



# EIN TRAUM VON RAUM

DER **VW CADDY** AVANCIERT ZUM HYPERMODERNEN ALLESKÖNNER UNTER DEN ALLROUNDERN

Wie neugeboren: Dank der flexiblen MQB-Plattform präsentiert sich die fünfte Generation des VW Caddy geräumiger denn je. Dank TDI-Motoren mit „Twindosing“-Technologie auch sauberer denn je. Dank lastentauglicher Verbundlenker-Hinterachse außerdem komfortabler denn je. Und mit einem Digital-Cockpit à la Golf VIII samt zusätzlichen Assistenzsystemen als derzeit modernster Hochdachkombi.

Mehr als drei Millionen Exemplare wurden von den ersten vier Generationen des VW Caddy verkauft. Seit 2003 gibt es den stadtauglichen Transporter auch als preiswerten Hochdachkombi für Großfamilien. Sogar mit Vorsteuer-Abzug, wenn der Halter selbstständig ist. Dennoch kommt der Pkw-Caddy, der innerhalb der VW-Modellpalette mit dem besten Preis-Raum-Verhältnis brilliert, gegen trendige Kompakt-SUV à la Tiguan oder T-Roc nicht an. Mit der völlig neu entwickelten fünften Generation will Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) den Absatz des Caddy dabei nachhaltig ankurbeln. Dieser basiert nämlich erstmals auf dem Modularen Querbaukasten (MQB), wodurch in die Baureihe neueste Technologien einfließen konnten.

Auf den ersten Blick erschließen sich die Hightech-Neuheiten im VW Caddy durch vernetzte Infotainment- und digitalisierte Bediensysteme, wie man sie aus dem Golf VIII kennt (siehe GO! 1/2020). „Sie machen den Caddy“, so Volkswagen vollmundig, „zum Smartphone auf Rädern“. Darüber hinaus ist der neue Caddy mit etlichen innovativen Assistenzsystemen verfügbar, die z.B. das Rangieren mit einem Anhänger deutlich erleichtern oder assistiertes Fahren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich ermöglichen. Ebenso gibt's erstmals einen Spurwechselinklusive Auspark-Assistenten. Aus dem Vormodell übernommene elektronische Helfer wurden außerdem durch neue Funktionen erweitert.

Innovativ zeigen sich überdies die neuen Vierzylinder-Motoren, die allesamt die

Euro-6-Abgasstandards für 2021 erfüllen. Besonders umweltschonend setzen sich die Turbodiesel (75 bis 122 PS) mit „Twindosing“ in Szene: Dank zweier SCR-Katalysatoren und damit doppelter AdBlue-Einspritzung, so versichert der Hersteller, seien die Stickoxyd-Emissionen (NOx) im Vergleich zum Vormodell signifikant gesunken. Wobei der Turbobenziner (TSI) mit 114 PS und ein aufgeladener Erdgasmotor (TGI) nicht minder effizient agieren sollen. Je nach Aggregat werden gegenüber dem Vorgänger jedenfalls Verbrauchsreduktionen um bis zu 12% versprochen.

Mehr Platz als bisher – samt einer Unmenge an Ablagen – wird auch noch geboten. Schließlich ist die neue Caddy-Karosserie sichtlich gewachsen: in der Länge von 4.408 auf 4.501 mm, in der Breite von



2. und optionale 3. Sitzreihe sollen sich nun leichter herausnehmen lassen.

1.793 auf 1.855 mm. Lediglich in der Höhe schrumpfte sie geringfügig von 1.822 auf 1.797 mm (ohne Dachreling). Dennoch gelang es VWN, dass die Innenraum-Maße überall merklich zulegen konnten. Wodurch selbst der leicht verkürzte Caddy Maxi (von 4.878 auf 4.853 mm) mit neuer innerer Größe auftrumpft. So beträgt das maximale Ladevolumen beim „kurzen“ Caddy nun 3.300 Liter (zuvor 3.030) und beim Caddy Maxi 4.000 statt 3.880 Liter.

Komfortabler und deutlich agiler geriet außerdem das neue Fahrwerk, weil die bisherige Blattfederung dank MQB durch eine hoch belastbare Schraubenfeder-Konstruktion abgelöst werden konnte – deren kompakte Bauweise nicht zuletzt eine größere Ladebreite ermöglichte. Was ebenfalls für den VW Caddy als nunmehr besonders ideales Familienauto spricht: Für alle äußeren Sitze und den Beifahrersitz können Isofix-Halterungen geordert werden. Doch wann der x-fach verbesserte Allrounder selber geordert werden kann, steht vorläufig in den Sternen. Laut VWN „wird der neue Caddy noch 2020 durchstarten...“

Der um 352 mm längere Caddy Maxi verdaut sogar eine zweite Europalette.



So anmutig kann raumökonomisches Kasten-Design wirken. Durch den Breitenzuwachs passt nun quer eine Europalette hinein. Optische Schmankerln: die edle LED-Leuchtegrafik und das in der riesigen Heckscheibe integrierte VW-Logo. Weniger schön: die nicht mehr abgedeckte Schiebetür-Schiene. Dennoch glänzt der Caddy durch einen beispielhaft geringen Luftwiderstand mit einem  $c_w$ -Wert von 0,30.



So viel Hightech gab's noch nie in einem Familientransporter: Doch im Gegensatz zum Golf wird das fast knöpfelfreie Digital-Cockpit (hier mit dem Touchscreen im Top-Format von 10 Zoll) optional angeboten. Serienmäßig hat auch der neue Caddy klassische Analog-Instrumente. Ähnlich wie im Golf: die perfekt im Blickfeld platzierte „Touch-Insel“ (links vom Lenkrad) fürs Licht und für die Scheibenbeheizung.

Im gediegenen Offroad-Look: der Caddy PanAmericana mit 4Motion-Antrieb.

