

Byggarnas favorit i ny tappning

När Byggaren nu kört nya VW Caddy på hemmaplan konstaterar vi att den håller vad den lovade vid vår försa provkörning i Tyskland. Fortsättningen på framgångssagan som Sveriges mest sålda transportbil är given. Det betyder inte att den är felfri. Det finns detaljer som inte håller måttet och övergången till moderna touchkontroller ger sämre och mindre säkert handhavande.

Text och foto: Christer Andersson

V i ser den dagligen med reklam på sidan för olika hantverkare. VW Caddy, alltså. Något som lär fortsätta. Nya Caddy Cargo är helt ny och bygger på samma plattform som nya VW Golf. Den säljs, liksom tidigare, med två axelavstånd och den långa versionen heter fortfarande Maxi.

Axelavståndet för den korta har ökat från 268,2 till 274,5 centimeter och för den långa har det minskat från 300,6 till 297,0 centimeter. Längden för nya Caddy är 450,0 centimeter, plus 10 centimeter, och längden för Maxi är 485,3 centimeter, vilket är 1,7 centimeter kortare. Skåpvolymer har minskat från 3,2 respektive 4,2 kubikmeter till 3,1 och 3,7 kubikmeter. Sidodörren på Maxi är nu 84,6 centimeter bred mot tidigare 70,1.

Maxlasten kan vara upp till 744 kilo för den korta och upp till 767 kilo för Maxi. Släpvagnsvikterna är upp till 1 500 kg, Caddy har en ny stel bakaxel med panhardstag, dubbla länkar, snedställda hydrauliska stötdämpare och skruvfjädrar samt är förberedd för fyrhjulsdraft. Framvagnen är liksom tidigare av McPherson-

typ, men har en mer direkt styrning med två och ett halvt rattvarv mot tidigare tre. Dieselmotorerna är liksom tidigare på 1 968 cm³ och 55 kW/75 hk, 75 kW/102 hk och 90 kW/122 hk. 110 kW/150 hk-motorn har utgått. För lägre utsläpp av kväveoxider är AdBlue-tekniken dubblerad. Tre bensenmotorer är reducerade till en 1,5-liters turbo på 84 kW/114 hk. I gasversion ger den 96 kW/130 hk. Förbättrad aerodynamik bidrar till att nya Caddy går snålare.

Växellådan är antingen sexstegad manuell eller en justerad dubbelkopplingsautomat. Den senare i kombination med 122-hästardieseln eller bensenmotorn. Den fyrhjulsdrivna 4Motion-versionen kommer enbart med dieseln på 90 kW/122 hk och manuell växellåda.

Byggarens provbil var en Caddy Cargo 2.0 TDI 122 hk med 7-stegad automatlåda. Den mest påkostade versionen med extra allt. Notera att det mesta på provbilen var tillval. Exempelvis lackade stötfångare i stället för mattsvarta. Tyvärr finns inga avbärarlistor eller sköldar på sidorna mot småskador. Det är förberett för takräcke. AdBlue-påfyllningen bakom en lucka vid sidan av dieselpåfyllningen.

Vi saknar stänkskydd liksom strålkastarspolning. Ledstrålkastarna, vilka är tillval, är mycket bra både på hel- och halvljus och belysningen ökar på bredden vid kurvtagning. Bakljusarrangemangen är föredömliga.

Insteget är bra till en inredning i svart plast med reflexhindrande apelsinskalsyta. Nyckellös dörröppning och bilen startas med en startknapp. Lättrenjord svart gummitatta på golvet. Grått innertak i samma färg som vindrutestolparna. Kurvhandtag i taket på båda sidor och en krok för ytterkläder på den mattsvarta mellanväggen av plast vilken saknar genomsiktsruta.

Vi sitter bra i både förar- och passagerarstolarna. Båda är eluppvärmda i tre lägen. Förarstolen har uppvikbart armstöd på höger sida, är höj-sänkbar bakifrån-framåt uppåt och framkanten är manuellt justerbar upp-ner. Ryggstödslutningen är steglöst reglerbar och svankstödet manövreras elektriskt. Men, det här handlar om en beställbar komfortstol. Standardstolen är enklare. Passagerarstolen går enbart att justera framåt-bakåt plus ryggstödslutning.

Den läderklädda ratten, tillval, är perfekt förutom att den är avskuren i botten. Trots att det enbart är 2,5 rattvarv mellan fulla utslag blir det irriterande i stadskörning. Manövertangenterna på rattekrarna är belysta men är små och plottriga och stundtals svåra att använda. Tyvärr skym instrumenten när artikelförfattaren fått till sin favoritkörställning med sänkt ratt och höjd stol. Instrument som är digitala men har analog avläsning. Övrig information med digital avläsning.

De flesta funktioner sköts med touchkontroller i en digital display mitt på panelen. I Sverige är 8-tumsversionen standard på grund av att onlinetjänster är åtkomliga. De övriga två är på 6,5- och 10 tum.



Dyraste versionen av nya Caddy Cargo med mängder av tillval. Till dem hör lackade stötfångare vilka inte hör hemma på ett arbetsredskap. Värre är att alla Caddy-versioner saknar avbärarsköldar på sidorna.

PLUS & MINUS

- + Hög åkkomfort
- + Bra justerad automat
- + Låg bränsleförbrukning
- + Bra förvaring i hytten
- + Bra ledbelysning i skåpet, tillval
- + Bra strålkastare, tillval
- Oskyddad mot småskador
- Bakdörrarna spärrar ej i 180 grader
- Strålkastarspolning saknas
- Ratten kan skymma instrumenten
- Speglingar i vindrutan
- Optik för backkameran sätts igen
- Vindrutetorkarna lämnar osvept sektion
- Touchmanövrering istället för tangenter

Dagens mobilberoende generation uppskattar säkert att mycket sköts av touchkontroller. Artikelförfattaren föredrar tangenter, rattar och vred. Det finns tillgång till röststyrning av vissa funktioner. We Connect är ett radio- och navigations-system som är tillval.

Förvaringsmöjligheterna är bra så när som på att det saknas en arbetsyta bak på passagerarstolens ryggstöd. Finns som tillval. Förvaringsfack i dörrarna, bra förvaring ovanpå panelen framför föraren, men skärmen över denna borde varit större för att förhindra speglingar i vindrutan. Handskfacket framför passageraren är belyst och låsbart. Fem små fack mellan stolarna och plats för mobiltelefonen för induktiv laddning. I taket ovanför vindrutan hänger en bra förvaringshylla.

Beträffande säkerheten har vi inget att kritisera. Höj- och sänkbara övre fästen på ytterplatserna för trepunktsbältena samt en komplett uppsättning krockkuddar som på en personbil. Självklart? Ja, men tyvärr inte i alla transportbilar.

Sikten framåt är god men begränsas snett framåt av vindrutestolparna. Solskydden klarar sin uppgift även vid sidoljus. De elmanövrerade ytterbackspeglarna är stora och ger ett bra siktfält. Avsaknaden av bakåtsikt kompenseras vid backning av en under gynnssamma förhållanden tydlig backkamera. Under provperioden hade vi ingen nytta av den efterstom optiken mestadels var igensatt.

Vindrutetorkarna sveper ett i stort sett bra fält förutom det sanslöst dåliga att de lämnar en i snitt fem centimeter osvept sektion till vänster mot den redan sikhämmande vindrutestolpen.

Värmen och ventilationen var snabb och effektiv med en bra klimatanläggning, vilken är tillval. Manuell AC är standard. Den snabba uppvärmningen beror på bilens tillsatsvärme.

Vår provbil var utrustad med VW:s justerade dubbelkopplingsautomat. Funktionen är suverän med snabba ryckfria växlingar. Det lilla reglaget i konsolen mellan stolarna är lättmanövrerat. En lätt petning för fram eller back. Bredvid en tangent för P-bromsen. Vill man växla manuellt finns det paddlar under ratten.

Under den tunga ljudisolerade motorhuvu är det trångt, men påfyllningar och kontroller är väl markerade och åtkomliga, förutom lampbytte. Brastänkplåt av plast under motorn. Är tillval, borde vara standard.

Skåpet har en sidodörr som glider lätt och ger bra åtkomst, men mellanväggen stjälar ca 15 centimeter av öppningen i midjehöjd. De asymmetriska bakdörrarna spärrar i 90 graders öppning men inte i 180 grader. Skåpet kan låsas separat. Träggolv är standard i Sverige liksom sex öglor att surra i. Skåpet är plätrent liksom hjulhusen. Mycket bra belysning med två ledlampor i taket. Tyvärr är dessa tillval.

Nya Caddy är utrustad med en mängd assistanssystem, som standard eller tillval. Fem av systemen är nya medan 14 fanns sedan tidigare.

De nya är: Rear Traffic Alert som integreras i radarsensorerna bak, Emergency Assist, Side Assist samt 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 och tvärnita för trafik både framifrån och från sidan om något skulle dyka upp på den korsande körbanan. Systemet är standard på alla nya Caddy.

På vägen är Caddyn en trevlig bekantenskap med en bra elektromekanisk servo-styrning och närmast personbilslika kör-egenskaper. Den är måttligt stötig, även

med maxlast. Bilen klarar sin inte speciellt höga maxlast bra även om den med full last blir långsam i reaktionerna på rattutslag.

Ljudnivån är normal för biltypen. På motorväg vid 110 km/tim mätte vi upp 67 decibel på de två högsta växlarna, 67 decibel på femman och 70 på fyran. Vid 70 km/tim mätte vi upp 64-, 63- och 63 decibel på sexans, femmans och fyrans växlar. Vid 50 km/tim höll sig ljudnivån kring låga 60 decibel.

Bränsleförbrukningen var synnerligen låg. Över Byggarens provsträcka inkluderande hastigheter från 30 km/tim upp till 90 km/tim samt åtskilliga stopp stannade förbrukningen med maxlastat skåp på blygsamma 5,1 deciliter per mil.

VW Caddy Cargo 2.0 TDI 122 hk DSG 7vxl

Pris, inkl. moms: 287 875 kr.
Vårt provexemplar: 415 500 kr.

Fordonskatt: 5 810 kr i 3 år, därefter 2 998 kr.

Garantier: Nybil, 3 år utan milbegränsning
Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej
Vagnskadegaranti, nej, Assistans, 3 år.

Motor: Diesel. Rak 4 cyl. 16 vent.
2 överliggande kamaxlar. 1 968 cm³. Turbo.
Common-Rail. Max effekt, 90 kW/122 hk vid
2 750-4 250 v/min. Max vridmoment,
320 Nm vid 1 600-2 500 v/min.

Miljö: Euro 6d-ISC-FCM. Koldioxidutsläpp,
Testcykel WLTP, 132 g/km.

Bränsleförbrukning: Testcykel WLTP. Blandad körning, 5,2 l/100 km. Låg, 6,7 l/100 km. Medium 5,0 l/100 km/tim. Hög 4,5 l/100 km. Extra hög, 5,4,9 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 5,1 l/100 km. Bränsletank 50 liter. AdBlue-tank, 15 liter.

Prestanda: 0-100 km/tim, Byggarens provbil, ca 10,7 sek. Full last, ca 12,6 sek. Toppfart, 186 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 450,0/185,5 (210,0 med speglar) /181,9 cm. Axelavstånd, 275,5 cm. Skåputrymme, längd/bredd/höjd, 164,8/161,4/125,6 cm. Bredd mellan hjulhus, 123,0 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 1 648/602/1 500 kg.



En helt ny och väl fungerande inredning förutom att vi inte uppskattar touchreglering av de flesta funktioner i stället för traditionella knappar, tangenter och vridreglage.



Träggolvet är standard i Sverige. Sex lastsäkringsöglor. Bra ledbelysning i taket. Tyvärr tillval. De asymmetriska sidohängda dörrarna spärrar fortfarande inte när de öppnas i 180 grader.