



Absolut windschnittig und auch optisch chic geht der neue Caddy ab Sommer auf Tour. CNG bleibt die einzige Alternative zu Otto und Diesel. Elektro gibt es nur beim Vorgänger

Golf im Strom der Zeit

Große Anleihen vom Kompakt-König erhält der Lastesel-Bestseller der Niedersachsen. Im Caddy stecken stimmige Details aus der Pkw-Welt.

Der neue Caddy basiert auf der Plattform des aktuellen Golf 8. Optisch wirkt er kleiner als bislang, obwohl das Normalmodell um sieben Zentimeter in der Länge wuchs und mit dem Vormodell vergleichbare 3,3 Kubikmeter Fracht in den Laderaum passen. Wem das nicht genügt, kann weiterhin zur außen um 35 Zentimeter längeren Maxi-Version greifen, die bis zu vier Kubikmeter einlädt. Dem Maxi spendierte man zusätzlich eine auf 840 Millimeter verbreiterte Schiebetür, durch die nun eine Europalette längs passt.

Gleichzeitig vergrößerten die Ingenieure die Innenbreite zwischen den Radkästen auf 1.230 Millimeter, weshalb der verlängerte Caddy nun theoretisch zwei quer geladene Europaletten aufnehmen kann. Festgehalten hat man an der bisherigen hinteren Starrachse. Deren Blattfedern wichen einer längslenkergeführten Aufhängung mit Panhardstab und Spiralfedern,

die das Fahrverhalten verbessern soll. Die enge Verwandtschaft zum Golf lässt sich besonders im vorderen Innenraum feststellen. Der über viele Ablagen verfügende Armaturenräger wurde samt Lenkrad neu gestaltet und die Sitzposition verbessert. Noch zu beweisen bleibt im Alltag der Vorteil der neuen digitalen Touchflächen für die Licht-, Sicht-, Audio- und Menüfunktionen, die unter anderem den konventionellen Drehschalter ablösen.



Pkw-Interieur

Wer entsprechend investiert, blickt zudem auf schicke, digital dargestellte Instrumente, Serie ist allerdings weiterhin die analoge Version mit digitaler Multifunktionsanzeige. Ebenfalls dem Bruder Golf zu verdanken ist das ausgeweitete Angebot an Assistenzsystemen.

Neu zu haben ist beispielsweise der Travel Assist, der automatisiertes Fahren nach Level 2 ermöglicht, die automatische Distanzregelung mit Stop-&-Go-Funktion und Spurwechselassistent oder der radargestützte Ausparkassistent. Von den größeren Brüdern Transporter und Crafter bekannt ist zudem der Anhängerrangierassistent. Eine Assistenz über die sich besonders große Flotten freuen dürften, bietet We-Connect-Fleet-Telematik, die unter anderem ein digitales Fahrten- und Tankbuch, GPS-Ortung, Verbrauchsanalyse und Wartungsmanagement bereithält.

Zweiter SCR-Katalysator

Antriebsseitig besteht das Angebot vorerst aus Benzin- und Diesel-Motoren. Der 1,5-Liter-TSI-Benziner leistet 118 PS, den 2,0-l-TDI gibt es mit 75, 102 oder 122 PS, wobei sich VW hier vorbehält das Angebot zu einem späteren Zeitpunkt noch nach oben zu erweitern.

Erstmals beim TDI bringt VW das neue sogenannte Twindosing zum Einsatz. Zwei SCR-Katalysatoren und damit die doppelte Menge an Adblue sollen die Stickoxid-Emissionen im Vergleich zum Vorgänger deutlich senken. Geringen Schadstoffausstoß verspricht zudem der Erdgasmotor auf Basis des 1,5-Liter-TSI, der trotz der kürzlichen Meldung von Volkswagen, keine CNG-Motoren mehr weiterzuentwickeln, selbstverständlich ins Programm findet.

Alle Aggregate sind serienmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, Sieben-Gang-DSG und/oder der 4-Motion-Allradantrieb sind ebenfalls zu haben. In Sachen Verbrauch verspricht VW eine Reduktion von bis zu zwölf Prozent, was auch ein Verdienst des nach Herstellerangabe klassenbesten C_W -Wertes von 0,30 sein soll. Ins Rennen geht der überarbeitete Lastesel frühestens im Spätsommer diesen Jahres.

Jan Burgdorf