



Nutzfahrzeuge

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 • npecca •

SOMMAIRE

Première mondiale du nouveau Caddy

Düsseldorf, le 20 février 2020

Aperçu général – Résumé

Première mondiale du Caddy¹ le plus numérique de tous les temps page 02

En détail – Version longue

Extérieur – entièrement neuf et pourtant 100 % Caddy page 05

Intérieur – repensé dans les moindres détails page 08

Aides à la conduite –
automatiquement plus de confort et sécurité page 11

Motorisations – TDI à émissions de NOx sensiblement réduites page 14

Trains roulants – une architecture basée sur la plateforme MQB page 14

Rétrospective – quatre prédécesseurs, une success-story page 15

1) Étude

Première mondiale – Volkswagen Véhicules Utilitaires célèbre les débuts du Caddy¹ le plus numérique de tous les temps

- **Entièrement neuf : Volkswagen Véhicules Utilitaires présente la 5^e génération du Caddy, construit à plus de trois millions d'exemplaires**
- **Architecture high-tech : le nouveau Caddy au design dynamique est basé sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB)**
- **Plus d'espace : le nouveau Caddy, le Caddy Cargo et le Caddy Maxi brillent par leur habitabilité optimisée**
- **Fourgonnette idéale : le Caddy Maxi peut embarquer deux palettes Europe chargées en travers**
- **Moteurs diesel durables : le Twindosing réduit sensiblement les émissions d'oxydes d'azote des moteurs TDI**
- **Connectivité : « Innovision Cockpit » transforme le Caddy en smartphone**
- **Plus de confort et de sécurité : sur un total de 19 systèmes d'aide à la conduite, six sont nouveaux à bord du Caddy cinquième génération**

Hanovre/Düsseldorf, le 20 février 2020 – Construit à plus de trois millions d'exemplaires à ce jour, le Caddy de Volkswagen Véhicules Utilitaires (VWVU) impressionne par ses qualités d'utilitaire, de monospace familial, de bus navette et de camping-car ultra-flexible. Volkswagen Véhicules Utilitaires présente aujourd'hui la cinquième génération moderne du Caddy, entièrement renouvelé. Chaque détail a été repensé. Car pour la première fois, le best-seller de Volkswagen Véhicules Utilitaires est basé sur la plateforme MQB. Le MQB fait entrer l'univers Caddy dans une nouvelle dimension et ouvre la voie à de nouvelles technologies high-tech. Ainsi, les aides à la conduite améliorent la sécurité et le confort, les systèmes d'infodivertissement connectés et les systèmes de commande numériques transforment le Caddy en smartphone sur roues et le Twindosing permet aux moteurs turbodiesels d'être plus propres que jamais. L'extérieur affiche un design inédit avec une note sportive affirmée. En parallèle, le poste de conduite, la logique de fonctionnement et l'habitabilité dans l'habitacle ultramoderne ont fait des progrès significatifs. Et pourtant, l'ADN unique du Caddy a été préservé à 100 %. Polyvalence, fonctionnalité et praticité – le Caddy est le véhicule à tout faire parmi les fourgonnettes urbaines et les monospaces familiaux.

« Notre objectif était de rendre le travail et la vie à bord du nouveau Caddy plus facile, plus pratique et plus personnalisable que jamais. Fidèles à notre devise : work – life – unlimited », explique Thomas Sedran, Président du Directoire de Volkswagen Véhicules Utilitaires pour présenter les objectifs stratégiques prioritaires poursuivis avec le tout nouveau Caddy de cinquième génération. Le nouveau Caddy arrivera dans les concessions dès 2020, d'abord en Allemagne, en Autriche et en Pologne. La liste des pays s'allongera très rapidement d'ici à la fin de l'année, avec, parmi les

principaux marchés, la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas, la Turquie et l'Italie.

« Avec son offre d'espace largement revue à la hausse, son souci absolu de la perfection, ses nouvelles technologies et son design dynamique inédit, le nouveau Caddy accomplit un gigantesque bond en avant », conclut Thomas Sedran, directeur de Volkswagen Véhicules Utilitaires. « Il a tout le potentiel requis pour augmenter les parts de marché mondiales de Volkswagen Véhicules Utilitaires dans le domaine des fourgonnettes urbaines et des monospaces compacts sur le segment A », précise Heinz-Jürgen Löw, membre du Directoire de Volkswagen Véhicules Utilitaires, en charge des Ventes et du Marketing.

Un design charismatique et de nouvelles spécificités extérieures

L'adoption de la plateforme MQB se traduit visuellement par un allongement de l'empattement et par un rendu plus dynamique des proportions du nouveau Caddy. Les designers ont profité de cette nouvelle donne technologique pour réaliser une carrosserie de conception entièrement nouvelle, plus charismatique que jamais. Du point de vue de la dotation technique et des équipements extérieurs, le Caddy à sept places se caractérise par de nombreuses nouveautés, au rang desquelles figurent les aides électriques à la fermeture des portes coulissantes et du hayon, ainsi qu'un toit en verre panoramique spacieux de 1,4 m² qui recouvre la première et la deuxième rangée de sièges. Autres nouveautés : les jantes en alliage léger jusqu'à 18 pouces et, de série sur les finitions haut de gamme, les nouveaux projecteurs à LED et feux arrière à LED. Le système de démarrage et d'ouverture/fermeture sans clé Keyless Access (Kessy) et le « Digital Cockpit » font également leur arrivée à bord. Enfin, la nomenclature des différentes finitions a été revue : « Trendline » devient « Caddy », « Confortline » cède la place à « Life » et « Highline » s'appellera désormais « Style ».

Espace accru à bord et poste de conduite high-tech numérique

À l'intérieur, la cinquième génération du véhicule polyvalent séduit par des solutions high-tech et un gain de place notable. La version longue – sous l'appellation Caddy Maxi – peut désormais loger jusqu'à deux palettes Europe, disposées au choix en travers au milieu/en travers à l'arrière ou en travers au milieu/en long à l'arrière. La présentation des éléments de commande et d'affichage a été entièrement revue. En effet, les interfaces interactives avec le conducteur et le passager avant forment le nouveau « Digital Cockpit » (instrumentation entièrement numérique en option), englobant les systèmes d'infodivertissement et les installations radio dont les écrans varient de 6,5 à 10,0 pouces. Grâce à la fusion du « Digital Cockpit » et du système de navigation haut de gamme 10 pouces, les éléments d'affichage et de commande composent un nouveau paysage numérique, baptisé « Innovision Cockpit ». Le Caddy assume parfaitement la proximité avec la Golf. Les systèmes d'infodivertissement utilisent un calculateur pour module d'appel d'urgence et unité de communication (Online Connectivity Unit ou OCU) avec eSIM intégrée pour accéder aux services mobiles en ligne et aux fonctions de « Volkswagen We ». Le nouveau Caddy reste ainsi connecté en permanence.

Autre innovation à bord du Caddy : l'arrivée de surfaces tactiles numériques pour les fonctions d'éclairage, de visibilité, d'interface de navigation et audio. Le traditionnel bouton de commande rotative d'éclairage a cédé la place à un pavé de commandes digitales pour l'éclairage et la visibilité, à gauche du volant à l'avant. Grâce aux touches programmées, les options de menu au sein de la centrale de commande sont d'un accès particulièrement aisé et rapide. Par ailleurs, le nouvel éclairage intérieur à LED, puissant et à commande tactile, les sièges ergonomiques et l'alimentation électrique pour les appareils externes à 230 V contribuent à améliorer la vie à bord. La présence d'un aérateur de pavillon améliore la climatisation et accélère la ventilation stationnaire aux places arrière.

Plus de sécurité et de confort avec l'arrivée de nombreux systèmes d'aide à la conduite

Sur les 19 systèmes d'aide à la conduite présents à bord du Caddy, six sont nouveaux. Parmi eux, le Travel Assist propose, pour la première fois sur un véhicule utilitaire Volkswagen, la conduite assistée sur toute la gamme de vitesse. En présence de l'assistant de conduite (Travel Assist), le volant multifonction de conception nouvelle est équipé de capteurs capacitifs. En effet, pour des raisons juridiques et touchant à la sécurité, le conducteur doit surveiller le système en permanence. Les capteurs capacitifs garantissent une détection du contact très précise et sans pression, de manière à éviter tout avertissement intempestif. Le nouveau Caddy embarque également l'assistant aux manœuvres avec remorque Trailer Assist, qui facilite grandement les manœuvres en marche arrière, ou encore l'assistant de changement de voie avec assistant de sortie de stationnement – tous ces systèmes innovants contribuent à rendre la conduite plus simple et plus sûre (*voir la section « Aides à la conduite » pour plus de détails*).

Le Twindosing réduit sensiblement les émissions d'oxydes d'azote des moteurs TDI

Les nouveaux moteurs quatre cylindres n'ont rien à envier aux systèmes d'aide à la conduite en termes d'innovation. Ces blocs représentent un nouveau cap technologique. Ils remplissent d'ores et déjà la norme antipollution Euro 6 applicable en 2021 et sont tous dotés de filtres à particules. Prenons l'exemple du turbodiesel (TDI) : les moteurs TDI développant de 75 ch (55 kW) à 122 ch (90 kW) utilisent pour la première fois le tout nouveau dispositif Twindosing. L'action des deux catalyseurs de réduction catalytique sélective et de la double injection AdBlue réduit les émissions d'oxydes d'azote (NOx) dans une mesure significative par rapport à la génération précédente. Les TDI du Caddy de Volkswagen Véhicules Utilitaires comptent ainsi parmi les moteurs diesels les plus propres au monde. Tout aussi efficaces et durables, un moteur turbo essence (TSI) de 116 ch (84 kW) et un moteur GNV suralimenté (TGI) complètent la gamme de motorisations. Les nouvelles technologies mises en œuvre ont un impact écologique et économique très positif : selon la motorisation choisie, la consommation prévisionnelle du Caddy peut être inférieure de douze pour cent à celle de la génération précédente (valeurs prévisionnelles, les chiffres de consommation certifiés seront vraisemblablement disponibles à partir de début juillet). Le nouveau design extérieur contribue également à l'amélioration de l'efficacité. En effet, le C_x du nouveau Caddy a pu être

abaissé à 0,30 (0,33 sur la génération précédente) – une référence absolue sur ce segment.

L'équipement de toutes les versions est plus fourni que jamais

Le Caddy de cinquième génération sera proposé lui aussi dans les versions utilitaires Cargo (fourgon tôlé avec superstructure fermée) et Combi (avec compartiment passagers vitré), ainsi qu'en différentes versions de véhicules particuliers (Van). La nomenclature des finitions pour les véhicules particuliers a été revue : « Caddy » en entrée de gamme, juste au-dessus « Life » et enfin « Style » en haut de gamme. En tout état de cause, tous les modèles sont mieux équipés que ceux des versions précédentes : le Caddy Cargo nouvelle génération peut être équipé au choix de nouveaux vantaux entièrement en tôle et sans ouverture vitrée pour une meilleure protection antivol. La liste des équipements de série de la version Cargo s'est enrichie de lève-vitres électriques à l'avant, de rétroviseurs extérieurs à commande électrique, d'un frein de stationnement électronique avec fonction Auto Hold, de nouveaux projecteurs H7 et d'un éclairage de plaque d'immatriculation à technologie LED. Des accoudoirs aux sièges sont désormais disponibles en option.

Le Combi et la finition « Caddy » comptent désormais de nouveaux équipements de série, tels qu'un volant multifonction, deux portes coulissantes, une installation radio à écran 6,5 pouces et le détecteur de fatigue. À partir de la finition « Life », la dotation de série inclut entre autres des jantes 16 pouces en alliage léger, une climatisation manuelle, un système d'infodivertissement avec écran 8,25 pouces, des tablettes rabattables sur la deuxième rangée de sièges, des barres de toit (noires), des pare-chocs de la couleur de la carrosserie, des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, une console centrale autonome avec accoudoirs centraux et des appuis lombaires à l'avant.

Quant aux clients optant pour la finition « Style », ils bénéficieront au minimum de jantes en alliage léger 17 pouces (18 pouces en option), de projecteurs à LED, de feux arrière à LED, du système ParkPilot (à l'avant et à l'arrière), de barres de toit argentées et d'un pack chromes pour l'extérieur. À l'intérieur, cette finition embarque de série un volant multifonction en cuir, une climatisation automatique (« Air Care Climatronic »), « App-Connect », des instruments numériques pour la première fois (« Digital Cockpit ») et des garnitures de siège en ArtVelours.

EXTÉRIEUR – ENTIÈREMENT NEUF ET POURTANT 100 % CADDY

C'est à Volkswagen Véhicules Utilitaires que revient l'invention du Combi, l'icône absolue dans l'univers des utilitaires légers. Après avoir signé la mise à jour du Transporter, du Multivan et du California 6.1 en 2019, l'équipe placée sous la direction d'Albert Kirzinger, designer en chef de Volkswagen Véhicules Utilitaires, a été chargée de revoir entièrement le design du Caddy. Aucune courbe, aucun composant n'a été épargné. Les designers ont doté le Caddy d'une identité visuelle à base de surfaces tendues, faisant entrer du même coup l'ADN esthétique du modèle dans la prochaine décennie. Ils ont souhaité que la cinquième génération soit immédiatement

identifiable comme une nouvelle étape majeure dans l'évolution du Caddy. « Le nouveau Caddy a une allure générale beaucoup plus puissante, tout en étant résolument fonctionnel et pratique. Nous sommes restés fidèles au principe "la fonction détermine la forme", mais nous lui avons insufflé un dynamisme beaucoup plus grand. Ainsi, le design sportif du nouveau Caddy va séduire certains groupes cibles qui, jusqu'à présent, n'avaient jamais envisagé l'idée du monospace compact », assure Albert Kirzinger.

Un design au charisme sportif et aux formes sculpturales

Avant. Quel que soit l'angle, il est impossible de ne pas relever le gabarit plus athlétique et le renforcement du charisme. De l'avant, on note le capot-moteur surélevé à la manière d'un SUV compact. Juste au-dessous se trouvent la grille de calandre restylée et les projecteurs également redessinés. Cette zone attire particulièrement l'attention dans le cas de la finition haut de gamme « Style » avec ses projecteurs à LED de série. En effet, le bandeau noir brillant qui traverse la grille de calandre, assorti de deux bandeaux d'aspect aluminium au-dessous, se prolonge jusque dans les blocs optiques à LED pour se fondre visuellement avec les modules étonnamment fins des feux de jour LED. Les projecteurs eux-mêmes révèlent un caractère 3D inédit qui confère au Caddy un visage sympathique et confiant. En conclusion, les projecteurs et la grille de calandre forment une entité parfaitement homogène qui, associée aux puissants pare-chocs, souligne la largeur du Caddy. Ce n'est d'ailleurs pas qu'un effet d'optique, puisque le Caddy a bel et bien gagné 62 mm pour une largeur totale de 1 855 mm (hors rétroviseurs).

Silhouette. De côté, le nouveau Caddy paraît beaucoup plus athlétique et sculptural que son prédécesseur. Là encore, on voit indéniablement qu'il s'agit d'un modèle de conception entièrement nouvelle. Au niveau du toit, la présence d'une double ligne abaisse le centre de gravité visuel du véhicule. Le design des fenêtres retient lui aussi l'attention : la ligne inférieure des vitres latérales commence à remonter au niveau de la porte avant le montant B et s'incurve légèrement vers le haut au niveau du montant D. De plus, les vitres latérales à l'arrière sont légèrement surélevées par rapport aux vitres avant – donnant ainsi une signature unique à la silhouette.

Il en va de même pour l'élément central qui anime les flancs : la ligne de caractère. Relativement large, elle arbore une surface concave (en creux) entre sa délimitation supérieure et inférieure. La bordure supérieure s'étend en un trait continu du projecteur avant jusqu'au montant D. La bordure inférieure marque un décrochage vers le bas à partir du montant B et souligne les poignées de porte avant de remonter à hauteur du montant C imaginaire et de rejoindre l'arrière. Cette ligne de caractère abaisse elle aussi le centre de gravité du Caddy et lui confère une allure extrêmement dynamique. Cet effet est renforcé par la surface horizontale concave au-dessus des bas de caisse. Le dynamisme est rehaussé par les ailes saillantes, entre lesquelles se dessine une taille resserrée. La voiture semble ainsi parfaitement campée sur ses roues.

Arrière. Vues de dos, les ailes arrière paraissent encore plus athlétiques et dessinent de véritables épaules. Il y a fort à parier que les sportifs et les clients tournés vers les loisirs seront désormais de plus en plus nombreux à

considérer le Caddy non seulement comme un utilitaire polyvalent, mais aussi comme une option intéressante, séduisante et pratique face aux SUV classiques ou aux breaks. La partie arrière ne s'inspire d'aucun modèle en particulier. Les designers ont plutôt cherché à faire évoluer l'ADN visuel du Caddy et de la marque. Le design est marqué par les feux arrière à LED disposés à la verticale et très minces, ainsi que, sur le Caddy avec hayon, par la glace arrière spacieuse et foncée qui couvre presque toute la largeur du véhicule. La zone inférieure couvre des surfaces à forte orientation horizontale. On voit ainsi que la partie arrière souligne elle aussi la largeur et la prestance du modèle polyvalent de Volkswagen Véhicules Utilitaires. Le monogramme Caddy apparaît désormais en grandes lettres au centre de la poupe.

Fourgon, Combi, Van compact et deux empattements

En version Cargo (fourgon), Bus ou Van familial – chaque modèle Caddy profite grandement du passage à la plateforme MQB. Les dimensions extérieures et intérieures ont été perfectionnées afin d'améliorer sensiblement la place disponible dans l'espace de chargement. Il est également à noter que la nouvelle génération du minibus urbain et du monospace compact sera à nouveau disponible en version Caddy Maxi avec empattement allongé, en plus de la version standard. D'autre part, le petit frère du Transporter permettra cette fois encore de choisir entre une ou deux portes coulissantes et entre hayon et portes à vantaux. Sur la version à fourgon tôlé, les vantaux sont désormais en tôle sur toute la hauteur, y compris au niveau des fenêtres. Le matériel, les outils et autres marchandises de valeur sont ainsi à l'abri des regards indiscrets et mieux protégés contre le vol. Autre nouveauté importante sur le Caddy Maxi : la nouvelle porte coulissante plus grande, dont la largeur est passée de 701 mm à 840 mm. Ainsi, il est désormais possible de charger une deuxième palette Europe sur la surface de chargement, également plus large (+11 mm) – un avantage indéniable face à la concurrence.

Un habitacle optimisé pour le chargement des palettes Europe

Sur les versions à empattement classique, le nouveau Caddy mesure 4 501 mm de long, soit un gain de 93 mm par rapport à la génération précédente. Grâce à la plateforme MQB, l'empattement s'est allongé de 73 mm pour atteindre 2 755 mm, tirant ainsi pleinement parti de la carrosserie plus longue. Alors que la hauteur du petit utilitaire s'est abaissée de -25 mm pour descendre à 1 797 mm, la hauteur de chargement maximale a progressé de +7 mm à 1 273 mm. Volkswagen Véhicules Utilitaires a élargi le Caddy de 62 mm pour une cote totale de 1 855 mm. Grâce à cette augmentation et à la conception intelligente, l'espace de chargement s'est étoffé de 50 mm en largeur pour atteindre 1 606 mm ; en parallèle, la largeur entre passages de roue a bénéficié de 60 mm supplémentaires pour passer à 1 230 mm. L'ouverture de porte est désormais plus large de 51 mm (1 234 mm), ce qui permet de charger une palette Europe par l'arrière en travers. Le volume de chargement maximum du Caddy à empattement court s'élève à 3,3 m³ (chargé sur 1 234 mm en hauteur).

Pour bénéficier d'un volume de chargement (4,0 m³) supérieur à celui du Caddy à empattement court (2 755 mm), il faut naturellement se tourner

vers le Caddy Maxi (commercialisé à une date ultérieure) et son empattement allongé de 215 mm (2 970 mm). Dans ce cas, la longueur de chargement maximale passe de 1 797 à 2 150 mm pour une longueur extérieure de 4 853 mm.

INTÉRIEUR – REPENSÉ DANS LES MOINDRES DÉTAILS

Le poste de conduite digitalisé et connecté du nouveau Caddy

Volkswagen Véhicules Utilitaires a repensé intégralement l'intérieur du nouveau Caddy pour le faire entrer dans l'ère numérique. Pour la première fois, l'utilitaire polyvalent sera proposé en option avec des instruments numériques : le « Digital Cockpit ». Par ailleurs, Volkswagen Véhicules Utilitaires proposera le Caddy avec une large gamme de systèmes d'infodivertissement. Le poste de conduite et l'infodivertissement dessinent un paysage numérique ultramoderne autour d'un axe d'affichage et de commande continu et cohérent. Beaucoup d'autres éléments de commande ont été digitalisés, comme le module de touches pour les fonctions d'éclairage et de visibilité à gauche du volant, un module placé sous le système d'infodivertissement avec des touches d'accès direct vers différentes fonctions, des curseurs pour le réglage intuitif de la température d'habitacle et du volume audio, le volant multifonction de conception nouvelle lui aussi et doté de capteurs capacitifs (en combinaison avec le Travel Assist), le module de pavillon linéaire avec bouton d'appel d'urgence via eSIM ou encore la touche du frein de stationnement électronique.

Le nouveau Caddy avec boîte DSG à double embrayage bénéficie d'une commande « shift-by-wire » numérique, qui offre un confort extrême et un gage de sécurité inédit dans les passages de rapport. Ainsi, si l'utilisateur engage le rapport D alors que la voiture est encore en marche arrière, la boîte ne passera du rapport R à D que lorsque la vitesse du Caddy le permettra. Une ou deux prises USB-C sont disposées devant le levier sélecteur, ainsi qu'un bac de charge inductive (rangement avec interface pour smartphone) en option. Pour la première fois, il sera possible d'utiliser « Wireless App-Connect » (système de réplication des applications sur le système d'infodivertissement) avec un iPhone Apple à bord du Caddy. Jusqu'à présent, il n'était possible d'intégrer les applications du smartphone qu'en utilisant un câble.

L'interface de commande de la climatisation et du système d'infodivertissement démontre de façon exemplaire le fonctionnement intuitif de l'ensemble. Dans un cas comme dans l'autre, la commande fait appel à des curseurs. Concrètement, la console centrale comporte un curseur central divisé en trois zones : gauche, milieu et droite. Si le conducteur ou le passager avant glisse le doigt sur les deux zones extérieures, il règle la température de l'habitacle. S'il fait la même chose sur la zone centrale du curseur, il modifiera de façon tout aussi intuitive le volume sonore du système audio. Sur les modèles Caddy équipés d'un système de navigation, la zone de curseur centrale permet de modifier l'agrandissement des cartes avec deux doigts en mode navigation. Tout cela fonctionne de manière aussi simple et intuitive que sur un smartphone. Ainsi, en tapant avec deux doigts sur l'un des curseurs de température de la

climatisation, on accède directement aux commandes du chauffage de siège.

Le nouveau « Digital Cockpit » en détail

Lumineux et riche en contraste, l'écran du « Digital Cockpit » affiche une diagonale de 10,25 pouces. Le conducteur du Caddy peut choisir entre deux configurations d'écran différentes en utilisant la touche « View » du nouveau volant multifonction. La première configuration affiche le compte-tours et le compteur de vitesse de manière interactive sous forme de cadrans. Le milieu de l'écran est occupé par un niveau configurable au choix, comme le répertoire de contacts du smartphone. Au niveau d'équipement ultime, le « Digital Cockpit » fusionne avec le système d'infodivertissement haut de gamme pour former l'« Innovision Cockpit », avec bon nombre de fonctions supplémentaires à la clé. Parmi les possibilités offertes, la carte de navigation peut être affichée au milieu entre les cadrans ou déployée sur la totalité de l'écran. Dans la deuxième configuration, l'affichage s'organise de façon numérique, sans cadrans, regroupé selon différents modules d'information. Un affichage personnalisable est intégré au centre, occupé par exemple par la médiathèque. Les instruments analogiques de série du Caddy ont été également redessinés avec, dans ce cas, l'indicateur multifonction numérique disposé au centre.

Les nouveaux systèmes d'infodivertissement en détail

Le nouveau Caddy fait appel à des systèmes d'infodivertissement ayant un écran de 6,5, 8,25 ou 10 pouces. Issus de la plateforme modulaire d'infodivertissement de troisième génération, tous ces appareils sont couplés à un calculateur pour module d'appel d'urgence et unité de communication (OCU avec eSIM intégrée) et donc capables d'aller en ligne. Les modèles d'entrée de gamme ont un écran couleur tactile de 6,5 pouces. Ils incluent de série une prise USB-C, l'eCall (appel d'urgence) et une interface téléphonique Bluetooth (selon la version), ainsi que les fonctions et services mobiles en ligne particulièrement adaptés aux utilisateurs privés tels que « We Connect ». De plus, la réception radio en analogique ou en numérique (DAB+) est activée ou peut être commandée en option.

Au niveau d'équipement supérieur, le nouveau Caddy embarque des installations radio MIB3 équipées d'un écran 8,25 pouces et d'une deuxième prise USB-C ainsi que, en option, du kit mains libres « Comfort », d'« App-Connect » (intégration des applications de smartphone) et de DAB+. Au-dessus du milieu de gamme et des systèmes à 8,25 pouces, le haut de gamme est composé de systèmes d'infodivertissement à écran 10 pouces, tous équipés du système DAB+. Les fonctionnalités suivantes sont disponibles en option ou de série selon la finition : commande vocale, amplificateur vocal numérique, « Streaming & Internet », la fonction de navigation ou encore « Wireless App-Connect », ainsi que les services et fonctions en ligne de « We Connect » et « We Connect Plus ».

Les fonctionnalités de « We Connect » et « We Connect Plus » en détail

« We Connect » représente le premier niveau d'équipement des services et fonctions en ligne de la plateforme « Volkswagen We ». Ces fonctions et ces services ont été conçus prioritairement pour répondre aux besoins des particuliers. « We Connect » est activé à bord du Caddy sans aucune limite

de durée. Sa gamme de prestations inclut notamment le système d'appel d'urgence eCall et les services « Appel de dépannage », « Information Call », « Statut du véhicule » et « Portes & éclairage ».

En fonction du système d'infodivertissement choisi, « We Connect Plus » peut être inclus de série dans l'équipement du Caddy (durée limitée à 12 ou 36 mois, reconductible). Selon la finition du véhicule, « We Connect Plus » peut inclure les fonctions suivantes en plus de « We Connect » : « Notification de zone », « Notification de vitesse », « Avertisseur sonore et clignotants », « Alarme antivol en ligne », « Chauffage stationnaire en ligne », « Streaming médias », une borne Wi-Fi ou encore « Verrouillage & Déverrouillage ».

Quant à « We Connect Fleet », il est disponible uniquement en option sur le Caddy. Ce troisième niveau a été spécialement conçu comme une solution de gestion de parc numérique pour les clients professionnels. Les fonctionnalités intégrées dans ce cadre permettent aux entreprises de gagner du temps et de l'argent : « Carnet de route numérique », « Carnet de ravitaillement numérique », « Efficacité de conduite », « Localisation du véhicule et tracé de l'itinéraire », « Analyse de la consommation » et « Gestion de la maintenance ».

Le nouveau Caddy possède des sièges modulables

L'intérieur du Caddy est marqué par d'innombrables solutions techniques de conception améliorée. Sur le Caddy Fourgon, par exemple, la zone de chargement comporte un profil de LED optimisé pour l'éclairage intérieur, de nouveaux revêtements de plancher et une prise de courant 230 V. De plus, la présence de nouveaux œillets d'arrimage particulièrement solides (« Lashing Points ») facilite le rangement de la cargaison. Dans la cabine de la version Fourgon, le siège rabattable du passager avant est désormais revêtu d'un habillage encore plus résistant (Back Panel) pour jouer le rôle de bureau mobile. Tous les matériaux employés sont résistants à la saleté et encore plus robustes.

Nouveaux sièges ergonomiques pour les professionnels de la route

De nouveaux sièges particulièrement ergonomiques sont disponibles pour toutes les versions du nouveau Caddy. Il s'agit des sièges AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.). Ils ont été spécialement conçus pour les conducteurs intensifs et les professionnels de la route. Les sièges AGR possèdent de nombreuses options de paramétrage. Réglables en hauteur et en longueur, ils proposent également le réglage personnalisé de l'inclinaison du siège et de la profondeur d'assise, ainsi qu'un appui lombaire sur 4 positions. Le nouvel aérateur de pavillon dans le compartiment passagers améliore également le confort tout au long du voyage. Cet aérateur de pavillon (non compatible avec le toit en verre panoramique) aspire l'air au-dessus du tableau de bord et le rediffuse à l'intérieur du compartiment passagers, ce qui améliore sensiblement la climatisation aux places arrière.

Jusqu'à cinq sièges individuels à usage flexible à l'arrière

Le nouveau Caddy permet non seulement de stocker deux palettes Europe plus facilement que jamais, mais aussi d'emporter tout l'équipement d'atelier, les colis à livrer pour la journée, jusqu'à sept personnes avec leurs

bagages ou encore les VTT pour le week-end. « Work – life – unlimited » au meilleur sens du terme. Sur les versions Combi et Van compact, le Caddy propose cinq places de série. La deuxième rangée de sièges est constituée d'un siège individuel côté passager avant et d'une banquette à deux places. En option, les versions Combi et Van compact peuvent recevoir deux sièges individuels supplémentaires en troisième rangée pour se transformer en sept-places. Une fois les sièges rabattus, on obtient une surface de chargement continue sur toute la longueur. De plus, les trois sièges de la deuxième rangée sont rabattables et escamotables (par basculement vers l'avant) de manière à agrandir encore l'espace de chargement. Enfin, les sièges des deuxième et troisième rangées s'enlèvent entièrement en quelques gestes, plus facilement que sur les versions précédentes. Sur le Caddy Cargo, les sièges de la première rangée peuvent être équipés d'accoudoirs. À noter pour les familles : tous les sièges arrière extérieurs ainsi que le siège du passager avant disposent ou peuvent disposer d'œilletons de retenue ISOFIX pour fixer les sièges enfants en toute sécurité.

AIDES À LA CONDUITE – AUTOMATIQUEMENT PLUS DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ

Le nouveau Caddy est basé pour la première fois sur la plateforme modulaire à moteur transversal. L'adoption de cette plateforme par Volkswagen Véhicules Utilitaires s'accompagne de l'arrivée d'une multitude de nouveaux systèmes d'aide à la conduite. Le Caddy en recense 19 au total, dont six inédits sur la gamme. L'une des sensations réside dans le nouveau Travel Assist, un système inédit sur un utilitaire, qui permet la conduite assistée sur toute la plage de vitesse. Tous ceux qui utilisent le nouveau Caddy comme véhicule tracteur se réjouiront de l'arrivée du Trailer Assist avec lequel les manœuvres en marche arrière avec remorque sont un jeu d'enfant.

Récapitulatif des nouvelles aides à la conduite du Caddy de cinquième génération :

- Travel Assist (conduite autonome de niveau 2)
- ACC avec Stop & Go (régulateur de distance automatique)
- Trailer Assist (assistant aux manœuvres avec remorque)
- Assistant de changement de voie (intégré au capteur de radar arrière)
- Assistant de sortie de stationnement (intégré au capteur de radar arrière)
- Emergency Assist (pilotage semi-automatique du Caddy en cas d'urgence médicale)

D'autre part, le nouveau Caddy intègre également les systèmes suivants, hérités de la génération précédente et perfectionnés :

- Front Assist
- ParkPilot
- Assistant de démarrage en côte
- ESC avec ABS, ASR, EDS
- Assistant de feux de route
- Lane Assist (assistant de maintien de voie)
- Détecteur de fatigue

- Freinage anti-multicollisions
- Assistant aux manœuvres de stationnement
- Système de contrôle de la pression des pneus
- Caméra de recul (Rear View)
- Limiteur de vitesse avec régulateur de vitesse
- Système de détection de la signalisation routière

Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite en détail

Travel Assist. Utilisé pour la première fois sur un modèle de Volkswagen Véhicules Utilitaires, le Travel Assist autorise une conduite assistée sur toute la plage de vitesse. Pour ce faire, le système s'appuie entre autres sur le régulateur de distance automatique ACC (guidage longitudinal) et sur l'assistant de maintien de voie « Lane Assist » (guidage latéral). Le Travel Assist s'active depuis le volant multifonction. Pour des raisons juridiques et touchant à la sécurité, le conducteur doit surveiller le système en permanence – notamment en gardant à tout moment le contrôle du volant. Grâce aux nouveaux capteurs capacitifs intégrés au volant, il lui suffit toutefois de toucher légèrement le volant des mains. S'il le lâche plus de 10 secondes, il en sera informé par des signaux d'avertissement visuels et acoustiques. Le conducteur devra alors réagir immédiatement et reprendre le volant en mains, sans quoi l'Emergency Assist entrera en action afin d'immobiliser le Caddy. Pour que le conducteur soit mieux informé, un nouvel affichage a été inauguré sur le « Digital Cockpit ». Il livre des informations complémentaires (représentation virtuelle) sur l'environnement périphérique du véhicule (nombre de voies disponibles, autres véhicules devant ou à côté de la voiture, distances).

ACC 2.0. La toute dernière génération du régulateur de distance automatique ACC fonctionne désormais sur toute la plage de vitesse du Caddy. Dans les bouchons, le système reste actif jusqu'à 15 secondes quand le véhicule reste sur place pour pouvoir redémarrer automatiquement.

Trailer Assist (assistant aux manœuvres avec remorque). Le Trailer Assist déleste le conducteur de la tâche consistant à tourner le volant à gauche pour que la remorque tourne à droite et inversement. Le système vise également à faciliter la marche arrière en ligne droite sur une grande distance. Tout cela fonctionne de manière quasiment autonome avec le Trailer Assist. Exemple : pour entrer en marche arrière avec une remorque depuis une rue au niveau d'une entrée ou dans une place de stationnement en créneau, le conducteur du Caddy doit s'arrêter à un endroit approprié, puis engager la marche arrière. Il active ensuite le système d'une simple pression sur une touche. Le combiné d'instruments permet alors de visualiser à l'écran l'angle en cours et l'angle possible. Ce calcul s'appuie sur des algorithmes de traitement d'image à partir des données fournies par la caméra de recul qui observe et analyse l'angle d'articulation de la remorque. À l'aide du bouton de réglage de rétroviseur, qu'il commande comme un joystick, le conducteur peut régler l'angle voulu pour son attelage. Les ordres de braquage ainsi envoyés sont transmis au Caddy et le conducteur n'a plus qu'à commander les pédales d'accélérateur et de freinage. Le braquage de l'attelage est assuré automatiquement par la direction assistée électromécanique.

Assistant de changement de voie. L'assistant de changement de voie améliore grandement la perception de l'environnement périphérique dans les situations impliquant plusieurs voies de circulation.

Le capteur de radar arrière analyse l'espace sur les côtés et à l'arrière du Caddy. Le conducteur est ainsi informé des autres usagers de la route se trouvant à côté ou à l'arrière du Caddy ou dans un laps de temps déterminé à hauteur du Caddy sur une voie adjacente (à gauche ou à droite).

Le conducteur est averti des situations potentiellement critiques par une LED disposée dans les coques de rétroviseur extérieur. Quand un véhicule s'approche par le côté, la LED s'allume sur le rétroviseur. Si le conducteur clignote en direction du véhicule détecté, la LED se met à pulser en guise d'avertissement supplémentaire. L'intention de changer de voie peut même être détectée sans que le clignotant soit actionné, si la fonction Lane Assist est présente (assistant de maintien de voie basé sur une caméra multifonction intégrée au pare-brise). Le Lane Assist transmet à l'assistant de changement de voie (Side Assist « Plus ») l'information selon laquelle le Caddy se rapproche d'une ligne de délimitation. Si le clignotant est actionné et que le véhicule sort de sa voie alors même que l'assistant de changement de voie a signalé la présence d'un véhicule tiers sur les côtés, le conducteur devra surmonter la résistance opposée par le volant pour outrepasser la limite. Le risque entraîné par les changements de file dangereux se trouve ainsi réduit. L'assistant de sortie de stationnement est intégré de série à la palette de fonctions du capteur de radar arrière.

Assistant de sortie de stationnement. Nouveau sur le Caddy de cinquième génération, ce système facilite les sorties de stationnement en marche arrière hors d'un porche ou d'une place de parking. Dans toutes ces situations où la visibilité est mauvaise, le conducteur bénéficie d'une assistance en recevant des informations ou des avertissements au sujet du trafic sur la voie transversale. Dans les cas critiques, le système peut même engager une manœuvre de freinage d'urgence. Grâce aux capteurs radars à l'arrière, l'assistant de sortie de stationnement détecte non seulement les usagers de la route se trouvant directement derrière la voiture, mais également ceux qui arrivent par les côtés (à 180°), très difficiles à percevoir pour le conducteur, surtout au volant d'un fourgon tôle. En cas de risque de collision, le système envoie d'abord un message visuel, puis un avertissement sonore. Si la situation n'est pas désamorcée par le conducteur ou par les autres usagers de la route, l'assistant de sortie de stationnement engage automatiquement une manœuvre de freinage juste avant une collision potentielle.

Emergency Assist (pilotage semi-automatique du Caddy en cas d'urgence médicale). Ce système proposé en option est disponible uniquement en combinaison avec la boîte DSG à double embrayage et le Travel Assist (enrichissement fonctionnel du Travel Assist). Si les capteurs détectent une absence totale d'activité de la part du conducteur, que ce soit au niveau du freinage, du braquage ou de l'accélération, le système va attirer l'attention du conducteur selon une stratégie graduée, puis engager un arrêt d'urgence le cas échéant. À cette occasion, les feux de détresse seront allumés automatiquement afin d'attirer l'attention des usagers environnants sur le danger. Le système ACC, quant à lui, empêchera toute collision avec les véhicules se trouvant devant la voiture. Enfin, le dispositif ralentira le Caddy

en continu jusqu'à immobilisation complète. Une fois à l'arrêt, le Caddy lancera automatiquement un appel d'urgence (eCall) en vue d'assurer la prise en charge médicale du conducteur.

MOTORISATIONS – TDI À ÉMISSIONS DE NO_x SENSIBLEMENT RÉDUITES

Volkswagen Véhicules Utilitaires lancera le nouveau Caddy avec trois moteurs turbodiesels 2,0 l TDI ultramodernes développant de 75 ch (55 kW) à 122 ch (90 kW), un moteur turbo essence 1,5 l TSI de 116 ch (84 kW) et un moteur turbo à gaz naturel TGI de 130 ch (96 kW). Ces blocs de nouvelle génération remplissent d'ores et déjà la norme antipollution Euro 6 applicable en 2021 et sont tous dotés de filtres à particules. Selon la motorisation choisie, la consommation du nouveau Caddy peut être inférieure de douze pour cent à celle de la génération précédente.

Les modèles TDI disposent par ailleurs d'une double injection AdBlue (Twindosing), permettant à Volkswagen Véhicules Utilitaires de réduire drastiquement les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) par rapport aux moteurs de la génération précédente. Les moteurs disponibles à la date du lancement, prévu au quatrième trimestre 2020, seront les deux TDI de 102 ch (75 kW) et 122 ch (90 kW). Le TDI de 75 kW sera systématiquement associé à une boîte mécanique à 6 vitesses et à la traction avant. Le moteur 90 kW pourra être commandé avec une boîte à double embrayage 7 rapports DSG en option et la traction avant, mais aussi en version 4MOTION avec transmission intégrale et boîte mécanique à 6 vitesses.

TRAINS ROULANTS – UNE NOUVELLE ARCHITECTURE BASÉE SUR LA PLATEFORME MQB

Pour la première fois, les trains roulants du nouveau Caddy sont basés sur la plateforme modulaire à moteur transversal. Cette nouvelle architecture permet de concilier l'agilité caractéristique des véhicules particuliers et les avantages pratiques d'un véhicule utilitaire. L'essieu avant est classiquement de type McPherson, avec une démultiplication de la direction bien plus directe que sur la génération précédente. Résultat : le conducteur doit beaucoup moins braquer pour effectuer les manœuvres, circuler en ville ou rouler sur les routes secondaires. De conception entièrement nouvelle, l'essieu arrière se présente sous la forme d'un essieu rigide guidé par bras longitudinal avec une barre Panhard. Les ressorts à lames utilisés jusqu'à présent ont été remplacés par une construction à ressorts hélicoïdaux afin d'améliorer le confort. Leur construction compacte autorise une plus grande largeur de chargement et permet d'intégrer différents types de transmission, depuis la traction avant traditionnelle jusqu'à la transmission intégrale, en passant par les motorisations alternatives. L'essieu arrière a été conçu pour préserver la maîtrise du comportement routier tout en offrant le confort maximal dans toutes les configurations de chargement possibles, avec une agilité sensiblement accrue.

La réalisation de ces objectifs était une condition préalable au développement de la nouvelle gamme de pneumatiques à faible résistance

au roulement. Tous les modèles de pneumatiques équipant le nouveau Caddy obtiendront la catégorie d'efficacité A. Dernier détail, et non des moindres, tous les systèmes de freinage et de régulation antipatinage y compris le servofrein électronique ont été coordonnés pour obtenir le fonctionnement le plus harmonieux possible entre l'essieu arrière et l'essieu avant.

RÉTROSPECTIVE – QUATRE PRÉDÉCESSEURS, UNE SUCCESS-STORY

Caddy 1 – de 1978 à 1992 (Europe) et 2007 (Afrique du Sud)

L'histoire du Caddy commence aux États-Unis, le pays des pick-up. C'est à Westmoreland, près de Pittsburgh, que Volkswagen produisit autrefois la Golf 1, également connue sous l'appellation Rabbit. Elle fut déclinée à partir de 1978 en une version Rabbit pick-up destinée au marché nord-américain. En 1982, Volkswagen introduisit ce véhicule polyvalent à surface de chargement élevée sur le marché européen. Le Caddy était né. Hormis les phares (rectangulaires en Amérique du Nord, ronds en Europe), les deux versions ne présentaient presque aucune différence d'un continent à l'autre. Dès 1982, le Caddy destiné au marché européen fut construit à Sarajevo, l'actuelle capitale de la Bosnie-Herzégovine (anciennement Yougoslavie). Juste avant cela, en 1981, le Caddy avait commencé à être produit à Uitenhage, en Afrique du Sud.

Dès la première génération, le Caddy impressionnait par sa longueur de chargement de 1,83 m. Afin de protéger la cargaison, un hard-top en plastique renforcé de fibres de verre était proposé en option pour couvrir la zone de chargement – le pick-up prenait ainsi l'allure d'une petite fourgonnette citadine. Dès les années quatre-vingt, des carrossiers-transformateurs proposaient des superstructures pour transformer le Caddy en camping-car compact, préfigurant ainsi les futurs Caddy Tramper et Caddy Beach. En Europe, la production du tout premier Caddy basé sur la Golf 1 a cessé en 1992. L'usine sud-africaine d'Uitenhage, quant à elle, a continué de produire l'infatigable utilitaire léger jusqu'en 2007. Le Caddy de première génération a été construit à plus de 207 000 exemplaires dans le monde entier.

Caddy 2 (de 1995 à 2003)

Arrivé en 1995, le Caddy de deuxième génération était basé techniquement sur la Seat Ibiza et sur la Polo de Volkswagen, avec une variante issue de Škoda également. Le Caddy Volkswagen fut aussi vendu sous l'appellation Seat Inca. Les deux modèles furent construits sur la même chaîne de production dans l'usine espagnole de Martorell. Dans un premier temps, contrairement au Caddy de première génération, le Caddy 2 fut proposé uniquement en version Fourgon ou Combi avec pavillon surélevé. Et pour cause : c'est dans la version avec hard-top que le tout premier Caddy s'était le mieux vendu. Dans cette configuration, le deuxième Caddy apparaissait comme une fourgonnette très prisée pour remplir toutes sortes de missions, allant du transport de colis aux déplacements professionnels des artisans et autres prestataires de services.

Le Caddy 2 était disponible uniquement avec des portes à vantaux. Son volume de chargement atteignait le chiffre impressionnant de 2,9 m³. En 1995, Volkswagen a dévoilé l'étude « Vantasy », proposant un avant-goût des futures versions du camping-car Caddy (Tramp et Beach). En 1996, un pick-up Caddy est arrivé sur le marché, de conception identique au Škoda Felicia et produit en République tchèque. Le Caddy Family a suivi en 1997, préfigurant les futurs monospaces compacts. Au total, environ 520 000 clients avaient opté pour un modèle de cette génération ou pour les modèles équivalents Seat Inca et Škoda Felicia.

Caddy 3 (de 2003 à 2010)

Le Caddy de troisième génération est arrivé en 2003 sur le marché. Il s'agissait d'un véhicule de conception entièrement nouvelle. Ce nouveau Caddy utilisait la même plateforme technique (« PQ35 ») que la Golf 5 et le premier Touran. Le design du Touran et du Caddy de cette époque révélait des traits communs, notamment sur la partie avant. Mais à partir des montants B, le Caddy, conçu comme un break à pavillon surélevé affichait sa propre personnalité avec un volume de chargement porté à 3,2 m³. Pour la première fois, le Caddy était vendu au choix avec des portes à vantaux à l'arrière ou avec un hayon largement dimensionné. Autre nouveauté sur ce segment : les portes coulissantes, très pratiques, à l'arrière.

Le Caddy de troisième génération pouvait emmener jusqu'à 7 personnes. En version Fourgon ou Combi, il s'est imposé rapidement comme l'un des utilitaires compacts les plus vendus des années 2000. Le nouveau Caddy Life est arrivé sur le marché en 2004. Il s'agissait d'un monospace abordable qui séduisait particulièrement les jeunes familles grâce à son exceptionnelle modularité. En effet, le nouveau Caddy possédait trois sièges rabattables et pliables sur la deuxième rangée (un siège individuel plus une banquette à deux places) et deux sièges individuels supplémentaires sur la troisième rangée qui pouvaient s'escamoter dans le plancher de chargement afin de libérer tout l'espace.

En 2005, le nouveau Caddy Tramper, premier camping-car compact de la gamme, regorgeait de solutions inventives. Il aura fallu attendre 2007 pour que la famille Caddy soit au complet avec le Caddy Maxi, allongé de 4,41 m à 4,88 m. En version Life, Combi et Fourgon, il réussit à séduire de nouvelles clientèles avec l'augmentation de son volume de chargement. Entre 2003 et 2010, le Caddy 3 entrait dans une nouvelle dimension avec plus de 856 000 exemplaires vendus. Comme le Caddy 4 et le nouveau Caddy de la génération actuelle, ce succès commercial a été produit dans l'usine polonaise de Volkswagen Véhicules Utilitaires à Poznań.

Caddy 3 restylé (de 2010 à 2014)

Le Caddy est revenu en 2010 dans une version mise à jour. Que ce soit dans sa déclinaison Fourgon, Combi ou Van, il a fait l'objet de nombreuses améliorations techniques et esthétiques et était équipé de série du programme ESP. Le Caddy de troisième génération a été l'un des premiers modèles sur ce segment à être proposé avec transmission aux roues avant ou avec la transmission intégrale 4MOTION en option. Et ce, sur les deux versions d'empattement. Présenté en 2013, le Cross Caddy était un crossover à mi-chemin entre SUV et monospace compact, avec ses renforts

extérieurs et sa transmission intégrale proposée en option. Quand le Caddy troisième du nom a cédé la place à son successeur en 2015, il s'en était vendu plus de 1,6 million d'exemplaires en onze années d'existence.

Caddy 4 (de 2015 à 2020)

En février 2015, Volkswagen Véhicules Utilitaires a convoqué la presse internationale à Poznań pour présenter le Caddy de quatrième génération. Il continuera d'être produit dans les versions Fourgon, Combi et Van compact jusqu'à l'arrivée progressive du nouveau Caddy de cinquième génération. Alors que le Fourgon est toujours réduit à deux places, les Combi et Van compact (cinq sièges de série) peuvent être commandés avec deux sièges individuels supplémentaires sur la troisième rangée pour se transformer en sept-places, à l'instar du Caddy 3. Peu après les débuts de la quatrième génération, Volkswagen Véhicules Utilitaires a lancé le successeur du Cross Caddy sur le marché : le Caddy Alltrack avec transmission intégrale en option. Ce crossover à mi-chemin entre SUV et monospace compact s'inscrit plus que jamais dans l'air du temps. Le Tramper a cédé la place au Caddy Beach et le Caddy EcoFuel a été remplacé par le Caddy TGI.

La quatrième génération embarque une multitude d'aides à la conduite pour améliorer le confort et la sécurité, à commencer par l'assistance au freinage d'urgence autonome Front Assist avec freinage d'urgence en ville intégré, le régulateur de distance ACC, le détecteur de fatigue et le freinage anti-multicollision. Qu'il s'agisse du concept, du design ou de l'équipement, la cinquième génération du Caddy perpétue le succès des générations précédentes : en mars 2018, Volkswagen Véhicules Utilitaires a franchi le cap des 2 millions d'exemplaires produits pour le Caddy de troisième et quatrième génération, tous assemblés dans l'usine de Poznań en Pologne. Et jusqu'à la fin de l'année 2019, le Caddy 4 sorti en 2015 représentait à lui seul 722 000 exemplaires sur ce total.

À propos de la marque Volkswagen Véhicules Utilitaires :

« We transport success. » Marque indépendante au sein du groupe Volkswagen, Volkswagen Véhicules Utilitaires (VWU) assure le développement, la construction et la distribution de véhicules utilitaires légers. Il s'agit par exemple des lignes Transporter, Caddy, Crafter et Amarok, produites sur les sites de Hanovre (ALL), Poznań (POL), Września (POL) et Pacheco (ARG). En 2019, la marque a livré quelque 491 600 utilitaires légers. Nos véhicules servent à transporter les professionnels du bâtiment, les familles et les aventuriers, avec leurs petits pains, leurs paquets ou leurs planches de surf. Chaque jour, ils aident d'innombrables personnes à travers le monde à faire leur travail dans de bonnes conditions, ils servent d'atelier roulant ou transportent médecins urgentistes et policiers sur le lieu d'intervention. Par ailleurs, Volkswagen Véhicules Utilitaires est une marque de référence au sein du groupe Volkswagen pour la conduite autonome, ainsi que pour le Mobility-as-a-Service (MaaS) et le Transport-as-a-Service (TaaS). C'est pourquoi elle développera et construira à l'avenir des Special Purpose Vehicles (SPV) tels que des robots taxis ou des robots navettes. Nous contribuons ainsi à faire évoluer toute une société, dans la diversité de ses exigences, vers une mobilité propre, intelligente et durable. Nos différents sites à travers le monde emploient plus de 24 000 personnes, dont 15 000 sur le site de Hanovre.

Informations relatives au site de Hanovre sur

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

Volkswagen Véhicules Utilitaires

Communication d'entreprise

Andreas Gottwald

Téléphone : +49 (0) 511 / 7 98-9454

E-mail : andreas.gottwald@volkswagen.de

www.vwn-presse.de