



## Volkswagen Up!

### Meer! Minder!

Rij-impressie | De Volkswagen Up! staat sinds kort bij de dealer. Dat is niet ongemerkt voorbij gegaan, want de verkoopcijfers zijn uitstekend. Mede daarom is Volkswagen inmiddels druk bezig met het ontwikkelen van nieuwe uitvoeringen van de Up! Zo is er binnenkort een Up! met meer deuren en zelfs twee exemplaren met minder verbruik.

Bij sommige auto's is het verschil tussen de drie- en vijfdeurs uitvoering enorm. Extra deuren kunnen een zorgvuldig ontworpen lijnenspel jammerlijk verstoren, waardoor de vijfdeurs niet de harmonie heeft van een driedeurs.

De vijfdeurs Up! heeft dezelfde vrolijke en dappere uitstraling als de eerder geteste driedeurs. Het belangrijkste verschil is dat de driedeurs een oplopende lijn in de achterraut heeft, waardoor de auto er meer solide uitziet. Bij de vijfdeurs Up! loopt de lijn onder de zijruiten juist door, waardoor de auto iets langer lijkt.

In feite zijn de drie- en vijfdeurs Up! even groot; de binnenruimte is gelijk. Alleen is de toegang tot de achterbank van de vijfdeurs variant iets eenvoudiger. Toch is de vijfdeurs Up! niet per definitie de beste keuze voor een gezin met kinderen; om de auto goedkoop te houden, kunnen de ruiten van de achterportieren niet omlaag worden gedraaid. In plaats daarvan heeft Volkswagen voor "klapraampjes" gekozen die slechts 2 cm kunnen worden geopend.



Ondanks de compacte buitenmaten biedt de Up! aangenaam veel binnenruimte. De bestuurder en bijrijder zitten niet schouder aan schouder, maar hebben de nodige bewegingsvrijheid. De beenruimte achterin is gering, zoals bij bijna alle auto's van deze omvang.

## Uitrusting

Sinds de eerste testrit met de Up! zijn diverse andere kleine auto's de revue gepasseerd. Bij het opnieuw testen van de Up! valt des te meer op hoe slim Volkswagen heeft weten te bezuinigen, zonder dat de koper het idee heeft in een goedkope auto te rijden. De Up! weet eenvoud te verheffen tot een kunst, in plaats van een noodzakelijk kwaad.



Zo komen de minimalistische lijnen die kenmerkend zijn voor de huidige generatie Volkswagens optimaal tot hun recht in de Up! Zo zijn veel interieurdelen niet bekleed en komt de lakkleur automatisch terug in het interieur. Zeker in combinatie met de lichte bekleding van de testauto geeft dat een vrolijke ambiance.

De Up! is optioneel leverbaar met een op maat gemaakt navigatiesysteem van Navigon. Dit uitneembare navigatiesysteem wordt eenvoudig op een armpje bevestigd dat speciaal voor de Up! is ontworpen. Vervolgens klinken de instructies van het navigatiesysteem uit de luidsprekers van het audiosysteem van de auto. Ook mp3-bestanden die in het geheugen van het navigatiesysteem zijn opgeslagen, kunnen via de autoradio worden afgespeeld.



De Up! onderscheidt zich ook van andere kleintjes met een systeem dat kop-staart botsingen in de stad of in de file kan voorkomen. Een radar in de neus "kijkt" mee met de bestuurder en daarom kan de Up! zelf remmen voor obstakels (bij snelheden tot 30 km/u). "City Emergency Braking", zoals dit systeem voluit heet, werkt in de praktijk prima en geeft de Up! echt meerwaarde.

## Automaat

De reden om opnieuw met de Up! te rijden is de introductie van een automatische versnellingsbak. Dit betreft niet Volkswagens fameuze "DSG"-versnellingsbak, die is te kostbaar. Het is ook geen traditionele automaat met "koppelvormer", die verbruikt te veel benzine.

In plaats daarvan bedient een computer de standaard versnellingsbak. Dit is geen nieuw concept, maar volgens Volkswagen zou de Up! soepeler schakelen omdat niet één maar twee elektromotoren worden gebruikt. Helaas is hier in de praktijk niets van te merken. Het is duidelijk te voelen wanneer de automaat schakelt en soms valt de snelheid zelfs iets terug. Dat komt omdat een automaat niet kan voorspellen hoe de verkeerssituatie zich zal ontwikkelen. Bovendien heeft een kleine motor weinig souplesse en daarom is het lastig om een eenvoudige automaat onmerkbaar te laten schakelen.





Juist daarom heeft de bestuurder de mogelijkheid om zelf, "sequentieel" te schakelen. Een tikje tegen de versnellingshendel naar voren is voldoende om een volgende versnelling te kiezen. Een tikje terug kiest de lagere versnelling. Wanneer de bestuurder op het juiste moment sequentieel schakelt, is nauwelijks iets merkbaar van de gangwissel.



Alhoewel de automaat niet zo onmerkbaar en comfortabel schakelt als Volkswagen belooft, is het verbruik wel zeer laag. Zelfs op een uiterst veeleisend traject (stad in, stad uit, berg op, berg af) noteerde de boordcomputer een gemiddeld verbruik van slechts 4.5 liter per 100 km.

## BlueMotion

Het kan echter nog zuiniger. Onder de noemer "BlueMotion technologies" is de Up! binnenkort beschikbaar in een extra zuinige variant. Dankzij een prima functionerend stop/start-systeem daalt het verbruik in de stad met maximaal 10%. Banden met lage rolweerstand verlagen het verbruik op de snelweg, zonder dat dit ten koste van de wegligging of het comfort gaat.

Daarbij is het onderstel iets verlaagd, ten gunste van de stroomlijn. Alleen in een directe A-B vergelijking is merkbaar dat de zuinige Up! iets kortere veerwegen heeft.



Ondanks alle aanpassingen zijn de prestaties gelijk aan die van de gewone Up! Het verbruik is echter wel lager. Op een wederom zeer veeleisend traject, verbruikte de testauto 4.3 liter per 100 km.

## Aardgas

Misschien wel de interessantste nieuwe uitvoering is de "Eco Up!". De Up! is zo ontworpen dat de bodemplaat kan worden aangepast voor alternatieve brandstoffen. Dat kunnen accu's zijn voor een elektrische Up! (gepland voor 2013), nu zijn het twee tanks (34.5 plus 37.5 kg, totaal 72 kg) voor een versie op aardgas. De bagageruimte blijft hierbij gelijk, de ruimte voor het reservewiel vervalt echter wel.



Op aardgas kan de "Eco Up!" ongeveer 350 km afleggen. Daarna valt de Up! automatisch terug op een

benzinetank van 10 liter. Technisch gezien had Volkswagen de "eco Up!" kunnen voorzien van een volwaardige benzinetank, maar in sommige landen levert het belastingvoordeel op als een auto op aardgas slechts een reservetankje heeft. Vanwege deze opzet is er geen knop beschikbaar waarmee de bestuurder kan kiezen voor aardgas of benzine; de Up! rijdt alleen op benzine als het gas op is.

De "eco Up!" levert op aardgas een vermogen van 68 pk / 90 Nm en zit daarmee op papier tussen de beide benzineversies in (die leveren respectievelijk 60 en 75 pk). De manier waarop het vermogen wordt opgebouwd is echter heel anders, waardoor de aardgas-versie beduidend minder levendig is. Bij een laag toerental is nauwelijks vermogen voor handen. Wanneer het toerental tussen de 2.000 en 3.000 rpm wordt gehouden, presteert de "eco Up!" ongeveer even goed als de benzine-varianten.



## Conclusie

Er staat meer en minder op het programma voor de Volkswagen Up! Per direct is de auto beschikbaar met vijf in plaats van drie deuren. De extra portieren zorgen voor een betere toegang tot de achterbank, maar niet voor meer ruimte.

Binnenkort is de Up! leverbaar met automaat. Volkswagen kiest voor een eenvoudige techniek om zowel de prijs als het verbruik laag te houden. Dat lukt in beide gevallen. Doordat duidelijk merkbaar is wanneer de automaat schakelt neemt het gemak wel,

maar het comfort niet toe.

Eind dit jaar maakt de "eco Up!" zijn opwachting. Deze variant op aardgas heeft een minder levendig karakter dan de versies met benzinemotor. De voordelen voor zowel het milieu als de portemonnee zijn echter enorm. ■



# Specificaties

## Volkswagen Up! high up! (75 pk)

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	354 x 164 x 149 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	936 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	251/951 l
Bandenmaat	185/55R15

### Motor en prestaties



Motorinhoud	999 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	75 pk @ 6200 tpm
Koppel	95 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,2 sec.
Topsnelheid	172 km/u
Verbruik gemiddeld	4,1 l / 100 km
Verbruik stad	4,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	96 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 14.450,-
Prijs instapmodel	€ 10.590,-