

# Allt utom namnet är nytt på nya VW Caddy

I stort sett allt är nytt på den femte generationen av VW Caddy, utom namnet. Det handlar om en verklig favorit bland svenska byggare. Ungefär var sjätte såld lätt lastbil i Sverige i år är en Caddy, av 45 olika lätta lastbilsmodeller. Caddy har tillverkats i över tre miljoner exemplar sedan 1979. Den korta versionen av nya Caddy kan beställas redan nu med leverans efter årsskiftet.

Text och foto: Christer Andersson

**B**yggarer har kortprovat nya VW Caddy Cargo i en "pandemisäkrad" provkörning i München. Den femte generationen av en modellserie som tillverkats i över tre miljoner exemplar sedan 1979. En riktigt het nyhet, i varje fall de närmaste åren. 2022 kommer nämligen eldrivna VW Buzz Cargo vilken förväntas sätta helt nya ramar för hantverkarbilar.

Kortprovad därför att vi naturligtvis inte kan bedöma en bil efter att enbart ha kört den olastad i några timmar. Men vi kan ge ett första omdöme och vi kan berätta vad som är nytt. Bilen är baserad på VW:s senaste plattform, MQB, vilken även används för nya VW Golf.

Volkswagen pratar om att nya Caddy har mer utrymme, vilket är en sanning med modifikation. Skåpvolymer för dagens Caddy är 3,2 kubikmeter för den korta och 4,2 för den långa Maxi. Motsvarande för den nya är 3,1 och 3,7 kubikmeter. Skåpvolymer ligger i stort sett i nivå med konkurrenterna. Maxlasten är upp till 744 kilo för den korta och upp till 767 kilo för Maxi. Kan vara lägre beroende på version

och utrustning. Släpvagnsvikterna är upp till 1 500 kg, beroende på version.

Axelavståndet uppges vara 9,2 centimeter längre för den nya, vilket inte stämmer med Byggarens fakta. Dagens korta Caddy har ett axelavstånd av 268,2 centimeter och den nya 275,5 centimeter. Vi får det till 7,3 centimeter längre. Nuvarande Maxi har en hjulbas av 300,6 centimeter medan den nya har 297,0 centimeter. Alltså 3,6 centimeter kortare. Längden för nya Caddy är 450,0 centimeter, 10 centimeter längre, medan längden för nya Maxi är 485,3 centimeter, vilket är 1,7 centimeter kortare.

Vad som däremot är större är bredden på sidodörren på nya Maxi. Öppningen är nu 84,6 centimeter mot tidigare 70,1, vilket innebär att man kan lasta en europapall från sidan. Bredden mellan hjulhusen har ökat till 123 cm vilket betyder att man kan pressa in två pallar med millimeterprecision. Men, bakdörrarna låser fortfarande inte när de öppnas i 180 grader.

**Bakaxeln** är ny. Den är stel med panhardstag, dubbla länkar och snedställda hydrauliska stötdämpare och skruvfjädrar. Bakaxeln är också förberedd för fyrhjulsdraft.

Framvagnen är liksom tidigare av McPherson-typ men modifierad med en mer direkt styrning med två och ett halvt rattvarv mot tidigare tre.

Dieselmotorerna är inte nyare än att de har samma cylindervolym och effekter som tidigare. Alltså tre dieslar på 1 968 cm<sup>3</sup> vilka lämnar 55 kW/75 hk, 75 kW/102 hk och 90 kW/122 hk. Versionen på 110 kW/150 hk finns inte längre med i programmet. Till ett lägre utsläpp av kväveoxider bidrar att AdBlue-tekniken är dubblerad. Bensinmotorerna är nu reducerade till ett alternativ. En 1,5-liters turbo som lämnar 84 kW/114 hk. Konverterad till gasdrift lämnar den 96 kW/130 hk. En orsak till att nya Caddy går snålare är förbättrad aerodynamik. CV-värdet är 0,30 medan det var 0,33 före generation fyra.

Elmotorn i dagens Caddy blir kortvarig. Nya Caddy kommer inte att förses med eldrift eftersom man 2022 presenterar den nya eldrivna transportbilen VW Buzz. Däremot lär man planera för en laddhybridversion av den nya Caddyn.

Växellådan till samtliga modeller är sexstegad manuell men den sjusstegade DSG-automatlådan går att få i kombination med 122-hästare diesel och bensinmotor. Däremot inte till den fyrhjulsdrivna 4Motion-versionen vilken enbart kommer med dieseln på 90 kW/122 hk och sexväxlad manuell låda. Produktionsstart under våren 2021.

**Nya Caddy** har en helt ny kaross där formgivarna lyckats behålla bilens grundutseende. De nya led-strålkastarna och led-bakljusen ger inte bara bilen ett nytt utseende. Strålkastarna har också nya funktioner som att ljusbilden påverkas av hastighet



Den femte generationen av den svenska bästsäljaren VW Caddy är byggd på en ny plattform och har en helt ny kaross. Snyggt, men var är arbetsredskapets skyddande avbärarsköld på sidan?

och kurvtagning samt att ljusbilden smalar av vid ökad hastighet på landsväg. I Sverige föredrar vi som bekant asymmetriska bakdörrar före takhängda dörren. En nyhet är att de sidohängda bakdörrarna nu går att kombinera med backkamera.

Beträffande förarplatsen sitter vi lika bra som i föregående Caddy-generation i en förarstol som går att höja bakifrån-framåtuppåt. Vilket naturligtvis inte är optimalt. Som tillval finns en komfortstol som även går att höja och sänka i framkant och den har även armstöd. Ratten är tyvärr inte rund men kan naturligtvis justeras både upp-ner och ut-in. Tyvärr skymdes instrumenten när artikelförfattaren fått till sin favoritkörställning. Och vi tycker att tangenterna för manövrering på den stora ratten är små och plottriga. Båda vindrutestolparna är onödigt skymmande i nederkant.



Inredningen är ny och panelen har analogt avläsbara digitala instrument och 8-tums-skärmen, standard i Sverige, har touchkontroller. Bra förvaringsutrymme, men för kort skärm över förvaringen på panelen ger speglingar i rutan.

Förvaringsutrymme i hytten är annars bra med stora fack i dörrarna, ett bra läsbart handskfack, en utmärkt hylla i taket över vindrutan samt ett arbetsbord på baksidan av passagerarstolens framåtfäll- da ryggstöd. Det breda förvaringsfacket ovanpå panelen är alldeles för öppet varför det bildas speglingar i vindrutan.

**Det nyaste** är annars just instrumenteringen som består av analogt avlästa digitala instrument samt en stor digital display mitt på panelen. Den finns i tre storlekar, men i Sverige blir det 8-tumsversionen som blir standard på grund av att onlinetjänster är åtkomliga. De övriga två skärmarna är på 6,5- och 10 tum. Dagens mobilberoende publik är vana vid och uppskattar säkert att mycket sköts av touchkontroller, och då inte bara på informationsskärmen.

En spekulant uppskattar säkert moderna bilars assistanssystem och på den punkten lär dom inte bli besvikna i nya Caddy. Fem av systemen är nya medan 14 fanns sedan tidigare. De nya är: Rear Trafic Alert som integreras i radarsensorerna bak, Emergency Assist som alltså är autobroms, Side Assist som griper in om Du vinglar ut över mitt- eller sidolinjen och Trailer Assist som hjälper till att backa släpet. Travel Assist, en början till autonom körning, hjälper till med gas, bromsning och styrning. Bland dem som fanns tidigare gillar vi ett Front Assist-system som kan läsa av om något skulle dyka upp på den korsande körbanan. Systemet är standard på alla nya Caddy.

Första intrycket av byggarnas favoritbil är i huvudsak positivt och vi ser fram emot att bedöma bilen på hemmaplan i början

av 2021. Priset börjar från 227 875 kronor, inklusive moms, för en Caddy Cargo med dieseln på 55 kW/75 hk och sexstegad manuell låda. En Caddy Cargo Maxi med dieseln på 90 kW/122 hk kostar från 290 875 kronor. Caddy säljs även i en personbilsregistrerad version och som campingbil.

Observera att det finns tuffa konkurrenter i storleksklassen som slår Caddy på flera punkter, bland annat med högre maxlast. En viktig detalj för en distributör. VW:s framgångar i Sverige baseras inte enbart på de rullande produkterna, utan även på ett brett nät av återförsäljare och serviceverkstäder. Nog så viktigt för den som använder bilen i sin yrkesutövning.



Skåputrymme är något mindre än tidigare. Både i korta och långa Caddy. Inklätt skåp blir standard. Här den smala sidodörrsöppningen på korta Caddy. Maxi-versionen har fått en bredare dörr än tidigare.