



28 mai 2021

Zoom sur le Caddy : le nouvel essieu arrière

- Essieu rigide avec guidage par bras oscillant avec barre Panhard
- Utilise des ressorts hélicoïdaux au lieu des ressorts à lame
- Train de roulement agile et peu encombrant grâce au nouvel essieu arrière
- Intégration possible de la transmission intégrale 4MOTION, tout comme l'ajout de réservoirs de GNC pour le Caddy TGI ou de découpes arrière pour des rampes
- Dans le Caddy Cargo, les Euro-palettes peuvent maintenant être chargées latéralement entre les passages de roues

Un des points forts du Caddy de Volkswagen Véhicules Utilitaires est incontestablement son nouvel essieu arrière. Pour optimiser le confort, l'ancien système de ressorts à lame des générations précédentes a été remplacé par une construction à ressorts hélicoïdaux, ce qui n'empêche pas le véhicule de continuer à transporter des charges utiles importantes. L'essieu rigide, avec guidage par bras oscillant avec barre Panhard, fait économiser beaucoup d'espace et libère de la place pour, par exemple, le différentiel de la transmission intégrale 4MOTION ou les réservoirs de GNC en option de la future version TGI du Caddy. Autres possibilités : transport de passagers en fauteuil grâce à l'installation de rampes ou chargement de deux Euro-palettes dans le Caddy Cargo.

L'essieu arrière rigide innovant du Caddy est un élément entièrement nouveau qui est composé d'une barre Panhard avec guidage par bras oscillant : très robuste, l'essieu arrière a été conçu et équilibré de manière à offrir une agilité accrue dans toutes les situations de charge, tout en garantissant un excellent niveau de confort. Pour optimiser le confort, les anciens ressorts à lame ont été remplacés par une construction à ressorts hélicoïdaux. Le design très robuste du véhicule permet de multiples utilisations, des excursions familiales jusqu'aux chantiers de construction.

La conception compacte des bras longitudinaux supérieurs et inférieurs, des amortisseurs, du tube d'essieu, des ressorts hélicoïdaux et de la barre Panhard occupe une place minimale. Combiné à une largeur de voie accrue (1 603 mm dans le cas d'un essieu arrière placé sur, par exemple, le train de roulement de 17"), cette conception compacte permet d'augmenter la largeur de chargement. Par exemple, les Euro-palettes s'insèrent dorénavant latéralement dans la zone de chargement du Caddy Cargo grâce à une largeur de 1,23 mètre entre les passages de roues. L'essieu permet également d'intégrer différents concepts de systèmes de conduite dans le nouveau Caddy, de la traction à la transmission intégrale. Il reste ainsi possible d'installer des accessoires personnalisés, notamment des rampes pour les passagers en fauteuil.

L'essieu avant du célèbre concept McPherson a toutefois été spécifiquement adapté aux besoins du nouveau Caddy : le nouveau train de roulement du Caddy combine la disposition des essieux d'un véhicule particulier agile et confortable avec les avantages pratiques d'un véhicule utilitaire. L'essieu avant affiche une chaîne cinématique modifiée et optimisée avec un nouveau positionnement de la direction et des amortisseurs. À cela s'ajoute une conception renforcée des essieux pour les véhicules utilitaires.

La nouvelle direction du Caddy facilite la maniabilité. Par rapport au modèle précédent, le rapport de direction est beaucoup plus direct, ce qui signifie que l'angle de braquage

Contact presse

Communication Volkswagen Group /
Volkswagen
Leslie Peltier
Responsable Relations Presse
Tel: 01 49 38 88 80
leslie.peltier@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Audrey Vasseaux
Attachée de presse
Tel: 01 49 38 88 02
audrey.vasseaux@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Adrien Boutroue
Attaché de presse
Tel: 01 49 38 88 40
adrien.boutroue@volkswagen.fr



<https://media.volkswagen.fr/>

requis lors des manœuvres, que ce soit dans la circulation urbaine ou sur les routes de campagne, est sensiblement réduit. Il ne faut plus que 2,5 tours de volant, contre trois auparavant, pour le faire tourner de sa butée maximale à gauche à sa butée maximale à droite. Le diamètre de braquage lui-même n'est que de 11,4 mètres.

L'interaction entre les deux essieux permet au train de roulement du Caddy d'offrir des améliorations très concrètes en matière de confort de conduite et de maniabilité. Les ingénieurs de Volkswagen Véhicules Utilitaires ont notamment obtenu davantage de rigidité transversale avec 30% de rigidité longitudinale en moins, et donc des temps de réponse plus courts aux mouvements de la direction, ainsi qu'une pression par ressorts plus douce et agréable. La résistance au roulis de suspension a également été améliorée. L'absorption des chocs en fonction de la course garantit un contrôle optimal de la superstructure jusqu'à la charge maximale sur l'essieu arrière.

Comme sur les modèles Caddy à traction, l'essieu rigide avec guidage par bras oscillant avec barre Panhard est également utilisé sur les modèles 4MOTION. Il combine ainsi les caractéristiques de confort et de plaisir de conduite des variantes Caddy à traction avec les avantages de traction associés à la transmission intégrale 4MOTION. Contrairement au modèle précédent, l'embrayage et le différentiel de la transmission intégrale ne sont plus montés sur le corps de l'essieu, mais sur la superstructure. Cela a permis de réduire largement la masse non suspendue de l'essieu arrière. Pour le positionnement de l'embrayage de la transmission intégrale, l'essieu arrière a été modifié de manière à ce que l'axe de l'essieu passe derrière les ressorts hélicoïdaux sur les modèles 4MOTION. Le Caddy utilisera également ce système à l'avenir pour l'installation des réservoirs de GNC sur les modèles équipés de la motorisation TGI.

Comme indiqué ci-dessus, le nouvel essieu arrière permet également de charger des Euro-palettes (1 200 mm x 800 mm) latéralement à l'arrière du Caddy Cargo. Dans la version Maxi, deux palettes peuvent être chargées latéralement ou une latéralement et une longitudinalement. Quand une palette doit être chargée latéralement, elle peut même être chargée ou déchargée par la porte coulissante latérale qui est dorénavant beaucoup plus large (840 mm)(uniquement sur le Caddy Cargo Maxi).

La cinquième génération du best-seller, dont plus de 3 millions d'unités ont été construites pour les quatre premières générations, offre donc une fonction unique et un véritable plus à ses utilisateurs : le train de roulement amélioré du nouveau Caddy apporte davantage de confort aux passagers et de nouveaux niveaux de liberté pour le transport de marchandises, d'outils et de matériaux.

Véhicule polyvalent de Volkswagen Véhicules Utilitaires, le nouveau Caddy est basé sur la Plateforme Modulaire Transversale (MQB) qui est également utilisée pour la Golf. Outre le train de roulement avec son essieu arrière innovant et un essieu avant équipé d'une direction plus franche, de nombreuses autres nouvelles technologies ont été intégrées dans le Caddy, ce qui le rend encore plus pratique, efficace et incomparable.



A propos de la marque Volkswagen Véhicules Utilitaires

« Nous transportons le succès ». En tant que marque autonome au sein du groupe Volkswagen, Volkswagen Véhicules Utilitaires est responsable du développement, de la construction et de la vente de véhicules utilitaires légers. Il s'agit des gammes Transporter, Caddy, Crafter et Amarok, qui sont produites à Hanovre (A), Poznań (PL), Września (PL) et Pacheco (ARG). Nos véhicules transportent des ouvriers du bâtiment, des familles et des aventuriers, des colis et des planches de surf. Chaque jour, ils aident d'innombrables personnes dans le monde à faire du bon travail, ils fonctionnent comme des ateliers mobiles et amènent les ambulanciers paramédicaux et la police là où ils sont nécessaires. Volkswagen Véhicules Utilitaires est également la marque leader de la conduite autonome au sein du Groupe Volkswagen ainsi que de la Mobility-as-a-Service (MaaS) et du Transport-as-a-Service (TaaS), et est chargé du développement et de la production de véhicules spéciaux (SPV) tels que les robots taxis et les robots-fourgons. C'est ainsi que nous faisons évoluer la société dans son ensemble, avec toutes ses exigences en matière de mobilité propre, intelligente et durable. Plus de 24 000 employés travaillent sur les sites de l'entreprise dans le monde, dont environ 15 000 sur le site de Hanovre.