



Fotos: Fabian Faehmann / VerkehrsRundschau

Auffällige neue Front: In der Mitte der Frontschürze befindet sich das Radarsystem für den Abstandstempomat

Der zweite Blick

Die fünfte Generation des Caddys ist feiner geworden. Der schönste Touch-Bildschirm bringt dem Unternehmer aber nichts, wenn der Verbrauch nicht stimmt. Ab auf die Testrunde!

Der erste Blick auf den neuen Caddy lässt den Tester etwas ratlos dastehen. Irgendwie hat das Auto sein Gesicht verloren. Die sonst unspektakuläre Front kommt auf einmal abgeflacht und mit einem futuristischen Waben-Zierraster daher, während die Heckleuchten in einem Zierelement verbaut sind, welches bis zur Dachkante ragt. Persönliche Meinung: nicht so schön, aber Geschmackssache.

Auch im Innenraum hat sich hier einiges getan. Knöpfe sucht man beim Caddy fast vergeblich, dafür gibt es allerhand Touch-Bedienflächen. Neu ist zudem die Abgasnachbehandlung „Twin-Dosing“, die an zwei Punkten Adblue einspritzt und so die Euronorm 6d möglich macht. Die spürbarste Änderung ist aber die Schraubenfederung an der Heckachse, die die bisherige Blattfeder ersetzt und für erheblich verbesserten Fahrkomfort sorgt.

Aus eins mach zwei

Neu ist beim Caddy 5 auch der Laderaum. In der Standard-Ausführung, die uns zum Test überlassen wurde, erlaubt der Trans-

porter 3,1 m³ Ladung; 3,7 m³ sind es in der 35 Zentimeter längeren Maxi-Version. Egal welche Ausführung: Zwei Europaletten finden sicher Platz. Beim Maxi hat der Caddy zudem eine breitere Schiebetür, an die nun auch theoretisch ein Gabelstapler andocken kann.

Ab auf die Teststrecke

Mit 400 Kilogramm Ladung in Form von Sandsäcken geht es schließlich auf die Testrunde. Wie schon angesprochen, die Fahreigenschaften sind top. Zu meckern gibt es, wenn überhaupt, bei den Assistenzsystemen. Der Spurhalteassistent will etwas zu regelmäßig eingreifen, zudem wird via Anzeige jeder noch so kleine Tempoverstoß gerügt.

Wer die Helferlein ausschalten oder anpassen will, muss sich im Menü erst durch ein Bilderrätsel klicken (kein Witz!). Die Software, mit der VW quasi alle neuen Modelle von ID.3 bis hin zum Transporter versorgt hat, ist gut gemeint, aber stellenweise wirklich umständlich. Nach gut 220 Kilometern der Moment der Wahrheit: Die

VW Caddy Cargo TDI 102

Preis ab: 21.203 Euro

R4/1.968 cm³ | 75 kW/102 PS

280 Nm ab 1.500 U/min | 6-Gang

173 km/h

WLTP-Verbrauch: 4,8 D | 126 g/km

Effizienz: C

4.500 x 1.855 x 1.856 mm

Radstand: 2.755 mm | **O:** 11,4 m

Leerg.: 1.521 kg | **Zuladung:** 700 kg

Ladevolumen: 3,1 m³

Anhängelast: 1.500 kg

HK: 17 | **VK:** 19 | **TK:** 18

Wartung: 30.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre

Autoflotte-Empfehlung

Caddy Cargo TDI 102

Preis ab: 21.203 Euro

Cool & Sound: 1.280 Euro

Rückfahrkamera: 245 Euro

Seiten-Kopf-Airbags: 315 Euro

Beheizbare Spiegel: 78 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Neues Cockpit mit wenigen Knöpfen 2 Die neuen Heckleuchten stechen hervor 3 Rund 700 Kilogramm Zuladung sind erlaubt

Zapfsäule klickt bei 11,07 Litern, was einen Verbrauch von 4,9 l/100 km ergibt und damit ziemlich exakt dem WLTP-Wert entspricht, der mit weniger Zuladung ermit-

telt wird. Schon der alte VW Caddy war ein echter Transporter und wurde an einigen Punkten nochmals nachgebessert. Mit einem Preis ab 21.000 Euro für den emp-

fehlenswerten, weil ausreichend kräftigen und laufruhigen mittleren TDI bewegt man sich in einem fairen Rahmen. Auf den zweiten Blick ist also alles gut. *F. Faehrmann*

Anzeige

KEY

COORDINATOR OF PROBEFAHRTEN

Zeit für einen Jobwechsel?
 autojob.de – Ihr Sprungbrett
 zum Traumjob.

