem langsam und mit ruckeligem Bildaufbau. VW hat viele Menüstrukturen neu gestaltet. Es gibt geschickte Versuche, durch Abfrage von Wünschen Detaileinstellungen automatisch vornehmen zu lassen; z.B. kann man "kalte Füße" auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert auch über die Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Immerhin wird das System kontinuierlich verbessert und automatisch mit Online-Update versorgt.

Für Technikbegeisterte und die Generation Smartphone mag die Bedienung gut erlernbar sein, intuitiv ist aber nichts mehr. Wer der Bedienung der bisherigen Klimaautomatik mit

eigenen Knöpfen skeptisch gegenüberstand, wird am neuen System verzweifeln. Es bleibt die Frage, ob ein so radikaler Wechsel bei der Bedienung wirklich sein musste.



Die Verarbeitungsqualität stimmt, bei der Materialanmutung bemerkt man allerdings schnell, dass der Caddy aus der Nutzfahrzeugsparte der Wolfsburger stammt. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner langsamen Reaktionszeit und dem Fehlen von haptischen Schaltflächen nicht wirklich überzeugen.

⊕ Die Instrumente kommen optional wie beim Testwagen als Monitor. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können zum Teil konfiguriert werden. Verbessert wurde auch die Innenbeleuchtung, die nun über LEDs umgesetzt wird, wobei zwei Spots pro Platz für eine deutlich bessere Ausleuchtung des Innenraums sorgen.

⊖ Da sich der Caddy im Golf-Teileregale bedient hat, ist auch das wohl größte Ärgernis im Hochdachkombi zu finden: die Sensorfläche für die Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens. Diese ist ohnehin schwierig zu bedienen, bei Dunkelheit aber dann quasi gar nicht mehr, da sie unbeleuchtet ist.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Caddy Life ist serienmäßig ein Radio mit analogem und digitalem Empfang verbaut, das über einen 8,25 Zoll großen Touchscreen bedient wird. Alternativ zum Radio kann man per USB oder Bluetooth Musik einspielen, auch Bluetooth-Telefonie ist Serie. Optional wächst der Bildschirm des Systems auf zehn Zoll an und ermöglicht weitere Funktionen, vor allem eine Online-Navigation. Ebenfalls gegen Mehrpreis kann man sein Smartphone induktiv laden und kabellos über Apple CarPlay oder Android Auto seine Apps auf den Fahrzeug-Touchscreen spiegeln. Die Basisfunktionen der bei VW We Connect genannten Konnektivitätsdienste sind

serienmäßig, so kann man zum Beispiel den Fahrzeugstandort und -zustand abfragen. Die erweiterten Funktionen, wie die Fernsteuerung der Verriegelung oder Bedienung der Standheizung per Smartphone sind ein Jahr kostenlos und belasten das Konto anschließend je nach Abomodell mit etwa 60 bis 145 Euro jährlich.

⊖ Mit CDs, Klinckensteckern oder SD-Karten können viele moderne Autos nichts mehr anfangen - das gilt auch für den Caddy.

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 sehr deutlich über zwei Meter Körpergröße. In Verbindung mit der recht großen Innenbreite

spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein sehr großzügiges Raumgefühl. Das optionale Glasdach lässt noch einen guten Schuss zusätzliches Licht in den VW und sorgt für ein noch großzügigeres Raumgefühl.

3,4 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 1,75 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit bieten. Dementsprechend ist auch das Raumgefühl sehr gut, nur die recht hohe Fensterlinie und der breite Fensterrahmen stören etwas den insgesamt dennoch äußerst luftigen Gesamteindruck.

1,9 Innenraum-Variabilität

Die Neigung der Rücksitzlehnen ist in mehreren Stufen einstellbar. Wer mehr als fünf Sitze benötigt, kann sich den Caddy auch als Siebensitzer mit drei Sitzreihen konfigurieren. Vorn gibt es neben den üblichen Ablagen in der Mittelkonsole noch weitere Ablageflächen auf dem Armaturenbrett. Die Türfächer sind zudem groß. Die zwei Becherhalter vor der Mittelarmlehne sind aber nicht für alle Größen nutzbar, da sie die



Im Fond finden aufgrund einer recht geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

Becher nicht festklemmen. Im Fond gibt es Fächer im Boden und vernünftig große in den Schiebetüren, ansonsten noch ab der Ausstattungsvariante Life Klapptische mit integrierten Becherhaltern an den Vordersitzlehnen.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Der neue Caddy hat statt einer Starrachse mit längs liegenden Blattfedern nun aktuellere Technik verbaut. Bei einer Starrachse blieb es, die Federn sind nun aber in heutzutage üblicher Schraubenform. Seitlich geführt wird die Achse von einem Panhardstab. Insgesamt eine modernere Konstruktion als die des 2003 vorgestellten Vorgängers, eine Einzelradaufhängung gibt es aber immer noch nicht. Der dem Nutzfahrzeug-Stall entspringende Caddy ist eher auf hohe Zuladung und

Robustheit getrimmt.

Im Rahmen der technischen Umgebung haben die Ingenieure einen guten Job gemacht. Die Vorderachse federt zwar immer noch merklich besser an als die Hinterachse, aber insgesamt ist der Federungskomfort verbessert, gerade weil die Hinterachse weniger störrisch wirkt. Ausnahme: Fährt man langsam über einen Geschwindigkeitshügel, schlägt die Hinterachse regelrecht aus.

2,9 Sitze

Die ab der Ausstattungslinie Life serienmäßig höhenstellbaren Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. Klassentypisch bieten sie nur mäßigen Seitenhalt, sind aber angenehm gepolstert. Der Fahrer sitzt insgesamt gut und kann eine höhen- und längseinstellbare Mittellarmlehne nutzen. Gegen Aufpreis ziehen Komfort-Sitze in die erste Reihe ein, dann ist auch

die Sitzflächenneigung einstellbar, die Sitzfläche ausziehbar und eine Vierwege-Lordosenstütze erhöht die Individualisierungsmöglichkeiten.

Die Rücksitzlehnen sind angenehmerweise in der Neigung einstellbar. Lehne und Sitzfläche im Fond sind gerade ausreichend geformt.

3,5 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 Abrollgeräusche der Reifen oder Windgeräusche bei höheren

Geschwindigkeiten sind vorhanden, der Motor hält sich aber meist zurück. Mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 69,9 dB(A) bei 130 km/h ist der Caddy kein Leisetreter und auch kein Fortschritt zum Vorgängermodell auszumachen.

3,0 Klimatisierung

Jeder Caddy hat mindestens eine manuelle Klimaanlage serienmäßig, die oberen Ausstattungen haben eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut - diese ist für die anderen Ausstattungslinien optional. Der Testwagen hat sie an Bord. 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 ebenso optional wie auch eine beheizbare

Frontscheibe, verdunkelte hintere Scheiben oder eine Standheizung. Eine Belüftung des Fondbereichs über Luftausströmer im Dachhimmel - zusätzlich zu den Luftdüsen zwischen den Vordersitzen - ist ebenfalls aufpreispflichtig.

⊖ Die Intensität der Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen - VW spart an vielen Ecken.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Der im VW-Konzern omnipräsente Vierzylinder-Benziner mit anderthalb Litern Hubraum und Turboaufladung leistet im Caddy 114 PS und stemmt 220 Nm auf die Kurbelwelle - er ist also nicht wirklich ausgereizt, dafür bietet er aber ein breites Drehmomentplateau und fährt sich entspannt. Bei unseren Elastizitätsmessungen zeigt sich, dass er in den Gängen vier,

fünf und sechs genug Kraft hat. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,7 s. VW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 182 km/h.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Wenn sich ab etwa 1.500 Touren das Drehmomentplateau aufbaut, beschleunigt er druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Interessant: Bei Gaswegnahme nach stärkerer Beschleunigung bläst das Turboladersystem merklich hörbar Überdruck ab - wahrscheinlich wurde dem Kostendruck in der Nutzfahrzeugsparte etwas Dämmung bzw. akustische Fein-

abstimmung geopfert. Dieses Verhalten stört aber nie, im Gegenteil: Mit genügend Fantasie stellt sich so etwas Motorsport-Flair ein. Vibrationen dringen wenige in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus, der Caddy dröhnt aber nicht merklich stärker als andere VWs.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind aber eher lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Insgesamt ist das Getriebe passend übersetzt (2.900 U/min bei 130 km/h). Die

Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Neben einer Berganfahrhilfe bietet der Caddy zudem eine Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Die Fahrdynamik ist seit jeher nicht die Paradedisziplin des Hochdachkombis, das Nutzfahrzeug schlägt sich aber zufriedenstellend und im Konkurrenzumfeld richtig gut. Grundsätzlich zeigt sich ein sicheres, untersteuerndes Verhalten. Bis zum Untersteuern hat man aber schon hohe Kurvengeschwindigkeiten erreicht. Erst auf starke Lastwechsel in Kurven reagiert das Heck leicht, aber untückisch. Jede Fahrsituation wird vom

ESP unauffällig-sicher begleitet und korrigiert, bevor es kritisch wird.

Auch im ADAC Ausweichtest zeigt sich die gelungene Abstimmung, der Caddy fährt stets sicher und dank der präzisen Lenkung und dem nicht übereifrigen ESP auch schnell durch den Parcours.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gut gelungen und erinnert deutlich mehr an einen Pkw als an ein Nutzfahrzeug. Die Lenkkräfte sind geschwindigkeitsabhängig geregelt und passen stets zur Situation. Zudem folgt die Vorderachse den Lenkbefehlen

nicht übereifrig, aber doch präzise und erlaubt zusammen mit dem sich passend dazu verhaltendem Heck genaues Kurvenfahren.

2,4 Bremse

⊕ Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand meistert der Caddy mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 36,2

Metern (Mittel aus zehn Messungen) zufriedenstellend. Die Schwimmsattelbremsanlage ist gut zu dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,6 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. Erkennt werden können neben stehenden und fahrenden Autos auch Fußgänger und Radfahrer. In Abbiegesituationen kann das System zudem vor Kollisionen mit entgegenkommendem Verkehr schützen. Bei Notbremsungen aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation zu warnen. Auch ein Tempomat samt Limiterfunktion und ein aktiver Spurhalteassistent sind Serie. Im Testwagen verbaut war darüber hinaus die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC und ein Totwinkelassistent, der auch beim Ausparken vor kreuzendem Verkehr warnt. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden optional durch ein Kamerasystem erfasst.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen












⊕ Der VW Caddy erreicht beim ADAC Crashtest gute 84 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz. Insgesamt erhält der Caddy alle fünf möglichen Sterne (Stand 12/2021). Alle verfügbaren Airbags sind serienmäßig an Bord. So bietet der Innenraum Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Mittenairbag zwischen den Vordersitzen sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Während vorne die maximale Kopfstützenhöhe für bis zu zwei Meter große Menschen ausreicht, sind die hinteren äußeren 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 mittlere Fondkopfstütze ist kleiner und lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren - unverständlich.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Caddy 82 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. Bestellt man die beiden zusätzlichen Sitze in der dritten Reihe, kann man

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	optional direkt messend

auch dort Isofix nutzen. 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 den serienmäßig per Schlüsseldreh deaktivierbaren Beifahrer-Frontairbag kann auch auf dem Beifahrersitz ein Kindersitz entgegen der Fahrtrichtung montiert werden, ein Bonus im Familienalltag. Allerdings ist hier keine Befestigung per Isofix möglich. Hohe Kindersitze können mit der Kopfstütze kollidieren, deren Ausbau per unsichtbarem Mechanismus vorgenommen wird - die übersichtliche Betriebsanleitung hilft weiter.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz reicht es nur zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 69 Prozent der Punkte erreicht. Der

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

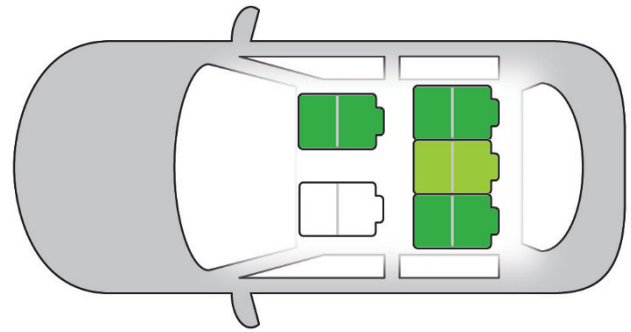
Im ADAC Ecotest kommt der Caddy 1.5 TSI mit 114 PS und Sechsgang-Schaltgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 182 g/km, wofür der Wolfsburger 23 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei 8,1 l Superbenzin alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß ist mustergültig: Volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel zeugen davon, dass die Abgasreinigung funktioniert. Insgesamt erhält der Caddy im Ecotest 73 Punkte und vier von fünf Sternen - damit gehört er zu den empfehlenswerten Autos.

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)

serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen, bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 85 km/h.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

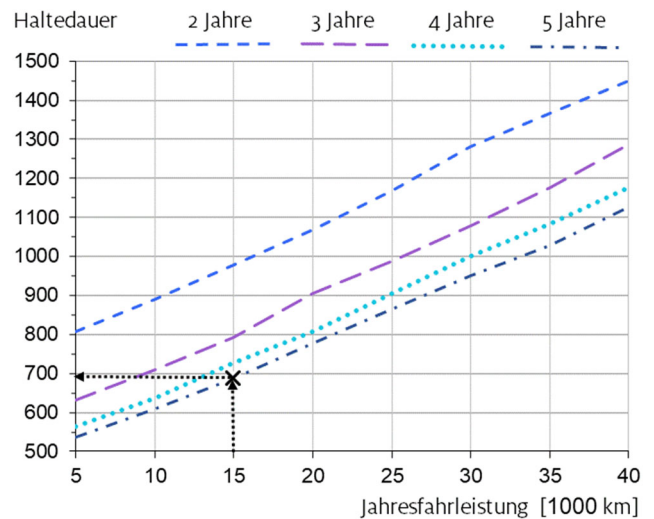
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Zwar kostet der Caddy 1.5 TSI Life bereits mindestens 29.643 Euro und der Testwagen samt Panoramadach, aller Infotainment- und Assistenzsysteme schon über 40.000 Euro, auf Dauer sind die Betriebskosten aber dennoch okay. Der Verbrauch ist nicht sehr hoch, außerdem sind die Versicherungseinstufungen moderat, die Kaskoklassen liegen bei 18 (Vollkasko) und 19 (Teilkasko), die Haftpflicht bei 13. Die jährliche Steuer beträgt 139 Euro. Auch die Wertstabilität ist beim Caddy traditionell gut.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 688 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Caddy 1.5 TSI OPF	Caddy 2.0 TDI SCR	Caddy 2.0 TDI SCR
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	75 (102)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	280/1500	320/1600
0-100 km/h [s]	11,9	13,5	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	175	187
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,3 S	4,7/4,8 D	4,7/4,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	129/144	123/126	124/126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/18/19	17/19/18	17/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	136	254	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	682	694	707
Preis [Euro]	27.929	29.661	31.011

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, OPF	
Hubraum	1.498 cm ³
Leistung	84 kW/114 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.855/1.819 mm
Leergewicht/Zuladung	1.616/534 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	-/2.556 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Polen, Poznan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,8/12,5/16,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 98H
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,2/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	157 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/600 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	635/985/2.140 l

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

Betriebskosten	159 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	380 Euro
Monatliche Gesamtkosten	688 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	139 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/19		
Basispreis Caddy 1.5 TSI OPF Life	29.643 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.356 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.085 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-/ab 851 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 339 Euro
Regen-/Lichtsensoren	Serie/327 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	171 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/292 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	583 Euro°(Paket)/458 Euro°
Parklenkassistent	839 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	298 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	363 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	417 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	446 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.232 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/351 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	133 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	524 Euro°(Paket)
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr oder abnehmbar)	ab 684 Euro°
Metalllackierung	678 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.023 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: März 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.