



## INHALT

### Weltpremiere des neuen Caddy

Düsseldorf, 20. Februar 2020

#### Im Überblick – die Kurzfassung

Weltpremiere des digitalsten Caddy<sup>1</sup> aller Zeiten Seite 02

#### Im Detail – die Langfassung

Exterieur – alles neu und doch 100 Prozent Caddy Seite 05

Interieur – bis in das letzte Detail neu durchdacht Seite 07

Assistenzsysteme – automatisch mehr Komfort und Sicherheit Seite 10

Antriebssysteme – TDI mit deutlich reduzierten NOx-Emissionen Seite 13

Fahrwerk – neues Achslayout basiert auf dem MQB Seite 13

Historie – vier Vorgänger, eine Erfolgsgeschichte Seite 14

*1) Studie*

## **Weltpremiere – Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert das Debüt des digitalsten Caddy<sup>1</sup> aller Zeiten**

- **Komplett neu: Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentiert die innovative Generation 5 des mehr als drei Millionen Mal gebauten Caddy**
- **Hightech-Hardware: Dynamisch designter neuer Caddy basiert nun auf dem Modularen Querbaukasten (MQB)**
- **Mehr Raum: Neuer Caddy, Caddy Cargo und Caddy Maxi punkten mit perfektioniertem Package**
- **Idealer Lieferwagen: Im Caddy Maxi ist jetzt Platz für zwei quer eingeladene Europaletten**
- **Nachhaltige Diesel: Stickoxid-Emissionen der TDI-Motoren werden via Twindosing deutlich gesenkt**
- **Connectivity: ‚Innovision Cockpit‘ macht Caddy zum Smartphone im Segment**
- **Sicherer und komfortabler: Sechs der 19 Assistenzsysteme sind neu an Bord des fünften Caddy**

Hannover / Düsseldorf, 20. Februar 2020 – Er punktet als Transporter, Familienvan, Shuttle und Camper mit grenzenloser Vielseitigkeit: der Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN). Mehr als drei Millionen Exemplare wurden bislang gebaut. Jetzt zeigt VWN als Weltpremiere die progressive, fünfte Generation des komplett neuen Caddy. Jedes Detail wurde von Grund auf neu konzipiert. Denn erstmals basiert der Bestseller auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). Damit ändert sich die Caddy-Welt – dank MQB halten neue Highend-Technologien ihren Einzug in die Baureihe: innovative Assistenzsysteme erhöhen die Sicherheit und den Komfort; vernetzte Infotainment- und digitalisierte Bediensysteme machen den Caddy zum Smartphone auf Rädern; das neue Twindosing lässt die Turbodieselmotoren (TDI) so sauber werden wie nie zuvor. Gänzlich neu und auffallend sportlich wurde das Exterieur designt. Parallel verbesserten sich signifikant Cockpit, Funktionsführung und das Platzangebot im hochmodernen Innenraum. Dennoch bleibt die einzigartige Caddy-DNA zu 100 Prozent erhalten. Vielseitigkeit, Funktionalität und Praktikabilität – der Caddy als Allrounder ist das Multitool unter den Stadtlieferwagen und Familienvans.

„Unser Ziel war es, das Arbeiten und Leben mit dem neuen Caddy einfacher, praktischer und individueller denn je zu gestalten. Unser Motto dabei: Work – life – unlimited“, skizziert Dr. Thomas Sedran, Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Nutzfahrzeuge, die übergeordneten strategischen Ziele beim komplett neu entwickelten Caddy der fünften Generation. Durchstarten wird der neue Caddy noch 2020 zuerst in Deutschland, Österreich und Polen. Danach geht es vor Jahresende Schlag auf Schlag weiter. Zu den wichtigsten weiteren Märkten gehören Frankreich, Großbritannien, Spanien, Belgien, die Niederlande, die Türkei und Italien.

„Der neue Caddy macht mit seinem deutlichen Plus an Raum, absoluter Perfektion im Detail, seinen neuen Technologien und seiner neuen Design-Dynamik einen riesigen Sprung nach vorn“, so VWN-Chef Sedran. „Damit hat er das Potenzial, die Marktanteile von Volkswagen Nutzfahrzeuge im Bereich

der Stadtlieferwagen und Kompakt-Vans im sogenannten A-Segment weltweit auszubauen“, verdeutlicht Heinz-Jürgen Löw, VWN-Vorstand für Vertrieb und Marketing.

### **Charismatisches Design und neue Exterieur-Features**

Optisch ist die Umstellung auf den MQB bereits durch den verlängerten kurzen Radstand und die damit dynamischer anmutenden Proportionen des neuen Caddy sichtbar. Die Designer nutzten die technische Steilvorlage, um auf dieser Basis eine komplett neu gestaltete Karosserie zu realisieren – charismatischer denn je. Im Hinblick auf die Technik und Ausstattung zeichnet sich das Exterieur des bis zu siebensitzigen Caddy durch zahlreiche neue Features aus: Dazu gehören optional die elektrischen Zuziehhilfen für die Schiebetüren und die Heckklappe sowie ein mit 1,4 m<sup>2</sup> Glasfläche besonders großes Panoramadach, das sich über die erste und zweite Sitzreihe erstreckt. Ebenso neue und bis zu 18 Zoll große Leichtmetallräder sowie – in den Topversionen serienmäßig – neue LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten. Erstmals an Bord: das schlüssellose Start- und Schließsystem Keyless Access (kurz Kessy) und das sogenannte ‚Digital Cockpit‘. Neu konfiguriert wurde zudem die Nomenklatur der Pkw-Ausstattungen: Aus ‚Trendline‘ wird künftig ‚Caddy‘, aus ‚Comfortline‘ wird ‚Life‘ und aus ‚Highline‘ wird ‚Style‘.

### **Größerer Innenraum mit digitalisiertem Hightech-Cockpit**

Innen überzeugt die fünfte Generation des Allrounders mit neuen Hightech-Lösungen und deutlich mehr Platz. Die Langversion – der Caddy Maxi – bietet nun zum Beispiel Raum für bis zu zwei Europaletten, die wahlweise mittig quer / hinten quer oder auch mittig quer / hinten längs eingeladen werden können. Komplett neu entwickelt wurde die Architektur der Anzeigen- und Bedienelemente: Die interaktiven Schnittstellen zum Fahrer und Beifahrer bilden dabei das neue ‚Digital Cockpit‘ (optional volldigitale Instrumente) sowie die zwischen 6,5 und 10,0 Zoll großen Radio- und Infotainmentsysteme. In der Fusion aus ‚Digital Cockpit‘ und dem 10-Zoll-Top-Navigationssystem entsteht dabei eine neue digitale Landschaft der Anzeigen- und Bedienelemente: das ‚Innovision Cockpit‘. Die Nähe zum Golf sucht der Caddy dabei ganz bewusst. Über eine Online-Connectivity-Unit (OCU) mit integrierter eSIM können die Infotainmentsysteme auf die mobilen Online-Diensten und Funktionen von ‚Volkswagen We‘ zugreifen. Der neue Caddy ist somit „always on“.

Gleichfalls ein Novum im Caddy: digitale Touchflächen für die Licht-, Sicht-, Audio- und Menüfunktionen. Der Drehschalter für Licht hat ausgedient, das Tastenfeld für Licht & Sicht übernimmt seine Rolle, links vorn neben dem Lenkrad. Und so sind die Menüpunkte im zentralen Steuergerät besonders komfortabel und schnell für Fahrer und Beifahrer über die Direkt-Einstiegs-Tasten erreichbar. Darüber hinaus perfektionieren neue leistungsstarke und per Touch bedienbare LED-Innenleuchten, ergonomische Sitze und eine Stromversorgung für externe 230V-Geräte das Leben an Bord. Neu ist auch ein Dachlüfter zur besseren Klimatisierung und schnelleren Standbelüftung im Fond.

### **Mehr Sicherheit und Komfort durch viele neue Assistenzsysteme**

Sechs der 19 Assistenzsysteme sind neu im Caddy: Dazu gehört der Travel Assist; er ermöglicht erstmals in einem Volkswagen Nutzfahrzeug das

assistierte Fahren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. In Verbindung mit dem Travel Assist ist das neu konzipierte Multifunktionslenkrad des Caddy zudem mit einer kapazitiven Sensorik ausgerüstet. Hintergrund: Aus rechtlichen und sicherheitsrelevanten Gründen soll der Fahrer das System permanent überwachen. Dank der kapazitiven Sensorik wird eine präzise und kraftfreie Berührungserkennung gewährleistet, sodass fehlerhafte Warnungen vermieden werden. Ebenfalls jetzt auch im neuen Caddy: der aus dem Crafter bekannte Anhängerrangierassistent Trailer Assist für das signifikant einfachere Rückwärtsrangieren oder der Spurwechselassistent inklusive Ausparkassistent – alles innovative Systeme, die das Fahren unkomplizierter und sicherer machen (*Details, siehe ‚Assistenzsysteme‘*).

### **Twindosing senkt signifikant die Stickoxid-Emissionen der TDI-Motoren**

Ebenso innovativ wie die Assistenzsysteme sind die neuen Vierzylindermotoren des Caddy: Es handelt sich um Aggregate der nächsten Evolutionsstufe, die natürlich bereits die Euro-6-Abgasstandards des Jahres 2021 erfüllen und durchgängig mit Partikelfiltern ausgerüstet sind. Beispiel Turbodiesel (TDI): Erstmals kommt für die zwischen 55 kW / 75 PS und 90 kW / 122 PS starken TDI-Motoren das neue Twindosing zum Einsatz; über zwei SCR-Katalysatoren und einer hiermit realisierten doppelten AdBlue-Einspritzung werden die Stickoxyd-Emissionen (NOx) im Vergleich zum Vorgänger signifikant reduziert. Die TDI des Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge gehören somit zu den weltweit saubersten Dieselmotoren. Gleichfalls effizient und nachhaltig: ein Turbobenziner (TSI) mit 84 kW / 116 PS und ein aufgeladener Erdgasmotor (TGI). Die neuen Antriebstechnologien wirken sich ökologisch und ökonomisch spürbar positiv aus: Je nach Motorversion liegt der prognostizierte Verbrauch des Caddy im Vergleich zum Vorgänger um bis zu zwölf Prozent niedriger (Prognosen; zertifizierte Verbrauchsangaben stehen voraussichtlich ab Anfang Juli zur Verfügung). Auch das neue Exterieur-Design trägt zur weiter verbesserten Effizienz bei: Der  $c_w$ -Wert (Vorgänger: 0,33) konnte beim neuen Caddy auf nun 0,30 gesenkt werden – Benchmark im Segment dieser Fahrzeuggattung.

### **Ausstattung aller Versionen ist umfangreicher denn je**

Die fünfte Generation des Caddy wird wieder in den Nutzfahrzeugvarianten Cargo (Kastenwagen mit geschlossenem Aufbau) und Kombi (mit verglastem Fahrgastraum) sowie in verschiedenen Pkw-Varianten (Van) durchstarten. Neu konfiguriert wurde die Nomenklatur der Pkw-Ausstattungsvarianten: die Basis bildet hier künftig die Version ‚Caddy‘; darüber folgt die Linie ‚Life‘ und schließlich die besonders edle Ausstattung ‚Style‘. Fakt ist: Alle Modelle sind nochmals besser ausgestattet als die entsprechenden Vorgänger: Der Caddy Cargo erhält wahlweise unter anderem neue, komplett in Blech ausgeführte Hecktüren ohne Fensteröffnung (besserer Diebstahlschutz). Zu den zusätzlichen Details der Cargo-Serienausstattung gehören elektrische Fensterheber vorn, elektrisch einstellbare Außenspiegel, eine elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion, neue H7-Frontscheinwerfer und eine Kennzeichenbeleuchtung in LED-Technik. Neu im Programm: Optionale Armlehnen an den Sitzen.

Im Kombi und in der Pkw-Version ‚Caddy‘ sind weitere Details wie ein Multifunktionslenkrad, zwei Schiebetüren, ein Radiosystem mit 6,5-Zoll-Display und die Müdigkeitserkennung serienmäßig an Bord. Ab der

Ausstattung ‚Life‘ kommen unter anderem 16-Zoll-Leichtmetallräder, eine manuelle Klimaanlage, ein Infotainmentsystem mit 8,25-Zoll-Screen, klappbare Tische für die zweite Sitzreihe, eine Dachreling (schwarz), in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger, elektrisch anklappbare Außenspiegel, eine eigenständige Mittelkonsole mit Mittelarmlehnen sowie Lendenwirbelstützen vorn hinzu.

Wer sich für die Ausstattung ‚Style‘ entscheidet, erhält einen Caddy mit mindestens 17-Zoll-Leichtmetallrädern (18-Zoll sind optional möglich), LED-Scheinwerfern, LED-Rückleuchten, ParkPilot (vorn und hinten), einer Dachreling in Silber und einem Chrom-Paket für das Exterieur. Innen gehören in diesem Fall ein Multifunktionslenkrad in Leder, eine Klimaautomatik („Air Care Climatronic“), „App-Connect“, erstmals digitale Instrumente, („Digital Cockpit“) und Sitzbezüge in ArtVelours zur Serienausstattung.

## **EXTERIEUR – ALLES NEU UND DOCH 100 PROZENT CADDY**

Volkswagen Nutzfahrzeuge ist der Erfinder des Bulli – der Ikone aller Transporter. Das Team unter der Leitung des VWN-Chefdesigners Albert Kirzinger hat nach dem Update des Transporter, des Multivan und des California 6.1 in 2019 nun das Design des Caddy komplett neu entwickelt. Keine Linie, kein Bauteil blieb dabei unberührt. Die Designer kreierten eine neue, optisch vollflächige Präsenz des Allrounders, transferierten die DNA des Erfolgsmodells dabei in das nächste Jahrzehnt und sorgten zugleich dafür, dass die fünfte Generation unmissverständlich klar als neue Evolutionsstufe des Caddy erkennbar ist. „Der neue Caddy ist nun sehr viel kraftvoller und bleibt doch kompromisslos funktionsorientiert. Wir haben uns auf das typische ‚form follows function‘ konzentriert, und dennoch deutlich mehr Dynamik realisiert. Das sportliche Design des neuen Caddy wird so auch Zielgruppen ansprechen, die bislang noch gar keinen Kompakt-Van im Sinn hatten“, so Kirzinger.

### **Sportlich-charismatisches Design setzt auf skulpturale Formen**

**Front:** Das Plus an kraftvoller Sportlichkeit und eigenständigem Charisma wird aus jeder Perspektive sichtbar. Von vorn betrachtet fällt die – ähnlich einem kompakten SUV – höher bauende Motorhaube auf. Darunter erschließen sich der neu gestaltete Kühlergrill und die ebenfalls neu konzipierten Scheinwerfer. Besonders markant wirkt dieser Bereich im Fall des edlen Caddy Style mit seinen serienmäßigen LED-Scheinwerfern. Hier gibt es eine schwarz-glänzende Querspange im Kühlergrill und darunter zwei Spangen in Aluoptik; sie werden bis in die LED-Scheinwerfer fortgeführt, wo sie optisch mit den markant schmalen Modulen des LED-Tagfahrlichts verschmelzen. Die Scheinwerfer selbst besitzen eine neue dreidimensionale Tiefe, die das ebenso selbstbewusste und wie sympathische Gesicht des Caddy prägen. Fakt ist, dass Scheinwerfer und Kühlergrill eine durchgehend homogene Einheit bilden, die – ebenso wie der souverän-kraftvolle Stoßfänger – die Breite des Fahrzeugs betonen. Das ist keine reine Optik; der Caddy verzeichnet hier mit 1.855 mm Breite (ohne Spiegel) auch faktisch ein Plus von 62 mm.

**Seite:** In der Silhouette wirkt der neue Caddy deutlich muskulöser und in den Flächen skulpturaler als der Vorgänger. Auch hier wird deutlich, dass es sich um ein komplett neu entwickeltes Fahrzeug handelt. Im Dachbereich gibt es eine doppelte Linie, durch die der Schwerpunkt des Fahrzeugs sinkt. Markant auch die Fenstergrafik: Die untere Linie der Scheiben steigt abschließend in der Vordertür vor der B-Säule und hinten im Bereich der D-Säule mit einem leichten Knick nach oben; die Seitenscheiben im Heckbereich sind zudem höher als in den Vordertüren angeordnet – Details, die zur unverwechselbaren Gestaltung der Silhouette beitragen.

Gleiches gilt für das seitlich klar dominierende Element: die sogenannte Charakterlinie. Sie ist vergleichsweise breit und zwischen ihrer oberen und unteren Begrenzung konkav (also nach innen gewölbt) ausgeführt. Die obere Begrenzung der Linie erstreckt sich vom Scheinwerfer als ein durchgängiges Element bis zur D-Säule; die untere Begrenzung hingegen verläuft ab der B-Säule tiefer, durchheilt die Oberkanten der Türgriffe, steigt im Bereich der imaginären C-Säule wieder an und führt dann weiter bis in das Heck. Diese Linie senkt visuell ebenfalls den Schwerpunkt des Caddy und lässt ihn sehr dynamisch wirken. Verstärkt wird dieser Effekt durch die horizontal-konkave Fläche oberhalb der Seitenschweller. Die Designdynamik wird durch die ausgestellten Kotflügel verstärkt; zwischen ihnen formt sich mittig in der Silhouette eine kraftvolle Taille. Der Wagen steht damit sehr präsent auf den Rädern.

**Heck:** Besonders in der Rückansicht wird deutlich, wie stark die hinteren Kotflügel ausgestellt sind und dabei eine Schulterpartie formen. In der Tat ist deshalb davon auszugehen, dass künftig mehr Sportler und freizeitaktive Kunden den vielseitigen Caddy als interessante, attraktive und praktische Alternative zum klassischen SUV oder Kombi in Betracht ziehen. Die Heckpartie selbst folgt keinem Vorbild; die Designer entwickelten die optische DNA des Caddy und der Marke vielmehr sehr selbstbewusst weiter. Prägend für das neue Heckpartiedesign sind die vertikal angeordneten und sehr schmalen LED-Rückleuchten sowie – beim Caddy mit Heckklappe statt Flügeltüren – die große, dunkle Heckscheibe, die sich beinahe über die komplette Fahrzeugbreite spannt. Darunter erschließen sich Flächen mit einer ebenfalls stark horizontalen Ausrichtung. So wird auch im Heckbereich die Breite und Souveränität des Allrounders betont. Mittig im Heck angeordnet, präsentiert sich stolz der große, neue Caddy-Schriftzug.

### **Kastenwagen, Kombi, Kompakt-Van und zwei Radstände**

Ganz gleich ob Cargo (Kastenwagen), Kombi oder Familien-Van – jede Variante bietet durch die Umstellung auf den MQB signifikante Vorteile: Die Exterieur- und Interieur-Dimensionen wurden so perfektioniert, dass sich das Package im Laderaum deutlich verbesserte. Generell gilt zudem, dass es auch die neue Generation des Stadttransporters und Kompakt-Vans – parallel zur Standardversion – wieder als Caddy Maxi mit verlängertem Radstand geben wird. Darüber hinaus wird der kleine Bruder des Transporter wie skizziert erneut mit einer oder zwei Schiebetüren sowie Heckklappe oder Flügeltüren erhältlich sein. Die Heckflügeltüren sind beim Kastenwagen nun auch im Bereich der Fenster in Blech ausgeführt. Vorteile: Sicht- und zusätzlicher Diebstahlschutz für wertvolle Fracht, Materialien und Werkzeuge. Ein wichtiges Novum beim Caddy Maxi: die neue, größere Schiebetürbreite; sie stieg im Caddy Maxi von 701 mm auf nun 840 mm.

Damit passt eine zweite Europalette auf die nun ebenfalls breitere Ladefläche (+11 mm) – ein klarer Wettbewerbsvorteil.

### **Für das Aufnehmen von Europaletten optimiertes Package**

Mit Normalradstand misst der neue Caddy in der Länge 4.501 mm; das entspricht einem Plus von 93 mm gegenüber dem Vorgänger. Analog dazu wuchs der Radstand dank MQB um 73 auf nun 2.755 mm – die neue Länge wird also konsequent genutzt. Die Höhe des neuen Allrounders sank beim Pkw auf 1.797 mm (-25 mm); die maximale Laderaumhöhe konnte allerdings trotzdem um 7 auf 1.273 mm ausgebaut werden. Vergrößert hat Volkswagen Nutzfahrzeuge die Breite des Caddy: 1.855 mm entsprechen hier wie skizziert einem Zuwachs von 62 mm. Durch dieses Plus und clevere konstruktive Maßnahmen konnte die Laderaubbreite um 50 auf 1.606 mm erweitert werden; die Breite zwischen den Radkästen vergrößerte sich um 60 auf 1.230 mm. Analog dazu stieg die Breite der Hecköffnung um 51 auf 1.234 mm. Deshalb ist es nun möglich, eine Europalette auch hinten quer in den Laderaum zu verfrachten. Das maximale Stauvolumen des Caddy mit kurzem Radstand beträgt 3,3 m<sup>3</sup> (1.234 mm hoch beladen).

Nochmals mehr Stauraum (4,0 m<sup>3</sup>) als der Caddy mit kurzem Radstand (2.755 mm) bietet natürlich der leicht zeitversetzt debütierende Caddy Maxi mit seinem 215 mm längeren Radstand (2.970 mm). In diesem Fall wächst die maximale Laderaumlänge von 1.797 auf 2.150 mm; die Außenlänge beträgt hier 4.853 mm.

## **INTERIEUR – BIS INS LETZTE DETAIL NEU DURCHDACHT**

### **Das digitalisierte und vernetzte Cockpit des neuen Caddy**

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat das Interieur des Caddy neu konzipiert und dabei weitreichend digitalisiert. Erstmals wird es den Allrounder deshalb optional mit digitalen Instrumenten geben: dem ‚Digital Cockpit‘. Darüber hinaus wird Volkswagen Nutzfahrzeuge den Caddy mit einer großen Range neuer Infotainmentsysteme anbieten. Cockpit und Infotainment bilden dabei eine hochmoderne digitale Landschaft – angeordnet auf einer durchgängigen Sicht- und Bedienachse. Digitalisiert wurden auch zahlreiche weitere Bedienelemente: Dazu gehören unter anderem ein Tastenmodul für die Licht- und Sichtfunktionen links vom Lenkrad, ein Modul unterhalb des Infotainmentsystems als Direkteinstiegstasten in verschiedene Menüfunktionen, Slider für das intuitive Einstellen der Innenraumtemperatur und der Audio-Lautstärke, das ebenfalls neu konzipierte und in Verbindung mit dem Travel Assist kapazitiv reagierende Multifunktionslenkrad, ein lineares Dachmodul mit Notrufknopf via eSIM und der Taster für die elektrische Parkbremse.

Der neue Caddy mit Direktschaltgetriebe (DSG) erhält zudem eine digitalisierte ‚Shift-by-wire‘-Schaltung. Sie ermöglicht einen extrem hohen Schaltkomfort und einen neuen Grad der Bediensicherheit. So kann zum Beispiel die Fahrstufe D bereits beim Rückwärtsrangieren eingelegt werden – das Getriebe wird erst dann von R auf D schalten, wenn es die Geschwindigkeit des Caddy zulässt. Vor der Schaltung sind bis zu zwei USB-C-Schnittstellen angeordnet; ebenfalls vor dem Schaltknopf wird es zudem auf Wunsch eine induktive Ladeschale (Koppelbox) für das Smartphone

geben. Erstmals wird es im Caddy darüber hinaus möglich sein, ‚Wireless App-Connect‘ (Spiegelung von Apps in das Infotainmentsystem) mit einem Apple iPhone zu nutzen – bislang konnten Smartphones-Apps generell nur via Kabel eingebunden werden.

Wie intuitiv das alles funktioniert, zeigt die Bedienung der Klimaanlage und des Infotainmentsystems: In beiden Fällen kommen zur Bedienung unter anderem Slider zum Einsatz. Im Detail gibt es dabei einen zentralen Slider in der Mittelkonsole. Er ist in drei Zonen eingeteilt: links, Mitte und rechts. Wischen Fahrer oder Beifahrer mit einem Finger über die zwei Außenbereiche, stellen sie intuitiv die Innenraumtemperatur ein. Machen sie das gleiche in der mittleren Zone des Sliders, verändern sie ebenso intuitiv die Lautstärke des Soundsystems. Mit Navigationssystem an Bord des Caddy kann indes im Navigationsmodus via mittlerer Slider-Zone mit zwei Fingern das Kartenzoom verändert werden. Das alles funktioniert ebenso simpel und selbsterklärend wie die Bedienung eines Smartphones. Wer etwa mit zwei Fingern auf einen der Temperatur-Slider der Klimaanlage tippt, ist per Direktzugriff in der Bedienung der Sitzheizung.

### **Das neue ‚Digital Cockpit‘ im Detail**

Klar und kontrastreich gestaltet ist das Display des ‚Digital Cockpit‘; es besitzt eine Screen-Diagonale von 10,25 Zoll. Der Caddy-Fahrer kann zwischen zwei verschiedenen Screen-Konfigurationen wählen. Das geschieht über die ‚View‘-Taste im neuen Multifunktionslenkrad. In der ersten Konfiguration werden Drehzahlmesser und Tacho interaktiv in Rundinstrumenten angezeigt; in der Mitte des Screens wird eine individuell wählbare Ebene eingeblendet – etwa das Telefonbuch des Smartphones. Das ‚Digital Cockpit‘ verschmilzt zusammen mit dem Top-Infotainmentsystem als maximale Ausbaustufe zum ‚Innovision Cockpit‘ mit zahlreichen weiteren Funktionen. Unter anderem kann hier die Navigationskarte in der Mitte zwischen beiden Ziffernblättern oder auch über die gesamte Display-Breite geöffnet werden. In einer zweiten Konfiguration steht eine digitale Ansicht ohne Ziffernblätter mit verschiedenen Infofeldern zur Verfügung. Mittig ist hier eine frei belegbare Anzeige integriert – zum Beispiel die Mediathek. Neu designt wurden ebenfalls die serienmäßigen Analoginstrumente des Caddy mit der in diesem Fall mittig angeordneten, digitalen Multifunktionsanzeige.

### **Die neuen Infotainmentsysteme im Detail**

Im neuen Caddy werden Infotainment-Systeme wahlweise mit 6,5, 8,25 und 10 Zoll großen Screens zum Einsatz kommen. Es sind Geräte des ‚Modularen Infotainment-Baukasten‘ der Generation 3 (MIB3); sie alle sind an eine Online-Connectivity-Unit (OCU mit integrierter eSIM) gekoppelt und damit onlinefähig. Den Einstieg bilden die Systeme mit einem 6,5 Zoll großen Touch-Farbdisplay. Hier serienmäßig: eine USB-C-Schnittstelle, eCall (Notruf) und je nach Version eine Bluetooth-Telefonschnittstelle sowie die besonders auf private Nutzer zugeschnittenen mobilen Online-Dienste und -Funktionen wie zum Beispiel ‚We Connect‘. Freigeschaltet respektive optional buchbar sind zudem analoger und digitaler (DAB+) Radioempfang.

In der nächsten Ausbaustufe hat der neue Caddy MIB3-Radiosysteme mit einem 8,25-Zoll-Touchscreen an Bord; hier sind als weitere Ausstattung unter anderem eine zweite USB-C-Schnittstelle sowie optional die



Telefonfreisprechanlage ‚Comfort‘ sowie ‚App-Connect‘ (Einbindung von Smartphone-Apps) und DAB+ integriert. Über den 8,25-Zoll-Systemen rangieren die 10-Zoll-Infotainmentsysteme. Sie alle sind serienmäßig mit DAB+ ausgestattet. Optional, respektive je nach Version serienmäßig sind zudem Features wie eine Sprachbedienung, eine elektronische Sprachverstärkung, ‚Streaming & Internet‘, die Navigationsfunktion, ‚Wireless App-Connect‘ sowie die Online- Dienste- und Funktionen von ‚We Connect‘ und ‚We Connect Plus‘ nutzbar.

### **Das Spektrum von ‚We Connect‘ und ‚We Connect Plus‘ im Detail**

‚We Connect‘ ist die erste Ausbaustufe der onlinebasierten Funktionen und Dienstleistungen der Plattform ‚Volkswagen We‘; abgestimmt wurden diese Dienste und Funktionen besonders auf Privatkunden. ‚We Connect‘ ist zeitlich unbegrenzt im Caddy freigeschaltet. Zum Spektrum gehören unter anderem das Notrufsystem eCall, der ‚Pannruf‘, ‚Inforuf‘, ‚Fahrzeugstatus‘ sowie ‚Türen & Licht‘.

In Abhängigkeit vom gewählten Infotainmentsystem ist darüber hinaus serienmäßig ‚We Connect Plus‘ an Bord des Caddy (Laufzeit zeitlich begrenzt auf zwölf oder 36 Monate, danach verlängerbar). ‚We Connect Plus‘ beinhaltet abhängig von der Ausstattung des Fahrzeugs zusätzlich zum Spektrum von ‚We Connect‘ zum Beispiel Funktionen wie ‚Gebietsbenachrichtigung‘, ‚Geschwindigkeitsbenachrichtigung‘, ‚Hupen & Blinken‘, ‚Online-Diebstahlwarnanlage‘, ‚Online-Standheizung‘, Medienstreaming, einen WLAN-Hotspot oder ‚Verriegeln & Entriegeln‘.

Stets optional bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge für den Caddy ‚We Connect Fleet‘ an. Diese dritte Ausbaustufe wurde für gewerbliche Kunden als digitales Fuhrparkmanagementsystem entwickelt. Die hier integrierten Features ‚digitales Fahrtenbuch‘, ‚digitales Tankbuch‘, ‚Fahreffizienz‘, ‚GPS-Ortung und Routenverlauf‘, ‚Verbrauchsanalyse‘ und ‚Wartungsmanagement‘ sparen in Unternehmen Zeit und Geld.

### **Der neue Caddy besitzt eine multivariable Sitzanlage**

Das Interieur des Caddy wird durch zahllose neue konstruktive technische Lösungen geprägt. Beim Caddy Kastenwagen etwa gibt es im Laderaum ein optimiertes LED-Layout für die Innenbeleuchtung, neue Bodenbeläge und eine 230V-Steckdose. Zudem vereinfachen neue, besonders solide Verzurrösen (sogenannte Lashing Points) das Verstauen von Gepäck. Neu im Fahrerhaus des Kastenwagens ist der klappbare Beifahrersitz mit einer nun noch strapazierfähigeren Rückseitenverkleidung (Back Panel); sie übernimmt die Funktion eines mobilen Schreibtisches. Alle eingesetzten Interieur-Materialien sind resistent gegen Schmutz und generell noch robust.

### **Neue und besonders ergonomische Sitze für Vielfahrer**

Für alle Versionen des neuen Caddy stehen neue und besonders ergonomische Sitze zur Verfügung: die sogenannten AGR Ergo-Sitze (AGR = Aktion Gesunder Rücken e.V.). Sie wurden speziell für berufliche Vielfahrer und Langstreckenreisende entwickelt. Die AGR-Sitze sind vielfach einstellbar: Neben der Längs- und Höheneinstellung bieten sie die individuelle Einstellung der Sitzneigung und der Sitzflächentiefe sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. Ein neuer Dachlüfter im Fahrgastraum perfektioniert ebenfalls den Reisekomfort: Der Dachlüfter (nicht in

Verbindung mit Panoramadach erhältlich) saugt die Luft oberhalb der Instrumententafel an und verteilt sie im Fahrgastraum, dadurch wird die Klimatisierung im Fond deutlich verbessert.

### **Bis zu fünf flexibel nutzbare Einzelsitze im Fond**

Nicht nur zwei Europaletten können einfacher denn je im neuen Caddy verstaut werden – ebenso finden hier Werkstattausrüstungen, die Kurierdienstladungen eines Tages, bis zu sieben Personen samt Gepäck oder die Cross-Bikes für das Wochenende ihren Platz. „Work – life – unlimited“ im besten Sinne. Der Caddy als Kombi und Kompakt-Van ist in der serienmäßigen Ausführung ein Fünfsitzer; die zweite Reihe ist dabei mit einem Einzelsitz auf der Beifahrerseite und einer Zweiersitzbank ausgestattet. Optional machen den Kombi und Kompakt-Van zwei weitere Einzelsitze in der dritten Reihe zum Siebensitzer. Durch das Umklappen selbst entsteht eine durchgehende Ladefläche. Die drei Sitzplätze der zweiten Reihen lassen sich zudem platzsparend zusammenklappen und wickeln (nach vorn kippen), um so den Laderaum weiter zu vergrößern. Mit wenigen Handgriffen lassen sich die Fondsitze der zweiten und dritten Sitzreihe darüber hinaus leichter als zuvor komplett ausbauen. Optional können die Sitze der ersten Sitzreihe im Caddy Cargo mit Armlehnen ausgestattet werden. Wichtig für Familien: Alle äußeren Fondsitze und der Beifahrersitz haben oder können Isofix-Aufnahmen zur sicheren Verankerung entsprechender Kindersitze erhalten.

### **ASSISTENZSYSTEME – AUTOMATISCH MEHR KOMFORT UND SICHERHEIT**

Der neue Caddy basiert erstmals auf dem Modularen Querbaukasten. Damit einher geht die Tatsache, dass Volkswagen Nutzfahrzeuge eine ganze Flut neuer Assistenzsysteme für den Caddy anbieten wird. 19 Systeme sind an Bord – sechs davon kommen im Caddy erstmals zum Einsatz. Eines der Highlights ist dabei der neue Travel Assist, der als Novum in einem Nutzfahrzeug über den kompletten Geschwindigkeitsbereich das assistierte Fahren ermöglicht. Wer den neuen Caddy als Zugfahrzeug nutzt, wird zudem den Trailer Assist begrüßen, der das Rückwärtsrangieren mit einem Anhänger zum Kinderspiel macht.

Die neuen Assistenzsysteme der fünften Caddy Generation im Überblick:

- Travel Assist (automatisiertes Fahren, Level 2)
- ACC mit Stop & Go (automatische Distanzregelung)
- Trailer Assist (Anhängerrangierassistent)
- Spurwechselassistent (integriert in den Heckradarsensor)
- Ausparkassistent (integriert in den Heckradarsensor)
- Emergency Assist (assistierter Stopp des Caddy im Notfall)

Darüber hinaus wurden folgende Systeme aus dem Vorgänger in den neuen Caddy transferiert und dabei auf den neuesten Entwicklungsstand gebracht:

- Front Assist
- ParkPilot
- Berganfahrassistent
- ESC mit ABS, ASR, EDS
- Fernlichtassistent
- Lane Assist (Spurhalteassistent)

- Müdigkeitserkennung
- Multikollisionsbremse
- Parklenkassistent
- Reifendruckkontrollsystem
- Rückfahrkamera (Rear View)
- Speed Limiter mit Geschwindigkeitsregelanlage
- Verkehrszeichenerkennung

### **Die neuen Assistenzsysteme im Detail**

**Travel Assist:** Der erstmals in einem Modell von Volkswagen Nutzfahrzeuge eingesetzte Travel Assist ermöglicht das assistierte Fahren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Dabei greift das System unter anderem auf die automatische Distanzkontrolle ACC (Längsführung) und den Spurhalteassistenten ‚Lane Assist‘ (Querführung) zu. Über das Multifunktionslenkrad wird der Travel Assist aktiviert. Aus rechtlichen und sicherheitsrelevanten Gründen muss der Fahrer das System permanent überwachen – etwa über die permanente Kontrolle des Lenkrades. Dank einer neuen kapazitiven Sensorik des Lenkrads reicht es, dass der Fahrer das Volant lediglich berührt. Löst er indes länger als 10 Sekunden die Hände vom Lenkrad, wird er durch optische und akustische Warnsignale darauf aufmerksam gemacht. Spätestens jetzt muss der Fahrer reagieren und das Lenkrad anfassen, da ansonsten der Emergency Assist aktiv wird und den Caddy zum Stehen bringt. Zur besseren Information des Fahrers wurde zusätzlich eine neue Anzeige im ‚Digital Cockpit‘ entwickelt, die erweiterte Informationen (virtuelles Abbild) über das Umfeld des Fahrzeugs bereitstellt (Anzahl verfügbare Fahrbahnen, Fahrzeug vor und neben dem Wagen, Abstände).

**ACC 2.0:** Die neueste Generation der automatischen Distanzregelung ACC arbeitet nun im vollen Geschwindigkeitsbereich des Caddy und bleibt selbst im Stop-&-Go-Verkehr bei einem Fahrzeugstillstand bis zu 15 Sekunden aktiv, um automatisch wieder anzufahren.

**Trailer Assist (Anhängerrangierassistent):** Der Trailer Assist nimmt dem Caddy-Fahrer das Umdenken ab, dass er beim Rückwärtsrangieren mit einem Gespann das Lenkrad nach links einschlagen muss, damit der Anhänger nach rechts abbiegt – und umgekehrt. Darüber hinaus soll das System das exakte Zurücksetzen geradeaus über längere Distanzen einfacher gestalten. Das alles funktioniert mit dem Trailer Assist fast wie von selbst. Ein Beispiel: Um den Caddy mit Anhänger von einer Straße rückwärts in eine Einfahrt zu rangieren, hält der Fahrer an einer geeigneten Stelle an und legt den Rückwärtsgang ein. Via Tastendruck wird das System aktiviert. Im Kombiinstrument werden nun der aktuelle und der mögliche Fahrwinkel visualisiert. Dies geschieht auf Basis von Bildverarbeitungsalgorithmen aus den Daten der Rückfahrkamera, die den Knickwinkel des Anhängers beobachtet und auswertet. Mit Hilfe des Spiegeleinstellschalters, der wie ein Joystick fungiert, kann der Fahrer die gewünschte Fahrtrichtung seines Gespanns einstellen. Der Caddy übernimmt die vorgegebenen Lenkbefehle des Fahrers, der selbst wiederum lediglich Gaspedal und Bremse bedient. Die Ausrichtung des Gespanns erfolgt durch das automatische Ansteuern der elektromechanischen Servolenkung.

**Spurwechselassistent:** Der Spurwechselassistent perfektioniert die Umfeldwahrnehmung in Fahrsituationen auf mehrspurigen Straßen. Mit dem Heckradarsensor wird der Bereich neben und hinter dem eigenen Fahrzeug beobachtet. Der Fahrer wird dabei über andere Verkehrsteilnehmer informiert, die sich im Bereich neben, hinter oder in einer bestimmten Zeitspanne auf Höhe des eigenen Fahrzeugs auf dem direkten Nachbarfahrstreifen (links oder rechts) befinden. Durch eine LED in den Außenspiegelgehäusen wird der Fahrer auf potentiell kritische Situationen hingewiesen. Befindet sich ein Fahrzeug im Seitenbereich, so leuchtet die LED am Außenspiegel auf; betätigt der Fahrer zudem den Blinker in Richtung des erkannten Fahrzeugs, pulsiert die LED als weitere Warnstufe. Eine solche Fahrstreifenwechselabsicht kann auch ohne Betätigung des Blinkers erkannt werden, sofern die Funktion Lane Assist (Spurhalteassistent auf Basis einer Multifunktionskamera an der Frontscheibe) vorhanden ist. Hierbei leitet der Lane Assist die Information über eine Annäherung des eigenen Fahrzeugs an eine Begrenzungslinie an den Spurwechselassistenten weiter (Side Assist ‚Plus‘). Wird der Blinker gesetzt und die Spur verlassen, obwohl der Spurwechsels Assistent vor einem relevanten Objekt im Seitenbereich warnt, muss zusätzlich ein Lenkwiderstand überwunden werden. Das Risiko gefährlicher Spurwechsel wird dadurch reduziert. In das Funktionsspektrum des Heckradarsensors ist serienmäßig der Ausparkassistent integriert.

**Ausparkassistent:** Das im Caddy der fünften Generation neue System entschärft das rückwärts Ausparken aus Einfahrten und Parkbuchten. Der Fahrer wird dabei in unübersichtlichen Situationen wie etwa Parklücken oder engen Hofeinfahrten unterstützt, indem er vor rückwärtigem Querverkehr informiert oder gewarnt wird. Bei kritischen Situationen leitet die Funktion selbstständig eine Notbremsung ein. Der Ausparkassistent erkennt über die Radarsensoren im Heck nicht nur direkt hinter dem Wagen stehende oder fahrende Verkehrsteilnehmer, sondern auch solche, die sich 180 Grad von der Seite her nähern und damit für den Fahrer insbesondere im Kastenwagen sonst kaum auszumachen sind. Droht eine Kollision, gibt das System eine visuelle Meldung und eine akustische Warnung ab. Falls die Situation durch den Fahrer respektive den anderen Verkehrsteilnehmer nicht entschärft wird, aktiviert der Ausparkassistent vor einer möglichen Kollision automatisch einen Bremseneingriff.

**Emergency Assist (assistierter Stopp des Caddy im Notfall):** Ein System, das optional in Verbindung mit Doppelkupplungsgetriebe (DSG) und dem Travel Assist angeboten wird (Funktionserweiterung des Travel Assist): Sobald die Sensoren erkennen, dass der Fahrer weder Lenk-, Brems- noch Beschleunigungsaktivitäten zeigt, leitet das System in verschiedenen Eskalationsstufen zunächst das Wachrütteln des Fahrers und in der Folge einen Nothalt ein. Dabei wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet, um das Umfeld auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Das ACC verhindert indes das Auffahren auf den vorausfahrenden Verkehr. Schließlich bremst das System den Caddy kontinuierlich bis zum Stillstand ab. Nach dem Stillstand des Caddy wird automatisch ein Notruf (eCall) abgesetzt, um eine schnelle medizinische Versorgung des Fahrers zu gewährleisten.

## **ANTRIEBSSYSTEME – TDI MIT DEUTLICH REDUZIERTEN NO<sub>x</sub>-EMISSIONEN**

Volkswagen Nutzfahrzeuge wird den neuen Caddy mit drei hochmodernen 2,0-Liter-Turbo-Dieselmotoren (TDI mit 55 kW / 75 PS bis 90 kW / 122 PS), einem 1,5-Liter-Turbo-Benziner (TSI mit 84 kW / 116 PS) und einem 1,5-Liter-Turbo-Erdgasantrieb (TGI mit 96 kW / 130 PS) auf den Markt bringen. Es sind Motoren der nächsten Evolutionsstufe, die bereits 2020 die Euro-6-Abgasstandards des Jahres 2021 erfüllen werden und durchgängig mit Partikelfiltern ausgerüstet sind. Je nach Antriebsversion konnte der Verbrauch des neuen Caddy im Vergleich zum Vorgänger um bis zu zwölf Prozent gesenkt werden.

Die TDI-Modelle verfügen zudem über eine zweistufige AdBlue-Einspritzung (Twindosing), mit der Volkswagen Nutzfahrzeuge die Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) gegenüber den entsprechenden Motoren des Vorgängers signifikant reduziert. Zur Markteinführung im vierten Quartal 2020 werden zuerst zwei TDI mit 75 kW / 102 PS und 90 kW / 122 PS zur Verfügung stehen. Den 75-kW-TDI wird Volkswagen Nutzfahrzeuge generell mit 6-Gang-Schaltgetriebe und Frontantrieb anbieten; die 90-kW-Version wird darüber hinaus optional mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und Frontantrieb sowie als 4MOTION-Version mit Allradantrieb und manuellem 6-Gang-Getriebe debütieren.

## **FAHRWERK – NEUES ACHSLAYOUT BASIERT AUF DEM MQB**

Das Fahrwerk des neuen Caddy basiert erstmals auf dem Modularen Querbaukasten. Damit vereint das neue Achslayout eine aus dem Pkw-Bereich bekannte Agilität mit den praktischen Vorteilen eines Nutzfahrzeugs. An der Vorderachse kommt das bewährte McPherson-Konzept mit einer im Vergleich zum Vorgänger deutlich direkteren Lenkübersetzung zum Einsatz. Der Lenkwinkelbedarf beim Rangieren, im Stadtverkehr und auf Landstraßenfahrten sinkt dadurch spürbar. Die Hinterachse als längslenkergeführte Starrachse mit Panhardstab stellt eine vollständige Neuentwicklung dar. Die bisherige Blattfederung wurde zur Optimierung des Fahrkomforts durch eine Schraubenfeder-Konstruktion abgelöst. Deren kompakte Bauweise ermöglicht eine größere Durchladebreite; sie erlaubt zudem die Integration verschiedener Antriebskonzepte – vom konventionellem Front- und Allradantrieb bis hin zu alternativen Antriebssystemen. Die Hinterachse wurde so entworfen und abgestimmt, dass sie bei deutlicher erhöhter Agilität in allen Beladungszuständen die gewohnte Souveränität eines Caddy und einen bestmöglichen Fahrkomfort bietet.

Das Erreichen dieser Eigenschaften war auch die Vorgabe für die Neuentwicklung der rollwiderstandsoptimierten Reifenpalette (Leichtlaufreifen). Alle für den neuen Caddy angebotenen Reifen werden die höchste Effizienzklasse A erreichen. Last, but not least wurden alle Brems- und Schlupfregelsysteme inklusive des elektronischen Bremskraftverstärkers für ein harmonisches Zusammenspiel mit der Vorder- und Hinterachse abgestimmt.

## **HISTORIE – VIER VORGÄNGER, EINE ERFOLGSGESCHICHTE**

### **Caddy 1 – 1978 bis 1992 (Europa) und 2007 (Südafrika)**

Die Geschichte des Caddy beginnt in den USA – dem Land der Pickups. Dort produzierte Volkswagen einst in Westmoreland bei Pittsburgh den Golf 1 alias Rabbit. Auf dessen Basis entstand ab 1978 ein Rabbit Pickup für den nordamerikanischen Markt. 1982 brachte Volkswagen dieses Multitalent mit großer Ladefläche als Caddy nach Europa. Bis auf die Scheinwerfer – eckig in Nordamerika, rund in Europa – unterschieden sich die Versionen beider Kontinente kaum. Produziert wurde der Caddy für den europäischen Markt bereits ab 1982 in Sarajevo, der heutigen Hauptstadt Bosnien und Herzegowinas, damals Jugoslawien. Kurz zuvor war 1981 zudem die Produktion des Caddy im südafrikanischen Uitenhage angelaufen.

Schon die erste Generation des Caddy überzeugte mit einer 1,83 Meter langen Ladefläche. Um den Caddy für den geschützten Transport von Gütern einsetzen zu können, war optional unter anderem ein Hardtop aus Glasfaserkunststoff (GFK) für die Ladefläche erhältlich – damit wurde aus dem Pickup ein kleiner Stadtlieferwagen. Ebenfalls angeboten wurden in den 1980er-Jahren bereits aufsetzbare Wohnkabinen von Aufbauherstellern, mit denen der Caddy zum kompakten Camper und damit zu einem Vorgänger des späteren Caddy Tramper und heutigen Caddy Beach wurde. In Europa endete die Produktion des ersten Caddy auf der Basis des Golf 1 im Jahre 1992; das südafrikanische Werk Uitenhage hingegen produzierte das zuverlässige Arbeitstier noch bis in das Jahr 2007 hinein. Weltweit entstanden von der ersten Generation des Caddy über 207.000 Exemplare.

### **Caddy 2 (1995 bis 2003)**

Der zweite Caddy debütiert 1995 und basierte technisch auf dem Seat Ibiza und dem Polo von Volkswagen, auch von Škoda gab es eine Variante. Angeboten wurde der Volkswagen Caddy nahezu baugleich auch als Seat Inca; gebaut wurden beide Modelle auf derselben Fertigungsstraße im spanischen Werk Martorell. Anders als den Caddy 1, gab es den Caddy 2 anfangs ausschließlich als geschlossenen Kastenwagen und Kombi mit Hochdach. Aus gutem Grund: Schon der erste Caddy hatte sich in Europa besonders mit Hardtop zum Bestseller entwickelt. So ausgerüstet, avancierte der zweite Caddy zum gefragten Stadttransporter, um als solcher alle erdenklichen Aufgaben zu erfüllen – vom Kurierdienst bis hin zum kompakten Spezialisten für Handwerks- und Servicebetriebe.

Volkswagen bot den Caddy 2 ausschließlich mit Flügeltüren an. Das Stauvolumen erreichte beachtliche 2,9 m<sup>3</sup>. 1995 präsentierte Volkswagen mit der Studie ‚Vantasy‘ einen ersten konzeptionellen Vorgeschmack auf die späteren Caddy Reisemobile (Tramp und Beach). 1996 kam ein Caddy Pickup auf den Markt, der mit dem Skoda Felicia baugleich war und in Tschechien produziert wurde. 1997 folgte der Caddy Family – ein Vorreiter der späteren Kompakt-Vans. Bis zum Auslaufen des Caddy 2 hatten sich rund 520.000 Autofahrer für ein Modell dieser Generation respektive die nahezu baugleichen Modelle Seat Inca und Škoda Felicia entschieden.

### **Caddy 3 (2003 bis 2010)**

Die dritte Generation des Caddy brachte dann Volkswagen Nutzfahrzeuge 2003 auf den Markt – eine komplette Neuentwicklung. Dieser Caddy teilte

sich nun die technische Plattform ‚PQ35‘ mit dem fünften Golf und dem ersten Touran. Das Design des Touran und Caddy dieser Zeit wies besonders in der Frontpartie Parallelen auf; ab den B-Säulen allerdings war der als Hochdachkombi konzipierte Caddy ein eigenständiges Modell mit einem nun 3,2 m<sup>3</sup> großen Laderaum. Erstmals gab es den Caddy wahlweise mit hinteren Flügeltüren oder einer großen Heckklappe. Ein weiteres Novum für die Baureihe waren zudem die praktischen Schiebetüren im Fond.

Der bis zu siebensitzige Caddy der dritten Generation entwickelte sich als Kastenwagen und Kombi schnell zu einem der erfolgreichsten kompakten Transporter der 2000er-Jahre. 2004 kam zudem der neue Caddy Life auf den Markt – ein kostengünstiger Van, der vor allem bei jungen Familien dank seiner enormen Variabilität punktete: In der zweiten Reihe hatte der neue Caddy drei klapp- und faltbare Sitze (Einzelsitz plus Zweiersitzbank), in der dritten Reihe optional zwei weitere Einzelsitze, die sich bei Nichtgebrauch platzsparend flach auf den Ladeboden falten ließen.

2005 folgte der clever konzipierte Caddy Tramper – der erste kompakte Camper der Baureihe. Komplette war die Caddy Familie dann ab 2007 mit dem vom 4,41 auf 4,88 Meter verlängerten Caddy Maxi, der mit seinem größeren Ladevolumen als Life, Kombi und Kastenwagen weitere Kundenkreise eroberte. Zwischen 2003 und 2010 stieß der Caddy 3 mit rund mehr als 856.000 verkauften Exemplaren in völlig neue Absatzdimensionen vor. Gebaut wurde das Erfolgsmodell – wie später auch der Caddy 4 und jetzt der neue Caddy – im polnischen Werk von Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Stadt Poznań.

#### **Caddy 3 Update (2010 bis 2014)**

2010 startete der Caddy mit einem großen Update durch. Der optisch und technisch weiterentwickelte Kastenwagen, Kombi und Kompakt-Van war nun in allen Versionen serienmäßig mit ESP ausgestattet. Als eines der ersten Fahrzeuge seiner Klasse gab es den neuen Caddy zudem nicht nur mit Frontantrieb, sondern nun auch mit dem optionalen Allradantrieb 4MOTION. Und zwar in Verbindung mit beiden Radständen. Ein Crossover aus Kompakt-Van und SUV war der 2013 vorgestellte Cross Caddy mit seiner robusten Exterieur-Bepunktung und dem als Sonderausstattung angebotenen Allradantrieb. Als der dritte Caddy 2015 seinem Nachfolger Platz machte, waren von dieser Generation in elf Jahren insgesamt über 1,6 Millionen Exemplare verkauft worden.

#### **Caddy 4 (2015 bis 2020)**

Im Februar 2015 präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge den internationalen Medien in Poznań die vierte Generation des Caddy. Sie wird bis zur schrittweisen Einführung des neuen Caddy der fünften Generation als Kastenwagen, Kombi und Kompakt-Van weiterhin gebaut. Während der Kastenwagen grundsätzlich ein Zweisitzer ist, können die serienmäßig fünfsitzigen Kombis und Kompakt-Vans optional wie schon der Caddy 3 mit zwei weiteren Einzelsitzen in der dritten Reihe als Siebensitzer bestellt werden. Kurz nach dem Debüt der vierten Generation brachte Volkswagen Nutzfahrzeuge auch den Nachfolger des Cross Caddy auf den Markt: den optional allradgetriebenen Caddy Alltrack. Das Crossover aus Kompakt-Van und SUV passt mehr denn je in die Zeit. Aus dem Tramper wurde der Caddy

Beach, aus dem Caddy EcoFuel, der CNG-Variante des Caddy 3, nun der Caddy TGI.

Im vierten Caddy perfektionieren zahlreiche Assistenzsysteme den Komfort und die Sicherheit. Dazu gehören das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit integrierter City-Notbremsfunktion, die automatische Distanzregelung ACC, die Müdigkeitserkennung und die Multikollisionsbremse. Konzept, Design und Ausstattung des Caddy setzten auch in dieser Generation den Erfolgsweg der Vorgänger fort: Im März 2018 durchbrach Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem Caddy die Schallmauer von 2,0 Millionen der allein im polnischen Werk Poznań produzierten Exemplare der dritten und vierten Generation. Bis Ende 2019 entfielen davon rund 722.000 Fahrzeuge auf den seit 2015 angebotenen Caddy 4.

#### Über die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge:

„We transport success.“ Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) ist als eigenständige Marke im Volkswagen Konzern verantwortlich für Entwicklung, Bau und Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen. Dazu zählen die Baureihen Transporter, Caddy, Crafter und Amarok, die in Hannover (D), Poznań (PL), Września (PL) und Pacheco (ARG) produziert werden. Im Jahr 2019 lieferte die Marke rund 491.600 leichte Nutzfahrzeuge aus. Unsere Fahrzeuge befördern Bauarbeiter, Familien und Abenteuerer, Brötchen, Pakete oder Surfbretter. Sie helfen jeden Tag unzähligen Menschen überall auf der Welt, einen guten Job zu machen, sie sind als mobile Werkstätten unterwegs und bringen Notärzte und Polizisten an ihren Einsatzort. VWN ist zudem im Volkswagen Konzern Leitmarke für Autonomes Fahren sowie für Mobility-as-a-Service (MaaS) und Transport-as-a-Service (TaaS), wird daher in Zukunft ebenso entsprechende Special Purpose Vehicles (SPV), etwa Robo-Taxis und -Transporter, entwickeln und bauen. So bewegen wir eine ganze Gesellschaft, mit all ihren Anforderungen an eine saubere, intelligente und nachhaltige Mobilität. An den Standorten weltweit sind mehr als 24.000 Mitarbeiter\*innen beschäftigt, davon rund 15.000 am Standort Hannover.

#### **Informationen rund um den Standort Hannover unter)**

<https://www.facebook.com/VolkswagenNutzfahrzeugeMeinWerk/>

#### **Volkswagen Nutzfahrzeuge**

Unternehmenskommunikation

Andreas Gottwald

Telefon:+49 (0) 511 / 7 98-9454

E-Mail: [andreas.gottwald@volkswagen.de](mailto:andreas.gottwald@volkswagen.de)

[www.vwn-presse.de](http://www.vwn-presse.de)