

Fahrbericht Volkswagen Caddy 2.0 TDI 4Motion DSG:

Einmalige Kombination

Von Jens Riedel

Wenngleich die Verkaufszahlen aktuell etwas zurückgehen – der Volkswagen Caddy ist ein Erfolgsmodell. Der Hochdachkombi führt immer wieder im Wechsel mit dem großen Schwestermodell T5 die monatliche Neuzulassungsstatistik in Deutschland bei den so genannten Utilities an. Als einzigen Vertreter in seiner Klasse bietet VW den Caddy auf Wunsch auch in der Kombination aus Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe an.

4Motion heißt der Vierradantrieb bei VW, und DSG (Direktschaltgetriebe) wird das Doppelkupplungsgetriebe bei Europas größtem Autohersteller abgekürzt. Äußerlich unterscheidet sich der Allrader neben dem „4Motion“-Schriftzug am Heck so gut wie nicht vom Fronttriebler. Wer etwas genauer hinsieht, erkennt jedoch das leicht angehobene Heck. Das hat weniger mit etwas mehr Bodenfreiheit zu tun als vielmehr mit der Technik. So schufen die Ingenieure an der starren Hinterachse Platz für die Haldex-Kupplung des zusätzlichen Antriebs, ohne den Unterboden ändern zu müssen. Die Kupplung sorgt dafür, dass bei Bedarf automatisch mehr Kraft auf die Hinterräder geschickt wird – im Extremfall bis zu 100 Prozent.

Das Doppelkupplungsgetriebe bietet im Caddy sechs Gänge und kann leider nicht ganz so überzeugen wie in anderen Fahrzeugen des Konzerns und in der 7-Gang-Variante. Beim Anfahren schwächelt der Caddy spürbar. Er setzt sich erst nach einer Gedenksekunde in Bewegung und hat spürbar mit dem Gewicht des Fahrzeugs zu kämpfen. Das ist auch bei den Gangwechseln zu merken, die nicht ganz so flüssig vonstatten gehen wie man es vom DSG an sich gewohnt ist. Gleichwohl reichen die 103 kW / 140 PS natürlich für flottes Vorankommen, zumal die Traktion ja vom Allradantrieb profitiert. Im S-Modus des Direktschaltgetriebes, wenn nur fünf Gänge zur Verfügung stehen und der Motor die Fahrstufen weiter ausdreht, entwickelt der Caddy dann für einen Hochdachkombi ein ungewohnt dynamisches Temperament, das für echten Fahrspaß sorgt. Ein manuelles Eingreifen wie im normalen Drive-Modus ist dann aber

nicht möglich. Der Praxisverbrauch hielt sich mit einem Liter über dem offiziellen Wert im akzeptablen Rahmen.

Innen gibt sich der Caddy als Volkswagen zu erkennen. Die klar gegliederten Instrumente und Schalter kennen Autofahrer auch aus vielen anderen Modellen der Marke. Der Kunststoff im Cockpit wirkt durch seine Maserung recht gefällig. Dank des Ursprungs als Stadtlieferwagen gibt es vorne reichlich Ablagemöglichkeiten, einschließlich Schubladen unter den Sitzen. Die Nutzfahrzeuggene werden unter anderem aber leider auch dadurch deutlich, dass die Kombiversion bis heute auf Airbags für die Fondpassagiere verzichtet – was einem Fahrzeug, das sich vor allem auch an junge Familien wendet, ganz und gar nicht gut zu Gesicht steht. Nicht ganz überzeugen kann ebenfalls die Metallstütze zur Arretierung der geteilt hochklappbaren Rücksitzbank. Sie ragt viele Zentimeter nach hinten und raubt so Platz vom gerade erst gewonnenen zusätzlichen Stauraum. Doch für größere Transportaufgaben lassen sich die Sitze zum Glück auch ganz ausbauen, wenngleich schon der rechte Einzelsitz ziemlich schwer ist. Immerhin hat VW aber zumindest an Tragegriffe hinter der Sitzfläche gedacht, was anderswo keineswegs üblich ist. Die große Kofferraumabdeckung ist praktisch, weil starr, aber beim Ausbau dafür ein wenig unhandlich und benötigt bei Nicht-Gebrauch viel Platz.

Der Caddy bietet in der Ausstattung Comfortline unter anderem serienmäßig eine Klimaanlage, abgedunkelte hintere Scheiben, eine justierbare Mittelarmlehne vorne, Höhenverstellung auch für den Beifahrersitz, Lederlenkrad und –schaltknopf sowie 15-Zoll-Leichtmetallfelgen. Verzichtet werden muss allerdings auf eine Fensteröffnung in den hinteren Schiebetüren.

Wer sich für den Caddy 4Motion mit DSG entscheidet, darf einen gewissen Schaltkomfort und eine bessere Straßenlage sowie mehr Sicherheit im Winter erwarten als im normalen 2.0 TDI mit Schaltgetriebe und Frontantrieb. Er muss aber auch über 5000 Euro mehr bezahlen und einem Mehrverbrauch nach EU-Norm von 0,6 Litern in Kauf nehmen. Wer sich davon aber noch etwas mehr Zugkraft für seinen Anhänger verspricht, wird enttäuscht: Auch beim vierradgetriebenen Caddy bleibt es bei 1,5 Tonnen. (ampnet/jri)

Daten Volkswagen Caddy 2.0 TDI 4Motion DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 2,06 (inkl. Spiegel) x 1,85

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, 1968 ccm

Leistung: 103 kW / 140 PS bei 4200 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 - 2500 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,7 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 177 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 11 Sekunden

Leergewicht / Zuladung: 1662 kg / 618 kg

Wendekreis: 11,1 m

Preis: 33 754 Euro (Comfortline)