



INHALT

Der neue Caddy – internationale Fahrvorstellung

München, Oktober 2020

Im Überblick – die Kurzfassung

Der zu 100 Prozent neue Caddy startet durch Seite 02

Im Detail – die Langfassung

Exterieur – charismatischer Allrounder Seite 07

Interieur – bis in den letzten Winkel neu durchdacht Seite 10

Digital Cockpit und Infotainment im Detail – perfekt vernetzt Seite 13

Caddy und Caddy Cargo – Serien- und Sonderausstattung Seite 16

Caddy California – Serien- und Sonderausstattung Seite 21

Assistenzsysteme – ein Plus an Komfort und Sicherheit Seite 23

Antriebssysteme und Fahrwerk – effizienter und agiler Seite 27

Historie – vier Vorgänger, eine Erfolgsgeschichte Seite 30

Größer, praktischer, effizienter, intelligenter – der zu 100 Prozent neue Caddy startet durch

- **Innovative technische Basis: Komplette neu konstruierter Caddy basiert auf dem Modularen Querbaukasten (MQB)**
- **Charismatisch: Souveränes Design zeigt sich funktionsorientiert**
- **Allrounder: Neuer Caddy kommt als Stadtlieferwagen, Kombi/Shuttle, Kompakt-Van und Camper auf den Markt**
- **Geräumig: Caddy punktet weiterhin in allen Versionen mit einem perfekten Package und viel Raum**
- **Langer Radstand und breitere Schiebetür: Im Caddy Cargo Maxi ist jetzt Platz für zwei Europaletten**
- **Nachhaltige Diesel: Stickoxid-Emissionen der TDI-Motoren werden via Twindosing signifikant gesenkt**
- **Sicherer und komfortabler: Fünf der insgesamt 19 Assistenzsysteme sind neu an Bord des fünften Caddy**
- **Digitalisiert und vernetzt: Auf Wunsch erstmals mit digitalen Instrumenten und zahlreichen Online-Diensten**

Hannover / München, Oktober 2020 – Volkswagen Nutzfahrzeuge bringt einen komplett neu entwickelten Caddy auf den Markt. Die fünfte Generation des mehr als drei Millionen Mal gebauten Bestsellers startet als Kombi/Shuttle und Familien-Van (Caddy), Stadtlieferwagen (Caddy Cargo) und Camper (Caddy California) durch. Erstmals basiert der Allrounder auf dem Modularen Querbaukasten (MQB), wie er auch im Golf 8 eingesetzt wird. Mit dem MQB der aktuellsten Entwicklungsstufe halten zahlreiche neue Technologien ihren Einzug in die Caddy-Baureihe: Innovative Assistenzsysteme wie der ‚Travel Assist‘ und der neue Abbiegeassistent erhöhen die Sicherheit und den Komfort; vernetzte Infotainment- und digitalisierte Bediensysteme machen den Caddy zum Smartphone auf Rädern; und das neue Twindosing wandelt die Stickoxidemissionen der sparsamen Turbodiesel in Wasser und harmlosen Stickstoff um. Neu und charismatisch wurde das Exterieur designt; bis in den letzten Winkel durchdacht, präsentiert sich zudem das Interieur. Parallel vergrößert sich das Raumangebot. Fest steht: Dieser Caddy ist das neue Multitool unter den kompakten Transportern, Vans und Campern – ein echter Volkswagen.

Sofort zur Markteinführung wird der neue Caddy als Shuttle und Van in den frisch konfigurierten Ausstattungen ‚Kombi‘, ‚Caddy‘, ‚Life‘, ‚Style‘ und ‚Move‘ (Launch-Modell) sowie als Stadtlieferwagen in den Versionen ‚Cargo‘ und ‚Cargo Maxi‘ (langer Radstand) konfigurierbar sein. Die Markteinführung beginnt Ende November in Deutschland, Österreich und Polen. Danach geht es Schlag auf Schlag in ganz Europa weiter. Im dritten Schritt folgen Exportmärkte wie Israel, Südafrika und Australien.

Pünktlich zur nächsten Urlaubssaison erweitert ab 2021 der ebenfalls vollständig neu entwickelte Caddy California (Reisemobil als Nachfolger des Caddy Beach; optional erstmals mit Miniküche, Panoramadach und neuem Zelt) das Spektrum der Baureihe. Je nach Version wird Volkswagen Nutzfahrzeuge zudem auch die fünfte Caddy-Generation parallel zum

Frontantrieb ab dem Frühjahr 2021 mit dem Allradantrieb 4MOTION anbieten; das gilt auch für den Caddy California. Als 4MOTION-Highlight und Nachfolger des Caddy Alltrack wird – ebenfalls 2021 – für alle Globetrotter der neue, eigenständige Caddy PanAmericana auf den Markt kommen – ein Crossover aus Van und SUV. Dann werden ebenso die Maxi-Versionen des Caddy (Kombi/Shuttle und Van) sowie des Caddy California folgen.

Charismatisches Design und neue Exterieur-Features

Optisch ist die Umstellung auf den MQB bereits auf Anhieb durch den von 2.682 auf 2.755 mm verlängerten 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 ein mit 1,4 m² Glasfläche besonders großes Panoramadach (wie skizziert auch für den Caddy California erhältlich), das sich über die erste und zweite Sitzreihe spannt, sowie optional die elektrischen Zuziehhilfen für die Schiebetüren und die Heckklappe. Ebenso neu: 16, 17 und erstmals 18 Zoll große Leichtmetallräder sowie – in der Topversion ‚Style‘ serienmäßig – neue LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten. Erstmals an Bord: das schlüssellose Start- und Schließsystem ‚Keyless Access‘. In der Topversion ‚Keyless Access / Advanced‘ reicht es, dass sich einer der Caddy-Nutzer mit dem Schlüssel in der Tasche dem Wagen nähert, damit sich auf Wunsch auch ohne das Berühren eines der Türgriffe die Zentralverriegelung öffnet. Das neu entwickelte System ist wegweisend gut geschützt.

Einer der größten Innenräume im Segment

Innen überzeugt die fünfte Generation des Allrounders mit neuen Hightech-Lösungen und deutlich mehr nutzbarem Platz. Der Caddy Cargo bietet einen 3,1 m³ großen Laderaum (nach SAE V6-Norm); im Caddy Cargo Maxi ist es ein Volumen von 3,7 m³. Eine komplett neu konstruierte Hinterachse perfektioniert dabei den Raum. Wie und weshalb, das wird am Beispiel des Caddy Cargo deutlich: Hier kann jetzt eine Europalette quer in das Heck eingeladen werden. Denn 1.230 mm misst ab sofort neu die maximale Breite zwischen den Radkästen. Der neue Caddy Cargo Maxi nimmt dank der auf jetzt über 840 mm verbreiterten Schiebetüren (Breite im Vorgänger: 701 mm) nun zudem eine zweite Europalette auf – ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Paletten können so wahlweise entweder erstens mittig quer und hinten quer oder zweitens auch mittig quer und hinten längs eingeladen werden. Die maximale Laderaumlänge bis zur Trennwand beträgt 1.797 mm (Cargo) respektive 2.150 mm (Cargo Maxi).

Die Pkw- und Kombi-Versionen werden serienmäßig mit fünf Sitzplätzen angeboten; optional können die Modelle mit zwei Sitzreihen – egal ob kurz oder lang – wie die Vorgänger mit einer dritten Sitzreihe bestellt werden. Durch diese zwei zusätzlichen Einzelsitze im Fond wird der Caddy schnell zum Siebensitzer. Neu ist indes beim Caddy der fünften Generation, dass die Sitze in der dritten Reihe nun maximal flexibel einzeln entnehmbar sind. Natürlich wird auch an Bewährtem im neuesten Caddy festgehalten: So sind die Pkw- und Kombi-Sitze der Reihen zwei und drei weiterhin klapp- und wickelbar. Und natürlich lassen sich auch die Sitze der zweiten Reihe wieder im Handumdrehen ausbauen. Der Kombi und der Familien-Van bieten ein

Kofferraumvolumen von bis zu 2.556 Litern (dachhoch beladen bis zur ersten Sitzreihe, zweite Sitzreihe entnommen); das Kofferraumvolumen mit fünf Personen an Bord erreicht bei der Beladung bis zur Höhe der Rücksitzlehnen souveräne 1.213 Liter. Für die Laderaumlänge des Kombis und Vans ergeben sich bis zur ersten Sitzreihe 1.913 mm; zwischen den Radkästen steht eine maximale Breite von 1.185 mm zur Verfügung.

Digitalisiertes Hightech-Cockpit und digitale Touchflächen

Neu entwickelt wurde die Architektur der Anzeigen- und Bedienelemente: Die erste Schnittstelle zum Fahrer und Beifahrer bilden dabei entweder analoge Instrumente mit einer digitalen Multifunktionsanzeige oder – optional und in der Version ‚Style‘ serienmäßig – das neue ‚Digital Cockpit‘ (volldigitale Instrumente). Je nach Ausstattung serienmäßig oder optional an Bord: Radio- und Navigationssysteme mit Touchscreens in den Diagonalgrößen 6,5 Zoll (16,51 cm), 8,25 Zoll (20,96 cm) oder 10,0 Zoll (25,4 cm). In der Fusion aus dem ‚Digital Cockpit‘ und dem 10-Zoll-Top-Navigationssystem ‚Discover Pro‘ entsteht dabei eine neue digitale Landschaft der Anzeigen- und Bedienelemente: das ‚Innovision Cockpit‘. Über eine Online-Connectivity-Unit (OCU) mit integrierter eSIM greifen die Infotainmentsysteme des Caddy zudem auf mobile Online-Dienste, kurz MOD, zu. Erstmals ist auch die innovative Klimasteuerung unterhalb der Infotainmentsysteme digital mit einfach bedienbaren Slidern ausgeführt.

Gleichfalls ein Novum im Caddy: digitale Touchflächen für die Licht-, Sicht-, Audio- und Menüfunktionen. Der Drehschalter für das Licht hat deshalb ausgedient – das Tastenfeld ‚Licht & Sicht‘ übernimmt fortan seine Rolle. Es ist links vorn in einer Sicht- und Bedienachse mit dem Cockpit und dem Infotainment integriert. Ein weiteres Tastenfeld unterhalb des zentralen Infotainmentsystems und Klimabedienteils ermöglicht zudem über sogenannte Direkteinstiegstasten die schnelle und intuitive Bedienung der Assistenzsysteme sowie der erweiterten Klima- und Parkfunktionen – quasi eine geniale Abkürzung in der komplexer werdenden Menü-Führung des MIB, des neuesten ‚Modularen Infotainmentbaukastens‘ aus dem Konzern. Darüber hinaus perfektionieren neue leistungsstarke und per Touch bedienbare LED-Innenleuchten und eine Stromversorgung für externe 230V-Geräte das Leben an Bord. Innovativ ist auch ein Dachlüfter zur besseren Klimatisierung und schnelleren Standbelüftung im Fond des Caddy.

Mehr Sicherheit und Komfort durch viele neue Assistenzsysteme

Fünf der 19 Assistenzsysteme sind komplett neu im Caddy, der Rest wurde quasi umfassend runderneuert: Zu den Neuheiten 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 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. Sprich: Solange die Hände auf dem Lenkrad ruhen, gibt es keine Aufforderungen zu lenken. Gleichfalls neu: der in jedem Caddy serienmäßige Abbiegeassistent als Bestandteil des ‚Front Assist‘. Der Abbiegeassistent kann dabei zusätzlich unterstützen, etwa Unfälle beim Kreuzen der Gegenfahrbahn zu vermeiden. Ebenfalls neu im Caddy und

somit erstmals im A-Segment der Stadtlieferwagen erhältlich: der aus dem Crafter bekannte Anhängerrangierassistent ‚Trailer Assist‘ (vereinfacht das Rückwärtsrangieren mit Anhänger).

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 durchgängig mit Partikelfiltern ausgerüstet sind. Beispiel Turbodiesel (TDI): Erstmals in einem Volkswagen Nutzfahrzeug kommt für die drei 55 kW (75 PS), 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS) starken TDI-Motoren mit Sechsgang-Handschaltung oder automatisierten 7-Gang-Doppelkupplungsgetrieben das neue ‚Twindosing‘ zum Einsatz: Über zwei SCR-Katalysatoren – einer davon motornah, der andere motorfern verbaut – und einer somit realisierten doppelten AdBlue-Einspritzung werden die Stickoxyd-Emissionen (NOx) im Vergleich zum Vorgänger signifikant reduziert. Die TDI des Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge gehören damit zu den weltweit saubersten Turbodieselmotoren.

Gleichfalls effizient und nachhaltig: ein Turbobenziner (TSI) mit 84 kW (114 PS). Folgen sollen zudem ein aufgeladener Erdgasmotor (TGI auf Basis des TSI, aber mit 96 kW / 130 PS) sowie ein Plug-In-Hybridantrieb (eHybrid). Die neuen Antriebstechnologien wirken sich ökologisch und ökonomisch spürbar positiv aus. Beispiel TDI: Der kombinierte NEFZ-Verbrauch des neuen Caddy 2.0 TDI mit 75 kW (102 PS) und 6-Gang-Schaltgetriebe beträgt 4,7 l/100 km – das sind 1,4 l/100 km weniger als der vergleichbare Motor im nun abgelösten Caddy der Vorgänger-Generation. Zu dieser signifikant verbesserten Effizienz trägt auch die Aerodynamik des neuen Exterieur-Designs bei: Der c_w -Wert (Vorgänger: 0,33) konnte beim neuen Caddy auf nun 0,30 gesenkt werden – Benchmark in diesem Segment. Auch gegenüber Wettbewerbern ist der neue Caddy als TDI im Schnitt zehn Prozent sparsamer und damit ebenso mit zehn Prozent weniger CO₂-Emissionen unterwegs. Bei den Fahrzeugen mit Otto-Motorisierung ist der neue Caddy ebenfalls ‚Best in Class‘.

Die Preise und Kosten des neuen Caddy in Deutschland

Der Caddy ist seit jeher ein auch wirtschaftlich attraktiver Stadtlieferwagen, Kombi, Familien-Van und Camper. Daran hat sich auch bei der neuesten Generation des Bestsellers nichts geändert. Beispiel Deutschland: Der neue Caddy Cargo 2.0 TDI mit 55 kW (75 PS) – eines der wichtigsten Modelle für Handwerker, Großunternehmen und Dienstleister jeglicher Art – startet dort in der Version ‚EcoProfi‘ schon zu einem Preis von 20.862,60 Euro inklusive Mehrwertsteuer (netto: 17.985,00 Euro). Darüber hinaus punktet der Stadtlieferwagen schon jetzt wie alle neuen Caddy mit der strengen Abgasnorm Euro 6d ISC-FCM und sehr niedrigen Kraftstoffkosten. Die Versicherungseinstufungen für den Caddy dieser Leistungsklasse liegen in den Klassen N17 (Vollkasko), N18 (Teilkasko) und 17 (Kraftfahrzeug-Haftpflicht) – ebenfalls ‚Best-in-Class‘-Werte.

Ebenso wirtschaftlich wie die Cargo-Modelle sind die auf Familien oder Dienstleister wie Taxi-Unternehmen zugeschnittenen Versionen mit fünf bis sieben Sitzplätzen unterwegs. Die Welt dieser Modelle beginnt in Deutschland mit dem 75 kW (102 PS) starken ‚Kombi EcoProfi‘ zum Preis von 25.044,40 Euro (netto: 21.590,00 Euro). Auch hier sind die Kraftstoffkosten

sehr niedrig. Bei 4,7 l/100 km als kombiniertem WLTP-Verbrauch entstehen lediglich Tankkosten von 5,15 Euro¹. Gleichfalls auf einem sehr günstigen Niveau: die Versicherungseinstufungen in die Klassen N19 (VK), N18 (TK) und 17.

1.) Dieselpreis: 1,09⁶¹ Euro pro Liter in Deutschland; Quelle Statistisches Bundesamt, aktuellster ermittelter Durchschnittspreis für den August 2020, Stand vom 09. Oktober 2020.

EXTERIEUR – CHARISMATISCHER ALLROUNDER

- **Kraftvolles Design – voll funktionsorientiert**
- **Dynamische Proportionen: 92 mm länger, 62 mm breiter**

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 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 ganz neue Evolutionsstufe des Caddy erkennbar ist. ‚Der 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

Frontpartie: 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 ‚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 Plus an Breite ist nicht nur optisch präsent: der Caddy verzeichnet mit 1.855 mm Breite (ohne Spiegel) auch faktisch ein Plus von 62 mm. Und: Der Caddy ist in seiner Normalversion zudem in der Länge um 92 mm auf 4.500 mm sowie beim Radstand um 73 mm auf 2.755 mm gewachsen. Zusätzliche 18 mm fließen dabei in die Laderaumlänge von nun 1.797 mm. Zudem ist der neue Caddy 5 mm flacher als sein Vorgänger, damit steht er insgesamt satter, breiter und kräftiger auf der Straße; dazu tragen sicher auch die nun erstmals erhältlichen, optionalen 18-Zoll-Räder bei.

Silhouette: In der seitlichen Perspektive wirkt der neue Caddy jetzt deutlich muskulöser und in den Flächen insgesamt skulpturaler als sein 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 dadurch sehr dynamisch wirken. Verstärkt wird dieser Effekt noch 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.

Heckpartie: 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 werden. 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 Rückleuchten (ab ‚Style‘, bei allen Caddy mit Plus-Paket und auch im Launch-Modell ‚Caddy Move‘ in LED-Technik) sowie – beim Caddy mit Heckklappe statt Flügeltüren – die sehr 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 souverän der große, neue Caddy-Schriftzug.

Stadtlieferwagen, Kombi, Familien-Van und Camper

Ganz gleich ob Cargo (Kastenwagen), Caddy (Kombi/Shuttle und Van) oder California (Camper) sowie der künftige Caddy mit 4MOTION oder das Allterrain-Sondermodell Caddy PanAmericana – 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. Wie der Vorgänger, ist auch der neue Caddy je nach Ausstattung mit einer oder zwei Schiebetüren sowie Heckflügeltüren (Cargo und Cargo Maxi) oder einer Heckklappe erhältlich. Die Heckflügeltüren sind nun erstmals auch im Bereich der Fenster in Blech ausführbar. Vorteile: Besserer Sicht- und zusätzlicher Diebstahlschutz für wertvolle Fracht und Werkzeuge.

Für das Aufnehmen von Europaletten optimiertes Package

Mit Normalradstand misst der neue Caddy in der Länge 4.500 mm; das entspricht einem Plus von 92 mm gegenüber dem Vorgänger. Analog dazu wuchs der Radstand dank MQB um 73 auf nun 2.755 mm, die Laderaumlänge um 18 mm auf 1.797 mm – die neue Länge wird also konsequent genutzt. Die Höhe des neuen Allrounders sank beim Pkw auf

1.818 mm (-5 mm); die maximale Laderaumhöhe konnte allerdings trotzdem um 28 auf 1.272 mm ausgebaut werden (Caddy Maxi: +30 auf 1.274 mm). Vergrößert hat Volkswagen Nutzfahrzeuge auch die Gesamt-Breite des Caddy (ohne Außenspiegel): 1.855 mm entsprechen hier, wie skizziert, einem Zuwachs von 62 mm. Kleinere Spiegel machen den neuen Caddy windschnittiger, mit ihnen ist er um 35 mm auf 2.100 mm Breite gewachsen. Durch dieses Plus und clevere konstruktive Maßnahmen konnte auch die Laderbreite um 57 auf 1.613 mm erweitert werden; die Breite zwischen den Radkästen vergrößerte sich so um 60 auf 1.230 mm (Caddy Cargo). Parallel 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. Der Radstand des neuen Caddy Cargo Maxi beträgt 2.970 mm. Seine Außenlänge beträgt 4.853 mm. Durch seine schiere Länge und dank der um 145 mm breiteren Schiebtüren kann im Caddy Cargo Maxi nun eine zweite Europalette auch quer durch die Seitentür eingeladen werden; sie passt auf die deutlich breitere Ladefläche. Dazu wurde die Öffnungsbreite der Schiebetür von 701 auf 846 mm erhöht – der beste Wert in dieser Klasse und ein klarer Wettbewerbsvorteil.

INTERIEUR – BIS IN DEN LETZTEN WINKEL NEU DURCHDACHT

- **Digitalisiert oder analog – der Kunde hat die Wahl**
- **Mehr Variabilität für die Passagiere und die Fracht**

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat das Interieur des Caddy neu konzipiert und dabei weitreichend digitalisiert. Erstmals gibt es den Allrounder deshalb optional mit digitalen Instrumenten: dem ‚Digital Cockpit‘. Wie zuvor wird der neue Caddy in den meisten Versionen serienmäßig mit analogen Instrumenten angeboten – die Kunden entscheiden, wie weit ihr neuer Wagen digitalisiert werden soll. Darüber hinaus bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge den Caddy mit einer großen Range neuer Infotainmentsysteme an. Ist das ‚Digital Cockpit‘ an Bord, bilden die Instrumente und das Infotainmentsystem eine hochmoderne digitale Landschaft – angeordnet auf einer durchgängigen Sicht- und Bedienachse. Generell digitalisiert wurden die konsequent selbsterklärenden 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, das ebenfalls neu konzipierte und in Kombination mit dem ‚Travel Assist‘ kapazitiv reagierende Multifunktionslenkrad, ein neues Dachmodul mit Notrufknopf via eSIM und der Taster für die nun elektrische Parkbremse. Zudem wird auch das Bedienteil der Klimaanlage mit Tasten und Slidern digitalisiert.

Der neue Caddy mit Direktschaltgetriebe (DSG) erhält zudem eine digitalisierte ‚Shift-by-wire‘-Schaltung. Sie ermöglicht einen 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. Links von der Schaltung sind optional respektive je nach Ausstattung serienmäßig zwei USB-C-Schnittstellen angeordnet; vor dem Schaltknauf ist zudem auf Wunsch eine induktive Ladeschale (Koppelbox) für das Smartphone integriert; über dieser Koppelbox gibt es eine praktische zusätzliche Abdeckung. Erstmals wird es im Caddy darüber hinaus möglich sein, ‚App-Connect Wireless‘ (Spiegelung von Apps in das Infotainmentsystem) per Bluetooth zu nutzen – bislang konnten Smartphones-Apps generell nur via Kabel eingebunden werden.

Wie intuitiv das alles funktioniert, zeigt die Bedienung der ‚Air Care Climatronic‘ 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.

Die multivariable Sitzanlage des Caddy

Das Interieur des Caddy wird durch viele neue technische Lösungen geprägt. Beim Caddy Cargo 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 Cargo 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 sehr robust.

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 und eine Doppelsitzbank

Nicht nur zwei Europaletten können einfacher denn je im neuen Caddy verstaue 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. Die Lehnen lassen sich in der Neigung einstellen. Optional machen den Kombi und Kompakt-Van zwei weitere Einzelsitze in der dritten Reihe zum Siebensitzer. Die drei Sitzplätze der zweiten Reihen können platzsparend zusammengeklappt und nach vorn gekippt, gewickelt oder entnommen werden, um so den Laderaum weiter zu vergrößern. Zusammengeklappt werden können auch die Einzelsitze der dritten Reihe. Die Sitzanlage bietet zudem maximale Flexibilität: Mit wenigen Handgriffen lassen sich auch die Fondsitze der dritten Sitzreihe leichter als zuvor komplett ausbauen. Optional können nun auch erstmals die Sitze der ersten Sitzreihe im Caddy Cargo mit Armlehnen ausgestattet werden, dieses Detail wurde aus dem Transporter und dem Crafter von Volkswagen Nutzfahrzeuge nun übernommen. Wichtig für Familien: Alle äußeren Fondsitze und der Beifahrersitz sind mit Isofix-Aufnahmen zur sicheren Verankerung entsprechender Kindersitze ausgestattet.

Raumrieze unter den Stadtlieferwagen und Kompakt-Vans

Der neue Caddy Cargo bietet trotz seiner kompakt-urbanen Dimensionen mit 1.613 mm eine der größten Laderaumbreiten im Wettbewerbsumfeld. Zwischen den Radkästen stehen bis zu 1.230 mm zur Verfügung (Caddy Cargo). Die maximale Breite zwischen den Radkästen des Caddy als Pkw beträgt 1.185 mm. Maßstäbe setzen der neue Caddy Cargo und der Caddy

als Pkw/Kombi/Familien-Van ebenfalls im Hinblick auf die Laderaumlänge: Bis zur Trennwand gehört sie mit 1.797 mm (Cargo) respektive 2.150 mm (Cargo Maxi) ebenfalls zu den größten im Segment. Der Caddy als Pkw/Kombi/Familien-Van bietet bis zur ersten Sitzreihe gemessen eine Laderaumlänge von 1.913 mm. Und so punktet die neue Generation mit einem sehr hohen Ladevolumen: Im Fall des Caddy Cargo liegt es bei 3,1 m³ (Normalradstand, nach neuer Messmethode, der SAE V6 Norm) respektive 3,7 m³ (im Maxi). Dazu passen die hohen maximalen Nutzlasten von bis zu 700 kg und 780 kg (Maxi). Der Caddy als Pkw/Kombi kommt auf maximal 2,6 m³ bis zur ersten Sitzreihe. Mit 1.213 Litern – beladen bis zur Höhe der Rücksitzlehne in der zweiten Reihe – bietet der neue Caddy mit fünf Personen an Bord zudem das größte Kofferraumvolumen seiner Klasse. Komfortabel niedrig ist mit 562 mm die Ladekante (Caddy Cargo: 586 mm). Die Dachlast des neuen Caddy liegt weiter bei 100 kg; auch Anhängelasten von bis zu 1.500 kg, abhängig von der Motorisierung, sind weiterhin möglich.

DIGITAL COCKPIT UND INFOTAINMENT IM DETAIL– PERFEKT VERNETZT

- **„Digital Cockpit“ ermöglicht neue Funktionsvielfalt**
- **Infotainment holt die Welt der Online-Dienste an Bord**

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. In einer zweiten Konfiguration steht eine digitale Ansicht ohne Ziffernblätter mit verschiedenen Infefeldern zur Verfügung. Mittig ist hier eine frei belegbare Anzeige integriert – zum Beispiel die Mediathek. Zusammen mit dem Top-Infotainmentsystem „Discover Pro“ verschmilzt das „Digital Cockpit“ als maximale Ausbaustufe zudem zum „Innovision Cockpit“ mit zahlreichen weiteren Funktionen. In diesem Fall kann unter anderem die Navigationskarte in der Mitte zwischen beiden Ziffernblättern eingeblendet oder auch über die gesamte Display-Breite geöffnet werden.

Die neuen Infotainmentsysteme im Detail

Im Caddy kommen, dank MQB jetzt zentral mittig und weiter oben angeordnet und zudem leicht dem Fahrer zugewandt, die neuen Infotainmentsysteme mit 6,5, 8,25 und 10,0 Zoll großen Screens zum Einsatz. Es sind Geräte des „Modularen Infotainment-Baukasten“ der Generationen 2 und 3 (MIB2 und MIB3). Sie alle sind an eine Online-Connectivity-Unit (OCU mit integrierter eSIM) gekoppelt und damit onlinefähig, quasi „always on“. Deshalb ist natürlich auch immer das in der EU geforderte Notrufsystem „eCall“ an Bord.

Den Einstieg bilden die Systeme mit einem 6,5 Zoll großen Touch-Farbdisplay. Los geht es mit dem MIB2-Radio „Composition Audio“. Zum Ausstattungsumfang gehören unter anderem ein in der Diagonale 16,51 cm großer Touchscreen, zwei Lautsprecher und eine Mobiltelefonschnittstelle. In der Ausstattungslinie „Caddy“ kommt bereits serienmäßig das identische System mit vier Lautsprechern und zusätzlichem DAB+ (digitaler Radioempfang) zum Einsatz. In der nächsten Ausbaustufe hat der Caddy das MIB3-Radiosystem „Composition“ mit 8,25-Zoll-Touchscreen (20,96 cm) an Bord. Es gehört zur Serienausstattung des „Life“, „Move“ und „Style“. Hier sind zusätzlich zwei USB-C-Schnittstellen in der Mittelkonsole vorn sowie insgesamt sechs Lautsprecher eingebunden. Optional kann dieses System um eine Sprachbedienung erweitert werden. Zudem hat das „Composition“ Zugriff auf die mobilen Online-Dienste und -Funktionen von „We Connect“, „We Connect Plus“ und das mobile Flottenmanagement „We Connect Fleet“ (optional).

Ab einer Display-Diagonale von 10,0 Zoll (25,4 cm) hat der neue Caddy MIB3-Navigationsysteme an Bord: das „Discover Media“ oder das „Discover Pro“. Diese Systeme sind ebenfalls mit „We Connect“ und „We Connect Plus“ ausgerüstet; „We Connect Fleet“ für kommerzielle Anwendungen steht

optional zur Verfügung. Zur weiteren Ausstattung beider Systeme gehören unter anderem zwei USB-C-Schnittstellen und sechs Lautsprecher. Während das ‚Discover Media‘ mit einer normalen Mobiltelefon-Schnittstelle kombiniert ist, ist in Verbindung mit dem ‚Discover Pro‘ die Mobiltelefon-Schnittstelle ‚Comfort‘ mit einer Ablage zum induktiven Laden des Smartphones serienmäßig dabei. Zum erweiterten Ausstattungsumfang des ‚Discover Pro‘ gehört zudem ‚App Connect‘ inklusive ‚App-Connect Wireless‘ zur Integration von Smartphone Apps via Kabel oder per Bluetooth (für ‚Apple CarPlay‘).

‚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 ‚Pannruf‘, ‚Fahrzeugstatus‘, ‚Türen & Licht‘, ‚Fahrzeugzustandsbericht‘, ‚Fahrdaten‘, ‚Automatische Unfallmeldung‘, ‚Parkposition‘ und ‚Serviceterminplanung‘.

Ab dem ‚Discover Media‘ 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‘ Funktionen wie ‚Gebietsbenachrichtigung‘, ‚Geschwindigkeitsbenachrichtigung‘, ‚Hupen & Blinken‘, ‚Online-Diebstahlwarnanlage‘, ‚Online-Standlüftung‘, ‚Medienstreaming‘, einen ‚WLAN-Hotspot‘, ‚Verriegeln & Entriegeln‘, ‚Online-Verkehrsinformationen‘, ‚Online-Routenberechnung‘, ‚Online-Zielimport‘, ‚Tankstellen und Ladestationen‘, ‚Online-Kartenaktualisierung‘, ‚Parkplätze‘, die ‚Online-Sprachbedienung‘, den Service ‚WeDeliver‘ und das ‚Webradio‘. Als ‚We Upgrade‘ können zudem weitere Apps wie ‚We Park‘, ein ‚Digitales Bordbuch‘ oder künftig auch die Sprachbedienung via ‚Alexa‘ hinzugebucht werden.

‚We Connect Fleet‘ im Detail

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

Intuitive Sprachsteuerung

Unterstützt wird die selbsterklärende Bedienung optional durch eine neue natürliche Sprachsteuerung. Das System wird einfach per Ansprache (‚Hallo Volkswagen‘) oder Voice-Button im Lenkrad aktiviert. Der Caddy antwortet jetzt zum Beispiel mit ‚Ja, bitte?‘ und ‚Was möchten Sie tun?‘ und reagiert auf intuitive Sprachkommandos wie ‚nach München‘ (Navigation). Per Sprache gesteuert werden können zum Beispiel die Navigation, die Klimaanlage, das Telefon und das Infotainment. Folgen wird, wie erwähnt, zudem die Integration der optionalen Web-App ‚Alexa‘. Die Sprachunterstützung via ‚Alexa‘ wird Volkswagen in Verbindung mit den 10-Zoll-Navigationssystemen ‚Discover Media‘ und ‚Discover Pro‘ anbieten.

Folgende fahrzeugbezogene Funktionen können dann über ‚Alexa‘ angesteuert werden: die Point-of-Interest-Suche (POI) im Umkreis, die POI-Eingabe in die Navigation sowie die Lautstärkeregelung. Darüber hinaus wird das bereits aus dem Wohnungsumfeld bekannte Funktionsspektrum abrufbar sein; dazu gehören Bereiche wie Wissensfragen, Wetterinfos, Nachrichten, Öffnungszeiten und die Steuerung des Smart Homes.

CADDY UND CADDY CARGO – SERIEN- UND SONDERAUSSTATTUNG

- **Kombi/Pkw-Grundmodell mit ‚Front Assist‘ und ‚Lane Assist‘**
- **Launch-Modell mit Panoramadach und LED-Scheinwerfern**

Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet den neuen Caddy in drei unterschiedlichen Segmenten an: als Stadtlieferwagen (Caddy Cargo), als Kompaktvan (Caddy Kombi/Pkw in fünf Ausstattungsversionen und dem attraktivem Launch-Modell ‚Caddy Move‘) sowie als kompakten Camper (Caddy California / *siehe separates Kapitel*). Alle Varianten sind Allrounder, die extrem vielseitig eingesetzt werden können.

Caddy Cargo – der Stadtlieferwagen

Er ist das Nutzfahrzeug einer neuen Generation, konzipiert für den gewerblichen Einsatz: der neue Caddy Cargo. Seine Vorgänger sind zu Hunderttausenden bei Handwerkern, Dienstleistern, Großunternehmen – Betrieben jeglicher Art – im täglichen Einsatz. Die nun vorgestellte fünfte Generation des Nutzfahrzeug-Bestsellers setzt im Bereich der Effizienz sowie der Assistenz- und Bediensysteme die neuen Standards seiner Klasse. Darüber hinaus bietet der neue Caddy Cargo im Vergleich zum Vorgänger mit einem Laderaumvolumen von 3,1 m³ (Normalradstand, nach SAE V6 Norm) bis 3,7 m³ (langer Radstand) nochmals deutlich mehr Platz.

Volkswagen Nutzfahrzeuge offeriert den Stadtlieferwagen in den Ausstattungsversionen ‚Cargo‘ und ‚Cargo EcoProfi‘ (zu besonders günstigen Konditionen für Gewerbetreibende) mit drei hochmodernen Turbodieselmotoren (2.0 TDI). Sie entwickeln 55 KW (75 PS), 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS). Der 122-PS-TDI ist optional mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) und später mit dem DSG in Kombination mit dem Volkswagen-Allrad 4MOTION erhältlich. Darüber hinaus ist der Caddy Cargo wie skizziert auch wieder als Maxi-Version mit einem gegenüber der ‚kurzen‘ Version des neuen Caddy um 215 mm verlängerten Radstand konfigurierbar (ab 102 PS).

Zur Serienausstattung aller Caddy Cargo zählen im Exterieur unter anderem elektrisch einstellbare Außenspiegel, asymmetrische Heckflügeltüren mit in Metall ausgeführten Fensterbereichen, 16-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 205/60 R16 sowie H7-Doppelscheinwerfer inklusive automatischer Fahrlichtschaltung. Auf der Funktions- und Interieur-Seite sind es Details wie sechs Verzurrösen im Laderaum, die Multikollisionsbremse, das Notrufsystem ‚eCall‘, die Müdigkeitserkennung, eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung (‚Servotronic‘), diverse Ablagen und Staufächer im Interieur, eine FahrersitzhöhenEinstellung, Teppichboden im Fahrerhaus, eine Trennwand (hoch) ohne Fenster, eine elektronische Parkbremse inklusive Auto-Hold-Funktion, die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung sowie eine separate Laderaumschließung zur sicheren Verwahrung von Wertgegenständen in der Fahrerkabine, die zur Serienausstattung gehören. Der Caddy Cargo Maxi ist zudem erstmals mit einer von ehemals 701 mm auf 846 mm um 145 mm vergrößerten Schiebetürbreite ausgestattet, um seitlich etwa auch eine zweite, 800 mm breite Europalette einladen zu können (zusätzlich zur

Beladung via Heckflügeltür, wo die 1.200 ,m lange Palette auch quer zwischen die Radkästen passt).

Optional steht ein ebenfalls neues und innovatives Spektrum an weiteren Ausstattungen zur Verfügung: Dazu gehören Features wie volldigitale Instrumente (,Digital Cockpit'), elektrische Zuziehhilfen für die Schiebetüre(n) und die optionale Heckklappe, je nach Bedarf Fenster für den Laderaum und die Hecktüren respektive Heckklappe, das deutlich erweiterte Spektrum der Assistenzsysteme, erstmals LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, die Radiosysteme ,Composition Audio' (6,5-Zoll-Screen) und ,Composition' (8,25 Zoll), die Navigationssysteme ,Discover Media' und ,Discover Pro' (jeweils 10,0 Zoll), eine Mobiltelefon-Schnittstelle (Serie in Verbindung mit allen Radioanlagen und Navigationssystemen), USB-C-Schnittstellen zur Datenübertragung und zum Laden des Smartphones (Serie ab 8,25-Zoll-Systemen), ,App Connect' und ,App Connect Wireless' zur Smartphone-Einbindung sowie die Vorbereitung für das digitale Fuhrparkmanagementsystem ,We Connect Fleet'. Speziell auf die Arbeitswelt zugeschnitten sind zudem Optionen wie zusätzliche LED-Beleuchtung im Laderaum, verschiedene Staubboxen für den Laderaum, neu die Armlehnen für den Fahrer- und Beifahrersitz, Standheizungen (Luft-Standheizung, elektrische Luft-Zusatzheizung oder Wasser-Zusatzheizung), die neuen AGR ergoComfort-Sitze mit elektrischer 4-Wege-Lendenwirbelstütze, eine 4er-Sitzbank in der zweiten Reihe, Schwingsitze vorn, ein sogenanntes Backpanel am klappbaren Beifahrersitz mit integrierter Schreibunterlage, eine zusätzliche Schiebetür auf der linken Fahrzeugseite und die besonders widerstandsfähigen Sitzbezüge ,Robusta' und ,Pure Diamond' (Kunstleder) sowie die generell schmutzabweisenden Materialien im Innenraum.

Caddy – der Kombi und Familien-Van

Er ist das Multitalent unter den kompakten Vans – der Caddy. Die neue Generation startet in den fünf Ausstattungsversionen ,Kombi', ,Kombi EcoProfi' (Angebot für Gewerbetreibende), ,Caddy', ,Life' und ,Style'. Darüber hinaus begleitet Volkswagen Nutzfahrzeuge die Markteinführung mit dem Launch-Modell ,Move'. Es sind Allrounder für Familien; für Menschen, die viel Raum für alle denkbaren Gerätschaften brauchen; und für Unternehmen, die den Caddy für den Personentransport einsetzen – vom Hotel-Shuttle bis zum klassischen Taxi. Der Kompaktvan ist auch in der neuesten Generation grundsätzlich als Fünf- und optional als Siebensitzer erhältlich. Für Vortrieb sorgen im Kompaktvan zum Marktstart zwei 2,0-Liter-TDI mit 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS), im kurzen Kombi und im ,Caddy' steht, wie auch im Cargo, in Kürze noch der kleine TDI mit 55 kW zur Verfügung. Die TSI (Benziner) und der TGI (CNG) mit jeweils 1,5 Liter Hubraum folgen ebenfalls.

,Kombi' und ,Kombi Eco Profi': Die günstigsten Modelle – der ,Kombi' und der ,Kombi Eco Profi' – haben serienmäßige Details wie das neue Multifunktionslenkrad, eine Multifunktionskamera für die Assistenzsysteme, den Notbremsassistent ,Front Assist' mit Fußgänger- und Radfahrerererkennung, die Ausweichunterstützung und den neuen Abbiegeassistent, die Müdigkeitserkennung, elektrisch einstellbare Außenspiegel, die Multifunktionsanzeige ,Plus' (in den Instrumenten), die neuen H7-Halogendoppelscheinwerfer, das Spurhaltesystem ,Lane Assist', die Mulikollisionsbremse, LED-Leseleuchten im Fahrgastraum, eine Dachgalerie im Fahrerhaus, die manuelle Höheneinstellung für den

Fahrsitz, eine Wärmeschutzverglasung, eine Klimaanlage und eine Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer an Bord. Die Sitze sind mit einem robusten Stoff im Dessin ‚Double Grid‘ bezogen. Der ‚EcoProfi‘ ist zudem mit einer zweiten 12-Volt-Steckdose ausgestattet. Die Kombi-Versionen sind generell mit dem 75-kW-TDI (102 PS) erhältlich, im Kombi mit kurzem Radstand ist auch noch der TDI mit 55 kW (75 PS) möglich.

‚Caddy‘: In der Version ‚Caddy‘ gehören zusätzlich Features wie elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel, eine Gepäckraumabdeckung, der Regensensor und das Radiosystem ‚Composition Audio‘ (mit 6,5-Zoll-Touchscreen, DAB+ und Mobiltelefon-Schnittstelle und vier Lautsprechern) zur Serienausstattung. Ab der Ausstattungslinie ‚Caddy‘ verfügen zudem alle Modelle auch auf der linken Seite über eine Schiebetür.

‚Life‘: Über die Ausstattungsdetails der Version ‚Caddy‘ hinaus wird der ‚Life‘ unter anderem mit einer schwarzen Dachreling, mit elektrisch anklapp-, beheiz- und einstellbaren Außenspiegeln, in Wagenfarbe lackierten Stoßfängern und 16-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs ‚Wien‘ ausgeliefert. Innen veredeln Chromapplikationen um die Luftausströmer und der Sitzstoff ‚Trialog‘ den ‚Life‘. Ab dieser Ausstattung sind beide Vordersitze mit einer Lendenwirbelstütze ausgerüstet; zudem ist auch der Beifahrersitz in der Höhe einstellbar. Ebenfalls serienmäßig: Klapptische an den Rücklehnen der ersten Sitzreihe, eine Mittelarmlehne vorn (höhen- und längsverstellbar, mit zwei Getränkehaltern vorn und zwei Luftausströmern hinten), Schubladen unter den Vordersitzen, zwei USB-C-Schnittstellen in der Mittelkonsole vorn sowie zwei USB-C-Ladebuchsen an der Mittelarmlehne hinten und das Radiosystem ‚Composition‘ mit 8,25-Zoll-Touchscreen und sechs Lautsprechern.

‚Move‘: Als exklusives Launch-Modell zur Markteinführung bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge den ‚Move‘ an. Positioniert ist er zwischen dem ‚Life‘ und der Topversion ‚Style‘. Als einziger Caddy ist der ‚Move‘ bereits serienmäßig mit dem ansonsten nur optional erhältlichen Panoramadach ausgestattet. Das getönte Sicherheitsglas mit einer Fläche von 1,4 m² spannt sich komplett über die erste und zweite Sitzreihe und sorgt für eine angenehm helle Atmosphäre im Innenraum. Ebenfalls serienmäßig: die edle ‚Privacy Verglasung‘ mit abgedunkelten Fondscheiben. Das Exterieur wird gegenüber dem ‚Life‘ zudem durch glanzgedrehte 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs ‚Colombo‘ in ‚Dark Graphite‘ individualisiert. Die Nacht zum Tag machen indes die LED-Hauptscheinwerfer (inklusive LED-Tagfahrlicht / und Allwetterlicht bei Wahl des Plus-Pakets), auch die stylischen optionalen LED-Rückleuchten des Plus Pakets machen den Move zu einem echten Hingucker. ‚Climatronic‘, ‚ACC‘ und ‚Kessy‘ sind in dem Paket ebenfalls mit von der Partie, ebenso die AGR-Sitze und ein 10-Zoll-Navigationssystem. Das Interieur gewinnt durch das optionale ‚Digital Cockpit‘, ein Multifunktionslenkrad in Leder, den ebenfalls in Leder ausgeführten Schalthebel, farbige Sitznähte und Textilfußmatten (vorn und hinten) an Exklusivität. Eine zusätzliche Einparkhilfe (vorn und hinten) vereinfacht das Rangieren, elektrische Zuziehhilfen erleichtern serienmäßig im ‚Move‘ das Schließen des Heckportals und der Schiebetüren.

„Style“. Die neue Topausstattung für den Caddy nennt sich „Style“. Über die Umfänge des „Life“ hinaus kennzeichnet den „Style“ außen, innen und funktionsseitig ein stark erweitertes Spektrum der Seriedetails. Im Exterieur gehören dazu eine silberne Dachreling, eine Privacy-Verglasung im Fond (zu 74 Prozent lichtabsorbierend), 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Colombo“ (schwarzglänzend im Farbton „Giallo Evros“ lackiert) sowie LED-Scheinwerfer inklusive LED-Tagfahrlicht und LED-Rückleuchten mit automatischer Fahrlichtschaltung plus Begrüßungs- und Verabschiedungslicht. Chrom vorne und hinten geben dem Exterieur des „Style“ den letzten Schliff. Innen gehören zur „Style“-Ausstattung hochglänzend schwarze Cockpitblenden, das in Leder ausgeführte Multifunktionslenkrad und der ebenfalls lederbezogene Schalthebel, Sitze im Mikrovlies „ArtVelours“ (Mittelbahnen) und Lederoptik (Sitzwangen) sowie Türinserts und Mittelarmlehne in Kunstleder. Funktionsseitig zusätzlich an Bord: die „Air-Care-Climatronic“ (2-Zonen-Klimaautomatik mit Luftreinigungsfunktion), das „Digital Cockpit“, Licht- und Regensensor für die automatische Scheibenwischersteuerung, der selbstabblendende Innenspiegel und „Keyless Start“ (schlüsselloses Startsystem).

Individualisierung – wichtige Sonderausstattungen

Über die Serienausstattungen hinaus kann der neue Caddy via Sonderausstattungen individualisiert und auf die ganz persönlichen Prioritäten abgestimmt werden. Speziell für den „Move“ bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge das bereits erwähnte „Plus-Paket“ an, das unter anderem Features wie das schlüssellose Schließ- und Startsystem „Keyless Access / Advanced“, das „Digital Cockpit“, den Spurwechselassistent „Side Assist“, LED-Rückleuchten, die automatische Distanzregelung „ACC“ und die „Air-Care-Climatronic“ beinhaltet. Natürlich gibt es all diese Sonderausstattungen für alle Ausstattungsversionen auch separat. Beispiel „Keyless Access / Advanced“: Es steht in Verbindung mit dem MIB3-Infotainmentsystemen zur Verfügung kann erstmals so konfiguriert werden, dass sich die Zentralverriegelung schon bei der Annäherung einer Person mit Schlüssel öffnet – bislang musste dazu einer der vorderen Türgriffe berührt werden. Auch das Verriegeln geschieht automatisch, sobald sich die Person mit dem Schlüssel weiter als drei Meter vom Wagen entfernt.

Zu den weiteren optionalen Ausstattungsdetails gehören unter anderem das neue Panoramadach (Serie im Launch-Modell „Move“), die LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, zwei verschiedene Anhängervorrichtungen (starr oder abnehmbar), eine Diebstahlalarmanlage, die verschiedensten Fahrerassistenz- und Infotainmentsysteme, Heckflügeltüren statt einer Heckklappe, die „Air-Care-Climatronic“, die LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten, das „Digital Cockpit“, verschiedene Leichtmetallräder in 16, 17 und 18 Zoll, vier verschiedene Radio- und Navigationssysteme, die Sprachbedienung „App-Connect“ und erstmals „App-Connect Wireless“, die Telefonschnittstelle „Comfort“ mit induktiver Ladefunktion, Zuziehhilfen für die Schiebetüren und die Heckklappe, ein 7-Sitzer-Paket mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen in der dritten Reihe, AGR ergoComfort-Sitze, eine Standheizung, ein Gepäckauffangnetz für den Fahrgast- und Laderaum und ein Unterfahrschutz für Motor und Getriebe.

13 verschiedene Lackierungen – Uni, Metallic und Perleffekt

Volkswagen Nutzfahrzeuge wird den neuen Caddy in 13 verschiedenen Lackfarben anbieten: vier Uni- und acht Metallic-Töne sowie eine Perleffekt-Lackierung. Die Uni-Farben sind ‚Candy-Weiß‘, ‚Kirschrot‘, ‚Leuchtorange‘ und ‚Pure Grey‘. Als Metallic-Töne werden ‚Copper Bronze‘, ‚Costa Azul‘, ‚Fortanarot‘, ‚Golden Green‘, ‚Indiumgrau‘, ‚Mojave Beige‘, ‚Reflexsilber‘ und ‚Starlight Blue‘ angeboten. Komplettiert wird das Farbspektrum durch die Perleffekt-Lackierung ‚Deep Black‘. Neu in diesem Spektrum: ‚Copper Bronze‘, ‚Costa Azul‘ und ‚Golden Green‘. ‚Leuchtorange‘ und ‚Pure Grey‘ stehen exklusiv den Cargo-Varianten des Caddy zur Verfügung.

CADDY CALIFORNIA – SERIEN- UND SONDERAUSSTATTUNG

- **Neuer Camper mit variablem Wohn-, Schlaf- und Stauraum**
- **Kompakte Küche wird nach hinten aus dem Heck gezogen**

Bis in den letzten Winkel neu gedacht, neu entwickelt und neu designt hat Volkswagen auch den Nachfolger des Caddy Beach: den neuen Caddy California – ein Crossover aus kompaktem Van und clever konzipiertem Camper. Sein neuer Name ist Programm: California. Er steht für innovative Detaillösungen, die den California als T3, T4, T5, T6 und T6.1 zum erfolgreichsten Reisemobil der Welt machten. 2019 transferierte Volkswagen Nutzfahrzeuge die California-Philosophie des ‚Multitools‘ mit dem Grand California in die Klasse des großen Crafter. Nun debütiert im Segment der kompakten Reisemobile der neue Caddy California. Damit gibt es fortan drei California – eine Camper-Familie für jedes Budget, jede Reise und jedes Abenteuer.

Der neue Caddy California ist das erste Reisemobil, das die konstruktiven Vorteile des Modularen Querbaukasten (MQB) nutzt: neueste Technologien und ein Plus an Raum. Auf den Markt kommen wird der 4.500 mm lange Caddy California noch 2020; eine Version mit verlängertem Radstand folgt 2021 (Länge: 4.853 mm). Der Fond überzeugt mit einer bis in den letzten Winkel durchdachten Camper-Ausstattung. Dazu gehört ein neues ausklappbares Bett. Die Konstruktion mit Tellerfedern und hochwertiger Matratze bietet den gleichen guten Schlafkomfort wie die Betten im T6.1 California und Grand California. Mit 1.980 x 1.070 mm ist das Bett sehr groß. Zusammengefaltet, verkürzt es sich auf ein Drittel und liegt kompakt über dem Kofferraum. Während beim Vorgänger die zweite Sitzreihe Teil der Bettkonstruktion war, ist dies nun nicht mehr der Fall. Die Sitze der zweiten Reihe können deshalb vor der Reise mit wenigen Handgriffen auch ausgebaut werden. Damit steht im Caddy California auch in diesem Bereich deutlich mehr Stauraum zur Verfügung.

Neue Miniküche macht den kompakten Camper noch vielseitiger

Ein Novum, Highlight und Alleinstellungsmerkmal in dieser Camper-Klasse ist die optionale Miniküche des Caddy California. Angelenkt an der linken Laderaumwand unter dem Bett, ist sie bei geöffneter Heckklappe nach hinten ausziehbar. Die Heckklappe schützt so beim Kochen auch vor Regen; gleichzeitig ergibt sich durch die Nutzung hinter dem Fahrzeug ein optimaler Zugang bei voller Stehhöhe. Die neue Miniküche besteht aus zwei Auszügen. Im oberen ist ein einflammiger Gaskocher inklusive Windschott und einer praktischen Ablage integriert. Der untere Auszug beinhaltet einen Besteckkasteneinsatz sowie weiteren Stauraum für Kochgerätschaften und Vorräte. Im hinteren Bereich der Küche ist eine sicher abgeschlossene Box (mit Bodenentlüftung) für die Gasflasche (Füllgewicht ca. 1,85 kg) eingebaut. Hat der Caddy California die Miniküche an Bord, wird er mit einer Zulassung als Wohnmobil ‚geadelt‘.

Erstmals mit 1,4 m² großem Panoramadach

Optional kann der Caddy California, wie seine anderen Modellbrüder auch, mit einem großen Panoramadach konfiguriert werden. Das 1,4 m² große

Glasdach erschließt bei Nacht den Blick in die Sterne und flutet tagsüber den Innenraum mit Licht. Hat man genug Sternschnuppen gezählt, kann man das Glasdach im California verdunkeln, wenn man am nächsten Morgen zum Beispiel länger ausschlafen möchte. Weiterentwickelt hat VWN das praktische Stautaschensystem an den hinteren Seitenfenstern, das Utensilien mit einem Gewicht von bis zu fünf Kilo je Seite aufnehmen kann. Ebenfalls weiter perfektioniert wurde das Verdunklungssystem aus hellen Stoffgardinen. In den Seitenscheiben vorn und in der Heckscheibe werden die neutral designten Gardinen wieder mit eingenähten Magneten befestigt. Die Stautaschen verdunkeln indes die hinteren Seitenscheiben. Im Bereich der Windschutzscheibe und eben des Panoramadaches kommen parallel zu den Magneten weitere Befestigungselemente zum Einsatz.

Clevere Detaillösungen perfektionieren das Campen

Neue Belüftungsöffnungen mit integriertem Fliegengitter für die Fahrer- und Beifahrertür – sicher gehalten durch die Seitenscheiben und Türrahmen – optimieren auf dem Campingplatz das Klima im Wohnraum, denn nichts ist schlimmer als eine hohe Luftfeuchte im Wohnmobil am Morgen. Ein neues System mit stufenlos dimmbaren LED-Spots sorgt mit seinem warmweißen Licht für individuelle Helligkeit über dem Bett; in der geöffneten Heckklappe erzeugen ebenfalls LEDs eine gute Lichtsituation. Zwei Campingstühle und ein Campingtisch – ebenso praktische wie leichte Klassiker – können schnell in einer neu konzipierten Tasche unter dem Bett verstaut werden.

Neues Zeltsystem macht den Caddy California zum Familien-Camper

Weiteres Novum: ein neues, modulares Zeltsystem, das mit dem Caddy California verbunden wird. Es ist eine auch ohne den Caddy separat nutzbar, da freistehende Zeltanlage. Auf Wunsch kann das Zelt um drei zusätzliche Schlafkabinen erweitert werden. Sie vergrößern den Wohnraum derart, dass eine Familie samt Campingausrüstung ausreichend Raum auf dem Stellplatz hat. Zwei Personen schlafen in diesem Fall im Caddy California, bis zu sechs im neuen Zelt. Dank ‚Luftgestänge‘ ist es zügig und denkbar einfach aufgebaut. Große Fensterflächen – die sich auch komplett öffnen lassen – sorgen tagsüber für sehr viel Helligkeit. Die verschließbare Schleuse macht es möglich, mit dem Caddy California tagsüber Ausflüge zu machen und das Zelt etwa auf dem Campingplatz komfortabel stehen zu lassen.

ASSISTENZSYSTEME – EIN PLUS AN KOMFORT UND SICHERHEIT

- **Fünf neue Assistenzsysteme für den Caddy**
- **„Travel Assist“ ermöglicht das assistierte Fahren**

Bis zu 19 Assistenzsysteme sind an Bord des Caddy – fünf 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. Zahlreiche Details der Systeme wurden zudem weiterentwickelt. So kommt zum Beispiel vorn eine neue Multifunktionskamera zum Einsatz; sie verbessert unter anderem die Funktionalität der Verkehrszeichenerkennung, da nun mehr Zusatzzeichen erkannt und logisch angeordnet werden. Neu ist ebenso die 190-Grad-Rückfahrkamera; sie bietet eine bessere Auflösung und eine erweiterte Einblendung von Hilfslinien. Erweitert wurde auch die Funktionalität der Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Speed Limiter, die nun vor dem Überschreiten der vom Fahrer gesetzten Geschwindigkeit automatisch abbremst. Viele Assistenzsysteme sind die besten im Segment des Caddy. Drei von ihnen – „Trailer Assist“, „Travel Assist“ und die direkt messende Reifendruckkontrollanzeige sind sogar einzigartig im Wettbewerbsumfeld.

Die neuen Assistenzsysteme der fünften Caddy Generation im Überblick:

- „Emergency Assist“ (assistierter Stopp des Caddy im Notfall)
- Spurwechselassistent „Side Assist“ (integriert in den Heckradarsensor, zeigt sich nähernde oder Fahrzeuge im toten Winkel als Warn-LED im Außenspiegelgehäuse an)
- „Trailer Assist“ (Anhängerrangierassistent)
- „Travel Assist“ (automatisiertes Fahren, Level 2)
- Ausparkassistent „Rear Cross Traffic Alert“ (überwacht nur in Verbindung mit dem Spurwechselassistent den rückwärtigen Verkehr, warnt den Fahrer optisch/akustisch und bremst bei drohender Kollision, integriert in den Heckradarsensor)

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

- „Front Assist“ mit Ausweichunterstützung & neuem Abbiegeassistent
- „ACC“ mit Stop & Go (automatische Distanzregelung)
- Berganfahrassistent
- ESC mit ABS, ASR, EDS
- Fernlichtassistent „Light Assist“, bei LED-Licht
- Geschwindigkeitsregelanlage mit Speed Limiter
- „Lane Assist“ (Spurhalteassistent)
- Müdigkeitserkennung
- Multikollisionsbremse
- „Park Assist“ (Parklenkassistent)
- Einparkhilfe „ParkPilot“
- „Rear View“ (Rückfahrkamera) im Griff der linken Heckflügeltür oder unterhalb der Heckscheibe bei Versionen mit Heckklappe
- Reifendruckkontrollanzeige

- Verkehrszeichenerkennung

Neue und funktional erweiterte Assistenzsysteme im Detail

„Travel Assist“: Das erstmals in einem Modell von Volkswagen Nutzfahrzeuge eingesetzte System 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“: Die neueste Generation der automatischen Distanzregelung arbeitet nun im vollen Geschwindigkeitsbereich des Caddy und bleibt selbst im Stop- &-Go-Verkehr bei einem Fahrzeugstillstand jetzt sogar länger, nämlich bis zu 15 Sekunden aktiv, um automatisch wieder anzufahren.

„Front Assist“ mit Ausweichunterstützung und Abbiegeassistent: Der „Front Assist“ des Caddy bietet neue Funktionsumfänge. Das mit einem Radarsensor und in Verbindung mit der Frontkamera arbeitende Umfeldüberwachungssystem warnt und bremst in Notsituationen bei einem zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug – mittels City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung auch bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt. Im neuen Caddy wird dieses Spektrum um eine Radfahrer-Erkennung, eine Ausweichunterstützung und um einen neuen Abbiegeassistenten erweitert. Bei Linksabbiege-Manövern wird der Caddy mit dem Abbiegeassistent automatisch bis zum Stillstand abgebremst (mit einer zeitgleichen akustischen und optischen Warnung), sollte auf der zu kreuzenden Fahrbahn ein Fahrzeug entgegenkommen. Je nach Geschwindigkeit beider Fahrzeuge kann der Abbiegeassistent im Rahmen der Systemgrenzen den Unfall verhindern oder dessen Folgen mindern.

„Trailer Assist“: 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 ausgewertet. 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.

„Side Assist“: Der Spurwechselassistent „Side Assist“ perfektioniert die Umfeldwahrnehmung in Fahrsituationen auf mehrspurigen Straßen. Mit dem Heckradarsensor wird der Bereich neben und hinter dem Caddy 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 potenziell 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 der „Lane Assist“ aktiviert ist. Hierbei leitet der „Lane Assist“ die Information über eine Annäherung des eigenen Fahrzeugs an eine Begrenzungslinie an den Spurwechselassistenten weiter – die Fusion von „Side Assist“ und „Lane Assist“ heißt „Side Assist Plus“. Wird der Blinker gesetzt und die Spur verlassen, obwohl der Spurwechselassistent 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 Bremsengriff.

„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 UND FAHRWERK – EFFIZIENTER UND AGILER

- **Drei effiziente TDI mit 75 PS, 102 PS und 122 PS zum Start**
- **Neue Hinterachse perfektioniert Performance und Raum**

Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet den neuen Caddy zur Markteinführung mit drei hochmodernen 2,0-Liter-Turbodieselmotoren (TDI) an. Es sind 2,0-Liter-Vierzylinder der neuesten Generation (EA288evo). Sie entwickeln 55 kW (75 PS), 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS). Der 55-kW-Motor ist dem Caddy Cargo, dem Caddy Cargo Maxi sowie den kurzen Radständen des Kombi und des Caddy vorbehalten. Die zwei stärkeren TDI sind für alle Versionen des neuen Caddy erhältlich. Darüber hinaus wird es einen 1,5-Liter-Turbobenzinmotor (TSI) der neuesten Bauart (EA211evo) mit 84 kW (114 PS) und der Zylinderabschaltung ACT geben, ebenfalls in allen Caddy-Varianten. Geplant sind zudem für später ein 1,5-Liter-Turbo-CNG-/ Erdgas-Motor (TGI mit 96 kW / 130 PS) sowie ein Plug-In-Hybridantrieb mit DSG (eHybrid).

Neben dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG, Baureihe ‚DQ381‘) kommt als neues 6-Gang-Schaltgetriebe das ‚MQ281‘ zum Einsatz, das unter anderem einen sehr hohen Schaltkomfort bietet und mit allen TDI-, TSI- und TGI-Motoren des Caddy kombiniert werden kann. Alle Motoren erfüllen die neueste Abgasnorm Euro 6d ISC-FCM.

Die TDI-Motoren im Detail

Alle TDI-Motoren im Caddy verbindet ein identischer Hubraum von 1.968 cm³. Volkswagen Nutzfahrzeuge konnte den Wirkungsgrad der TDI-Common-Rail-Motoren gegenüber den Vorgängern weiter optimieren, dadurch den Verbrauch und die CO₂-Emissionen senken und das Ansprechverhalten gleichzeitig verbessern. Dank eines neuen Twindosing-SCR-Systems mit doppelter AdBlue-Einspritzung werden zudem die Stickoxid-Emissionen je nach Motor signifikant reduziert. Die neuen TDI gehören so zu den saubersten Verbrennungsmotoren der Welt.

In den Leistungsstufen mit 55 kW und 75 kW wird Volkswagen Nutzfahrzeuge die TDI generell mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe und Frontantrieb anbieten. Optional mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) wird es hingegen den 90-kW-TDI geben. Gesteuert wird das DSG erstmals bei Volkswagen Nutzfahrzeuge hochkomfortabel per shift-by-wire. Einer der Vorteile: Die Fahrstufe ‚D‘ kann bereits während des Rückwärtstangieren angewählt werden – das DSG schaltet erst dann von ‚R‘ auf ‚D‘, wenn es die Geschwindigkeit zulässt. Fest eingeplant ist zudem wieder der Allradantrieb 4MOTION: Er wird für alle Caddy mit dem 90-kW-TDI in Verbindung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe erhältlich sein.

2.0 TDI mit 55 kW: Die Grundmotorisierung des Caddy Cargo entwickelt zwischen 2.250 und 4.500 U/min ihre höchste Leistung von 55 kW (75 PS). Bereits ab 1.375 U/min steht das maximale Drehmoment von 250 Nm zur Verfügung. Der Verbrauch des Caddy mit 55 kW ist noch nicht abschließend homologiert; die Werte folgen zum Verkaufsstart dieser Version.

2.0 TDI mit 75 kW: Der 75 kW (102 PS) starke Turbomotor kann mit allen Versionen des neuen Caddy kombiniert werden. Seine höchste Leistung entwickelt der TDI zwischen 2.750 und 4.400 U/min (bis 4.250 U/min beim Cargo). Das maximale Drehmoment von 280 Nm gibt der Vierzylinder bereits im Drehzahlkeller bei nur 1.500 U/min ab und hält dieses hohe Kraftniveau bis 2.500 U/min. Der Caddy erreicht mit diesem TDI eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h (173 km/h beim Cargo). Dem gegenüber steht ein niedriger Durchschnittsverbrauch von nur 4,7 l/100 km (NEFZ kombiniert, abgeleitet von den gemessenen WLTP-Werten; 4,5 l/100 km beim Cargo). Die CO₂-Emissionen betragen analog dazu 123 g/km.

2.0 TDI mit 90 kW: Der stärkste TDI des neuen Caddy startet mit einer Leistung von 90 kW (122 PS) durch. Wie skizziert, wird es diesen Motor optional mit einem 7-Gang-DSG sowie – als Schaltversion – mit dem Allradantrieb 4MOTION geben. Seine höchste Leistung gibt der TDI zwischen 2.750 und 4.400 U/min ab (bis 4.250 U/min beim Cargo). Das maximale Drehmoment von 320 Nm liegt im Drehzahlbereich von 1.600 bis 2.500 U/min an. Auf deutschen Autobahnen erreicht der Caddy mit diesem Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h (185 km/h beim Cargo). Sehr niedrig sind auch hier der Verbrauch und die CO₂-Emissionen: 4,7 l/100 km respektive 124 g/km (4,5 l/100 km beim Cargo).

Zwei SCR-Katalysatoren – das Twindosing im Detail

Die TDI-Motoren entwickeln dank des neuen Twindosing – einem doppelt ausgelegten SCR-Katalysator (SCR: Selective Catalytic Reduction) – kaum noch Stickoxidemissionen (NO_x). Im Detail wird dabei AdBlue – eine synthetische Harnstofflösung – über ein Dosiermodul in den Abgasstrom vor den zwei hintereinander angeordneten SCR-Katalysatoren eingespritzt; dabei entsteht Ammoniak. Durch einen chemischen Prozess in den Katalysatoren werden die Stickoxide unter Verwendung des Ammoniak in Wasser und harmlosen Stickstoff umgewandelt. Durch die effizientere Dosierung bleibt der Verbrauch von AdBlue trotz der doppelten Einspritzung auf einem unveränderten Niveau. Der AdBlue-Tank im neuen Caddy mit Frontantrieb fasst nun zirka 15 Liter. Der Dieseltank ist dort im Übrigen rund 50 Liter groß.

Der erste SCR-Kat ist nah am Motor angeordnet; dadurch erreicht er schnell seine optimale Betriebstemperatur. Somit wird bereits kurz nach dem Start schon bei nicht voll erwärmtem Motor eine effiziente Reinigung erzielt; von Vorteil ist die motornahe Anordnung zudem bei Fahrten mit wenig Last. Den zweiten SCR-Katalysator hat Volkswagen Nutzfahrzeuge im Unterboden des Caddy integriert; durch den größeren Abstand zum Motor sind die Abgase vor dem zweiten Katalysator bis zu 100 Grad Celsius kühler. Bei starker Last, etwa auf der Autobahn oder mit Anhängerbetrieb, arbeitet dann dieser Katalysator im optimalen Bereich. Unabhängig von der Betriebsweise des Motors wird so also gewährleistet, dass einer der zwei SCR-Katalysatoren stets im optimalen Temperaturbereich betrieben wird, und die Abgase so besonders effizient nachbehandelt werden.

Der TSI-Motor im Detail

1.5 TSI mit 84 kW: Der zwischen 4.500 und 6.000 U/min 84 kW (114 PS) starke TSI des Caddy ist ein Hightech-Motor. Zwei der vier Zylinder werden dank des aktiven Zylindermanagements ACT in einem Drehzahlbereich von

1.300 bis 3.200 U/min (bis maximal 140 km/h) so oft wie möglich und dabei unmerklich abgeschaltet. Das reduziert den Verbrauch und die Emissionen ebenso wie das sogenannte Miller-Brennverfahren des mit 12,5:1 hochverdichteten Motors. Ein Turbolader mit einer variablen Turbinengeometrie (VTG) sorgt parallel in jedem Drehzahlbereich für eine höchst effiziente Dynamik. Das maximale Drehmoment von 220 Nm steht zwischen 1.750 und 3.000 U/min zur Verfügung. Der sehr sparsame Caddy 1.5 TSI wird mit 6-Gangschaltgetriebe und auch einem 7-Gang-DSG auf den Markt kommen.

Agiles, platzsparendes Fahrwerk mit neuer Hinterachse

McPherson-Vorderachse: Das neue Fahrwerk des Caddy vereint das Achs-Layout eines agilen und komfortablen Pkw 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. Von Anschlag zu Anschlag (links bis rechts) sind nun nur noch 2,5 statt wie zuvor drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Wendekreis selbst beträgt lediglich 11,4 m.

Hinterachse mit Panhardstab: Die bisherige Blattfederung wurde zur Optimierung des Fahrkomforts durch eine Schraubenfeder-Konstruktion abgelöst. Die neue Hinterachse als längslenkergeführte Starrachse mit Panhardstab stellt deshalb eine vollständige Neuentwicklung dar. Die kompakte Bauweise mit oberen und unteren Längslenkern, Dämpfern, Achsrohr, besagten Schraubenfedern und dem Panhardstab ermöglicht die größere Durchladebreite zwischen den Radkästen; sie erlaubt zudem die Integration verschiedener Antriebskonzepte – vom konventionellem Front- und Allradantrieb bis hin zu alternativen Antriebssystemen. Zudem sind so weiterhin Sonderaufbauten möglich – etwa für Rampen zur Nutzung durch Passagiere mit Rollstuhl.

Die sehr robuste 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. Im Zusammenspiel beider Achsen konnte ganz konkret der Fahrkomfort erhöht und die Fahrdynamik verbessert werden. Im Detail haben die Volkswagen Nutzfahrzeug Ingenieure eine höhere Quersteifigkeit bei 30 Prozent geringerer Längssteifigkeit und damit kürzere Ansprechzeiten bei den Lenkbewegungen und ein weiches, angenehmes Anfedern realisiert. Darüber hinaus wurde die Wanksteifigkeit verbessert. Wie skizziert, macht es die neue Hinterachse zudem möglich, dass nun eine Europalette quer im Heck eingeladen werden kann.

HISTORIE – VIER VORGÄNGER, EINE ERFOLGSGESCHICHTE

- **Start einer Weltkarriere: 1978 debütierte der Caddy 1**
- **Bestseller: Rund 810.000 gebaute Caddy 4 bis Ende September 2020**

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 m³. 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 m³ 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-Bepankung 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. Im Corona-Jahr 2020 kamen bis September nochmals 88.000 weltweit an Kunden ausgelieferte Caddy 4 hinzu. Das ergibt bisher allein rund 810.000 Caddy der vierten Generation.

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) und 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

Produktkommunikation

Andreas Gottwald

Telefon:+49 (0) 511 / 798-9454

E-Mail: andreas.gottwald@volkswagen.de

www.vwn-presse.de