

# Favorit i repris

Ändra aldrig på ett bra koncept. Teknikredaktören har kört senaste Volkswagen Caddy men saknar de verkliga nyheterna.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE

**F**ör ett par nummer sedan tittade vi för första gången närmare på nya Caddy. Då fick vi hålla till godo med baklucka, och på det hela taget en lyckad kosmetisk förändring. Tillsammans med de nya baklyktorna med skarpare linjer var luckan akterns signum för en ny generation.

Att nu för första gången få se Caddy med vanliga bakdörrar känns lite som en besvikelse. Med dörrarna adopterade från förra generationen känns det helt enkelt lite för mycket som förut.

Frampartiet har uppdaterats en hel del, med ny stötfångare och lyktor samt större grill, även om detta påminner mycket om den sista uppdateringen på generation tre.

**DE HÅRDARE RENINGSKRAVEN** för transportbilarna träder i kraft i september nästa år och för den svenska marknaden är det fyra dieselmotorer och en bensinmotor som gäller, i alla fall till en början.

Dieselmotorerna – alla med en cylindervolym på två liter renas med Adblue och presterar 75, 102, 122 respektive 149 hästkrafter. Samtliga med start-stopp-funktionen, bromskraftåtervinning och lågfriktionsdäck för att få ner bränsleförbrukning och utsläpp ytterligare.

Den klena 75-hästaren är inte min favorit, kan jag erkänna. För pratade man om ägg under gaspedalen för att spara bränsle och öka trafiksäkerheten, men 75 trötta hästar är som att släppa ner ett helt äggfack i bränsletanken. Ingen blir glad, förutom möjligen den som tar fakturan på inköpet. I det här fallet är inte heller 72 hästar ett dugg snålare än den betydligt piggare 102-hästaren. Båda sägs klara 0,44 liter milen.

Föga förvånande känns 149-hästaren med sina 340 Nm i vrid roligast.

Själv tror jag mest på 102-hästarens tdi:n som räcker gott för normalt trafiktempo och dessutom erbjuder bästa bränsleekonomi. Den är hyfsat stark och lovar 150 Nm i vridmoment. Det är bara att lägga i ettans växel, släppa upp kopplingen utan minsta gaspådrag och bilen ger sig i väg utan vidare, även i uppförsluten. Att sega ner till 50 km/h på högsta växeln går också, även om det inte är att rekommendera.

Alla motoralternativ, förutom 75-hästaren, kan kombineras med Volkswagens välkända DSG-låda.

**HISTORISKT HAR DEN DRAGITS** med en del problem men ska nu ha blivit åtgärdade. Hur som helst är den mycket behaglig. Dock upplever jag faktiskt att 102-hästaren med DSG är aningen slöare än med manuell, hur nu det kan komma sig. Är det helt enkelt så att dubbelkopplingstekniken stjälar en gnutta effekt? 4 motion, alltså den fyrhjulsdrivna, kan fås extra till 150-hästaren men till 122-hästaren ingår den i paketet.

Interiört märks också skillnad mot förra generationen. Den största vinnaren är öronen. Volkswagen har lagt ner stor möda på att få ner ljudnivån, vilket också gett resultat. Numera går det fint att hålla sig till normal samtalston, vilket är annat än i föregångaren.

Samtidigt har instrumentbrädan blivit striktare, men kompositionen känns bekant. Knappar och reglage sitter där de ska. Växelspaken sitter på traditionell plats mellan stolarna där handbromsen också hittas bland dricka- och pryflacken. Uppe i hatthyllan hittas förutom gott om plats verktygssatsen med domkraft, tidigare placerade innanför bakdörrarna eller luckan.

På säkerhetssidan är airbag på både förar- och passagerarsidan standard liksom antisladdsystemet, multikollisionsbroms och bromsassistenten.

Nya Caddy får en prislapp från 125 800 kronor plus moms. Den är Sveriges mest sålda transportbil, och det beror inte på priset. Modellen är inte billig, varken i det ena eller det andra hänseendet. Snarare är det så att kvalitet måste få kosta. Men att trumpeta ut att nya Volkswagen Caddy är en ny generation är nog lite att ta i.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

Läs om nya Transportern på nästa uppslag.



TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK  
**PROV-  
KÖRNING**  
TEKNIK TEKNIK TEKNIK TEKNIK





# Klassledande ikon som känns igen

Den nya generationens Transporter snålar med överraskningsmomenten. Mycket är bekant, även kvalitetskänslan. Men mer skulle kunna göras med ljudnivån.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**N**ya Volkswagen Transporter känns som alltid gedigen och genomarbetad. Det är en produkt ur det kommersiella utbudet vilket märks på den stryktåliga interiören. Inte en massa krominlägg här inte och vill man absolut lätta upp stämningen kan man alltid trycka dit någon liten nallebjörn. Att det är ett fordon för strikt kommersiellt bruk märktes tyvärr också på ljudnivån. Den är bullrig. Faktiskt låter det som om något stod öppet i den bakre halvan av hytten.

Jag sitter bakom ratten i en ny dubbelhytt med flak och 102-hästarmotorn. Visst finns den minsta på 84 hästkrafter men den lär inte bli någon försäljningsframgång.

Det står egentligen mellan 102- och 149-hästarna. 102:an med halvt lass ska sägas är aningen i underkant, men fullt tillräckligt om man inte absolut måste hetsa fram förstås. Den utlovas för övrigt ligga på ner till 0,55 l/mil i förbrukning under blandad körning.

På köregenskaperna finns inget att anmärka. De ska enligt uppgift dessutom ha förbättrats något sedan sist, själv har jag dock svårt att märka någon skillnad.

Bland skåpen körde jag en med långt axelavstånd och högt tak för 9,3 kubikmeter gods. Inte heller skåpversionen kan anklagas för att vara tyst. Transportern har inte genomgått isoleringsförbättringarna som nya Caddy, men i sanningsens namn ska sägas att det finns konkurrerande skåpbilar i Transporterns prisklass som är märkbart burkigare än den här.

**ATT DEN VAR UTRUSTAD** med Front Assist blev jag varse. Inte för att i Stockholmsrusningen ha nosat för nära framförvarande, utan för att en parkerad bil i motsatta körriktningen stod med dörren öppen. Det fanns plats för att ta sig förbi, men systemet tyckte något annat och valde att slå en tvärnit vilket blev ett överraskningsmoment.

Mycket av nyheterna ligger alltså under skalet och framför allt bland renare motorer. Även om kraven inte trätt i kraft kan man redan nu välja de betydligt renare Euro 6-alternativen. Pristillägget är omkring 15 000 kronor. Euro 6-motorerna uppges dra ungefär 15 procent mindre och ge tillbaka investerade medel men man får ju ändå räkna till en kostnad i Adblueförbrukning. Men inköpriserna börjar i alla fall på 215 880 kronor.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)