

## Testnotizen zum VW Caddy Maxi Trendline 1,6 I TDI, Siebensitzer, mit 75 kW/102 PS und DSG7

Im Test vom 12. bis zum 27. April 2011.  
Kennzeichen: H – NK 276

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Bis auf die Scheinwerfer und den vorderen Stoßfänger hat sich an der Karosserie durch die Modellpflege nichts geändert. Nach wie vor kann man die **schwere Heckklappe** nur schwer an der innen befestigten Schlaufe zuwerfen, ohne von außen nachzudrücken.

Die **Tankentlüftung** ist in Ordnung. Der Caddy Maxi lässt sich leicht volltanken. Ungewöhnlich für einen VW ist die Tankklappe hinten links. **Lästig** ist, **dass man den Tankdeckel per Schlüssel sichern muss**. Zum Tanken muss man den Schlüssel am Tankdeckel lassen, der haltlos herum baumelt und nicht an der Klappe eingehängt werden kann.

### Innenraum

Der modellgepflegte Caddy/Caddy Maxi bietet nun auch **Multifunktionslenkräder**, die man nur empfehlen kann. Die Bedientasten im Lenkrad steuern dann auf der linken Seite das CD-Radio und rechts den Bordcomputer. Das **Navigationssystem** mit berührungsempfindlichem Bildschirm gibt es auch mit einer **Sprachsteuerung**, die per Lenkradtaste aktiviert wird. Sie versteht auch ganze Worte recht gut, sogar während der Fahrt. Wenn man sie per Taste im Lenkrad aktiviert, wird das Radio leise gestellt.

Die **Bank der dritten Reihe** ist zwar sperrig, lässt sich aber leicht aus ihren vier Verankerungen heben und notfalls von einer kräftigen Person herausnehmen und wieder einsetzen. Der **Verriegelungsmechanismus** ist sehr **durchdacht**. Eine Anzeige signalisiert nach dem Wiedereinsetzen, dass die Bank ordnungsgemäß verriegelt ist. An dieser Bank, die es schon etwas länger gibt, sind keine Tragegriffe angebracht.

Leicht kann man auch den **Einzelsitz** an der rechten Schiebetür nach vorn klappen und herausnehmen, nachdem der Beifahrersitz ein Stück nach vorn gerückt worden ist. Mit einer Schlaufe seitlich am Sitz klappt man die Lehne auf das Sitzkissen, danach zieht man an einem Hebel und der Sitz klappt nach vorn. Dann zieht man eine zweite Schlaufe am Sitzgestell und der Sitz löst sich aus seinen Verankerungen. Das **Wiedereinsetzen** ist etwas fummelig, aber kein Hexenwerk. Auch hierbei wird optisch angezeigt, ob der Sitz richtig verriegelt ist. Die **Zweierbank** der zweiten

Reihe **lässt sich genauso herausnehmen**. Beide haben Tragegriffe, die den Abtransport erleichtern. Beide Teile der Bank kann man auch nur hochklappen und dann mit einer Strebe in der hinteren Sitzaufnahme gegen das Zurückklappen sichern.

Den Sitz an der Schiebetüre muss man auch nach vorn klappen, um den **Durchstieg nach hinten** frei zu machen. Dazu sollte die Kopfstütze abgesenkt sein, sonst klappt der Vorgang hinter einem ganz nach hinten gerückten Beifahrersitz nicht. Unter die Sitze der zweiten Reihe kann man keine Füße stellen, deshalb sitzen große **Fahrgäste in der dritten Reihe** recht aufrecht und mit angezogenen Knien. Sie genießen aber trotz der hohen Anordnung ihrer Sitze noch genügend Kopffreiheit. Dafür stoßen ihre Knie ab etwa 1,85 Meter Körpergröße an die Lehnen der zweiten Reihe. In der zweiten Reihe, deren Sitze nicht längs verschiebbar sind, stoßen Fahrgäste ab etwa 1,85 Meter Körpergröße an die ganz nach hinten gerückten Vordersitze. Hinter einem ebenso großen Fahrer haben sie noch gute Kniefreiheit.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der auf **Common-Rail-Direkteinspritzung** umgestellte Vierzylinder-TDI arbeitet **leise und laufruhig**. Er wirkt viel besser gedämmt als seine Pumpe-Düse-Vorgänger. Das **DSG7** mit seinen trockenen Kupplungen schaltet bei ruhigem Fahrstil sehr früh hoch und beim Beschleunigen recht rasch einen oder zwei Gänge herunter.

In ebenen Tempo-30-Zonen ist man mitunter schon im vierten Gang unterwegs. Wer das Fahrzeug am Ortsschild ausrollen lässt, fährt unter Umständen noch eine ganze Weile im siebten Gang bei Tempo 50 weiter. Durch das Anheben des Gasfußes kann man das Hochschalten in der Dauerfahrstufe D nicht immer einleiten.

Wenn man im vierten Gang auf Kreisverkehre mit größerem Radius zurollt, kann es passieren, dass das DSG7 vor dem Abbiegen in den zweiten Gang herunter und dann gleich wieder in den dritten Gang schaltet. Auch beim schnellen Einbiegen hat man oft den Eindruck, dass sich die Getriebeautomatik im Gang vergreift.

In den höheren Stufen und beim gemächlichen Anfahren schaltet das Doppelkupplungsgetriebe **mustergültig weich** hoch und runter. Nur bei forscher Gangart wirkt es manchmal ruppig, obwohl es nicht zu Schaltrucken wie bei automatisierten Schaltgetrieben kommt. Das Getriebe hat eine **leichte Kriechfunktion**, die das Rangieren und das Fahren im Kolonnenverkehr erleichtert.

Die **Bedienoberfläche** im Caddy bietet die Dauerfahrstellung D und eine Sportstellung, bei der erst bei höherer Drehzahl hochgeschaltet wird. Wer den Wählhebel nach rechts wegdrückt, **kann manuell eingreifen**. Das ist aber nur bergab zur besseren Nutzung der Motorbremswirkung nötig.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Goodyear Ultragrip in der Dimension 205/5 R 16 bestückt. Mit ihnen ist das Fahrzeug **straff, aber noch komfortabel abgestimmt**. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in fahrgastfreundlichen Grenzen.

## Verbrauch

Auf insgesamt 830 Test-Kilometern verbrauchte der VW Caddy Maxi Trendline 1,6 l TDI zwischen 5,5 Litern und 6,2 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,9 Liter**. Damit kann man angesichts des Raumangebotes und der hohen Karosserie mit ihrer großen Windangriffsfläche sehr zufrieden sein.