

Volkswagen Caddy TDI

Zo hoort het dus

Ruim een half jaar na de introductie van de Caddy SDI komt Volkswagen met een type dat is voorzien van een turbo. Daarbij kiest VW niet voor de Golf-motor, maar voor de krachtbron van de Transporter. De SDI is een volwaardige Volkswagen, maar op de snelweg viel hij vanwege hoge toerentallen tegen. Doet de TDI het wél goed?



“Schuifdeuren willen ze”, kreeg de ontwerpafdeling van VW te horen toen ze de directie vroeg wat de markt wilde van de nieuw te ontwerpen Caddy. En schuifdeuren kwamen er. “Als we de carrosserie van de Touran nemen voor de Caddy slaan we drie vliegen in één klap. Schuifdeuren, een hoger dak, en meteen de grootste koeriersauto die er is, met het hoogste laadvermogen dat er in die klasse wordt aangeboden.” Een mooie redenatie bij Volkswagen, want al deze doelstellingen zijn gehaald. Natuurlijk werd de Touran wel een beetje

cosmetisch ‘aangepast’. Dit leidde tot een grille van wel erg goedkope kunststof, maar toch met een duidelijke Volkswagen-uitstraling. Met de hoofd- en schouder ruimte is het ook goed gekomen. Er is boven het hoofd zelfs ruimte voor een opbergplank, waarop de chauffeur zijn papieren kwijt kan. Erg toegankelijk is die plank overigens niet.

Grijs
Het interieur wordt overheerst door vrij hard en grijs plastic. Het is gemakkelijk schoon te houden en het voelt degelijk aan, maar het zal weinig

chauffeurs vrolijk stemmen. Het dashboard is mooi, evenals de middenconsole. Wie het licht aan doet, ziet stemmig blauwe tinten in het dashboard en dat is toch wel sjiek. De bekende Volkswagen-stoelen zitten aangenaam, ze zijn goed verstelbaar en ze geven goed steun op lange ritten. De zitpositie in de Caddy is overigens aan de hoge kant, en dat komt het rijcomfort ten goede. Gebleven zijn de a-symmetrische achterdeuren en de afgeronde achterkant van de Caddy, die degelijk oogt. De laadruimte is nu natuurlijk optimaal toegankelijk. De sjiroren zien er goed uit en de laadruimte wordt met twee lampjes verlicht.

Verskil
Maar wat een verschil zeg, een TDI of een SDI. Ter illustratie: de SDI, met een vermogen van 70 pk, draait 3.400 toeren bij 120 km/h op de snelweg. De TDI, met iets meer dan 100 pk, wat overigens veel is in deze klasse, draait dan rustig 2.600 toeren. En dat is wel een heel groot verschil voor twee auto's die in hetzelfde marktsegment opereren. Zelfs wanneer alle koeriersauto's in één test vergeleken zouden worden, dan nog zou de SDI moeite hebben qua prestaties positief op te vallen, en zou de TDI min of

A-symmetrisch

Een kenmerk van de Caddy is dat deze a-symmetrische achterdeuren heeft. Wie een klep wil hoeft daarvoor niets méér te betalen.



Grijs

Kenmerkend is de groot uitgevallen, wat goedkoop ogende grijze voorbumper. Mistlampen tegen meerprijs.



Besparen

De cruise control vergt een investering, maar leidt wel tot mooie brandstofverbruiken.

Netjes

De centrale vergrendeling en de bediening van de spiegels zitten in een 'elektrisch pakket'.

meer als maatstaf in dit segment bekroond kunnen worden. Het enige minpunt is dat de motor een sonore brom produceert rond de 2.800 toeren. Het is duidelijk dat de viercilinder hier zijn



Beste

Met de Caddy TDI heeft VW ongeveer de zuinigste en stilste koeriersauto in handen. Maar zeker ook de duurste.



Zicht

Het zicht naar rechts is optimaal dankzij dat extra zijruitje. De uitschakelbare bijrijdersairbag kost extra.



kritische toerental bereikt, in de zin dat de motor dan gewoon niet helemaal lekker loopt. VW heeft dit kennelijk op de koop toe genomen. Elke

Specificaties & metingen

Merk	Volkswagen
Type	Caddy
Motor	4 cil. turbodiesel
Inhoud (cc)	1896
Vermogen (pk/kW)	105/77
Versnellingsbak	5 versnellingen
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm)	440 x 180 x 183
Wielbasis (cm)	268
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm)	173 x 145 x 128
Tilhoogte (cm)	58
Opening achterdeur: b x h (cm)	119 x 113
Opening zijdeur: b x h (cm)	70 x 110
Eigen gewicht (kg)	1375
Nuttig laadvermogen (kg)	710
Max. aanhangwagengewicht (kg)	1500
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)	64
Topsnelheid (km/uur)	niet gemeten
Brandstofverbruik (leeg, snelweg)	1 : 16,6
Aanschafprijs	€ 12.955,*
Prijs als getest	€ 20.142,*

*(Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)

Inbouw Mautkastjes stagneert

De levering en dus ook de inbouw van de OBU's, de kastjes die nodig zijn om automatisch aan het Duitse tolsysteem te kunnen deelnemen, stagneert. Een snelle enquête van BOVAG's Truck Dealer Associatie wijst uit dat nog maar 5000 van de door Nederlandse truckdealers bestelde 16.000 OBU's zijn uitgeleverd. TDA secretaris Bote Galema: "Volgens mijn berekeningen zijn er op dit moment nog maar 2500 OBU's in Nederlandse vrachtauto's ingebouwd. Verder hoor ik ook van onze leden dat het crediteren van de oude tolkastjes traag verloopt of in het geheel niet plaatsvindt. De uitkeringen van TollCollect komen maar mondjesmaat binnen en zijn vaak ook niet volledig."

De TDA beschouwt de mogelijkheid om via een speciaal daarvoor door TollCollect ingerichte website trucks aan te melden als een nauwelijks acceptabele noodoplossing. Aan de derde mogelijkheid, het betalen via de betaalzuilen, kleven diverse praktische bezwaren.

In heel Europa zijn op dit moment van de 250.000 bestelde OBU's 125.000 exemplaren uitgeleverd. Het grootste deel daar-

van is terecht gekomen bij de Duitse klanten, want volgens een recente mededeling van TollCollect rijden in Duitsland al 80.000 trucks rond met de nieuwe versie van de OBU.

Uitstel

De directie van Schenker, Duitslands grootste transportorganisatie, pleit voor uitstel van de datum waarop de Maut wordt ingevoerd. Schenker vraagt zich af hoe het Mautsysteem zich zal houden wanneer het op volle capaciteit draait. Aan de met succes afgesloten testfase eerder dit jaar namen 80.000 vrachtauto's deel. Wanneer het Mautsysteem operationeel is zal dit aantal een veelvoud daarvan zijn. Schenker wil dat eerst "unter Vollast" getest wordt alvorens tot officiële invoering van Maut wordt overgegaan. Als TollCollect aan de oproep van Schenker gehoor zou geven, zou dat bijna automatisch inhouden dat invoering per 1 januari 2005 niet wordt gehaald. Van de zijde van zowel de Duitse overheid als van TollCollect wordt 1 januari 2005 echter gehandhaafd als een 'harde' datum waar niet meer aan valt te tornen. ■

Alcan-achterbumper

Enkele TTM's geleden werd gemeld dat Alcan Services Benelux een nieuwe achterbumper heeft ontwikkeld waarin de lichten zijn geïntegreerd. De bij dat artikel afgedrukte foto liet de nieuwe bumper zien tijdens de succesvolle test.

Die test vond echter niet plaats in het Alcan-laboratorium maar bij de RDW. Daarna is de typegoedkeuring voor de bumper afgegeven waardoor iedere carrosseriebouwer deze bumper zonder meer kan toepassen. ■



Herkenbaar

De nieuwe Caddy TDI is duidelijk als Volkswagen herkenbaar.

(foto's Jan Liefstink)

Twee stuks

De Caddy is nu leverbaar met twee schuifdeuren, de linker kost 330 euro extra.



Satnav

De satellietnavigatie is natuurlijk prachtig, zeker met bijbehorende radio, maar hij kost wel bijna 2.300 euro.

Degelijk

Het interieur is niet alleen rustgevend, het is ook heel degelijk afgewerkt en in dit geval zeer compleet uitgevoerd.

viencilinder motor heeft hier last van, maar in dit geval is het toch wel ietsje te opvallend.

Zuinig

Destijds kwam de Caddy SDI tot een verbruik van ruim 1 op 14. De TDI reed op hetzelfde traject, weliswaar bij iets beter weer, maar liefst 1 op 16,6. Dat is een prachtige waarde voor een betrekkelijk grote en zware koeriersauto. Wie dus met een

turbo rijdt en zich daarbij beheerst, kan tot lagere kosten komen. Zoveel lager, dat de meerprijs van een TDI binnen afzienbare tijd moet kunnen worden terugverdiend bij behoud van een gunstige restwaarde.

Prijs

Het beste comfort, de stilste auto, het hoogste laadvermogen, en een prima verbruik: dat zijn de kenmerken van de

Caddy TDI. Maar daarvoor betaalt u ook de hoogste prijs, bijna 13.000 euro. De testauto was bovendien van nogal wat extra's voorzien, bij elkaar goed voor nog eens ruim 7000 euro. Daarmee komt de Caddy TDI op 20.142 euro, excl. BTW. De Caddy kan nog zo'n goede auto zijn, veel ondernemer zullen dan toch eerst nog even bij de concurrentie kijken alvorens een handtekening te plaatsen. ■

Tim de Jong