

ADAC Test

VW Caddy California Maxi

Familienauto mit dem gewissen Extra



Der Caddy California: Von außen nicht als Camper zu identifizieren. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Schon von der letzten, sehr lange gebauten Caddy-Generation gab es eine Campingvariante namens Tramper, die aber im Grunde nur ein klappbares Bett vom normalen Hochdachkombi unterschied. Beim seit 2020 erhältlichen, auf dem MQB genannten Baukastensystem von VW basierenden Caddy ging VW nun einen Schritt weiter und verwendet für die Campingvariante die geschichtsträchtige Bezeichnung California.

Wieder an Bord ist ein klappbares Bett für zwei, das zusammengefaltet im Heck Platz findet und bei Bedarf recht fix aufgebaut ist. Bequem ist es, da die Hannoveraner Campingschmiede auf hochwertige Tellerfedern unter der dünnen Matratze setzt. Das optionale Küchenmodul im Kofferraum ist der entscheidende Unterschied zum Tramper-Vorgänger, denn mit dieser wird der Caddy ganz offiziell zum Camper: Im Fahrzeugschein steht dann im Feld 5, in dem die Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus vermerkt wird: „Wohnmobil“. Das Küchenmodul enthält zwei Schubladen, in denen ein einflamiger Gaskocher untergebracht ist und ein Besteckkasten noch Platz für Vorräte und Utensilien lässt. Damit lässt sich zwar kein Menü zaubern, aber unter der geöffneten Heckklappe kann man so schon Campingatmosphäre schaffen – gerade in Verbindung mit dem Heckzelt, welches uns für den Test leider nicht zur Verfügung stand. Dieses steht alleine, kann aber auch an der Heckklappe befestigt werden und schafft so zusätzlichen Raum zum Schlafen oder auch einfach als geschützter Aufenthaltsraum, in dem auch die aus den größeren Californias bekannten Klappmöbel Platz finden.

In Sachen Schlafen und Kochen ist der Caddy California also nur mit dem Nötigsten ausgestattet (eine Wasserinstallation fehlt komplett). Alles, was da ist, hat aber Hand und Fuß und ist gut nutzbar. Der Caddy trumpft zudem mit seiner unter Campingfahrzeugen überragenden Alltagskompetenz auf: Er lenkt und federt wie ein Pkw, braucht wenig Platz, ist spurtstark und sparsam. Zudem kann man den VW mit modernsten Fahrassistenten ausstaffieren. Nur auf die dritte Sitzreihe muss man verzichten. Insgesamt ist der Caddy California prima geeignet für Microcamping-Abenteurer und Familien, die bei eher gutem Wetter Campingreisen unternehmen möchten – sich aber nur ein Auto leisten können oder wollen.

Technische Daten

| | |
|-------------------------------|--|
| Grundpreis | 37.432 Euro |
| Testwagenpreis | 47.724 Euro |
| Länge | 4,85 m |
| Breite | 1,86 m |
| Breite mit Spiegeln | 2,10 m |
| Höhe | 1,84 m |
| Leistung | 122 PS |
| Drehmoment | 320 Nm |
| Getriebe | Handschalter, Doppelkupplungsgetriebe optional |
| Gänge | Sechs bei MT, sieben bei AT |
| Antrieb | Front |
| Leergewicht fahrbereit | 1.785 kg* |
| max. Gesamtgewicht | 2.450 kg mit Küche, 2.200 kg ohne Küche |
| Verbrauch bei 80 km/h | 4,1 l/100 km* |
| Verbrauch bei 100 km/h | 5,3 l/100 km* |
| Verbrauch bei 120 km/h | 7,0 l/100 km* |
| Durchschnittsverbrauch | 4,6 l/100 km* |
| Schlafplätze | 2 |
| Sitzplätze | 5 |
| Küche | Option: ausziehbarer Kocher am Heck |
| Bad | keines |
| Heizung | Option: Webasto Dieselstandheizung |
| Aufzubatterie | Nur Vorbereitung |
| Frischwassertank | keiner |
| Abwassertank | keiner |

*Messwerte

| ADAC Bewertung | |
|--------------------------|------------|
| Gesamtnote | 2,1 |
| Teilnote Fahrzeug | 1,7 |
| Karosserie/Kofferraum | 2,2 |
| Innenraum | 1,6 |
| Komfort | 2,4 |
| Motor/Antrieb | 1,3 |
| Fahreigenschaften | 1,8 |
| Sicherheit | 1,6 |
| Verbrauch/Emissionen | 1,0 |
| Teilnote Aufbau | 2,6 |
| Schlafbereich Dach | - |
| Schlafbereich | 1,6 |
| Bad | - |
| Küche | 3,3 |
| Aufbau und Stauraum | 2,9 |
| Dinette | - |
| Gas/Heizung | 2,7 |
| Wasser | - |
| Elektrik/Konnektivität | 2,5 |

Die Noten sind unterschiedlich gewichtet

Karosserie/Kofferraum



In Sachen Verarbeitung, Lackauftrag und Spaltmaßen ist der Caddy auf Pkw-Niveau. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Verarbeitung

Im Innenraum ist keine einzige Kunststoffoberfläche weich geschäumt. Im Campingbereich mit den häufig verwendeten Basisfahrzeugen aus der Transporterklasse ist man harte Materialien gewohnt, dennoch gibt es Ausnahmen. Und auch dem Caddy täte die ein oder andere stoffbespannte oder allgemein weiche Oberfläche gut. Zusammengebaut ist der Innenraum aber tadellos. 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.

Analog zum Golf bietet auch der Caddy in seiner neusten Generation keine Gasdruckfedern mehr, die die Motorhaube offenhalten. 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.

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 mit fünf vollwertigen Plätzen ausgestattete Volkswagen also durchaus viel Alltags- und Fernreisepotential für die ganze Familie.

Die Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 665 kg und ist für Alltag und Camping ausreichend. Dabei interessant: Bestellt man die optionale Miniküche im Heck, erhöht sich die zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs von 2.200 kg auf 2.450 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.500 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.



Mitgedacht: Die Tankklappe lässt sich nur öffnen, wenn die Schiebetür geschlossen ist – und andersherum. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Der beim ADAC EcoTest ermittelte Diesel-Verbrauch von 5,7 l/100 km ermöglicht durch den 50 l fassenden Tank eine Reichweite von 875 km. Der AdBlue-Tank fasst 15 l und ist über einen Einfüllstutzen direkt neben dem für den Dieselkraftstoff einfach zu befüllen. Der Wendekreis geht in dieser Fahrzeugklasse mit 11,5 m noch in Ordnung.

Inklusive der Außenspiegel ist der unter 4,95 m lange Caddy 2,1 m breit, damit kommt man überall durch. Zudem ist er unter 1,90 m hoch, Tiefgaragen stellen also kein Problem dar.

Licht, Sicht und Rangieren

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 Heckscheibe 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. Außerdem ist auch für diesen VW der Trailer-Assist erhältlich, der das Rangieren mit einem Anhänger für Ungeübte erleichtern kann.

Die optionalen LED-Scheinwerfer werfen ein helles, aber nicht optimal homogenes Licht auf die Straßen. Ein Abbiegelicht ist in die Scheinwerfer integriert. Belässt man es bei den serienmäßigen, im Vergleich zum LED-Licht weniger tageslichtähnlichen Halogenscheinwerfern, kann man sich ein Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer hinzubestellen. Auch ein statischer Fernlichtassistent ist optional, einen adaptiven gibt es nicht.

Ein- /Ausstieg

Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Caddy einen komfortablen Ein- und Ausstieg, gerade die in der niedrigsten Stellung angenehmen 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 Caddy 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, wie auch schon bei der letzten Modellgeneration. 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. Gegen Aufpreis gibt eine Zuziehhilfe für die Heckklappe und Schiebetüren, die das auf dem nächtlichen Campingplatz äußerst unbeliebte, laute Zuschlagen der Türen unnötig macht: Man muss die Türen nur leicht ins Schloss ziehen, den Rest erledigt die Zuziehhilfe.

Volumen Alltagskofferraum

Hat man die optionale Miniküche an Bord, bringt man unter dem Klappbett im Kofferraum etwa 400 l unter. Baut man das Bett aus, hat man bis zur Fensterunterkante 730 l zur Verfügung. Komplett dachhoch beladen, steigt das Ladevolumen auf 1.450 l. Alle Werte gelten mit eingebauter zweiter Sitzreihe. Verzichtet man auf die Box mit der Miniküche, hat man etwa 235 l mehr Stauraum.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Optional gibt es eine Zuziehhilfe, die die Heckklappe ganz ins Schloss zieht, wenn man sie nur leicht zufallen 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. Für den Caddy California gibt es anders als beim Standard-Caddy nicht die optionalen Flügeltüren anstelle der Heckklappe. Mit diesen könnte man ohnehin das optionale Heckzelt nicht nutzen.

Die Ladekante liegt nur 57 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen nicht weit angehoben werden.

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.

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, die Sitze sind allerdings nicht besonders leicht.

Zusätzliche Ladelänge schafft der gegen Aufpreis umklappbare Beifahrersitz. Kleinzeug bekommt man in der optionalen Campingküche ganz gut unter, in der unteren Schublade ist Platz dafür.

Innenraum

Bedienung

Das Cockpit des Caddy wurde bis auf Details in der Gestaltung vom Golf übernommen. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe ist zwar deutlich geschrumpft, liegt aber an gewohnter Stelle und ist schon nach kurzer Gewöhnung einfach bedienbar. 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 – in Verbindung mit der optionalen Klimautomatik – „kalte Füße“ auswählen, woraufhin der Fußraum aufgewärmt wird. Das funktioniert auch über die ebenfalls aufpreispflichtige Sprachsteuerung, sofern sie einige Zeit nach dem Start dann endlich verfügbar ist und den Sprachbefehl korrekt versteht. Immerhin wird das System automatisch kontinuierlich verbessert und upgedatet.



Das Cockpit wurde mit nur leichten Veränderungen vom Golf 8 übernommen.. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Die Instrumente kommen optional als Monitor. Die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar und können zum Teil konfiguriert werden. Aber auch die serienmäßigen, analogen Rundinstrumente sind hervorragend ablesbar – hier sieht man eigentlich keinen Bedarf, sich das digitale Cockpit zu leisten.

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.

Multimedia/Konnektivität

Beim Caddy California ist serienmäßig ein Radio mit analogem und digitalem Empfang verbaut, das über einen 6,5 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 bis zu 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 bei VW We Connect genannten Konnektivitätsdienste sind aufpreispflichtig, so kann man zum Beispiel den Fahrzeugstandort und -zustand abfragen. Die erweiterten Funktionen im Paket We Connect Plus umfassen die Fernsteuerung der Verriegelung oder Bedienung der Standheizung per Smartphone. Diese Pakete bekommt man bei der Wahl eines der größeren Radiosysteme für eine gewisse Zeit kostenlos zur Nutzung und muss anschließend in einem Abo-Modell dafür zahlen.

Komfort

Fahrwerk

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



Die eingeschränkt verstellbaren Lüftungsdüsen findet man mittlerweile bei vielen Herstellern, ein Ärgernis sind sie dennoch weiterhin.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

vorgestellten Vorgängers, eine Einzelradaufhängung gibt es aber immer noch nicht, wie man sie aber bei kaum einem Basisfahrzeug im Campingbereich findet.

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. Im Vergleich mit anderen Campern ist der Caddy ganz klar eines der komfortabelsten Autos am Markt, eben weil er nah am Komfort eines Pkw ist.

Sitze

Die serienmäßig höheninstellbaren 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 Mittelarmlehne nutzen – leider muss man diese gesondert bezahlen. Die für den normalen Caddy erhältlichen Komfort-Sitze samt einstellbarer Sitzflächenneigung, ausziehbarer Sitzfläche und Vierwege-Lordosenstütze führt VW leider nicht in der California-Aufpreisliste.

Die Rücksitzlehnen sind angenehmerweise in der Neigung einstellbar. Lehne und Sitzfläche im Fond sind gerade ausreichend geformt, wie man es von einer Nutzfahrzeug-Rückbank kennt.

Innengeräusch

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 69,3 dB(A) bei 130 km/h ist der Caddy kein Leisetreter – aber immer noch deutlich ruhiger als die meiste Konkurrenz im Campingsegment.

Klimatisierung

Jeder Caddy hat mindestens eine manuelle Klimaanlage serienmäßig, das gilt auch für den California. Optional wird eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. 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. Die letzten beiden Optionen sind im Campingbereich stark zu empfehlen.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 122 PS und 320 Nm Drehmoment – bereits ab 1.600 1/min – woran man gut sieht, dass der Turbodiesel selbst bei niedrigen Drehzahlen schon nachdrücklich anschiebt. Damit ist der Caddy für die meisten Aufgaben ausreichend motorisiert. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 6,9 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,5 s. VW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h für den Caddy Maxi mit dieser Motorisierung mit 11,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 187 km/h.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen vernünftig nutzbaren Drehzahlbereich nachdrücklich. Nur bei niedrigen Drehzahlen holt das Aggregat einen kurzen Moment Luft und schiebt dann aber spürbar an. Bei hohen Drehzahlen wird die Leistungsabgabe etwas verhaltener, bis 4.000 Tourenlässt sich das Drehzahlband aber gut nutzen. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung des Aggregats ist deutlich wahrnehmbar – denn neben der wie bisher guten Leistungsentfaltung hat die Laufkultur spürbar gewonnen. Die Umstellung des Caddy auf den modularen Baukasten aus der Pkw-Sparte war sicherlich auch aus Sicht des Antriebskomforts eine gute Wahl.

Schaltung/Getriebe

Serienmäßig kommt der Caddy mit einem Handschaltgetriebe, gegen Aufpreis gibt es das Doppelkupplungsgetriebe DSG. 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. 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.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Die Fahrdynamik ist seit jeher nicht die Paradedisziplin eines Hochdachkombis – im Vergleich zu den Transporterfahrzeugen, die ansonsten die Basis für Campingausbauten bilden, ist der Caddy aber geradezu ein Leichtbau-Sportwagen. 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.

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.

Bremse

Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand meistert der Caddy California mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 36,8 m (Mittel aus zehn Messungen) zufriedenstellend. Die Schwimmsattelbremseanlage ist gut zu dosieren. Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten fährt der Camper aus Hannover nicht auf Cargo-Reifen vor, sondern auf aktuellen Hankook Ventus Prime, einem normalen Pkw-Reifen: Der ordentliche Bremsweg ist der Lohn.



Sein problemloses Fahrverhalten zeigt der Caddy auch im ADAC Ausweichtest.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Sicherheit

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im Caddy ist das radarbasierte Umfeldbeobachtungssystem Front Assist serienmäßig, das vor zu geringem Abstand zum vorausfahrenden 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.

Optional gibt es darüber hinaus die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC und ein Totwinkelassistent, der auch beim Ausparken vor kreuzendem Verkehr sowie beim Aussteigen vor von hinten kommendem Verkehr warnt. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden optional durch ein Kamerasystem erfasst.

Passive Sicherheit

Der VW Caddy erreicht beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm 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, was man gar nicht stark genug betonen kann: Bei den meisten Campern bekommt man nicht annähernd so viel Sicherheitsausstattung, und dann quasi nie serienmäßig. So bietet der Innenraum Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Mittenairbag zwischen den Vordersitzen sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. 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.

Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Caddy nach Euro NCAP 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 und serienmäßigen 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 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. Ebenfalls ein Bonus im Alltag ist die per Schalter in der Fahrertür aktivierbare Kindersicherung der Schiebetüren.

Hohe Kindersitze können mit der Kopfstütze kollidieren, deren Ausbau per unsichtbarem Mechanismus vorgenommen wird - die übersichtliche Betriebsanleitung hilft weiter. Besonders raumgreifende Kindersitze auf der Rückbank wie etwa solche mit Stützfuß schränken die Verschiebbarkeit des jeweiligen Vordersitzes ein.

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz reicht es nur zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 69 Prozent der Punkte erreicht. Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen, bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 85 km/h.

Verbrauch/Emissionen

Der Caddy ist ein ausnehmend kleiner Camper, der noch dazu einen modernen Diesel an Bord hat. Die Verbräuche auf unseren Testfahrten mittels portablen Emissionsmessgerät sind dementsprechend äußerst niedrig. Der Durchschnittsverbrauch auf unserer Camping-Normrunde liegt bei 4,6 Litern pro 100 Kilometer. Zum Vergleich: Ein identisch motorisierter Caddy mit Doppelkupplungsgetriebe und ohne Camping-Ausstattung lag im ADAC Ecotest bei 5,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer – hier fließt aber ein sehr sportlich gefahrener Autobahnzyklus mit ein, der bei der Verbrauchsbestimmung im Campingtest nicht gefahren wird. Fazit: In quasi allen Betriebszuständen ist der Caddy ein wirklich sparsames Fahrzeug.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der Testwagen 4,1 Liter, bei 100 km/h 5,3 Liter und bei 120 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 7,0 Liter auf 100 Kilometer. Die Schadstoffemissionen sind durchweg auf sehr niedrigem Niveau.

Campingausstattung

Schlafbereich

Als Schlafgelegenheit fungiert im Caddy California ein ausklappbares Bett, das zweifach zusammengeklappt im Kofferraum Platz findet. Das Aufklappen funktioniert gut und zur Not auch alleine, besser aber erledigt man dies zu zweit. Dann dauert es nicht mal eine Minute, bis man die Rücksitzlehnen umgeklappt und das Bett darüber entfaltet hat. Voraussetzung: Man schiebt vorher die beiden Vordersitze ganz nach vorn, was etwas Zeit in Anspruch nimmt. Das Bett benötigt dabei die umgeklappte Rücksitzlehnen nicht als Stütze, sondern wird über Füße in der B-Säule verankert. Eine clevere Lösung, denn auch diese Weise können alleine oder zu zweit Reisende die Rücksitze ausbauen und den Extrastauraum für Campingutensilien nutzen.

Das Bett bietet einen guten Liegekomfort, die eher dünne Matratze wird durch Tellerfedern angenehm gestützt. Zudem ist die Unterlüftung sehr gut. Die Liegefläche ist fast genau 2 m lang und 1,07 m breit, reicht also für zwei Erwachsene gerade so aus. Ein bisschen Luft hat man links und rechts neben dem Bett allerdings noch, es kann also auch mal ein Ellenbogen über die Schlaffläche hinausragen. Das Bett ist im Caddy Maxi genauso lang wie in der kürzeren Variante. Praxistauglich: Der Bezug der Matratze ist abnehmbar und kann so gut gereinigt werden. Nicht so praxistauglich ist aber, dass man – auch bei Regenwetter – das Auto verlassen muss, um das Bett aufzubauen.



Das angesichts der dünnen Matratze dank Tellerfedern sehr bequeme Bett. Gut zu erkennen: Beim Caddy Maxi könnte es noch ein Stück länger sein. (Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Leuchten – auch dimmbare – findet man zur Genüge im Bettbereich, zudem Ablagen für Buch, Lesebrille, Handy und was man sonst noch in Griffweite haben möchte. Die Heckklappe kann man vom aufgebauten Bett aus nicht öffnen, die Schiebetüren aber problemlos.

Bad

Ein Bad fand beim besten Willen nicht noch Platz im Caddy. Ein Wassertank samt Wasserhahn, Duschkopf oder Ähnliches wäre zwar denkbar, ist aber auch nicht zu haben. Bei Bedarf muss man hier über die einschlägigen Campingzubehörhändler Kanister, Pumpe und Brause organisieren.

Küche

Küche ist ein großes Wort für die Kochgelegenheit im Caddy, aber zumindest kann man auf dem einflam-migen, ausziehbaren Kocher am Heck kochen – wenn man die 1.654,10 Euro zusätzlich bezahlt. Dann erhält der Caddy auch von offizieller Stelle die Campingtauglichkeit bescheinigt, wird nämlich als Sonder-Kfz Wohnmobil zugelassen.

Der Dometic-Schubladenkocher steckt in einer Kiste im Kofferraum, die in einer zweiten Schublade noch einen Besteckkasten plus weiteren Stauraum bietet. Steht man am Heck, kann man auf der etwas wackeligen Schublade durchaus Kaffee oder Kleinigkeiten zubereiten. Zudem ist die Edelstahlfläche neben dem Kocher eine robuste und lebensmittelechte Ablage, die hygienisch zu reinigen ist. Beleuchtet wird die Szenerie durch Leuchten in der Heckklappe.

Aufbau und Stauraum

Möbel im engeren Sinne verbaut VW nicht im Caddy California, aber man hat sich Gedanken gemacht. Die hinteren Seitenscheiben beherbergen Stautaschen, die über clevere Befestigungspunkte schnell ein- und ausgehängt werden können. Zusätzlich liegen Schultergurte bei, man kann also beispielsweise eine Tasche mit Handtüchern, Bikini und Büchern befüllen und hat seine Strandtasche dann schnell parat. Neben dem Kofferraum an sich hat man weiteren getrennten Stauraum zur Verfügung, wenn man sich den Heckkocher in den Caddy konfiguriert. Diesen kann man samt des gesamten Schubladenmöbels ausbauen – aber Vorsicht: Die Wohnmobilm Zulassung ist daran gekoppelt. Entfernt man die Kochgelegenheit, verliert der Caddy die Voraussetzung für die Zulassung als Wohnmobil.



Das Küchenmodell bietet neben dem Kocher samt Flammschutz auch einen Besteckkasten und weiteren Stauraum.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Die Taschen verdunkeln auch gleich das jeweilige Fenster, die restlichen Fenster werden über passgenaue Magnetvorhänge abgedunkelt. Das funktioniert schnell und die Vorhänge brauchen wenig Stauraum. Einzig die Verdunkelung für das optionale Panorama-Glasdach ist etwas fummeliger anzubringen – mit etwas Übung läuft es aber auch hier einigermaßen zügig. Das Glasdach an sich ist ein Highlight, denn der Blick aus dem Bett nach oben in die Sterne ist schon ein besonderer. Eine besondere Beschichtung des Glases sorgt auch bei starker Sonneneinstrahlung für eine geringe Aufheizung und bei Kälte für einen geringen Wärmeverlust. Im Testbetrieb konnte das Dach dahingehend tatsächlich überzeugen – wenn auch natürlich ein geschlossenes Blechdach samt Innenhimmel noch besser dämmt. Gut zu wissen: Ordert man das Glasdach, entfallen die kleinen Ablagen im Dachbereich.

Für ein Zwangsbelüftung sorgen Lüftungseinsätze für mit integriertem Insektenschutz für die vorderen Seitenscheiben.



Die Taschen in den hinteren Seitenfenstern sind flexibel einsetzbar.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)



Für zwei Leute reicht die beigelegte Bestuhlung gut aus.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Dinette

Auch für eine gemütliche Sitzgruppe ist im Caddy kein Platz. VW legt deshalb die aus dem größeren California auf Bus-Basis bekannten Klappmöbel bei. So kann man sich vor seinem Camping-VW die Brotzeit schmecken lassen.

Gas/Heizung

Die 1,75 kg fassende Campinggas-Flasche für die Kochgelegenheit ist im Möbelkorpus der Miniküche untergebracht. Klappt man die Rücksitze nach vorn, kommt man an die Flasche. Das geht bequemer, ist aber zweckmäßig.

Der Caddy California wird über die normale fahrzeugseitige Standheizung erwärmt – mit 5 kW ist diese stark genug. Auch eine Lüftungsfunktion ist integriert. Das Abgasrohr der Standheizung mündet unter dem Motorraum, was gerade beim Anschalten und Warmlaufen der Standheizung bei absoluter Windstille die Abgase um den vorderen Teil des Autos verteilen kann.



Die Gasflasche findet man im hinteren Teil des Küchenmoduls.
(Quelle: ADAC/Uwe Rattay)

Wasser

Auf eine Wasserinstallation hat man beim Caddy verzichtet. Wer also eine der beliebten Außenduschen oder gar ein Waschbecken unterbringen möchte, muss sich selbst behelfen. Anleitungen dazu gibt es zu Genüge im Internet und beim Fachhändler.

Elektrik

Eine gesonderte Aufbau-Batterie bietet Volkswagen nicht an, es ist aber eine Vorbereitung dafür vorhanden. Mit der serienmäßigen Ausstattung sind aber ohnehin so wenige Verbraucher vorhanden, dass man mit der Starterbatterie leben kann. Ordert man aber etwa die aufpreispflichtige 230-Volt-Steckdose und möchte diese auch regelmäßig nutzen, bietet sich die Nachrüstung einer weiteren Batterie durchaus an.

Beleuchtungsmöglichkeiten bietet der Camping-Caddy einige, so ist etwa auch die Heckklappenvorfeldbeleuchtung Serie und im Innenraum sind einige dimmbare Leseleuchten im Dachhimmel vorhanden. In Sachen Konnektivität gibt es die aufpreispflichtigen Funktionen des Basisfahrzeugs, über die man auch die Standheizung per Smartphone schalten kann.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de