

Volkswagen Caddy 1,9 TDI DSG

Dat Schakelt Geweldig

Direkt Schalt Getriebe of Direct Shift Gear is de officiële benaming van de schakelautomaat die Volkswagen tegen meerprijs in de Caddy monteert. Gezien de techniek van de DSG, die wezenlijk afwijkt van al hetgeen wat we tot nu toe in de bestelauto- of truckbouw hebben gezien, doen we ook recht aan deze transmissie wanneer we spreken van een Dubbel Schakel Gerief.

Volkswagen en Audi hebben de voordelen van de automaat, waarvan comfort de grootste verdienste is, en de voordelen van de handbak, snel schakelen weten te combineren. Dit is gelukt door feitelijk twee versnellingsbakken te combineren met twee natte plaat koppelingen. Natte platen koppelingen komen voornamelijk voor in de motorfietsbouw, waar snel schakelen een vereiste is. Twee koppelingen en twee versnellingsbakken met elk een hoofd- en een hulpas. Is bij de ene bak de één ingeschakeld, dan bereidt

de andere bak de twee voor. Het geheim van de smid is nu de koppelingssoftware die razendsnel, in tweintiende van een seconde, de ene bak ontkoppelt en de andere koppelt. Vervolgens begint het spel weer met de tweede en de derde gang. Volkswagen durft rustig te stellen: "De DSG laat de handgeschakelde versnellingsbak ver achter zich als het gaat om verbruik, prestaties, schakelsnelheid, schakelcomfort en rijgemak." En het moet gezegd, geen van deze beweringen is tijdens een week testrijden onder uiteenlopende



Bekend

De Caddy is een bekende verschijning geworden. Volkswagen scoort hiermee bij grote fleets, maar ook bij het minstens zo belangrijke midden- en kleinbedrijf.

omstandigheden onjuist gebleken. Ruim een jaar geleden werd in deze kolommen al een Caddy TDI getoond die min of meer de matstaf is voor dit bestelautosegment. De Caddy was het stilst, het comfortabelst, bijna het zuinigst en eerlijk gezegd in aanschaf bijna het duurst. Het VW-logo staat ongetwijfeld borg voor een vriendelijke afschrijving, er zijn hier voldoende gevallen bekend van het vorige model Caddy waarmee de twee ton probleemloos is overschreden. Uitgerust met de DSG komt het Caddy-comfort in een nieuwe dimensie. En dat niet alleen, ook het fenomeen automatische transmissie kom in een heel ander daglicht. Schakelen met de hand is vergeleken met de DSG ouderwets, onnodig inspannend en het kost nog geld ook. De levensduur van de koppeling

wordt door een handmatig bediende transmissie beperkt, bij de DSG is het altijd de software die het laatste woord heeft, ook al kan er desgewenst handmatig een gang geselecteerd worden.

Korte zes

De DSG heeft zes versnellingen, waarvan de spatiëring vrij voorspelbaar is. Lange één, korte twee, langere drie en een hele korte zes. Schakelen van vijf naar zes scheelt maar 300 toeren. Duide-

lijk dus een bedrijfswagtoepassing, wat resulteert in 2.800 toeren bij 120 km/h. Getuige het koppel van de 1,9 liter TDI motor had de zes wat langer uitgevoerd kunnen worden, wat tot nog minder toeren leidt en wellicht tot een nog mooier brandstofverbruik. Aan de andere kant hebben de VW-technici wellicht geredeneerd dat een zwaar beladen Caddy, die 700 kg mee mag nemen, nog wat over moet hebben op

Specificaties & metingen

Merk	Volkswagen
Type	Caddy 1,9 TDI DSG
Motor	4 cil. turbodiesel
Inhoud (cc)	1896
Vermogen (pk/kW)	105/77
Versnellingsbak	6 automaat
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 zijdeuren: b x h (cm)	70 x 110
Eigen gewicht (kg)	1406
Nuttig laadvermogen (kg)	700
Max. aanhangwagengewicht (kg)	1500
Geluidsniveau bij 80 km/h (dBA)	64
Topsnelheid (km/uur)	niet gemeten
Brandstofverbruik (leeg, snelweg)	1 : 17,2
Aanschafprijs	€ 22.412,-

*(Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)



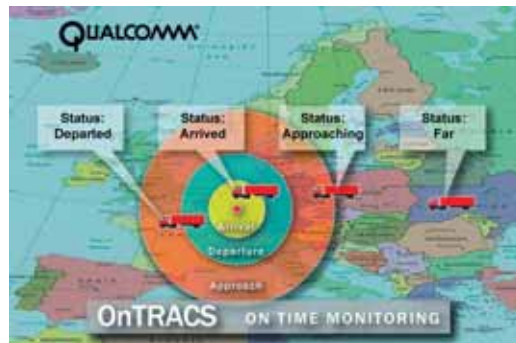
Schuifdeuren

Het grote verschil met het vorige Caddy-concept van VW is dat dit model nu over schuifdeuren beschikt.

Europese arbeidstijdenrichtlijn in TripTRACS

Qualcomm heeft haar Euteltracs-systeem voor satellietcommunicatie en plaatsbepaling uitgebreid met twee nieuwe toepassingen: OnTRACS en TripTRACS. Opvallend is dat deze laatste toepassing rekening houdt met de Europese arbeidstijdenrichtlijn, die alle EU-staten verplicht zich aan een werkweek van gemiddeld 48 uur te houden.

Met TripTRACS kan de volledige uren-/ritadministratie van de chauffeur worden verwerkt. TripTRACS houdt hierbij niet alleen rekening met de CAO's van o.a. KNV en TLN, maar ook met de Europese Arbeidstijdenrichtlijn, die sinds 2002 van kracht is. "Met de komst van de digitale tachograaf krijgt de EU een probaat controlemiddel voor de Arbeidstijdenrichtlijn en moeten Nederlandse transporteurs serieus rekening



Uitgebreid

Met de nieuwe toepassingen TripTRACS en OnTRACS is Euteltracs uitgebreid tot een volledig boordcomputersysteem.

gaan houden met deze wetgeving", stelt Wim Foederer, Director Marketing Europe bij Qualcomm in Waalre. "Onze software controleert automatisch de werktijden van de chauffeur en waarschuwt zowel de planner als de chauffeur zodra overschrijdingen van de toegestane werktijden dreigt." In ons land is TripTRACS, dat werd ontwikkeld in samenwerking met Logic-

Way, al geïmplementeerd bij o.a. Den Hartogh Logistics en H&S. Het nieuwe OnTRACS biedt transporteurs de mogelijkheid om route, aankomst en vertrek van de wagens op een digitale kaart te volgen en te bewaken. Daarbij maakt de software automatisch melding van tijdsoverschrijdingen en/of (on-geoorloofde) afwijkingen van de route. ■

Perikelen meeneemheftrucks nog niet opgelost

Er is nog steeds geen formele oplossing voor het feit dat veel meeneemheftrucks verder achter het voertuig uitsteken dan de wettelijke 100 cm. In de praktijk wordt 120 cm gedoogd maar een controlerend ambtenaar die kwaad wil kan daarvoor een bekeuring geven. In de praktijk blijkt dat echter mee te vallen en hebben alleen de meeneemheftrucks van het merk Manitou een probleem. Deze hebben namelijk een mast die iets verder uitsteekt dan de meeneemheftruck zelf, waardoor de totale achterover-

bouw uitkomt op 137 cm. Met name in het noorden van het land zijn er enkele politiemensen die gebruikers van Manitou heftrucks scherp in de gaten houden en die ook overgaan tot verbalisatie. Volgens Kees Pereboom, die namens de Vereniging RAI bij deze problematiek betrokken is, zal er een deze maanden een gesprek plaatsvinden met alle betrokkenen (fabrikanten, politie, brancheorganisaties, en het Ministerie van VenW) om tot een meer definitieve regeling te komen. Kees Pereboom: "Ons streven

is om tot een wettelijk toegestane achteroverbouw van 150 cm te komen, zoals die in veel Europese landen geldt. Punt van aandacht voor het Ministerie van V&W is nog de stabiliteit van het voertuig met meeneemheftruck. Alhoewel er al wettelijke bepalingen zijn inzake minimale aslast van de aangedreven as(sen), zoekt V&W in overleg met de meeneemheftruckleveranciers naar mogelijkheden om ook de stabiliteit enigszins te waarborgen. ■



Vondst

Het is een fraaie vondst, dat DSG-concept. Duidelijk te zien in het midden de twee hoofdasen, rechtsonder de hydraulische bedieningsunit van de koppeling links de uitgaande as.



Asymmetrisch

Een kenmerk van de Caddy is verder dat de laadruimte van achteren toegankelijk is via asymmetrische deuren.



Weinig spannend

Volkswagens staan erom bekend weinig spannend te bieden in het interieur. De stoel zit uitstekend en het stuur is optimaal verstelbaar. VW is zuinig met opbergmogelijkheden.



Kinderspel

Het bedienen van de DSG-bak is kinderspel. De keuzehendel werkt duidelijk en probleemloos, ook wanneer de chauffeur zelf de schakelmomenten wil bepalen.



Duidelijke display

In de display is duidelijk te zien welke gang geschakeld staat, zie rechtsonder.

kruissnelheid. Leuk is dat de bak sommige al te dolle bevelen weigert uit te voeren, zoals gezegd heeft de software het laatste woord. Mooi is

dat de bak razendsnel het schakelmoment berekent en dat daarbij in de sportstand schakelen bij 4.000 toeren gewoon kan. Maar in negen van de tien gevallen schakelt de DSG veel eerder en heeft de bestuurders nauwelijks door dat er geschakeld wordt. Hij of zij heeft de aandacht bij het verkeer nodig en denkt pas bij het horen van een hoge toeren draaiende motor aan schakelen. Dat is dus nu verleden tijd, met alle voordelen van dien voor de eigenaar c.q. wagenparkbeheerder. ■

Tim de Jong