



VW Caddy 2.0 EcoFuel Trendline

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

Man darf den Caddy nicht mit einem Touran oder Sharan vergleichen. Die größeren Brüder strotzen vor Komfort an allen Ecken. Der Caddy hingegen kann seine Nutzfahrzeug-Basis nicht verheimlichen. Auch er ist solide geschaffen, bietet ein ordentliches Fahrverhalten und einen akzeptablen Sicherheitsstandard. Im Innenraum dominiert aber eher Nüchternheit, Funktionalität und Hartplastik. Dabei ist der Wagen in der Trendline-Ausstattung mit knapp 24.000 Euro nicht einmal ein Schnäppchen. Bedient man sich großzügig in der Ausstattungsliste, so wird der kleine Kombi auch recht luxuriös, kostet dann aber ganz schnell mehr als 30.000 Euro. Der Zweiliter-Ottomotor mit 80 kW/109 PS wird primär mit Erdgas betrieben und erzielt im ADAC EcoTest ein lobenswertes Ergebnis. Die Fahrleistungen lassen aber zu wünschen übrig. In Kombination mit dem kurz übersetzten Fünfgang-Getriebe tendiert man gerne dazu hohe Drehzahlen einzusetzen, was aber im Innenraum zu einem auf Dauer störenden Lärmpegel führt. Punkten kann der Kombi mit einem üppigen Raumangebot für Passagiere und Gepäck.

Karosserievarianten: Caddy Maxi. **Konkurrenten:** Fiat Doblò Natural Power, Opel Combo CNG.

+ leichter Zustieg, sehr großer und praktischer Kofferraum, einfache Bedienung, vorne und hinten viel Platz, gutes EcoTest Ergebnis, niedrige Wartungskosten

- schlechte Rundumsicht, schwache Fahrleistungen, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,1 Senioren

2,7 Langstrecke

1,5 Transport

4,1 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: Juni 2013
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

Der VW Caddy zeigt eine zufriedenstellende Karosserieverarbeitung. Die Heckklappe kann gegen Aufpreis auch als asymmetrisch geteilte Heckflügeltüre bestellt werden. Im Innenraum fällt die Verarbeitung ebenfalls akzeptabel aus, auch wenn sie deutlich billiger wirkt als z.B. im VW Touran. Speziell im Fond merkt man, dass der Caddy von einem Transporter abstammt, die Kunststoffe wirken hart und billig, es ist viel unverkleidetes Blech zu sehen. Der Unterboden ist kaum verkleidet, auch im Bereich des Motors wird nur der Keilrillenriemen vor Spritzwasser geschützt.

- + Unlackierte Seitenleisten schützen den Lack vor dagegen schlagenden Autotüren.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell. An den Schwellern gibt es keine Stoßleisten, die den Lack schützen könnten. Die lackierten Stoßfänger verzeihen nicht einmal kleine Blessuren. Es werden schnell teure Reparaturen notwendig. Der Benzintank kann versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff befüllt werden.

Alltagstauglichkeit

Dem EcoFuel Caddy dürfen maximal 515 Kilogramm zugeladen werden. Angehängt werden dürfen ungebremst 750 kg und mit Auflaufbremse 1.200 kg.

- + Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber leider eine stabile Reling. Im Innenraum finden bis zu fünf Personen Platz. Die hinteren Sitze sind zwar schmal, alle drei können aber als vollwertig angesehen werden.
- Mit einer Füllung des Gastanks kommt man nur knapp 500 Kilometer weit. Der Caddy ist nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, beim EcoFuel ist auch gegen Aufpreis kein Ersatzrad erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergebens.

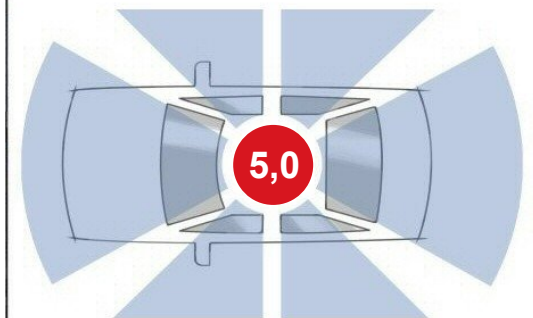
Sicht

- + Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man im Caddy eine recht gute Übersicht, das Heck lässt sich gut abschätzen, die Front jedoch nur durchschnittlich. Die abfallende Haube erlaubt aber gute Sicht vor das Fahrzeug. Die Außenspiegel sind sehr groß, der fahrerseitige besitzt einen asphärischen Bereich.

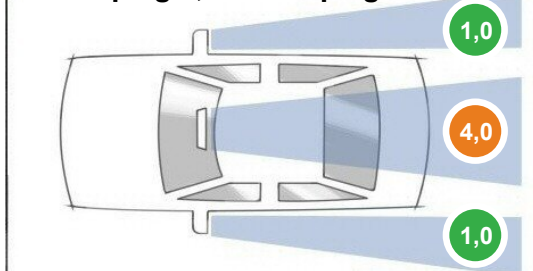


Die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

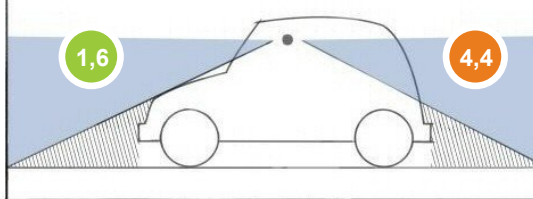
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Die im Testwagen vorhandene Einparkhilfe und der Parklenkassistent kosten Aufpreis. Endlich gibt es Tagfahrlicht, so dass es die antiquierte Dauerlichtschaltung nicht mehr braucht und man tagsüber trotzdem besser gesehen wird. Ein Regensensor sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel sind gegen Aufpreis lieferbar (Licht und Sicht Paket, im Testwagen verbaut). Abbiegelicht und Xenonscheinwerfer sind gegen Aufpreis lieferbar, im Testwagen war aber nur das Abbiegelicht vorhanden.

– In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Caddy schlecht ab. Die zweigeteilten A-Säulen mit den kleinen Dreiecks-Fenstern sind sichtbehindernd, auch die besonders breiten B-Säulen, die durch die kräftigen Türrahmen praktisch noch breiter wirken, erschweren die Sicht. Hinten sind die Kopfstützen nicht versenkbar. Niedrige Hindernisse, wie auch spielende Kinder, sind hinter dem Fahrzeug quasi unsichtbar. Auch die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürrtig aus.

2,0 Ein-/Ausstieg

+ Der Zustieg ist vorn und hinten wegen des hohen Daches und der breiten Türausschnitte sehr leicht und bequem möglich, hinten stört aber der hohe Schweller etwas. Die hohen Sitze erleichtern vor allem den Ausstieg. Sie sind aber weit zur Mitte versetzt, wodurch mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden muss. Türen und (elektrische) Fenster lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung öffnen und schließen. Die vorderen Türen und die hinteren Schiebetüren werden auch an Steigungen sicher offen gehalten. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Aussteigen noch gewisse Zeit nach und sichern somit den Heimweg.

– Hinten gibt es keine Haltegriffe, die beim Aussteigen unterstützen könnten. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei offener Türe (außer Fahrtüre) verriegelt werden kann.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Der Caddy glänzt mit seinem üppigen Kofferraum. Im Standard-Fall stehen 590 l zur Verfügung. Darin können bis zu 25 handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 995 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank des fast quadratischen Formats kann der Kofferraum gut bis zum Dach hoch beladen werden. Dann sind sogar knapp 2.400 Liter Ladevolumen möglich.



Der Kofferraum lässt mit 590 l Volumen keine Wünsche offen und übertrifft die der Konkurrenten zum Teil beträchtlich.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Dank niedriger Ladekante (57 cm) und riesiger Ladeöffnung können auch schwere und sperrige Gegenstände leicht verstaut werden. Auch beim Ausladen stört die Ladekante kaum, sie liegt nur 1,5 cm über dem Kofferraumboden. Der Boden ist nach Ausbau der Sitze völlig glatt, das Format sehr praktisch. Die Kofferraumklappe öffnet sehr hoch, auch zwei Meter große Menschen stoßen sich nicht den Kopf daran.

– Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

- + Die Sitzbank hinten kann im Verhältnis 60:40 geteilt geklappt und nach vorne gewickelt werden. Der Klappmechanismus ist einfach und relativ leichtgängig. Zusätzlich können die Sitze komplett ausgebaut werden.
- Der nach vorn geklappte Rücksitz muss mit einer Stange gesichert werden. Das ist reichlich unpraktisch. Es fehlt an Befestigungsmöglichkeiten für kleine Gegenstände.

1,7 INNENRAUM

1,8 Bedienung

- + Der Caddy überzeugt auf dem Gebiet der Bedienfreundlichkeit in fast allen Punkten. Man hat die Bedienung schnell erlernt. Die Bedienelemente wie Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale (stehendes Gaspedal), Ganghebel, aber auch Radio und Heizung sind sehr günstig angeordnet. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik im Testwagen ist intuitiv bedienbar, die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor gesteuert. Der praktische Licht-Drehschalter ist im Dunkeln beleuchtet. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, der Kontrast ist einwandfrei. Auf den vorderen Plätzen gibt es ein großes Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten; im vorderen Dachbereich befindet sich ein großes Staufach und seitlich oben am Dachhimmel Netze. Auch unter den Vordersitzen befinden sich Staufächer. Die vorderen Seitenfenster lassen sich mit Antippautomatik elektrisch bedienen (Serie), die mittleren sind aufschiebbar (optional, im Testwagen nicht vorhanden). Alle Türen und Klappen werden überwacht - der Fahrer bekommt ein Signal, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Im Bordcomputer werden alle wichtigen Fahrdaten berechnet, es können unterschiedliche Strecken gespeichert und ausgewertet werden. Gegen Aufpreis unterstützen ein Tempomat und ein Navigationssystem auf langen Strecken.
- Hinten gibt es keine Leseleuchten. Auch die Ablagemöglichkeiten fallen dort zu mager aus. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters so gut wie nicht zu sehen.



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

1,5 Raumangebot vorne*

- + Wegen des sehr hohen Daches und des großen Abstandes zu den Türen hat man vorne viel Kopffreiheit und ein großzügiges Raumgefühl. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis über 1,95 m Größe.

1,5 Raumangebot hinten*

- + Auf den hinteren Sitzen können Personen bis 1,95 m Größe problemlos sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), die enorme Kopffreiheit würde noch für weit mehr reichen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

Das subjektive Raumgefühl ist daher sehr großzügig. Die Rücksitzbank ist für drei Personen ausgeformt. Für Kinder ist das ok, für drei Erwachsene nebeneinander wird es etwas eng.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze sind klapp- und ausbaubar.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

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

⊕ Die Federung ist ausgewogen abgestimmt, tendiert eher in Richtung komfortabel. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, auch Einzelhindernisse kommen nur bei grober Ausprägung bis zu den Insassen durch. Bei langen Fahrbahnwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach. Eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Auch auf Kopfsteinpflaster läuft der Kombi vibrations- und geräuscharm. Dass an der Hinterachse eine Starrachse an Blattfedern verbaut ist, weiß der Caddy recht gut zu verbergen.

⊖ Bei voller Beladung kann die Federung durchschlagen.

2,1 Sitze

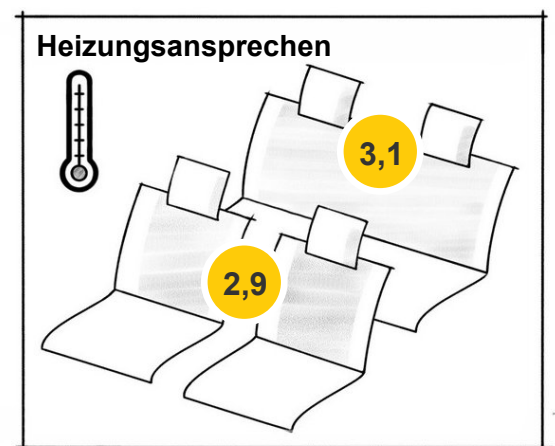
⊕ Die vorderen Sitze sind gut gefedert und bieten eine ordentliche Seitenführung; auch die Lehnen sind hoch genug. Der Fahrer kann das linke Bein gut abstellen und hat insgesamt eine ordentliche Sitzposition. Vorn sind die Sitze längs- und höheneinstellbar (beide gegen Aufpreis, im Testwagen vorhanden). Auch die Sitze in der zweiten Sitzreihe sind ausgewogen gefedert und bieten einen ordentlichen Halt. Der Abstand der Sitzflächen zum Boden fällt angenehm hoch aus. Die Sitzflächen dürften aber etwas länger ausfallen. Fahrer und Beifahrer haben eine Lordosenstütze, die aber nur in der Intensität einstellbar ist.

3,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 72 dB(A) gemessen. Vor allem der Motor stört durch sein aufdringliches Geräusch. Die kurze Gesamtübersetzung zwingt ihn dauerhaft zu hohen Drehzahlen, was von den Passagieren als sehr störend empfunden wird. Dass man ebenso deutliche Windgeräusche wahrnimmt, fällt deshalb kaum noch auf.

2,4 Klimatisierung

Vorn wie hinten sind das Ansprechen der Heizung und die Heizwirkung durchschnittlich. Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, ebenso einen Aktivkohlefilter.



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

Gegen weiteren Aufpreis ist die Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen vorhanden). Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam gesteuert werden, es ist aber jeder Bereich einzeln anwählbar. Die Umluftfunktion wird per Sensor aktiviert.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen zählen nicht zu den Stärken des Erdgas-Caddys.

– Selbst wenn man das volle Beschleunigungspotenzial des Zweiliter-Ottomotors mit 80 kW/109 PS nutzt und die Gänge voll ausdreht, überzeugende Beschleunigungswerte liefert er nicht ab. Beim simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen satte 9,3 Sekunden. Um die Durchzugskraft in den hohen Gängen ist es nicht besser bestellt. Gerade auf der Autobahn wirkt der Caddy trotz seiner kurzen Gesamtübersetzung konstant etwas überfordert.

2,3 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Benziner läuft über einen weiten Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, besonders im Leerlauf und bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen. Erst bei hohen Drehzahlen wird er etwas dröhnig, rau und laut. Leider muss dieser Drehzahlbereich viel eingesetzt werden. Er wirkt konstant etwas angestrengt.

2,2 Schaltung

+ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich recht präzise und leichtgängig schalten. Auch hohe Schaltgeschwindigkeiten sind dabei möglich, ohne dass es hakt. Die Schaltwege sind nicht zu lang. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den ökonomisch sinnvollsten Gang in Abhängigkeit der Leistungsabforderung.

– Bewegt sich das Fahrzeug noch während man den Rückwärtsgang einlegt, quittiert es das Getriebe mit deutlichem Rasseln.

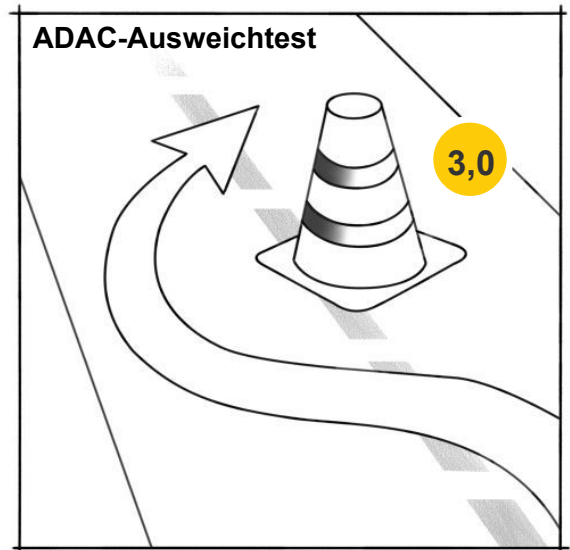
3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfganggetriebes sind in sich stimmig und gleichmäßig. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Das hohe Drehzahlniveau nervt zwar konstant, ob ein sechster Gang oder eine längere Gesamtübersetzung Sinn machen würde, ist aber fraglich. Vermutlich wäre der schwache Motor damit überfordert und würde zu ständigen Pendelschaltungen zwischen den beiden höchsten Gängen zwingen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Der Caddy zeigt eine recht gute Richtungsstabilität. Der Wagen hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP (Serie) korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Caddy ein recht gutmütiges Verhalten, das Fahrzeug untersteuert erst beim Gegenlenken leicht, drückt dann etwas mit dem Heck nach und durchfährt ohne merkbare Kipp- oder Schleudertendenz den Parcours. Gerät man beim Kurvenfahren an den Grenzbereich, so schiebt der VW gutmütig über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen lassen sich provozieren, bleiben aber jederzeit gut beherrschbar.



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

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht ordentlich an, erreicht aber nicht ganz das Niveau, das man von anderen VW-Modellen gewöhnt ist. Sie fordert etwas höhere Lenkwinkel, zögert etwas beim Ansprechen und baut nicht so deutlich Seitenführung auf. Sie ist weitgehend zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Dank der leichtgängigen und nicht zu indirekten Auslegung der Lenkung ist der Caddy relativ handlich. Der Wendekreis von gut elf Metern geht in Ordnung.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Caddy 2.0 EcoFuel durchschnittlich 37,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP SPORT der Größe 205/55 R16 94H). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist gut dosierbar. Der serienmäßige Bremsassistent hilft dem ungeübten Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrückter Kupplung gestartet werden kann. Rückstrahler in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Optional gibt es Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion und dynamisches Kurvenlicht.

Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Caddy im Bereich Insassensicherheit vier von fünf möglichen Sternen (Test vor Facelift). Ab der Ausstattungslinie Trendline sind zumindest die Seiten-Thorax-Airbags serienmäßig. Beim Startline kosten sie Aufpreis. Seitenairbags hinten und Kopfairbags gibt es nicht. Bei einem Heckcrash wirken die vorderen Kopfstützen gut, da der Abstand zum Kopf recht gering ist. Bei den hinteren Kopfstützen ist der Abstand etwas größer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,84 m einen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen bis 1,78 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Nur der Fahrer wird optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

1,6 Kindersicherheit

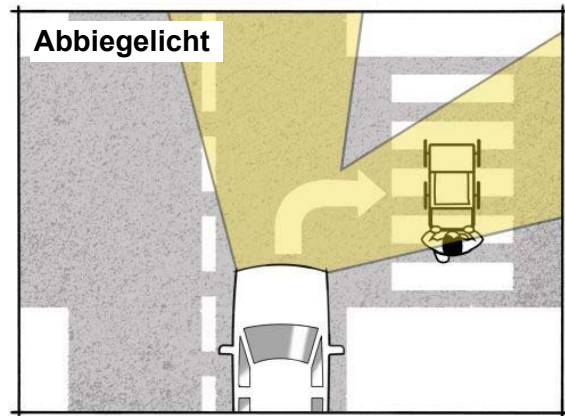
Beim ADAC Crashtest erreicht der Caddy im Bereich Kindersicherheit nur drei von fünf Sternen. Er ist aber für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet.

⊕ Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser kurz und fest installiert. An den Außensitzen hinten sind Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken vorhanden. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden; die Airbags sind mit dem Schlüssel abschaltbar. Es können bis zu drei Kindersitze problemlos auf der Rückbank montiert werden. Auch der Montage besonders hoher Kindersitze steht nichts im Weg. Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt VW nicht alle Altersklassen.

⊖ Die hinteren Gurtschlösser können vertauscht werden. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

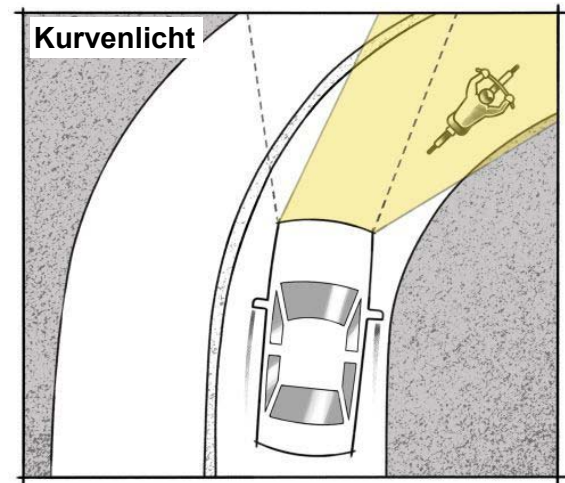
3,6 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn der Stoßfänger, die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind viel zu hart gestaltet. Nur der mittlere Bereich der Haube ist entschärft. Beim EuroNCAP-Crash mit dem VW Caddy Life von 2007 werden nur 13 von max. 36 Punkten erreicht. Für den getesteten Caddy Facelift ist von einem vergleichbaren Ergebnis auszugehen.



Abbiegelicht

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



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

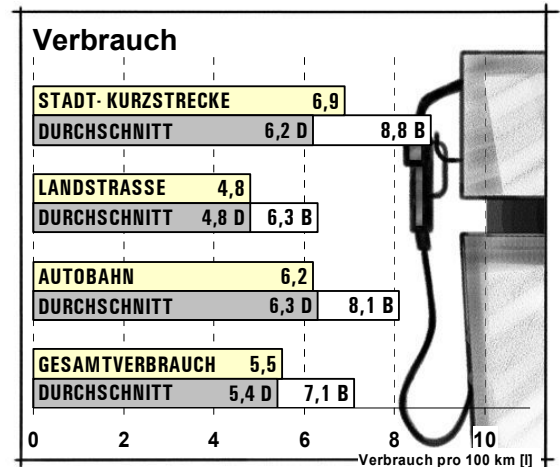
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Caddy EcoFuel liegt bei 5,5 kg CNG alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 33 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 6,9 kg, außerorts 4,8 kg und auf der Autobahn 6,2 kg Erdgas pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

+ Für den Schadstoffausstoß gibt es die absolute Topp-Bewertung. 50 von 50 Punkten im ADAC EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 83 Punkte und damit vier von fünf Sterne.



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

2,5 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Auch wenn der Verbrauch nur im Klassenmittelfeld liegt, der günstige Preis für Erdgas sorgt für geringe Betriebskosten.

0,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km gewechselt werden muss.

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

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

2,8 Wertstabilität*

Dem Caddy mit Erdgasantrieb wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

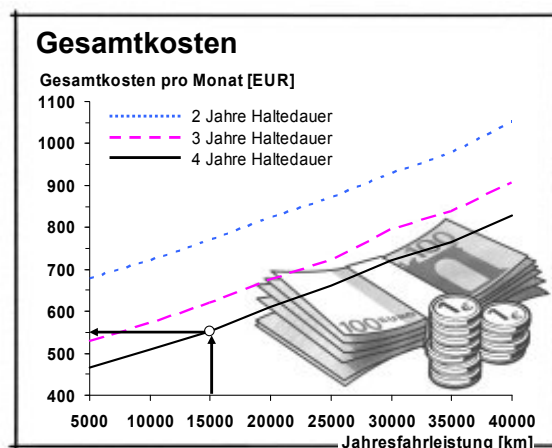
➔ Bereits der Grundpreis von knapp 24.000 Euro für den Caddy EcoFuel Trendline ist nicht von schlechten Eltern. Und dann beginnt die Ausstattungsliste. Um ein Ausstattungsniveau nach ADAC Standard zu erreichen, müssen Optionen im Wert von 3.000 Euro zusätzlich gekauft werden.

2,8 Fixkosten*

Die teure Haftpflichtversicherung verhindert eine bessere Bewertung der Fixkosten. Die Kaskoklassen rangieren auf erträglichem Niveau. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 132 Euro fällig.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

➕ Die monatlichen Gesamtkosten bleiben auf erträglichem Niveau. Betriebs- und Servicekosten sind niedrig, die Fixkosten gehen in Ordnung. Der tatsächliche Wertverlust liegt aber vor allem durch die teure Anschaffung relativ hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 553 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI 4MOTION	1.6 BiFuel	2.0 TDI	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/4	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1598	4/1598	4/1968	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	77 (105)	55 (75)	75 (102)	81 (110)	72 (98)	103 (140)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	175/1550	225/1500	250/1500	280/1750	144/3800	320/1500	350/1750
0-100 km/h[s]	14,7	12,4	17,6	12,9	12,8	13,9	10,5	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	169	150	168	170	163	186	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	6,7 S	5,7 D	5,7 D	6,5 D	10,4 FG	6,0 D	6,3 D
CO2 [g/km]	158	156	149	149	171	169	158	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/17	17/16/17	19/16/20	18/18/21	18/18/21	19/17/17	16/19/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	120	116	230	230	312	150	286	302
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	599	613	586	606	671	597	648	731
Preis [Euro]	17.517	19.272	18.921	20.980	24.324	21.485	25.020	33.915

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	5400 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	5,5 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/4,8/6,2 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	156 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	148 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4406/1794/1853 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	590 l/955 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	26 l
Reichweite	470 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	318 Euro
Monatliche Gesamtkosten	553 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/17/17
Grundpreis	23.687 Euro

NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. NSW)	280 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.404 Euro°
Lichtsensoren (Licht und Sicht)	208 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	339 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.404 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht und Sicht)	208 Euro°
Klimaanlage	1.404 Euro
Klimaautomatik	1.690 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (zzgl. Radio RCD 310)	Ab 744°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 583
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	ab 536
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

2,5

Betriebskosten*	2,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	0,9
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	2,8
Monatliche Gesamtkosten*	2,4

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen