

---

## Vorstellung Volkswagen Caddy TGI: Gib Gas!

Von Jens Meiners

Nicht von Erdgas soll mehr die Rede sein, so heißt es bei der Präsentation des neuen Volkswagen Caddy TGI, sondern von CNG – denn es geht um einen Imagewandel, um die Abkehr von fossilen Brennstoffen. Die lässt sich auch ohne Elektroautos darstellen und zwar mit komprimiertem Naturgas, kurz CNG. CNG kann fossiles Erdgas sein, es kann aber auch aus Abfall oder Stroh gewonnenes Biomethangas sein – oder E-Gas: Überschüssiger Strom, umgewandelt und ins Erdgasnetz eingespeist. Option Nummer vier: Es lassen sich bis zu zwei Prozent Wasserstoff hinzufügen.

CNG-Fahrzeuge haben eine jahrzehntelange Tradition, richtig durchsetzen konnten sie sich bislang allerdings nur in Italien. Doch jetzt, vor dem Hintergrund extrem strikter Abgas- und Emissionsnormen, werden sie wieder interessant. Denn sie verringern die Emissionen spürbar: Ganze 109 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer stößt ein 110 PS starker VW Caddy TGI aus. Ein vergleichbarer 2,0 TDI liegt bei 114 Gramm, der entsprechende Benziner emittiert sogar 133 Gramm Kohlendioxid.

Und die Reichweite? Mindestens 610 Kilometer sind es beim kurzen Caddy, der über vier Stahl tanks verfügt, die Langversion namens Maxi mit einem Extra-Tank kommt nochmals 150 Kilometer weiter. Und wenn man in Regionen mit schwach ausgebautem Tankstellennetz unterwegs ist, gibt es einen "doppelten Boden": Mit dem Kraftstoff im 13-Liter-Benzintank kommt man nochmals ein gutes Stück weiter.

Das schwache Tankstellennetz war bisher eine Achillesferse der CNG-Modelle. Doch das wird sich jetzt ändern: 870 Zapfpunkte gibt es in Deutschland schon heute, bis 2025 wird die Zahl auf 2000 wachsen. Im Gegensatz zum Flüssiggas LPG muss dabei nicht mit wechselnden Adaptern agiert werden. Die Zapfsäule passt immer. Und CNG ist so billig, dass die Kraftstoffkosten viel niedriger als beim Benziner liegen – und immer noch unterhalb denen eines Diesel. 100 Kilometer kosten in einem Caddy TSI derzeit rund 7,54 Euro, beim TDI fallen immer noch 4,84 Euro an; der TGI mit Gasantrieb liegt demgegenüber bei 4,32 Euro.

Am Steuer gilt: Der CNG-Caddy fährt sich genauso wie ein Benziner, die Verbrennung erfolgt sogar sanfter. Es gibt zwei Kraftstoffanzeigen, eine für die Gastanks und einen für den kleinen Benzintank. Ansonsten deutet nichts auf das innovative Antriebskonzept hin. Ein Rennwagen ist der Caddy TGI allerdings nicht: Mit lediglich 110 PS ist er eine Vernunft-Version. Immerhin kommt er auch im unteren Drehzahlbereich dank Turboaufladung relativ spontan zur Sache; oberhalb von 130 km/h erfolgt der Geschwindigkeitszuwachs allerdings in Zeitlupe. Neben dem Sechs-Gang-Handschatgetriebe gibt es jetzt übrigens auch eine sanft schaltende Sechs-Gang-Doppelkupplungs-Automatik.

Letztere passt besonders gut zum Caddy, denn der Hochdach-Kombi ist das derzeit wohl ausgefeilteste und anspruchsvollste Fahrzeug in seinem Segment: Sowohl in der Nutzfahrzeug-Variante wie in der Personenwagen-Version setzt er sich in Sachen Komfort, Qualität und Fahrspaß deutlich von seinen teils etwas grobschlächtigen Wettbewerbern ab. Die Lenkung ist präzise, das Fahrverhalten so gutmütig wie agil. Technisch basiert der Caddy auf der PQ35-Architektur, der Vorderwagen entspricht weitgehend dem des früheren Touran. Die hintere, an Blattfedern geführte Starrachse zeigt ihre guten Eigenschaften vor allem bei voller Beladung.

Das Modellprogramm des Caddy TGI ist ausgesprochen vielfältig. Es reicht vom frugalen Caddy Eco-Profi, den es ab 22 408 Euro gibt, bis hin zur langen und äußerst komfortabel

---

ausgestatteten Personenwagen-Variante Caddy Maxi Highline, die ohne Extras schon für 34 564 Euro den Besitzer wechselt. Eine Alltrack-Variante im Offroad-Look gehört ebenfalls zum Lieferprogramm.

VW hofft, dass die CNG-Caddys dazu beitragen, die Akzeptanz für das Antriebskonzept zu erhöhen: Es schafft die deutliche Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen – ohne dem Kunden die gravierenden Nachteile des Elektroautos zuzumuten. Ob das klappt? Der Umwelt wäre damit gedient – und dem Portemonnaie auch. (ampnet/jm)

#### Datenblatt Volkswagen Caddy 1.4 TGI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,51 x 1,79 x 1,82 (Maxi: 4,98 x 1,79 x 1,84)

Radstand (m): 2,68 (Maxi: 3,01)

Motor: R4-Benziner, 1395 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 81 kW / 110 PS bei 4800–6000 U/min

Max. Drehmoment: 200 Nm bei 1500–3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,2 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): ab 3,6 kg/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen: ab 109 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1463 kg / max. 762 (Maxi: 1600 / 745) kg

Kofferraumvolumen: 190-3200 (Maxi: 530-4130) Liter

Ladefläche Länge x Breite x Höhe (m): 1,78 x 1,19 x 1,23 (Maxi: 2,25 x 1,19 x 1,24)

Max. Anhängelast: 1300 kg

Wendekreis: 11,1 (Maxi: 12,2) m

Bereifung: 195/65 R 15

Basispreis: ab 22 408 Euro (Eco-Profi Kastenwagen)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

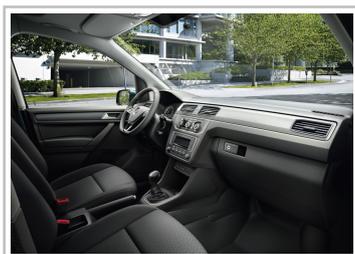
---



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Caddy 1.4 TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen