



Caddy Cargo Maxi sväljer hela 3,7 kubik men har minskat i omfång jämfört med sin föregångare. Två pallplatser med god marginal räcker gott i småskåpsklassen.

### Korta fakta

**Bil:** Volkswagen Caddy Cargo Maxi  
**Motor:** 2-liters TDI diesel 122 hk, 320 Nm vid 1.600-2.500 v/min.  
**Växellåda:** DSG 7-steps automat.  
**Axelavstånd:** 297 cm.  
**Skåpstorlek:** 3,7 m<sup>3</sup> (Bredd: 2.150 mm, höjd: 1.614 mm, längd: 1.275 mm).  
**Totalvikt:** 2.350 kg, tjänstevikt: 1.688, maxlast: 662 kg  
**Släpvagnsvikt:** 1.500 kg  
**Provbilens pris:** Cirka 365.600 kr exkl. moms.

## provkörning Volkswagen Caddy Cargo Maxi



TDI-motorerna har blivit renare tack vare dubbel-dosering av Adblue. Dessutom ska de ha blivit 12 procent bränslenålare än sina föregångare.



I stort sett allt är också nytt inne på förarplatsen. Det är långt ifrån någon skåpbilskänsla som finner sig bakom ratten.



Valet mellan kombilucka och bakdörr kvarstår hos nya Caddy. Nytt är däremot möjligheten att få bakdörrar utan fönster.



# Storsäljare med bra prestanda

**Transportbilen Caddy Cargo från Volkswagen är en riktig storsäljare, och har så varit under många år. Trailer har provkört nya Caddy Cargo Maxi. Med en motor på 122 hk och sjustegad DSG-låda erbjöd den en hyggligt bra prestanda.**

Av **Bosse Norvinge** (text & foto)

För en tid sedan presenterade Volkswagen sin femte generation Caddy. Den här gången var det en helt ny och handlade inte bara om något mer eller mindre påfallande ansiktslyft. Karossen är alltså ny men volymmässigt i stort oförändrad jämfört med sin föregångare.

Tittar vi däremot på den rymligare Caddy Cargo Maxi som vi provkört, så har den faktiskt krympt med flera centimeter och nära nog en halv kubik jämfört med tidigare Maxi. Men tack vare den nykonstruerade bakvagnen är i alla fall måttet mellan hjulhusen bättre och en Europapall får plats på bredden. Dessutom kan en pall

stickas in genom den 84 cm breda sidodörren, eller dörrarna om man väljer en på vänstersidan också.

**Lastförmågan är inget** att anmärka på. Det provkörda exemplaret får lasta 662 kg. Caddyn har dessutom en för klassen mycket bra dragvikt på 1.500 kg.

Bakom ratten märks det att det är en nykonstruerad bil. Det är inte mycket som påminner om föregångaren. Interiören är modern och elegant men samtidigt stryktålig. Den senaste tekniken i form av digitalt instrumentkluster återfinns även i Caddyn.

Tack vare att modellen bygger på den senaste generationen av

Volkswagens MQB-plattform möjliggörs en rad nya tekniska lösningar och fler avancerade assistanssystem och uppkopplade infotainmentsystem.

Det sistnämnda erbjuds i två olika skärmstorlekar på vår marknad, åtta tum som standard och tio tum som tillval. Det är inte bara skärmen som har touch-funktion. Även flera av reglagen och strömbrytarna har fått den tekniken.

**Det kan direkt sägas** att det inte är min favoritlösning i ett fordon även om det är tidens melodi. Jag föredrar att känna exakt var reglagen är och att de kan slås på eller av utan att behöva släppa blicken från vägen. Dessutom blir det direkt fingeravtryck på plasten med pianofinish.

Med nya Caddy adderas som tillval ytterligare sex nya förarstöd till de tidigare tretton. Det innebär bland annat Travel Assist, Trailer Assist, Rear Traffic Alert, Emergency Assist, dödvinkelvarnare och adaptiv farthållare med Stop & Go, vilka skulle behöva en egen artikel för att gå igenom närmare. Lösningarna lär med tiden bli svåra att vara utan, bara man lär sig att lita på tekniken!

Utrymmet under motorhuven var fyllt med den starkaste bland de tre dieselalternativen. Det betyder 122 hk och 320 Nm. I provbilen satt också den automatväxlade DSG-lådan. Den sjustegade dubbelkopplingslådan är riktigt trevlig i ett segment där man fortfarande oftast tvingas växla själv.

**Behagligt kan konstateras**, inte minst med det starkare motoralternativet som ger hyfsat bra prestanda.

Däremot är det bara den och den 114-hästars bensinmotorn som är möjlig till DSG-lådan. Tidigare kunde man faktiskt välja till allt och, om bara plånboken tillät, få en värsting till Caddy Maxi med 150 hästar, DSG-låda och dessutom 4Motion fyrhjulsdraft. Men Volkswagen har som alla andra tillverkare tvingats rensa i utbudet ur utsläppssynpunkt och idag kan man inte få fyrhjulsdraft i kombination med automatlåda.

De befintliga modellerna bör ändå räcka för de flesta önskemål, så Volkswagen Caddy Cargo har nog goda förutsättningar att behålla titeln som Sveriges mest sålda transportbil. □