

Testnotizen zum VW Caddy Life 1.9 TDI mit 77 kW/105 PS und Fünfgang-Schaltgetriebe, Siebensitzer

Im Test vom 10. bis zum 24. März 2008.
Kennzeichen: H – IT 355
Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des langen Caddy ist naturgemäß genauso wenig zu sehen wie der des kurzen. Trotz des Nutzfahrzeug-Charakters hat der Caddy Maxi Life **zwei Teleskop-Dämpfer, die die geöffnete Motorhaube halten**. Den Griff zum Entriegeln der Haube findet man intuitiv sofort, ohne sich lange die Finger schmutzig zu machen.

Die **großen Außenspiegel** zeigen auch die beim Abbiegen und Rangieren kritischen Stellen vor den hinteren Radläufen, wenn sie richtig eingestellt sind. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gekrümmt. Beim Schulterblick nach links und beim Abbiegen nach rechts **stören die getönten hinteren Seitenscheiben** ebenso wie die Stege in den Seitenfenstern, die wegen der Schiebefensterchen nötig sind. Sie lassen sich in mehreren Öffnungsstellungen arretieren. Beim **Rückwärtsfahren** sollte man besser einen Parkpiloten haben, denn das **Heckfenster ist weit hochgezogen**. Dadurch übersieht man niedrige Hindernisse leicht.

Die beiden seitlichen **Schiebetüren** wirken massiv und gut verarbeitet. Die Arretierung der geöffneten Schiebetüren wirkte beim Testwagen etwas zu schwach.

Unter der geöffneten **Kofferraumklappe** können bis rund 1,90 Meter große Menschen gut stehen. Eine lange Kunststoffschlaufe erlaubt es auch kleineren Taxifahrern, die Klappe herunter zu ziehen. Zum Schließen in einem Zug braucht man aber eine Menge Kraft. Meist muss man von außen nachdrücken. Eine Flügeltüre gibt es gegen Aufpreis.

Der **Kofferraum** ist gut geschnitten, gut beladbar und auch bei voller Besetzung, also installierter Zweierbank hinten, noch ganz brauchbar. Störend ist allerdings, dass die einteilige **Kofferraumabdeckung** relativ tief angebracht ist. Weil man sie nicht anheben und dann arretieren kann, stört sie beim Einschieben von schweren Gegenständen. Sie sollte entweder zweiteilig sein, sodass man die dem Einladenden zugewandte Seite hochklappen kann, oder anheb- und arretierbar. Von den Vertiefungen in der Abdeckung hat man wenig, denn aus Sicherheitsgründen dürfen dort ja keine schweren Gegenstände liegen. Das im Testwagen eingebaute **Netz** behindert die Sicht nach hinten.

Innenraum

Auch bei ganz nach hinten geschobenen **Vordersitzen** haben die drei Fahrgäste in der zweiten Reihe noch eine ordentliche Kniefreiheit und können ihre Füße gut

unterbringen. Die **Kopffreiheit** ist sowieso **auf allen Plätzen großzügig**, obwohl die Sitze in den Reihen zwei und drei jeweils um ein paar Zentimeter höher montiert sind. In der dritten Reihe sitzen Erwachsene auch noch gut. Ihre Kniefreiheit ist noch gut, weil sie ihre Beine recht stark anwinkeln müssen. Höchstens die Fußspitzen passen noch unter die asymmetrisch geteilte Dreierbank der zweiten Reihe. Die **Lehne der Zweierbank im Heck** ist für große Erwachsene **nicht hoch genug**, wohl um die Sicht nach hinten nicht noch mehr zu beeinträchtigen. Die Ausziehbarkeit der Kopfstützen ist für sie grenzwertig.

Der **Einstieg nach hinten** ist wesentlich niedriger als in einem Transporter und deshalb in der zweiten Reihe so bequem wie in einem Van. **Der Durchstieg in die dritte Reihe** ist nur etwas für gelenkige Personen. Managern und älteren Fahrgästen sollte man ihn nicht zumuten. Es **fehlen Haltegriffe**. Besonders beim Aussteigen weiß man nicht, wo man sich festhalten soll, und behilft sich dann eben mit den Sitzen.

Das **Umlegen des Einzelsitzes rechts** geht dann **leicht** vonstatten, wenn die Kopfstütze abgesenkt ist. Dann lässt sich der Sitz auch hinter einem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz klappen und hinten anheben, um den Durchstieg in die dritte Reihe frei zu machen.

Die **Vordersitze** sind angenehm straff gepolstert und geben guten Seitenhalt, sodass man auch auf längeren Strecken noch bequem sitzt. Große Fahrer vermissen allerdings ein etwas tieferes Sitzkissen. Lendenwirbelstützen hatte der Testwagen nicht.

Die **Ergonomie des Cockpits ist so tadellos**, wie man das von allen VW gewohnt ist. Touran-Fahrer werden sich sofort zurechtfinden. Auf ein geschlossenes Handschuhfach hat VW Nutzfahrzeuge verzichtet. Dafür hat der Caddy Maxi **gut nutzbare offene Ablagen** und eine geschlossene unterhalb des Rückspiegels. In den Türen kann man sogar 1,5-l-PET-Flaschen oder Thermoskannen abstellen. Zwei **Becherhalter** neben dem Handbremshebel lassen sich in der Pause gut nutzen, sind aber beim Schalten im Weg.

Unter der Armauflage zwischen den Vordersitzen gibt es noch ein tiefes Ablagefach. Die Armauflage ist sehr tief und noch dazu fest installiert, weshalb man sie unterwegs praktisch nicht nutzen kann.

Motor und Antriebsstrang

Der 1,9-l-TDI mit 77 kW/105 PS ist im Caddy Maxi **überraschend gut gedämmt** und läuft nach der Kaltstartphase angenehm leise, obwohl er sonst eigentlich ein rechtes Raubein ist. Das **präzise schaltbare Fünfganggetriebe** ist gut auf den Motor abgestimmt. In der Stadt ist bei Tempo 50 der vierte Gang angesagt. Bei voll besetztem Fahrzeug könnte der Motor an seine Grenzen kommen, aber im täglichen Taxi-Einsatz mit Teilbeladung befriedigt seine Leistung voll. Er begünstigt eine ausgeglichene Gangart, die im Hinblick auf die Fahrgäste sowieso ratsam ist. Bei Überholmanövern mobilisiert der 1,9-l-TDI nicht mehr allzu viele Kräfte. Unternehmer in gebirgigen Regionen sollten den 2-l-TDI ins Auge fassen, den es aber nicht mit der DSG-Automatik gibt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Die **hintere Starrachse** wirkt **recht komfortabel**. Der lange Radstand des Caddy Maxi wirkt sich positiv auf den Federungskomfort aus. Das Fahrzeug ist eher straff gefedert, was man in Verbindung mit den aufgezogenen Winterreifen vom Typ Goodyear Eagle der Dimension 205/55 R 16 besonders auf knackigen Querrillen spürte. Für ein vom Nutzfahrzeug abstammendes Taxi ist der **Federungskomfort aber noch gut**. Auf langgezogenen Bodenwellen auf der Autobahn schwang sich das teilbeladene Fahrzeug bisweilen ganz leicht auf.

Trotz des langen Radstands ist der Caddy Maxi **recht wendig**, was auch mit seinem gut einschätzbaren Bug zusammenhängt. Die elektromechanische **Servolenkung ist etwas zu leichtgängig ausgelegt**, wodurch man Seitenwind-Einflüsse noch stärker spürt, als dies wegen der großen Windangriffsfläche erwartbar gewesen wäre.

Der hohe Aufbau sorgt schon ab Landstraßentempo für **deutliche Windgeräusche**, erst recht bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit. Auf der Autobahn vermisst man einen die Drehzahl senkenden sechsten Gang. Bei Tempo 120 km/h brummt der Motor recht lästig unter Last. Sonst wird er nur beim Beschleunigen brummig.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.339 Test-Kilometern verbrauchte der VW Caddy Maxi Life 1.9 I TDI zwischen 6,7 und 7,4 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 7,1 Liter.

Hinweis zum Kombi und zu den Preislisten

Der Caddy Maxi Life hat im Vergleich zum Kombi viele Ausstattungsdetails an Bord, die man beim Kombi extra bestellen und bezahlen müsste. Aufgrund der geringen Preisdifferenz ist die Bestellung des Kombis deshalb auch im Hinblick auf den Wiederverkaufswert für das Taxi- und Mietwagengewerbe nicht ratsam.

Im Caddy Maxi Life 1,9 I TDI mit Fünfganggetriebe ist der Dieselpartikelfilter nicht serienmäßig, sondern kostet im Gegensatz zur Version mit DSG-Automatik und mit 2,0 I TDI Aufpreis. Aufpreispflichtig sind beispielsweise auch die Klimatisierung, das ESP oder ein Radio.