



Eindelijk opvolging

Als autofabrikant moet je er goed voor zitten als je een nieuwe bedrijfsauto wilt introduceren. Niet alleen wordt er veel van de bus gevraagd, de levenscyclus van een bedrijfsauto is ook een stuk langer. De auto moet dus zo ontworpen worden dat deze vele jaren meekan en niet snel verouderd aandoet. Wij gaan er dan ook goed voor zitten als er weer eens een nieuwe bedrijfsauto wordt geïntroduceerd.

En al helemaal als het de benchmark in zijn klasse betreft, want zo mogen we de Volkswagen Caddy wel noemen. Aan dit gloednieuwe model de eer om het succes van zijn voorganger - die in de basis al vanaf 2004 (!) leverbaar is - minstens te evenaren. In deze autotest lees je wat zijn kansen zijn.



Lekker modern

In de intro kon je lezen dat de Volkswagen Caddy van de derde generatie al zo'n zestien jaar leverbaar is. Uiteraard zijn er in de tussentijd wel facelifts uitgevoerd, wat maakt dat de auto al die tijd fris oogde. De vierde generatie bouwt op dat tijdloze design voort, maar weet een geheel eigen uitstraling te bieden. De voorkant doet met zijn dichte neus modern aan en heeft zelfs trekjes van de elektrische personenauto's van Volkswagen. Voor de nodige koeling zorgen de luchtinlaten om de kentekenplaat. Zeker de onderste opening is goed gecamoufleerd door de meegespoten lamellen in de voorbumper. Trekjes van andere familieleden vind je ook, zo hebben de koplampen een bekende lichtsignatuur.

De zijkant is het meest anonieme gedeelte van de Caddy Cargo; de belijning en uitgeklopte wielkasten zouden ook zomaar bij een ander automerk vandaan kunnen komen. Wel valt aan deze zijde het meeste op dat de Caddy Cargo een stukje langer is dan voorheen, de auto groeit zo'n zeven centimeter ten opzichte van de uitgaande versie. Als je dat allemaal nog niet genoeg is, levert Volkswagen ook de Caddy Cargo

Maxi. Die verlengde versie is iets korter dan de vorige Caddy L2H1, maar door de extra grote schuifdeur laad je de auto makkelijker in dan ooit.

De achterzijde is wellicht het meest smaakgevoelige gedeelte van de bestelwagen, maar met zijn verticale LED-achterlichten oogt de auto wel gelijk weer lekker modern.



Compleet en volwassen

Dat moderne trekt Volkswagen netjes door naar het interieur. Zeker in de testauto, die als 1st Edition goed in de spullen zit, weet de auto te verrassen. Neem plaats op de Ergocomfort-bestuurdersstoel, die met zijn uitschuifbare zitting voor een aangename ondersteuning zorgt. Nadeel van een compacte enkele cabine is dat je vaak moet kiezen tussen beenruimte en een comfortabele zithouding. Als passagier in de Caddy merk je dat ook, doordat deze stoel minder verstelmogelijkheden biedt. Je komt daarom al snel met je knieën tegen het dashboardkastje. Maar als bestuurder heb je geen klagen, want de zithouding is comfortabel terwijl je voldoende beenruimte overhoudt. Bovendien kijk je vanaf de plek linksvoor uit op de digitale cockpit van de Caddy.

Net als in de personenauto's weet Volkswagen een overzichtelijk en grafisch mooie weergave van de rijgegevens, navigatie en nog veel meer te bieden. Ook het centraal geplaatste multimediascherm weet duidelijke en mooie graphics te bieden. Het is daarom extra jammer dat het systeem af en toe traag reageert op aanraakcommando's. Bestel je het in de testauto aanwezige Discover Pro pakket, dan krijg je naast de digitale cockpit en het grotere scherm ook de mogelijkheid om draadloze Apple Carplay te activeren en met een inductielader kun je de smartphone weer bijladen. Als wagenparkbeheerder kun je je lol ook op met het systeem, want met de online services houd je overzicht over de vloot en kun je verschillende diensten activeren. Van locatiegegevens tot het gebruiken van de claxon: het kan allemaal gemonitord worden.



Ruimte genoeg

Naast comfort weet de Caddy Cargo ook een boel handige opbergplekken te bieden. De auto grossiert werkelijk in bekerhouders en aflegvakken. In de deurvakken, in de



middenconsole en bovenop het dashboard vind je nog maar een selectie van de mogelijkheden. Voor het eerst in een Caddy is het nu mogelijk om spullen boven het hoofd in opbergvakken te plaatsen. Nog een handigheid: tussen de stoelen is een 230V-stopcontact geplaatst, dus even de laptop opladen is ook geen enkel probleem.

Waar je bij een concurrent als de Toyota Proace City drie zitplekken kunt krijgen, zal je voor die functionaliteit bij Volkswagen moeten doorsparen voor een Transporter. Je kunt je natuurlijk afvragen hoe vriendelijk je voor het personeel bent als je drie mensen voorin een compacte bestelauto propt.

De laadruimte van de reguliere Caddy Cargo meet iets minder inhoud dan bijvoorbeeld de Toyota of Opel Combo, maar door de rechthoekige indeling kun je een europallet in de breedte vervoeren. Je kunt de Volkswagen met maximaal 771 kg beladen. Als je een trekhaak onder de besteller laat plaatsen, kun je maximaal 1.500 kg geremd trekken. Uiteraard zijn er ook verschillende laadvloeren en betimmeringen mogelijk, zodat je de laadruimte naar eigen inzicht kunt inrichten. En ook op praktisch vlak weet de Caddy te overtuigen, want de breed openzwaaiende achterdeuren, een 12V-aansluiting en ledverlichting maken het je gemakkelijk.



Waar blijft de personenversie?

Volkswagens kleinste bestelwagen wist altijd al te overtuigen met zijn rijgedrag. Bij de nieuwe Caddy Cargo trekt het merk dat door naar een hoger niveau. Het is eigenlijk jammer dat in Nederland geen personenversie van de auto leverbaar is, want die carrosserievariant zou een prima opvolger van de ter ziele gegane Touran zijn en bij vervoersbedrijven ook in de smaak vallen. De bestelauto rijdt meer als een personenauto dan ooit, al krijg je in het interieur wel meer geluiden van motor, banden en wind door. De tweeliter dieselmotor laat dan ook goed van zich horen, maar klinkt wel heel solide. Deze krachtbron is er in verschillende vermogensvarianten, waarvan de 122 pk sterke versie van de testauto voorlopig de krachtigste is. Het is ook de enige configuratie die je kunt combineren met vierwielaandrijving of de zeventraps automaat. Die automaat maakt het rijden nog soepeler en weet telkens weer het juiste toereengebied te benutten. Je krijgt daardoor het gevoel dat de auto krachtiger is dan de specificaties vermelden.

Bovendien blijkt de testauto lekker zuinig met een praktijkverbruik van 5,4 liter per 100

km. Samen met de 55 liter grote brandstoftank zorgt dat voor een rijbereik van meer dan 1.000 kilometer. Naast de solide loop van de motor, is het gehele rijgedrag aansprekend. De auto helt niet overdreven in bochten en weet zelfs met een lege laadruimte goed om te gaan met oneffenheden in het wegdek. Niet alleen het rijgedrag geeft een volwassen indruk, ook op het gebied van veiligheidssystemen is de auto weer helemaal bij de les. Zo vind je een adaptieve cruise control, dodehoekhulp en botspreventie in de Caddy, al dien je daar afhankelijk van het uitrustingsniveau wel flink voor in de buidel te tasten.



Overtuigend

Als tijdelijk topmodel biedt de 1st Edition wel alle genoemde systemen standaard, evenals full ledverlichting en keyless entry. Ten opzichte van het instapmodel betaal je dan zo'n 7.000 euro meer (ex. BTW en BPM), maar dan krijg je ook de sterkste dieselmotor en de automaat. Optioneel zijn het duurdere navigatiesysteem en een achteruitrijcamera geplaatst. Daarnaast vraagt de ergocomfortstoel een extra investering, al is die zijn 200 euro dubbel en dwars waard. Niettemin komt de totale



Volkswagen Caddy Cargo 2.0 TDI 7-DSG 1ST Edit

prijs van de geteste Caddy Cargo uit op 27.590 euro. Je kunt ook een 1,5 liter benzinemotor in het vooronder laten plaatsen en later volgt nog een plug-in hybride. Op een elektrische versie kun je tevergeefs wachten, daarvoor moet je te zijner tijd voor de Volkswagen ID.Buzz opteren.

Het totaalpakket van de Caddy weet te overtuigen: de auto rijdt bijna als een personenauto en weet comfort en up-to-date veiligheidssystemen te bieden. De soepele aandrijving en dito automaat maken de rijervaring compleet, zodat het geen straf is om je tijd in deze bestelauto door te brengen.

Plus

- + Soepel en solide rijgedrag
- + Uitrusting van een personenauto
- + Behoorlijk zuinig

Min

- Mist derde zitplaats
- Komt niet volledig elektrisch