



## Volkswagen Up!

### Kartoffeln met pizza

Autotest | Kartoffeln met pizza, dat klinkt als een ongebruikelijke combinatie. Toch is dat de combinatie waarmee Volkswagen de markt voor kleine auto's definitief wil veroveren. Traditioneel zijn het de Italiaanse fabrikanten die meesters zijn in het bouwen van kleine, begerlijke autootjes. Duitsers bouwen grote, degelijke auto's. De Up moet beide nu combineren: de compacte afmetingen en pittige prestaties van een Italiaan met Duitse degelijkheid.

Volkswagen introduceert de "Up!" (altijd geschreven met uitroepetekens) niet in Frankfurt of Berlijn, maar in het mekka van de kleine auto: Rome. In deze fantastische verkeerschaos is een grote auto onhandelbaar. Bovendien is parkeerruimte in Rome schaars en dan telt iedere centimeter. Juist in Rome voelt de Up! zich helemaal thuis.

### Italiaanse vormgeving

Bovendien mistaat de Up! niet tussen de vele Italiaanse design-autootjes en dat is omdat deze kleinste Volkswagen is vormgegeven door een Italiaan (Walter de'Silva). De Up! wordt gekenmerkt door welgekozen lijnen zonder franje. Dankzij een uitgebalanceerde vlakverdeling klopt de auto gevoelsmatig helemaal. Kenmerkend voor de Up! is de achterklep die, ongeacht de lakkleur, altijd zwart is. Let ook op de knik in de achterste zijruit die een speels element vormt in het silhouet (maar het lastiger maakt voor kleine kinderen om naar buiten te kijken vanaf de achterbank).



De vrolijke uitstraling wordt binnenin voortgezet. Ook hier zijn het de details die het verschil maken tussen een eenvoudig stadsautootje en een slimme, compacte auto. De Up! is bovendien verregaand te personaliseren met fleurige stoelbekleding, een speciale versnellingspook of een contrasterend dashboard.

De voorstoelen bestaan uit één stuk; één van de vele manieren waardoor de prijs laag kan worden gehouden. De geïntegreerde hoofdsteunen zijn hoog genoeg om ook voor lange bestuurders een bijdrage te leveren aan de veiligheid. Omdat de stoelen enige zijdelingse steun bieden, hebben de inzittenden het gevoel in de auto te zitten en niet er op (zoals bij diverse andere kleine auto's).

De hoofdruimte voorin is bovengemiddeld goed, de beenruimte is prima. De ruimte achterin is sterk afhankelijk van de inschikkelijkheid van de bestuurder en bijrijder en varieert van redelijk tot nihil. De bagageruimte is voorzien van een verstelbare laadvloer. De kofferruimte is niet lang of breed, maar met de laadvloer in de laagste positie wel heel diep. Per saldo biedt de Up! net iets meer ruimte dan gemiddeld.

## Italiaans weggedrag

Dat is mede te danken aan het feit dat de wielen op de uiterste hoeken zijn geplaatst. Bovendien maakt dat de Up! zeer stabiel. In stadsverkeer is remmen slechts optioneel. De Up! laat zich bij voorkeur door de bochten smijten. ESP is standaard, maar de wegligging is zo goed dat dit elektronische stabiliteitssysteem alleen bij gladheid echt nodig is.



Het koetswerk is zeer overzichtelijk, waardoor de Up! zich eenvoudig tussen het overige verkeer door laat manoeuvreren. Dat wordt nog makkelijker (en leuker!) gemaakt door de directe besturing. Omdat de

overhang voor- en achteraan minimaal is, is de Up! ook niet bang voor een stoeprand of verkeersdrempel. De draaicirkel is met 9.8 meter klein, maar niet zo klein als van stadskampioenen als de Smart ForTwo of Toyota iQ.

De pret wordt verder verhoogd door de pinnige 1.0 liter motor die zeer alert op het gaspedaal reageert. Tot zo'n 100 km/u zijn de prestaties prima. Dan roffelt de driecilinder er lustig op los, maar dankzij een ongebruikelijke verfijning is dat absoluut niet storend. Sterker nog: doordat de motor iets hoorbaar is, lijkt de auto sneller.



Om de bestuurder te helpen zuinig te rijden, is een schakelindicator standaard. Een stop/start-systeem is vooralsnog niet beschikbaar en dat is voor een stadsauto echt een gemis. Een dag door Rome rijden kostte een kleine 10 liter per 100 km en dat had veel zuiniger gekund.



## Duitse degelijkheid

Tot zover de Up! vanuit Italiaans perspectief gezien. Voor een Duitser moet een auto vooral degelijk zijn en dat gaat prima samen met het vrolijk ogende koetswerk. Verwacht geen wonderen van een auto in deze prijsklasse, maar voor een auto als deze is de Up! zeer solide gebouwd. De uitrusting kan worden samengevat als eenvoudig maar doordacht.

Bovendien kan de uitrusting met verrassend bescheiden geprijsde opties eenvoudig worden uitgebreid. Heel bijzonder is "City Emergency Braking": een systeem waarmee de Up! automatisch remt voor obstakels bij snelheden lager dan 30 km/u. Daarmee worden kop-staart botsingen in de file effectief voorkomen. Een test (met een opblaasbare Up!) wijst uit dat het systeem perfect werkt en de meerprijs zeker waard is.



Volkswagen heeft in samenwerking met Navigon een navigatiesysteem voor de Up! ontwikkeld. Dit is

uitneembaar, zodat de Up! overal zorgeloos geparkeerd kan worden. De meerwaarde boven andere losse navigatiesystemen is dat dit exemplaar gekoppeld wordt aan het audiosysteem en ook dienst kan doen als mp3-speler en Bluetooth carkit.

Helaas is de bediening verwarrend en reageert het navigatiesysteem storend traag. Een ander nadeel: de houder neemt de plek in van een luchtrooster, waardoor slechts twee roosters in de uiterste hoeken frisse lucht in het interieur blazen.



## Autobahn

Terwijl een Italiaanse auto veel tijd in de stad doorbrengt, is de Autobahn het domein van de Duitse auto. Dankzij de lange wielbasis (2 meter 42) en grote spoorbreedte is de Up! net iets stabielier dan gebruikelijk. Op hoge snelheid is met name de rijwind hoorbaar, de motor en de banden zorgen nauwelijks voor extra rijgeluiden.

De motor levert afhankelijk van de gekozen uitvoering 60 of 75 pk. In de stad is het verschil tussen beide minimaal. Op de snelweg zorgt de 75 pk motor voor iets meer souplesse, maar het verschil blijft gering. In beide gevallen moet een tussensprint van 100 naar 120 km/u in de vijfde versnelling niet met een stopwatch, maar met een kalender worden gemeten. Alleen wanneer de krachtbron nadrukkelijk op toeren wordt gehouden (terugschakelen), presteert de Up! ook op de snelweg naar behoren.



De 75 pk motor presteert in alle gevallen iets beter, maar de prestaties van de 60 pk zijn al ruim voldoende. Omdat de 75 pk motor zowel in aanschaf als gebruik duurder is, verdient de basisuitvoering de voorkeur. Die is met name op provinciale wegen zeer zuinig. Na een testrit buiten de stad toonde de boordcomputer een verbruik van slechts 4.4 liter per 100 km!

## Conclusie

Kartoffeln (aardappelen) met pizza klinkt misschien als een onsmakelijke combinatie. Duitse degelijkheid in combinatie met Italiaanse flair klinkt heel wat aantrekkelijker en dat is precies wat de Volkswagen Up! biedt. Volkswagens nieuwe instapmodel is door een Italiaan getekend en voelt zich helemaal thuis in druk stadsverkeer.

Dankzij de nuchtere Duitse inbreng is de Up! degelijk gebouwd en is er veel aandacht voor veiligheid en milieuvriendelijkheid. Terwijl Volkswagen zeer succesvol is in bijna alle segmenten van de automarkt, is dat in het laagste segment (met de Lupo en Fox) nooit gelukt. De Up! heeft alles in zich om Volkswagen het succes te brengen dat met de voorgangers uitbleef. ■



# Specificaties

## Volkswagen Up! high up!

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	354 x 164 x 149 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	940 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	60 pk @ 5000 tpm
Koppel	95 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,4 sec.
Topsnelheid	162 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	€ 13.790,-
Prijs instapmodel	€ 10.590,-