

**Optisch in die 20er-Jahre:
Der Caddy 5 wirkt etwas
moderner, bleibt
sich aber treu**



Fotos: Fabian Faahrman/VerkehrsRundschau

Caddy, die Fünfte

Mit neuem Design schickt VW seinen Transport-Allrounder wieder auf den Markt. Geändert hat sich aber nicht nur das Aussehen – auch die Fahrt mit dem Caddy 5 fühlt sich anders an. Neue Technik macht's möglich.

Motoren

Benzin: 1,5 l TSI, 84 kW (114 PS)

Diesel: 2,0 l TDI, 55 kW (72 PS)

75 kW (102 PS) | 90 kW (122 PS)

Verbrauch TDI nach WLTP: 4,8 l – 5,1 l

126 - 133 g/km

Maße und Werte

Normal: 4.500 x 1.855 x 1.856 mm

Maxi: 4.853 x 1.855 x 1.860 mm

Nutzlast Normal: bis zu 700 kg

Nutzlast Maxi: bis zu 780 kg

Anhängelast: 1.500 kg

Wer gutes Transportvolumen, niedrigen Spritverbrauch und trotzdem Pkw-Fahrfeeling sucht, der sollte sich auf jeden Fall mit dem Caddy 5 beschäftigen. VW hat sich nach dem Facelift 2015, welches offiziell als Serie 4 bezeichnet wird, entschieden, seinen Kompakttransporter rundum neu aufzulegen. Herausgekommen ist ein äußerlich verändertes Auto, das seinen Grundwerten treu geblieben ist.

Maß genommen

Fast schon traditionell gibt es den Caddy in zwei Längen: „Normal“ (4.500 mm) und „Maxi“ (4.853 mm). Mit Blick auf die Cargo-Version fällt auf, dass das Ladevolumen etwas geschrumpft ist. In der Standard-Ausführung liegt es bei 3,1 Kubikmetern, in der Maxi-Variante bei 3,7 Kubikmetern. Zum Vergleich: Beim Vorgänger lag das Vo-

lumen bei 3,2 respektive 4,2 Kubikmetern und ließ sich durch eine optionale Sitzanpassung, die der neue Caddy übrigens nicht erhalten wird, sogar nochmals um 0,5 Kubikmeter steigern. VW begründet den „Verlust“ mit einem neuen Messverfahren, welches etwas konservativer arbeite. Tatsächlich habe sich am Volumen aber praktisch nichts geändert. So oder so passen in den neuen Caddy zwei Europaletten hinein, egal ob „Maxi“ oder nicht. Das ist übrigens eine Verbesserung. Bei der Vorgängerversion ließen sich nur in den Maxi zwei Europaletten hineinbugsieren. Jetzt, in der Version 5, hat auch der Kleine genug Platz dafür. In der großen Variante des neuen Transporters ist die Seitentür übrigens so breit, dass ein Gabelstapler die Paletten einladen kann. Vorher war die Tür zu schmal und es ging nur durch die Heckklappe. Mit Blick auf die Nutzlast fällt auch

ein klitzekleines Defizit auf. Die Nutzlast schrumpft bei den 2021er-Modellen auf 700 beziehungsweise 780 Kilogramm. Die Vorgänger schafften 730 respektive 800 Kilogramm.

Kein junger Hüpfen

Mindestens genauso wichtig wie das Ladevolumen ist aber auch der Fahrkomfort. Beim Blick unter das Auto stellen wir fest: Hinten gibt es erstmals keine Blattfedern mehr. Die Starrachse ist indes geblieben, jedes Rad wird nun allerdings durch eine Schraubenfeder gestützt. Was das bringt? Einiges an Verbesserungen beim Fahren.

Der Fahrkomfort des Caddys hat sich durch die neue Federung spürbar verbessert. Auf unserer Probefahrt waren wir neben Autobahn und Landstraße auch auf Kopfsteinpflaster unterwegs. Und wir spüren: erstaunlich wenig. Wo der alte Caddy noch hoppelnd über die Steine gerumpelt wäre, lässt sich der neue erheblich weniger anmerken und gleitet sauber und absolut angenehm für den Fahrer über die Huckel. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich das Fahrverhalten im beladenen Zustand entwickelt. Das konnten wir auf unserer Testrunde leider nicht ausprobieren.

Neue Motorentechnik

VW verzichtet bei der neuen Caddy-Generation übrigens auf die höchste PS-Stufe (150) und bietet sein Zwei-Liter-Dieselmotorgregat mit maximal 122 PS an. Für den Alltag sollte das aber ausreichend sein. Im Motor kommt das sogenannte Twin-Dosing-System zum Einsatz, das an zwei Stellen



Von hinten deutlich verändert. Doch so richtig modern geht es beim „Kasten“ eben kaum

im Abgasstrang AdBlue einspritzt. So qualifiziert sich der Caddy Cargo für die neue Euronorm 6d. Ein Blick noch auf den Kraftstoffverbrauch: Der lag auf unserer 80 Kilometer langen Testrunde bei 5,5 Litern, wobei wir in der zweitschwächsten Ausbaustufe mit 102 PS und ohne Beladung unterwegs waren. Der Wert liegt etwas über der WLTP-Prognose (4,8 l), geht aber dennoch in Ordnung. Übrigens wird es den Caddy 5 in naher Zukunft auch als CNG-Variante und noch etwas später als Plug-in-Hybrid geben. Angesprochen auf die Erscheinungsdaten hält sich VW noch bedeckt. So viel kann gesagt werden: Die Erdgas-Version wird zuerst erscheinen, allerdings nicht mehr in diesem Jahr. Der „Mischling“ mit Benzin- und Elektromotor wird dagegen nicht vor 2024 vom Band rollen.

Ausstattung

Zum Schluss noch ein Blick auf die Ausstattung: Der Caddy Cargo wird ab Werk mit dem Nötigsten versorgt. So wirklich mehr

gibt es aber erst beim Griff in den Geldbeutel. Bei der Serienausstattung des Cargo vermisst man beispielsweise eine Klimaanlage. Dafür sind bereits ab Werk sechs Verzurrösen im Laderaum verbaut sowie zwei 12-Volt-Buchsen. So richtig schön wird es aber erst, wenn man draufzahlt. Dann erhält man beispielsweise mehrere praktische LED-Leuchten für den Laderaum, Spurhalte- und Geschwindigkeitsassistenten, Fernlichtregulierung und, und, und. Sehr viel Schnick-Schnack. Welches Zusatzfeature wir aber von Herzen empfehlen können, ist die neue Zuziehhilfe für die Seitentüren (655 Euro) und Heckklappe. Die lohnt sich wirklich, denn dann reicht ein kleiner Schubser und die Tür geht flüsterleise von alleine zu. Das laute Rollen und Knallen der alten Caddy-Schiebetüren gehört damit endlich der Vergangenheit an.

Unser Fazit: Der neue Caddy büßt minimal an Raum und Ladegewicht ein, ist aber eine kluge Weiterentwicklung, die bei der Fahrt viel Spaß macht. Insgesamt ein fairer Deal, der als 75-PS-Diesel bei 17.985 Euro beginnt.

Fabian Faehrmann



1



2



3

1 Typisch Caddy – ein großzügiger Laderaum, zwei Europaletten passen immer rein 2 Schlichtes, aber cleveres Cockpit. Beispiel: Das Staufach, welches sich quer über die gesamte Armaturen-Front erstreckt 3 Bekannt aus dem Baukasten: Slider anstelle von Tasten