



Nein, ein Lieferwagen ist nicht als Kurvenkratzer geboren. Aber die Sicherheitsreserven, die Agilität und die sehr gut abgestimmte Lenkung nimmt jeder gerne mit.

Ehra wem Ehra gebührt

Als PKW heißt er Caddy, als Kastenwagen trägt er den Zunamen Cargo. Egal, Hauptsache erste Fahreindrücke, ermittelt auf dem VW-Testgelände Ehra-Lessien.

Irrendwo im Hintergrund durchbricht ein heißblütig röhrender Motor die Stille des Kiefernwalds. Auf der weiten Dynamikfläche vor der so genannten Scirocco-Halle – da war mal was – warten vier brave Caddy. „Der wird von Tag zu Tag besser“, freut sich ein leitender Entwickler über Feinarbeit. Aber wie gut ist der neue Caddy wirklich? Ehra-Lessien, im VW-Sprech kurz Ehra, ist der passende Ort für einen ersten Proberitt. Das legendäre Erprobungsgelände von VW liegt eine halbe Stunde nördlich von Wolfsburg. Von der Außenwelt streng abgeschirmt, werden angesichts von Zaun und Kontrollweg unweigerlich Erinnerungen an eine ehemalige nahegelegene Grenze wach. Geschichte, bitte volle Konzentration aufs brandneue Auto, was darf's denn sein,

Caddy Cargo oder Caddy, kurz oder lang, Benzin oder Diesel, Schalt- oder DSG-Getriebe? Am besten bitte einmal mit allem.

Kurzer Rundgang vor dem Start. Typisch VW: Auch der neue Caddy ist ein Caddy, gut bekannt und doch anders. Aktuelle Motoren brauchen viel Luft, also gibt's vorne einen Doppelgrill. Oben fletscht der Caddy die Zähne, die größere Öffnung unten ist zur Sicherheit gleich vergittert. Die Seitenlinie der Fenster zeigt einen Sprung zwischen Fahrerhaus und Heck. Die Schiene der Schiebetür liegt offen und die babypopoglatte Seitenwand des Kastenwagens ist Vergangenheit – jetzt zeigt sein Blech wie anderswo Fens-tereinpressungen, das spart Werkzeuge und Geld. Je nach Lack und Blickwinkel

fallen um die Hinterräder etwas füllige Hüften auf – kein Wohlstandsspeck, die Radhäuser stehen weiter auseinander. Und nur zu gerne würde der Caddy seinem Wettbewerb erneut die Rückleuchten zeigen – die schlanke neue Ausführung ist ein wahres Designer-Kunstwerk.

Die elektrische Lenkung: klasse!

Gleich dahinter strahlen im Laderaum LED-Lampen. Die Radkästen stehen nun 1,23 m auseinander, ebenso breit ist das Heckportal. Wenn der Staplerfahrer also nichts außer Zielwasser zu sich genommen hat, zirkelt er die Palette nun auch quer hinein. Beim langen Caddy ist zusammen mit dem Radstand auch die Schiebetür gewachsen, jetzt 840 mm. Macht eine weitere Palette quer, je nach



Daran kann man sich gewöhnen: optional digitale und konfigurierbare Instrumente, Tastenfläche links für alles rund um Licht und Sicht.



Will man sich daran gewöhnen? Menü plus „Slider“ als digitale Schieberegler fürs Klima in der Top-Ausstattung.

Beladung, Vorsicht Trennwand. Stichwort: Die Katzenklappe gibt's nicht mehr, VW hat die optionale Laderaumverlängerung mit schwenkbarer Gittertrennwand und klappbarem Beifahrersitz gestrichen. Die Einbaurate lag unter zwei Prozent, erklärt Claudia Wersch vom Produktmarketing. Lohnt also nicht, die Wettbewerber sehen es anders.

Jetzt aber flugs hinter's Steuer, heute wird gefahren. Die Entwickler haben einen Parcours aufgebaut: Slalom, Ausweichgasse, langgezogene Kurve, Schnellfahrbahn und derlei Sachen. Gibt's alles auch im realen Straßenverkehr, dann allerdings mit Autos, Fußgängern und Radfahrern statt Pylonen. Erster Eindruck: Die elektrische Lenkung ist klasse. Noch direkter, mit zweieinhalb statt drei Umdrehungen. Nicht zu stark unterstützt bei niedrigem Tempo, nicht zu wenig bei höheren Geschwindigkeiten. Und war da beim Vorgänger mal eine starre, blattgedeferte Hinterachse? Die alte staksige Radaufhängung ist Geschichte.

Der neue Caddy übernimmt sehr vieles vom frischen Golf, an dieser Stelle benötigt er für den professionellen Einsatz ein eigenes tragfähiges Aggregat. Starr ist die Achse immer noch, jetzt aber geführt an Längslenkern und einem Panhardstab sowie schraubengefedert. Die Piste in Ehra ist faltenlos glattgebügelt, also entfällt die Komfortbeurteilung weitgehend. Umso mehr beeindruckt die Fahrsicherheit. Der Caddy liegt wie das sprichwörtliche Brett auf der Fahrbahn, aber ohne dessen mangelnde Federeigenschaften. Der Panhardstab ist steif gelagert, die Längs-

MESSE FAHRZEUGBAU 2020 | 29.9. – 1.10.2020

Den Fahrzeugbau der Zukunft live erleben!

Erleben Sie an drei Messetagen jeweils von 8 bis 20 Uhr die virtuelle Messe für Nutz- und Sonderfahrzeuge – Fachmesse für Aufbau-, Anhänger- und Sonderfahrzeughersteller.

Drei spannende Messtage mit

- Produktneuheiten
- Zukunftstrends
- Brancheninfos
- Technischen Innovationen
- Expertentalks
- Livestreams
- Austausch zwischen Ausstellern und Besuchern

**Messestand
jetzt buchen!**

Der Besuch der Messe ist kostenlos.

Die Besucher-Registrierung ist ab sofort freigeschaltet.



MESSE FAHRZEUGBAU | 2020



Hohes C: Caddy und Connect

In der abwechslungsreichen Geschichte gab es schon zwei Kooperationen: In der zweiten Generation war der Caddy eigentlich ein Seat Inca mit anderer Aufschrift, zeitweilig flankiert von einem kleinen Pickup, ein adaptierter Skoda. Beim neuen Caddy ist aus dem zeitweilig überlegten Skoda-Derivat dagegen nichts geworden. Dafür kommt jemand ganz anderes ins Spiel: Wesentlicher Teil der neu gestarteten engen Zusammenarbeit von VW und Ford bei leichten Nutzfahrzeugen ist die Verschmelzung der Lieferwagen beider Marken: Im Laufe des kommenden Jahres erhält der Transit Connect einen Nachfolger, es wird ein Ableger des Caddy sein. Wer die bisherigen Stückzahlen des Duos addiert, kommt in einem normalen Jahr auf rund 260.000 Autos, das lohnt sich für beide. Spannend wird, wie sich der Ford absetzen will – andere Nase, andere Rückleuchten, anderes Cockpit? Oder sogar andere Antriebsaggregate?

lenker dagegen weich, führt Fahrwerksentwickler Lars Frömmig an, nennt eine 60 mm breitere Hinterachsspur, spricht von 30 Prozent höherer Quersteifigkeit und zehn Prozent mehr Wanksteifigkeit. Ergebnis: „agil und komfortabel“. Stimmt, so ist's.

Effizient und robust

Und die Motoren? Vor allem TDI, na klar. Lauter Zweiliter, wie gehabt, mit 55 kW (75 PS) für die Postler, mit 75 kW (102 PS) als Allrounder und 90 kW (122 PS) für größere Aufgaben. Und die bisherige Spitzenmotorisierung mit 110 kW (150 PS)? Gekippt. Trotzdem lohnt sich ein genauer Blick, denn Aggregate-Entwickler Christoph Wiegmann spricht beim Diesel vom EA 288 Evo. Dessen drei Leistungsstufen stemmen jeweils rund zehn Prozent mehr Drehmoment auf die Kurbelwelle und erhalten durchweg serienmäßig ein Sechsgang-Schaltgetriebe, „effizient und robust“. Nun glaube niemand, VW wäre plötzlich spendabel geworden: Der sechste Gang verringert die Drehzahl, zum Beispiel auf etwa 1.800 Touren bei Tempo 100, senkt somit den Verbrauch und



Beim langen Caddy wächst nun die Schiebetür zusammen mit dem Radstand.

die CO₂-Emissionen, also auch allfällige Strafzahlungen des Autoherstellers sowie die KFZ-Steuer der PKW-Varianten. Mit doppelter SCR-Einspritzung – genannt Twindosing – reduziert VW überdies die Stickoxidemissionen drastisch. Alle Diesel entsprechen bereits der kommenden Abgasstufe Euro 6d, von wegen „Temp“, also temporär.

Bereits die mittlere Leistungsstufe benimmt sich im Caddy recht munter. Bei höherem Tempo geht ihr etwas die Puste aus, das lässt sich verschmerzen. Denn

tung. Er arbeitet nach dem sparsamen Miller-Verfahren, sprich die Einlassventile schließen früh, lassen weniger Gemisch in den Brennraum. Und von all dem ist unterwegs nichts zu spüren, der Caddy fährt sich so kräftig, wie sich ein anständig motorisierter Lieferwagen fahren muss.

Beim langen Caddy ist mit dem Radstand auch die Schiebetür gewachsen, jetzt 840 mm. Macht eine weitere Palette quer.

ANZEIGE



da gibt's die Maschine mit 90 kW (122 PS) und kräftigen 320 Nm. Sie passt und sitzt, wenn's zügig vorangehen soll. Oder darf's gar ein Benziner sein? Der bisherige kleine Dreizylinder ist wieder draußen, abgelöst von einem technischen Leckerbissen: Der 1,5-Liter TSI mit 84 kW (114 PS) verfügt über eine Zylinderabschal-

Avisiert ist der Plug-In-Hybrid

Dieser Benziner bildet auch die Plattform für künftige Alternativen. Obwohl sich VW mittelfristig vom Thema Erdgas verabschieden wird, folgt ein Caddy TGI, vermutlich der letzte seiner Art. Auf den Mild-Hybrid des Golf muss der Caddy verzichten. Aber spannend ist der avisierte Plug-In-Hybrid. Die Rede ist von einem zusätzlichen Elektromotor mit 55 kW und einer Systemleistung von 110 kW von Benzinern und Stromern. Aufgrund der zu erwartenden Preisregion wohl weniger ein Fall für nüchtern denkende Kastenwagenkäufer. Oder doch? Denn einen voll-elektrischen Caddy wird es nicht geben, auch keine weitere Zusammenarbeit beim Caddy mit Abt, dort wird nur das auslaufende Modell verstromt. Der Hybrid aber würde immerhin einige Dutzend emissionsfreie Kilometer schaffen. Die Rolle des Voll-Elektrikers soll der künftige ID Buzz



Typisch VW: genug Platz, angenehme Sitzposition, hochwertige Sitze – passt.

Cargo übernehmen, betont Vertriebsvorstand Heinz-Jürgen Löw. Mal sehen, ob das passt.

Diese Frage stellt sich auch angesichts der Bedienung des neuen Caddy. Der Cargo erhält in Basisausführung analoge Armaturen, dazu links einen klassischen Drehschalter fürs Licht und in der Mitte das bekannte Bedienfeld mit Drehreglern für die Klimatisierung. Warum diese Selbstverständlichkeit betont wird? Weil sie künftig nicht mehr selbstverständlich ist, wie Entwickler Can Okur erläutert. Da wären digitale Instrumente, ganz nach Bedarf veränderbar mit Betonung auf Navigationsbildschirm oder die Anzeigen des Bordrechners und der Assistenzsysteme. Oder links davon ein Tastenfeld – die „Touch-Insel“ – für alles, was mit Licht und Sicht zu tun hat. Und in der Mitte ein optionaler Monitor im üppigen Zehn-Zoll-Format, unter anderem zur Bedienung der



Auch in seinen Proportionen wirkt der Caddy dynamisch, hier die Kurz-Ausgabe.



Ein schöner Rücken: breiteres Heckportal, eingerahmt von attraktiv geformten Rückleuchten

Klimatisierung. Da wird getoucht und mit so genannten Slidern gewischt, Wer zum Beispiel das Gebläse verstellen will, muss zunächst in ein Menü kriechen und dann gut mit dem Finger zielen. Während der Fahrt? Der erste Eindruck: Da hat VW seine einst gerühmte Bedienungsfreundlichkeit vergessen und ist übers Ziel hinausgeschossen. Nicht alles was geht ist auch gut.

Aber es gibt auch Gegenbeispiele im neuen Caddy. Etwa die aufgeräumte Mit-

telkonsole mit der elektrischen Feststellbremse. Oder der kleine Knubbel anstelle des fetten Automatik-Wählhebels für das nun durchgängig siebengängige DSG-Getriebe. Und Assistenzsysteme satt. Sie warnen beim rückwärtigen Ausparken vor Querverkehr und bremsen, oder halten den Caddy als „Travel Assist“ mit einer Kombination aus Längs- und Querverführung auf der Straße, wie Entwickler Torben Pawellek vorstellt. Der Caddy fährt also ganz schön autonom, wenn gewünscht. Das kann wichtig werden, falls sich der Fahrer unterwegs gerade durch die Feinheiten der Temperatur- und Gebläseverstellung tatscht und slidert.

Aber auf dem weiten Testgelände in Ehra-Lessien spielt das keine Rolle, laufen derlei Übungen völlig schadlos ab. Hier zeigt der neue Caddy mit Bravour, was er kann – Ehra, wem Ehra gebührt.

Randolf Unruh

H&W **NUTZFAHRZEUG-** **TECHNIK**

H&W Nutzfahrzeugtechnik GmbH
Lise-Meitner-Str. 3
48691 Vreden
Telefon (02564) 95095-0
Telefax (02564) 95095-95
info@hundw-nutzfahrzeugtechnik.de
www.hundw-nutzfahrzeugtechnik.de

Wechseln mit System!

Standardisierte Wechselrahmen von H&W, mit der Möglichkeit der individuellen Kundenanpassung.

- Wechselrahmen Standard (Abstellhöhe 1.220-1.320mm)
- Wechselrahmen Jumbo (Abstellhöhe 1.020mm)
- Wechselrahmen Midi (Abstellhöhe 1.120-1.320mm)
- Wechselrahmen Maxi (Abstellhöhe 1.020-1.320mm)
- Hubwechselrahmen pneumatisch (Abstellhöhe 1.020-1.320mm)

