



PROVKÖRNING

RÄCKVIDDS- KUNGEN

text: Richard Sjösten foto: VAG

En nytvecklade och supereffektiv gasmotor har tillsammans med den bekväma DSG-växellådan hittat ner i nya Caddy. Vi åker till Italien för en första provkörning!

COMOSJÖN, ITALIEN. Vackert så det förslår och faktiskt en perfekt plats för att provköra en smidig transportbil. Det låter kanske lite konstigt för det är nämligen inte speciellt mycket plats på vägarna runt den vackra sjön i norra Italien, men italienarnas tempo är högt och vägen krokig. Och Caddyn är både smidig och förvånansvärt underhållande, nästan som gjord för att smita förbi lastbilar och hästdroskor i de trånga byarna.

BOKSTAVSKOMBINATIONEN TGI betyder inte "Thank God It's ... (Friday)" om nu någon trodde det, utan är Volkswagenkoncernens egna namn för motorer utvecklade för gasdrift. Tillägget CNG betyder "Compressed Natural Gas", som vi i Sverige kort och gott kallar för fordonsgas.

UPPDRAGET SOM VW-INGENJÖRERNA fick vid utvecklingen av den nya motorn var solklar: Lägre utsläpp och mera kraft.

Och det har man lyckats med. Nya motorerna är EU6-klassade och har en förbrukning på låga 4,1 kg per 100 kilometer (4,3 kg/100 km för Caddy Maxi).

VI HOPPAR IN i en Caddy Maxi med plats för fem personer vid flygplatsen i Milano. Ingenting vid starten av motorn, eller under vår färd upp mot Comosjön, avslöjar att vi kör på gas i stället för bensin eller diesel. Motorn känns pigg, går tyst och svarar bra på gas(!)-pedalen. Att köra en gasbil från Volkswagen 2017 är kort och gott precis lika bekvämt som vilket annat motoralternativ som helst, tacka speciellt DSG-växellådan

”MOTORN KÄNNES
PIGG, GÅR TYST
OCH SVARAR
BRA PÅ GAS(!)-
PEDALEN.”

för detta. Som enda tillverkare i klassen erbjuder Volkswagen alltså den bekväma och effektiva automatväxellådan i en lätt transportbil i kombination med gasdrift. Det enda som skvallrar om att bilen drivs av gas, när man sitter bakom ratten, är de två olika räckviddsmätarna på instrumentpanel. Den ena för gas och den andra för bensin.

MONTERAT UNDER GOLVET på Caddy TGI sitter CNG-tankarna med en kapacitet på 26 kilo gas. På förlängda Caddy Maxi TGI ryms tankarna hela 37 kilo och det utan att påverka lastutrymmet, vilket innebär att det är möjligt att få in 3,2 kubikmeter bagage i Caddy och hela 4,13 kubikmeter i den längre Caddy Maxi. Utöver gastankarna sitter en 13 liters bensintank monterad, primärt att användas för kallstart och för att få värme i motorn vid kall väderlek. Dessutom fungerar bensintanken som en räckviddsförlängare om man till exempel hamnat för långt ifrån en gastankstation.



CADDY TGI ser ut som vilken Caddy som helst. Under tanklocket finns två anslutningar, en för bensen och en för gas.



”TEKNIKEN
UNDER HUVEN
PÅ BILEN ÄR
IMPONERANDE.”

UTSIKTEN ÖVER COMOSJÖN längs
västra sidan är bedårande vacker.

VOLKSWAGEN CADDY TGI CNG

Axelavstånd/längd/bredd/höjd
268/441/179/182 cm. Axel-
avstånd och längd Caddy Maxi,
+ 33 resp 47 cm. Skivbromsar
fram och bak. Fram indivi-
duell hjulupphängning med
McPherson fjäderben, undre
triangelänkar och krängnings-
hämmare. Bak stel axel i
längsgående bladfyädrar.

Tvärställd 4-cylindrig rak gas/
bensinmotor med dubbla
överliggande kamaxlar och
fyra ventiler per cylinder. Slag-
volym **1 395 cm³**, commonrail
bränsleinsprutning, turbo.

Effekt hk/kW, Nm
110/81,200

Förbrukning blandad körning
(m³/100)
6,60 (7,00 Caddy Maxi DSG)

CO₂-utsläpp (g/km)
118 (125 Caddy Maxi DSG)

Acceleration 0-100 (s),
toppfart (km/h)
**12,9 (13,7 Caddy Maxi)
174 (172 DSG)**

PRECIS SOM FÖRRA generationens gasdrivna Caddy, då kallad Ecofuel, är också den nya Caddy TGI klassad som miljöbil i Sverige, vilket bland annat betyder att den är skattebefriad i fem år. Att tanka och köra på fordonsgas betyder att man jämfört med bensin eller diesel har lägre utsläpp av bland annat koldioxid. Hur mycket man minskar sin miljöpåverkan beror dock på vilken gas man fyller sina tankar med. Under samlingsnamnet fordonsgas finns nämligen två varianter – biogas som är förnybar, samt naturgas som är fossil.

Vi i Sverige är världsledande på att tillverka biogasen av organiskt avfall (till exempel rötning av livsmedelsavfall samt gödsel och avloppsslam), medan naturgasen har ett fossilt ursprung och utvinns ur källor på land eller havsbotten. Bäst för miljön är den 100 procentiga biogasen – vilket då betyder att man kör helt fossilfritt och minimerar sina utsläpp. Många tankstationer erbjuder kunderna att välja på pumpen vilken gas man vill tanka, vilket naturligtvis är bra.

I SVERIGE FINNS för närvarande 170 tankställen, vilket är en fördubbling på tio år. Hyfsat tätt är det mellan stationerna i Mellansverige och Skåne, men fortfarande är det mer skalt norröver i Sverige. I hela Europa finns dock över 3 200 gasmackar.

”DET ÄR SOM ATT KÖRA FRÅN STOCKHOLM TILL PITEÅ, UTAN ATT TANKA.”

TEKNIKEN UNDER HUVEN på bilen är imponerande. Till att börja med är motorn bara på drygt 1,4 liter, vilket är en rejäl "downsizing" från förra generationen som var på 2,0 liter. Trots detta har nya motorn en bibehållen toppeffekt samt ett högre vridmoment än sin föregångare. Grunden till TGI motorn är den nyutvecklade TSI-bensinmotorn som sedan finslipats ytterligare för att passa för gasdrift. Bland annat har kolvar, ventiler, vevaxel och topplocket optimerats. För att maximera motorns effektivitet när den drivs på gas har också motorns styrsystem, katalysatorn och turboaggregatet justerats.

Resultatet är imponerande, eller vad sägs om upp till 860 kilometers räckvidd med en Caddy Maxi? Det är som att köra från Stockholm till Piteå, utan att tanka. Med Caddy kommer man hela 630 kilometer.

TROTS SIN LÅGA förbrukning är motorn förvånande stark. 200 newtonmeter finns till förfogande

i ett brett register mellan 1 500 och 3 500 varv/minut. Toppfarten, som för de flesta kanske är av ett mer akademiskt intresse, är närmare 180 km/h – och det är något som vi blir nödgade att prova på motorvägen norr om Milano. Det är nämligen så att vi är ytterst nära att missa vårt flyg hem från pressvisningen. I dessa farter känns Caddy klippstabil och bakom ratten i vänsterfilen på motorvägen är det svårt att tro att man kör en miljöbil. Gasbilar brukar i allmänhet kännas lite sega – framför allt då vissa biltillverkare inte har optimerat motorerna för gasdrift, utan helt enkelt driver en vanlig bensinmotor på gas. Så är icke fallet med TGI-motorerna, då "gasingenjörerna" var med tidigt i utveckling av den nya motorfamiljen.

Vi har tur och trafiken runt Milano är denna tidiga eftermiddag gles – och med några minuter tillgodo checkar vi in på flygplatsen. Tack för det, Caddy TGI.



SMIDIG OCH KRAFTFULL. Nya Caddy TGI är en modern bil för en nära nog fossilfri transportlösning.