

Up!

FOUR-DOOR UP! 2012 – BENSBERG DRIVE

UP! 2012

VIERTÜRER / FOUR-DOOR UP!

Up!



presse • news • prensa • fisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zum up!
finden Sie digital unter www.volkswagen-media-services.com.
Benutzerkennung: **up4door**; Kennwort: **03-2012**.

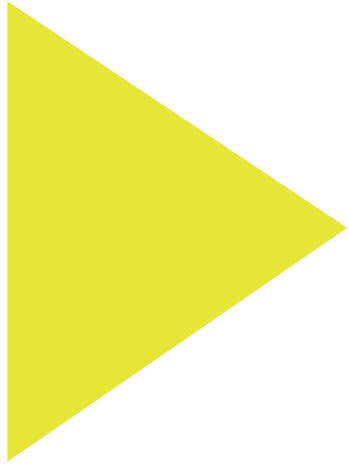
TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Marken-
zeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der
Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in
Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder
können sich Abweichungen ergeben.



up!





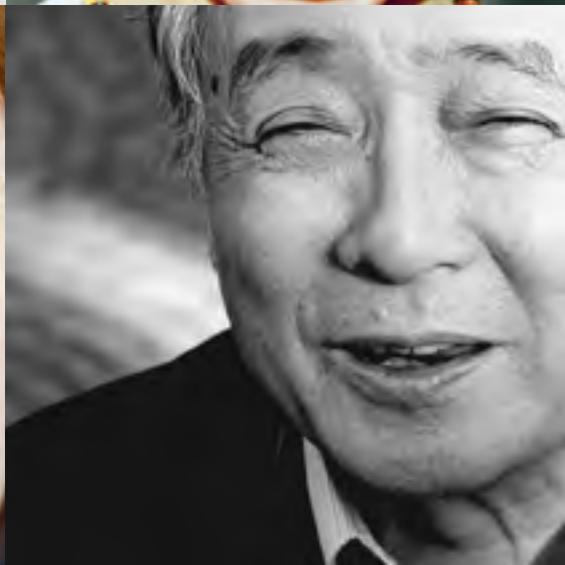
Volkswagen

**up! Viertürer –
die Fahrvorstellung**

Bensberg, im März 2012



4



Auf den Punkt

› Kurzfassung	19 ›
---------------	-------------

Zentrale Aspekte

› up!grade Paket	30 ›
------------------	-------------

Finanzierung, Versicherung und Wartung	35 ›
--	-------------

› up! Technologien	37 ›
--------------------	-------------

Neue Motorengeneration EA211	40 ›
------------------------------	-------------

Neu entwickelte Getriebe	56 ›
--------------------------	-------------

Fahrwerk der agilen und sicheren Art	60 ›
--------------------------------------	-------------

City-Notbremsfunktion	63 ›
-----------------------	-------------

Multifunktionssystem maps+more	67 ›
--------------------------------	-------------

› up! Exterieur	79 ›
-----------------	-------------

Design einer neuen Zeit	84 ›
-------------------------	-------------

Aerodynamische Perfektion	88 ›
---------------------------	-------------

Sicherheit und Qualität auf Topniveau	91 ›
---------------------------------------	-------------

› up! Interieur	99 ›
-----------------	-------------

› up! Ausstattungen	111 ›
---------------------	--------------

take up!	114 ›
----------	--------------

move up!	115 ›
----------	--------------

high up!	116 ›
----------	--------------

black up!	117 ›
-----------	--------------

white up!	118 ›
-----------	--------------

Individualisierung des up!	119 ›
----------------------------	--------------

› Die Fakten im Überblick	122 ›
---------------------------	--------------

City-Spezialist debütiert als Viertürer:

Zweite Karosserieversion des up! startet schon im März

Viertüriger up! wird rund die Hälfte
des Volumens ausmachen

up! kommt in diesem Frühjahr mit
automatisiertem Getriebe auf den Markt







Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Der zweitürige up! von Volkswagen gehört zu den wichtigsten automobilen Highlights des letzten Jahres. Alle Anzeichen weisen darauf hin, dass der Kleine eine große Zukunft vor sich hat. In Deutschland zum Beispiel eroberte der up! sofort Platz 1 seiner Klasse in der Zulassungsstatistik. 2012 nun legt Volkswagen nach und präsentiert neben dem eco up! auch die viertürige Version des City-Spezialisten. Im Mai wird der Viertürer bei den Händlern eintreffen (Deutschland); europaweit wird die Markteinführung bis zum Frühsommer abgeschlossen sein. Den Viertürer kennzeichnen die gleichen Motorisierungen (44 kW / 60 PS und 55 kW / 75 PS), Ausstattungsvarianten (take up!, move up!, high up!, black up!, white up!) und Dimensionen (3.540 mm Länge, 1.641 mm Breite ohne Spiegel, 1.478 mm Höhe) wie den Zweitürer.

Eigenständige Silhouette

- ▶ Mit vier Türen ändert sich natürlich die Optik der Silhouette. Während die untere Fensterlinie beim Zweitürer hinten im Bereich der C-Säule ansteigt, bildet sie beim Viertürer eine gerade Linie. Dadurch ergibt sich für die neue Karosserievariante eine hohe Eigenständigkeit. Auffallend sind auch beim Viertürer die knackig-kurzen Karosserieüberhänge. Identisch bei beiden Karosserieversionen: die Front- und Heckpartien. Damit kommen auch die Käufer des Viertürers in den Genuss einer Heckklappe, deren äußere Haut aus einer durchgehenden Glasfläche besteht; die Optik der Klappe wirkt deshalb ähnlich technisch und hochwertig, wie die Oberfläche eines Smartphones. Hinter der Heckklappe erschließt sich ein 251 Liter großer Kofferraum, der durch das Umklappen der Rücksitzlehne (ab move up! 60/40 geteilt) auf ein Volumen von bis zu 951 Liter erweitert werden kann.

Zu viert bequem unterwegs sein

- ▶ Die Fondtüren öffnen weit und ermöglichen auch großgewachsenen Personen einen bequemen Zustieg. Im Innenraum bietet der ebenfalls viersitzige Viertürer die gleichen, angesichts der Fahrzeuggröße erstaunlich guten Platzverhältnisse wie der Zweitürer. Im Fond ergibt sich eine Kopffreiheit von 947 mm, vorn sind es 993 mm. Der Beinraum in der zweiten Reihe beträgt komfortable 789 mm. Angenehm wirkt sich auf der Rückbank die Sitzhöhe aus: Der sogenannte H-Punkt – der hier relevante Scheitelpunkt von Sitzfläche und -lehne – liegt hinten mit 378 mm höher als vorn (306 mm). Die Passagiere im Fond können durch diese erhöhte Sitzposition besser über die Schultern von Fahrer und Beifahrer sehen. Ebenso wichtig: Unter den Vordersitzen steht ausreichend Raum für die Füße der hinteren Gäste zur Verfügung.

Automatisch bremsen

- Logisch, dass Volkswagen für den zwei- und viertürigen up! die gleichen, optionalen Ausstattungsfeatures anbietet. Dazu gehören clevere Systeme wie die City-Notbremsfunktion. Der up! ist das erste Auto seiner Klasse, das dank dieser Funktion im Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 30 km/h automatisch bremsst, wenn es zu eng wird.

maps+more

- Auf Wunsch ist auch ein portables Navigations- und Infotainmentsystem mit Touchscreen an Bord. Es beinhaltet die Navigationsfunktion, eine Telefonfreisprechanlage, Fakten zu diversen Fahrzeuginformationen und einen Mediaplayer. Darüber hinaus lässt sich maps+more über Apps auf das persönliche Anforderungsprofil zuschneiden. maps+more wird auf der Instrumententafel eingeklickt und dabei mit der Elektronik des up! vernetzt. Eher ungewöhnlich im Segment der Kleinwagen ist die Tatsache, dass Volkswagen auch für den up! ein riesiges Panoramasschiebe- und Hubdach konzipiert hat.

Serienmäßig gut ausgestattet

- Außen ist der kleine Volkswagen in der Grundversion take up! mit 14-Zoll-Rädern, in Wagenfarbe lackierten Stoßfängern und grüner Wärmeschutzverglasung ausgestattet. Wie bei allen up! Modellen, ist die Karosserie teilverzinkt ausgeführt. Innen kommen Details wie eine klappbare Rücksitzbank, farbig abgesetzte Rahmen der Luftausströmer (im Farbton „white“), Teppichboden sowie eine stoffverkleidete Gepäckraumabdeckung zum Einsatz. Auf der Funktionsseite sind es Features wie ein Heckscheibenwischer, elektromechanische Servolenkung, die in der Höhe einstellbare Lenksäule, Komfortblinker (1 x Tippen = 3 x Blinken) und Tagfahrlicht, die den take up! auszeichnen. Edel: die glänzend schwarze Blende in der Mitte der Instrumententafel. In Sachen passiver und aktiver Sicherheit sind Front- und Kopf-Thorax-Seitenairbags plus Gurtanschnallaufforderung für Fahrer und Beifahrer, Gurtstraffer vorn, ABS inklusive ASR, das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP (Deutschland), Isofix-Halterungen und TOP-Tether-Vorrichtungen zur Unterbringung entsprechender Kindersitze im Fond sowie eine Deaktivierungsfunktion für den Beifahrerairbag (zur Integration eines Kindersitzes) an Bord.

Die Motoren und Getriebe des up!

► Die Verbrauchswerte und Fahrleistungen beider Karosserieversionen des up! sind identisch. Angetrieben werden sie von Dreizylinder-Benzinern mit 44 kW / 60 PS oder 55 kW / 75 PS; beide Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 5 und treiben die Vorderräder an. Durchschnittsverbrauch als BlueMotion Technology-Version (u.a. mit Start-Stopp-System, Rekuperation und rollwiderstandsoptimierten Reifen): 4,1 l/100 km (60 PS) und 4,2 l/100 km (75 PS). Die 1,0-Liter-Motoren unterschreiten damit die Emissionsgrenze von 100 g/km CO₂. Alternativ zum serienmäßigen 5-Gang-Schaltgetriebe bietet Volkswagen für jede der zwei Leistungsstufen im Laufe des Jahres optional erstmals ein automatisiertes 5-Gang-Getriebe an. Im Automatikmodus „D“ wählt das Getriebe den jeweils verbrauchsoptimierten Schaltzeitpunkt und senkt so gegenüber der manuellen Version nochmals den Verbrauch.

up! grade

Finanzierung, Versicherung & Wartung
via up!grade Paket:

Flexibel finanzieren und drastisch die laufenden Kosten senken

Finanzieren: AutoCredit²
auch für Fahranfänger bezahlbar

Versichern: Mit FairPay mitunter
mehrere Hundert Euro im Jahr sparen

AUTO CREDIT²

Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Besonders wichtig für all jene, die das persönliche Budget mit der Anschaffung eines Neuwagens nicht zu hoch belasten wollen oder können: Auch der viertürige up! kann mit dem up!grade Paket geordert werden. Dahinter verbirgt sich ein Finanzdienstleistungspaket, bestehend aus einer flexiblen Finanzierung, einer günstigen Kfz-Versicherung und einer Wartungs- und Inspektionsrate.

AutoCredit². Der erste Baustein ist die Finanzierung mit dem sogenannten AutoCredit² zu einem effektiven Jahreszins von 3,90 Prozent. Dabei haben Neuwagenkäufer die Möglichkeit, die Vertragslaufzeit in zwei Hälften mit unterschiedlichen Ratenhöhen aufzuteilen – ganz so, wie es zur individuellen Lebenssituation passt. Alternativ kann der up! auch im „klassischen“ AutoCredit mit dem gleichen Zinssatz finanziert oder zu günstigen Konditionen geleast werden.

FAIRPAY

FairPay Versicherung. Der zweite Baustein des up!grade Pakets ist die FairPay Versicherung – eine umfassende Kfz-Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung für Kunden ab 23 Jahren (mindestens mit Schadenfreiheitsklasse „SF1“) zum Festpreis von 29,90 Euro im Monat. Und auch für jüngere Kunden – bei denen die laufenden Kosten oft den Kauf eines Neuwagens verhindern – steht zum monatlichen Beitrag von 59,90 Euro die umfassende FairPay Versicherung zur Verfügung. Die besonders günstige FairPay Versicherung bietet den up! Fahrern erhebliche Kostenvorteile von bis zu mehreren Hundert Euro pro Jahr.

Wartungs- und Inspektionskosten. Als dritter Baustein des up!grade Pakets sind die Wartungs- und Inspektionskosten über eine günstige Monatsrate abgedeckt. Für z.B. 11,90 Euro im Monat erhält der up! alle gemäß Serviceplan fälligen Inspektionen (bei 48 Monaten Laufzeit und 10.000 km pro Jahr). Der up! gehört damit auch für Fahranfänger zu den erschwinglichsten Automobilen auf dem Markt.

Innovativ und doch bezahlbar:

up! punktet mit neuer Antriebs-, Sicherheits- und Info-Technik

Nachhaltig:

2012 debütiert Erdgasantrieb,

2013 Elektroantrieb

Clever:

Erster Kleinwagen der Welt mit

City-Notbremsfunktion und maps+more





Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Der up! ist ein kleines Auto. Doch auch kleine Autos müssen heute technisch Großes leisten. Vor allem hohe Anforderungen an die Effizienz, die Sicherheit, den Komfort und den Infotainmentbereich führen dazu, dass kleine Wagen mehr denn je mit großem Aufwand entwickelt werden. Für den up! gilt das insbesondere: Der als Zwei- und Viertürer erhältliche Wagen ist eine komplette Neukonstruktion. Deutlich wird das im technischen Bereich mit einem Blick auf die Motoren und Getriebe, das Fahrwerk sowie die Multimedia-Module.

Neue Motorengeneration EA211

Effiziente Benziner mit 1,0 Liter Hubraum. Zusammen mit dem up! debütierte Ende 2011 eine neue Generation von Dreizylinder-Benzinmotoren (EA211). Obwohl sich die 999 cm³ großen Vierventiler den Zylinderabstand von 82 mm mit der erfolgreichen Volkswagen Motorenbaureihe EA111 teilen, sind es völlige Neukonstruktionen. Die Benziner leisten 44 kW / 60 PS und 55 kW / 75 PS, erfüllen die Abgasnorm Euro 5 und treiben die Vorderräder an. Durchschnittsverbrauch als BlueMotion Technology-Version (u.a. mit Start-Stopp-System, Rekuperation, reibungsoptimiertem Nebetrieb des Motors und rollwiderstandsoptimierten Reifen): 4,2 l/100 km (60 PS) und 4,3 l/100 km (75 PS). Beide 1,0-Liter-Motoren unterschreiten damit die Emissionsgrenze von 100 g/km CO₂. Die Benziner können alternativ zum serienmäßigen 5-Gang-Schaltgetriebe optional mit dem ebenfalls neuen, automatisierten 5-Gang-Getriebe bestellt werden. Unterschiede in den Verbrauchs- und Emissionswerten sowie Fahrleistungen zwischen Zwei- und Viertürer gibt es keine.

Erdgasmotor mit Rekordwert von 79 g/km CO₂. Auf der gleichen technischen Basis wird noch im Laufe des Jahres eine up! Variante mit einem 50 kW / 68 PS Erdgasmotor folgen. Deren Durchschnittsverbrauch von 2,9 kg/100 km (CNG) entspricht einem CO₂-Wert von wegweisenden 79 g/km; der up! EcoFuel wird serienmäßig als BlueMotion Technology-Version auf den Markt kommen. Fest eingeplant für das Jahr 2013 ist darüber hinaus ein up! mit Elektroantrieb; eine Studie des up! Blue-e-Motion wurde ebenfalls im September im Rahmen der IAA gezeigt.

Verstellbare Einlassnockenwelle. Die neuen Benzin- und EcoFuel-Motoren, allesamt aus Aluminium gefertigt, sind ebenso kompakt wie leicht und wurden konsequent auf eine möglichst geringe innere Reibung ausgelegt. Der Antrieb der beiden obenliegenden Nockenwellen erfolgt via Zahnriemen; die Einlassnockenwelle ist verstellbar, um die Emissions- und Verbrauchswerte weiter zu reduzieren und die Leistungsentfaltung im unteren Drehzahlbereich zu verbessern. Der Ventiltrieb wird über Rollenschlepphebel mit einem sehr niedrigen Reibungswiderstand betätigt. Eine Zweikreiskühlung und der integrierte, wassergekühlte Abgaskrümmers sorgen für eine

kurze Aufheizphase des Motors und damit für einen entsprechend schnellen Übergang in den optimalen Temperaturbereich. Jeder Zylinder ist mit einer separaten Zündspule ausgestattet. Die Maße für Bohrung / Hub betragen bei allen Verbrennungsmotoren des up! 74,5 / 76,4 mm. Die Verdichtung der Benziner liegt bei 10,5:1, die der Erdgasvarianten beträgt 11,5:1. Die Motorsteuerung erfolgt über eine Bosch Motronic des Typs ME 17.5.20.

Zylinderkurbelgehäuse aus Aluminium. Die Dreizylindermotoren des up! besitzen ein Aluminium-Zylinderkurbelgehäuse, das als Open-Deck-Konstruktion ausgeführt ist und im Druckgussverfahren hergestellt wird. Um auch hier das Gewicht zu reduzieren, wurden die Befestigungspunkte der Nebenaggregate überwiegend direkt am Kurbelgehäuse angebracht. Ein sonst üblicher, zusätzlicher Nebetriebshalter konnte so entfallen. Die Grauguss-Zylinderlaufbuchsen ermöglichen einen sicheren Motorbetrieb mit allen auf der Welt verfügbaren Benzinsorten.

Innovativer Kurbeltrieb macht Ausgleichswellen überflüssig. Beim Aufbau des Kurbeltriebs konnten die Ingenieure die bewegten Massen weiter reduzieren und die Reibung im System minimieren. Die Pleuel und die Kolben sind soweit gewichtsoptimiert, dass – bei gleichem Komfortniveau – auf die sonst bei Dreizylindern obligatorischen Ausgleichswellen verzichtet werden kann. Im Zusammenspiel mit den kleinen Haupt- und Pleuellagern wurden zudem das Motorgewicht sowie die Triebwerksreibung und damit auch der Verbrauch weiter reduziert. Die sechs eingesetzten Gegengewichte der Kurbelwelle senken die Massenkräfte und damit die Hauptlagerbelastung – Maßnahmen, mit denen die up! Motoren das Potenzial sprichwörtlicher Dauerläufer mit auf den Weg bekamen.

Zylinderkopf mit zwölf Ventilen. Der Vierventil-Zylinderkopf der up! Motoren wird aus einer Aluminiumgusslegierung gefertigt. Die im Dachbrennraum hängenden Ventile sind in einem Winkel von 21 Grad (Einlass) respektive 22,4 Grad (Auslass) angeordnet und werden, wie skizziert, über Rollenschlepphebel betätigt. Die Ventilschäfte kennzeichnet ein Durchmesser von 5 mm. Der Zylinderkopf besitzt einen integrierten Abgaskrümmter, der den Motor, wie eingangs dargestellt, schneller auf die optimale Betriebstemperatur bringt. Da die Auslasskanäle innerhalb des Kopfs in einem zentralen Flansch zusammenlaufen, wird das Kühlwasser während der Kaltstartphase schneller erwärmt. Im normalen Betrieb dagegen wird der Abgasstrom stärker gekühlt, wodurch die Motoren bei einem optimalen Kraftstoff-Luft-Verhältnis von $\lambda=1$ betrieben werden können. Folge auch hier: reduzierte Abgas- und Verbrauchswerte.

Akustikkomfort wie ein Großer. Das Thema der Gewichtsersparnis zieht sich auch im Antriebsbereich wie ein roter Faden bis hin zur Pendellagerung des Motors durch: Die für den up! realisierte Lösung mit ihren Gummi-Metallelementen bietet nicht nur eine sehr gute Entkoppelung der Dreizylinder von

der Karosserie, sondern ist die leichteste im gesamten Wettbewerbsumfeld. Darüber hinaus wurde bereits in der ersten Konzeptphase sichergestellt, dass für den up! gewichtsoptimierte Dämmungs- und Dämpfungskonzepte umgesetzt werden können. Ein Beispiel: Die Ingenieure sorgten konzeptionell dafür, dass genügend Bauraum im Bereich der Motorstirnwand vorhanden ist, um die übliche, vergleichsweise teure Stirnwanddämmung nicht als Formteil, sondern als günstigeres und vor allem leichteres Stanzteil auszuführen. Die gezielte Abstimmung von Strukturdämpfungen sorgte im Zusammenspiel mit den anderen Akustikelementen für eine gute Isolation des Innenraums. Das Team der up! Entwickler legte zudem größtes Augenmerk auf die systematische Abdichtung der Karosserie, um das Eindringen von unerwünschten Geräuschen in den Fahrgastraum und damit auch den Einsatz von absorbierenden Materialien zu minimieren. Generell gilt so: Aufgrund des Dämmungs- und Dämpfungskonzeptes kennzeichnet den neuen up! ein spürbar niedrigeres Geräuschniveau als viele andere Fahrzeuge dieser Klasse.

ECO



1.0 MPI mit 44 kW / 60 PS. Die Einstiegsmotorisierung entwickelt aus 999 cm³ lebendige 44 kW / 60 PS bei 5.500/min; das maximale Drehmoment von 95 Nm steht zwischen 3.000 und 5.000/min zur Verfügung. 90 Prozent des maximalen Drehmoments liegen zwischen 2.000 und 6.000 /min an. Folge: eine gute Agilität in nahezu jedem Drehzahlbereich. In der Grundversion ergibt sich in Kombination mit dem 5-Gang-Handschaltgetriebe ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 l/100 km, analog 105 g/km CO₂. Für die Variante mit BlueMotion Technology sind es 4,2 l/100 km und 97 g/km. In Verbindung mit dem im up! eingesetzten 35-Liter-Tank ist somit eine theoretische Reichweite von 833 Kilometern realisierbar. Der handgeschaltete up! beschleunigt mit 60 PS in 14,4 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (161 km/h und 14,5 Sekunden als BlueMotion Technology-Version).

1.0 MPI mit 55 kW / 75 PS. Die stärkere Variante des 1,0-Liter-Motors weist denselben Hubraum und die gleichen Maße für Bohrung (74,5 mm) und Hub (76,4 mm) auf. Das Leistungsplus wird über eine Modifizierung der Motorsteuerung erreicht. Dementsprechend liegt die maximale Leistung von 55 kW / 75 PS

bei 6.200/min an. Das maximale Drehmoment von 95 Nm ist identisch. Per manuellem Getriebe geschaltet, verbraucht der 75-PS-Motor im Schnitt 4,7 l/100 km (analog 108 g/km CO₂). Die BlueMotion Technology-Version kommt auf besagte 4,3 l/100 km respektive 99 g/km CO₂. Der „große“ up! ist mit manuellem Getriebe 171 km/h schnell und erledigt den Spurt auf 100 km/h in 13,2 Sekunden (174 km/h und 13,3 Sekunden als BlueMotion Technology-Version).

1.0 EcoFuel mit 50 kW / 68 PS. Die Volkswagen Bezeichnung EcoFuel steht längst für eine der saubersten und günstigsten Arten, ein Auto zu fahren. Und zwar mit Erdgas (CNG – Compressed Natural Gas). Bislang blieben die Eco-Fuel-Antriebe dem Touran, dem Passat und dem Caddy vorbehalten. Nun wird Volkswagen mit dem neuen up! erstmals ein sehr kleines Modell als EcoFuel-Version auf den Markt bringen. Auch hier nutzt das Unternehmen den neu entwickelten 1,0-Liter-Dreizylinder, der in diesem Fall 50 kW / 68 PS (bei 6.200 U/min) und ein maximales Drehmoment von 90 Nm (zwischen 3.000 und 4.300 U/min) entwickelt. Gegenüber den ausschließlich mit Benzin betankten Versionen wurde die Verdichtung von 10,5:1 auf 11,5:1 erhöht. Die Ventile und Sitzringe sind zudem

verstärkt ausgeführt, um den bei der Erdgasverbrennung höheren Belastungen gerecht zu werden. Das Saugrohr besitzt darüber hinaus separate Aufnahmepunkte für den zusätzlichen Edelstahlgasverteiler. So motorisiert, beschleunigt der eco up! in 15,8 Sekunden auf 100 km/h. Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h. Durchschnittsverbrauch des EcoFuel-Motors in Verbindung mit dem in diesem Fall serienmäßigen BlueMotion Technology-Paket (u.a. Start-Stopp-System und Rekuperation): 2,9 kg/100 km Erdgas. Dieser Verbrauch entspricht einem CO₂-Wert von 79 g/km. Auf 100 Kilometern entstehen hier Kraftstoffkosten von unter 3,00 Euro (Preisstand in Deutschland im Februar 2012). Viel günstiger kann man derzeit in Europa nicht Autofahren.

Erdgastanks im Unterboden. Möglich werden diese Fabelwerte durch den hohen Energiegehalt des Erdgases: Ein Kilo CNG entspricht rund 1,5 Litern Benzin. Gespeichert wird das Erdgas in zwei Unterflurtanks (Gesamtvolumen: 72 Liter / 11 kg CNG) im Bereich der Hinterachse. Tank 1 befindet sich zusammen mit einem 10-Liter-Benzin-Reservetank vor der Achse; Tank Nr. 2 nutzt indes den Raum der Reserveradmulde.

Das Erdgasreservoir und der Benzinreservetank – der EcoFuel-Motor ist „quasi-monovalent“ ausgelegt und kann auch mit Benzin betrieben werden – ermöglichen zusammen eine Reichweite von mehr als 550 Kilometern. Da das gesamte EcoFuel-System in die Fahrzeugstruktur integriert werden konnte, ergeben sich, bis auf den Wegfall der Reserveradmulde keine Nutzungseinschränkungen.

BlueMotion Technology – das Start-Stopp-System. In den BlueMotion Technology-Versionen ist der up! unter anderem mit einem Start-Stopp-System und einem Modus zur Bremsenergieerückgewinnung ausgestattet. Darüber hinaus haben die BlueMotion Technology-Modelle ein zusätzliches Batteriedatenmodul (zur Erfassung des aktuellen Ladestatus), einen verstärkten Anlasser, einen DC/DC-Wandler (garantiert Spannungstabilität des Bordnetzes) und eine besonders zyklenfeste Batterie an Bord. Und so funktioniert das Start-Stopp-System: Der Fahrer fährt an eine rote Ampel, bremst bis zum Stillstand ab, schaltet in den Leerlauf und nimmt den Fuß von der Kupplung (beim automatisierten Getriebe reicht allein der Fuß auf der Bremse). Damit wird der Motor

BLUE MOTION



abgestellt; in der Multifunktionsanzeige erscheint jetzt der Hinweis „Start (A) Stop“. Sobald die Ampel wieder gelb wird, tritt der Fahrer die Kupplung durch (bei automatisiertem Getriebe einfach Bremse lösen), der Motor startet, der Hinweis „Start (A) Stop“ erlischt, Gang einlegen und weiter geht es. Mittels Start-Stopp-System sinkt der Verbrauch in der Stadt um bis zu sechs Prozent.

BlueMotion Technology – die Rekuperation. Die Rekuperation hilft, die beim Fahren eingesetzte Energie möglichst ideal zu nutzen. Während der Schub- und Bremsphasen des up! – also immer dann, wenn der Fahrer einfach vom Gas geht oder bremst – wird die Spannung der Lichtmaschine (Generator) angehoben und zum Nachladen der Fahrzeug-Batterie genutzt. Dank dieser vom Wirkungsgrad des Motors abhängigen Generatorsteuerung und der so stets optimal geladenen Batterie kann die Spannung der Lichtmaschine – etwa beim Beschleunigen oder dem konstanten Halten der gewünschten Geschwindigkeit – abgesenkt werden. Sogar das komplette Abschalten des Generators ist möglich. Und das entlastet den Motor und senkt damit den Verbrauch. Zudem versorgt

die optimal geladene Batterie das Bordnetz auch während der Stopp-Phasen des Motors (etwa an der Ampel) mit ausreichend Energie. Um die Rekuperation zu nutzen, bedarf es einer speziellen Software für das Energiemanagement und einer parallel modifizierten Software des Motorsteuergerätes.

Neu entwickelte Getriebe

5 Gänge vorwärts – manuell. Eigens auf die Dreizylinder-Benziner abgestimmt hat Volkswagen die neuen 5-Gang-Getriebe in Aluminiumbauweise. Die konventionell manuell schaltbare Version mit der Bezeichnung MQ100 bringt inklusive Öl lediglich 25 kg auf die Waage und ist damit das weltweit leichteste Getriebe dieser Drehmomentklasse (serienmäßig mit Schaltempfehlung und Ganganzeige in den Instrumenten kombiniert). Das Getriebe baut mit einer Länge von 341 mm und 462 mm Breite zudem sehr kompakt.

Fünf Gänge vorwärts – automatisch. Ebenfalls neu ist die automatisierte Version des Getriebes; mit einem Gewicht von weniger als 30 kg gehört das SQ100 zu den leichtesten Automatikgetrieben, die jemals gebaut wurden. Das automatisierte Schaltgetriebe bietet die Stufen „D“, „N“ und „R“; alternativ kann der Fahrer jederzeit in einen manuellen Schaltmodus wechseln. Im Automatikmodus „D“ wählt das Getriebe den jeweils verbrauchsoptimierten Schaltzeitpunkt und Vorwärtsgang und senkt so gegenüber der manuellen Version

nochmals den Verbrauch. Interessant: Die Getriebeentwickler stellten fest, dass in der Automatikversion im Fahrbetrieb doppelt so viele Schaltvorgänge erfolgen, wie in Verbindung mit dem manuellen Getriebe. Gegenüber einer konventionellen Automatik mit Wandlerüberbrückungskupplung gibt es während des Betriebs des Autos einige Unterschiede: Das besonders effiziente automatisierte Schaltgetriebe kommt ohne die Parkstufe „P“ aus. Deshalb wird der up! auch nicht in „P“ (wie sonst üblich), sondern in „N“ (Leerlauf) gestartet. Wird der Wagen in Fahrstufe „D“ abgestellt, ist automatisch der erste Gang eingelegt.

Fünfter Gang als Economy-Fahrstufe. Beide Getriebe sind für ein maximales Eingangsdrehmoment von 120 Nm ausgelegt. Sowohl die Schalt- als auch Automatikversion besitzt zudem einen lang übersetzten fünften Gang. Durch diese Economy-Fahrstufe werden bei höheren Geschwindigkeiten die Drehzahlen und damit die Akustik- und Abgasemissionen sowie natürlich der Verbrauch gesenkt. Angeboten wird das SQ100 in Verbindung mit den zwei Benzinmotoren des up!.

SAFE



Fahrwerk der agilen und sicheren Art

up! in Deutschland mit serienmäßigem ESP. Volkswagen setzt seit der Einführung des ersten Polo, Golf und Passat auf den Frontantrieb. Seitdem sind nahezu vier Jahrzehnte vergangen, in denen das Prinzip des Volkswagen Frontantriebs immer weiter perfektioniert wurde. Spätestens seit der Einführung des elektronischen Stabilisierungsprogramms gilt zudem, dass die Allianz aus Frontantrieb und ESP die aktive Sicherheit revolutioniert hat. Auch der up! wird in Ländern wie Deutschland serienmäßig mit ESP angeboten. Integriert ist das System in den Verbund aus einer McPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Ziel war es, mit diesem Layout ein sehr neutrales, hochsicheres und komfortables Fahrwerk zu realisieren, ohne dabei die insbesondere für einen Kleinwagen sensiblen Kosten aus den Augen zu verlieren.

Kompakte und leichte Achsen. Die angetriebene Vorderachse des up! ist, wie skizziert, als McPherson-System mit radführenden Federbeinen und Dreiecksquerlenkern ausgeführt. Zentraler Bestandteil ist ein Hilfsrahmen, an dem die einschlagigen Querlenker angebunden sind. Zugleich nimmt er den

direkt am Federbein angebotenen Stabilisator, die Lenkung sowie die Pendelstütze der Aggregatelagerung auf. Gefertigt wird der leichte aber sehr steife Hilfsrahmen aus einem hochfesten Stahl mit nur 1,8 mm Wandstärke. Die Verbundlenkerhinterachse zeichnet sich ebenfalls durch niedriges Gewicht und eine sehr kompakte Bauweise aus. Optional wird es den up! zudem mit einem Sportfahrwerk geben; in diesem Fall steht die Karosserie des mit einer strafferen Feder-Dämpferabstimmung ausgestatteten Volkswagen um 15 mm tiefer auf der Straße.

Sparsame Servolenkung. Serienmäßig sind alle Versionen des up! mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgestattet. Volkswagen setzt Lenksysteme dieser Art auch in zahlreichen anderen Modellen ein. Großer Vorteil: Die elektromechanische Servolenkung arbeitet bedarfsgerecht, also nur dann, wenn sie benötigt wird. Und das spart bis zu 0,2 l/100 km Kraftstoff. Ein weiterer Vorteil ist die Programmierbarkeit des Systems; so kann die Lenkung zum Beispiel sportlich-direkter oder komfortabler abgestimmt werden. Im Fall des up! verbessert der gewählte Grad der aktiven Rückstellung in die Mittellage sowohl den Lenkkomfort als

auch das Sicherheitsgefühl. Die wichtige Mittenrückführung über kleinste Lenkwinkel und das sich geschwindigkeitsabhängig aufbauende Lenkmoment vermitteln eine sehr hohe Präzision. Von Anschlag zu Anschlag ergeben sich beim up! exakt 2,9 Lenkradumdrehungen.

Standfeste Bremsanlage. An der Vorderachse verzögert der up! mit komplett neu entwickelten, innenbelüfteten 14-Zoll-Scheibenbremsen. Gegenüber den bislang im Unternehmen eingesetzten Bremsscheiben dieser Größenordnung konnte Volkswagen das Gewicht (pro Fahrzeug) um 1,5 Kilogramm senken; auch das spart Kraftstoff. Die Reduzierung der ungefederten Massen wirkt sich zudem positiv auf den Fahrkomfort aus. Hinten setzt Volkswagen eine vom Polo abgeleitete Trommelbremse ein, die ideal zum Leistungsspektrum und Gewicht des up! passt. Ein 9-Zoll-Bremskraftverstärker optimiert die Verzögerungsleistung. Clever: Das Leistungsspektrum der Bremse ist in zwei Kennfelder unterteilt. Im Komfortbremsbereich steht die gute Dosierbarkeit im Fokus. Ist indes eine kräftigere Verzögerung erforderlich, wird das zweite Kennfeld mit einem höheren Verstärkungsfaktor

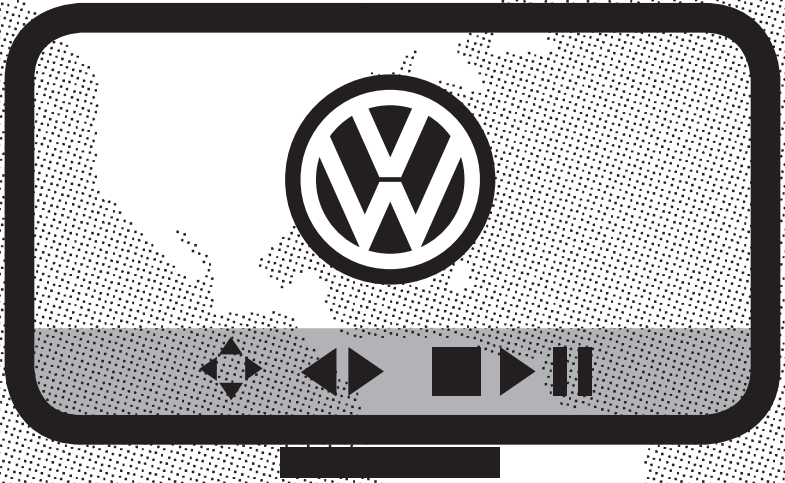
aktiviert. Das sogenannte Fußkraftniveau – die Kraft, mit der das Bremspedal gedrückt werden muss – wird dadurch bei hohen Verzögerungen deutlich reduziert und die Sicherheit letztendlich verbessert. In Märkten wie Deutschland wird der up! wie skizziert zudem serienmäßig mit dem elektronischen Stabilisierungsprogramm ESP ausgeliefert. Ebenfalls an Bord: das Antiblockiersystem ABS.

City-Notbremsfunktion

Automatische Vollbremsung. Ein sicherheitstechnisches Highlight des up! ist die optionale City-Notbremsfunktion. Sie wird automatisch bei Geschwindigkeiten von 5 bis 30 km/h aktiv, scannt per Lasersensor (integriert im oberen Bereich der Frontscheibe) einen Raum von 10 Metern vor dem up! und erfasst so die Gefahr einer drohenden Kollision. Steht diese Kollision mit dem in Fahrtrichtung fahrenden oder stehenden Objekt bevor, ohne dass eine Reaktion des Fahrers eintritt, wird die Bremsanlage vorkonditioniert und, in einer zweiten Stufe, der hydraulische Bremsassistent sensibler geschaltet. Je nach Situation leitet die City-Notbremsfunktion dann als

dritte Stufe eine automatische Vollbremsung bis zum Stillstand ein oder unterstützt den Fahrer mit der vollen Bremskraft, falls der nur unzureichend stark bremst. Bei höchster Kollisionsgefahr wird der up! mit 10 m/s^2 verzögert. In Abhängigkeit vom Tempo und der jeweiligen Situation kann die Notbremsfunktion via automatischem Bremsseinsatz die Unfallschwere reduzieren und mitunter sogar den Aufprall vermeiden. Die Verantwortung für das Geschehen bleibt jedoch beim Fahrer respektive bei der Fahrerin.

Fahrer hat stets vollen Zugriff auf das System. Der Fahrer kann die ansprechende City-Notbremsfunktion jederzeit durch Gasgeben, Lenken und das Betätigen des Kupplungspedals deaktivieren, falls das situationsbedingt erforderlich wird. Darüber hinaus lässt sich die City-Notbremsfunktion generell mit einer Taste im unteren Teil der Mittelkonsole abschalten (etwa beim Abschleppen oder auf einem Rollenprüfstand). In diesem Fall weist in den Instrumenten ein entsprechendes Symbol mit dem Zusatzhinweis „OFF“ für 5 Sekunden auf die Deaktivierung hin; zudem blendet sich der Hinweis stets erneut ein, sobald der relevante Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 30 km/h erreicht wird. Sollte die City-Notbremsfunktion defekt sein, blinkt das Symbol langsam und kontinuierlich. Wurde die City-Notbremsfunktion indes ausgelöst, blinkt das Symbol kurzzeitig in einem schnellen Intervall auf.



**maps
+
more**



Multifunktionssystem maps+more

Mobile Information. Erstmals mit dem up! kommt das System maps+more – ein portables, multifunktionales Infotainment-system – zum Einsatz. Es beinhaltet ein Navigationssystem, eine Telefonfreisprecheinrichtung, Anzeigen zu diversen Fahrzeuginformationen und einen Mediaplayer. Zudem lässt sich maps+more über Apps auf das ganz persönliche Anforderungsprofil zuschneiden. maps+more wird oberhalb der Mittelkonsole in eine sehr hochwertige, stabile Halterung eingeklickt und dabei mit der Elektronik des up! vernetzt. Es ist die konsequenteste Form der Integration, die hier mit maps+more im Bereich der portablen Geräte auf den Markt kommt.

Erschwingliche Information. maps+more ist ein konsequenter Weg, Info- und Entertainment zu erschwinglichen Preisen für Neuwagen anbieten zu können. Hintergrund: Für den preisgünstigen Volkswagen wurde gezielt ein System gesucht, durch das sich die Bereiche Navigation, Telefon, Information und Unterhaltung ebenfalls preisgünstig gestalten lassen. Zudem sollte dieses System per einfachem Update an neueste Software-Stände angepasst werden können. So entstand gemeinsam mit Navigon, einem der weltweit führenden

Anbieter von portablen Navigationssystemen, eine speziell auf den up! zugeschnittene und für alle Käufer erschwingliche Lösung – maps+more.

maps+more im Detail. maps+more kostet in Deutschland 355 Euro. Hinzu geordert werden muss in diesem Fall das Radio-CD-System RCD 215, das alternativ ebenfalls via maps+more gesteuert werden kann. Weshalb die Koppelung? Weil die Wiedergabe von MP3-Songs oder Ansagen des Navigationssystems oder Telefongespräche nur dann richtig gut funktionieren, wenn sie über das Radiosystem und die Bordlautsprecher wiedergegeben werden. Das Radiomodul samt zwei Lautsprechern kostet ebenfalls 355 Euro; für einen Aufpreis von nur 120 Euro kann die Lautsprecherkonfiguration von zwei auf sechs erweitert werden. Macht in der Maximalausführung 830 Euro für ein komplettes Radio-Navigationssystem mit Sprachsteuerung, CD/MP3-Player, SD-Kartenschnittstelle (32 Gigabyte) für die Wiedergabe von Musik und Bildern, Freisprecheinrichtung, multifunktionalem Bordrechner samt Spritspar-Trainer und weiteren Applikationen, wie sie in dieser Fülle von kaum einem anderen System auf dem Markt geboten wird. Gegliedert sind die Grundfunktionen in die vier Menü-

bereiche „Fahrzeug“, „Navigation“, „Medien“ und „Telefon“. Jeder dieser vier Hauptmenüpunkte wird über den fünf Zoll großen Farbtouchscreen aktiviert.

Menübereich „Fahrzeug“

Über diesen Menüpunkt werden Informationen zum up! selbst und hilfreiche Apps abgerufen. Dazu gehören...

- ▶ die Infos des „Bordcomputers“ (Reichweite, aktueller Verbrauch, Durchschnittsverbrauch, Geschwindigkeit, Fahrzeit und Strecke) samt digital erzeugter Analoganzeigen des Drehzahlmessers sowie der Kühlmittel- und Außentemperatur;
- ▶ die „Türüberwachung“ (eine optische Darstellung der geöffneten Türen oder Heckklappe, sofern der up! mit Zentralverriegelung ausgestattet ist);
- ▶ die „optische Rückfahrhilfe“ (eine zusätzlich visuelle Darstellung der optionalen, akustischen ParkPilot-Funktion);
- ▶ die Notizzettelfunktion „Notepad“ (Handschrifteingabe via Touchscreen), installierbar über das Portal Navigon Fresh;
- ▶ die Taschenlampen-/Lichtfunktion „Highbeam“ (im Display leuchten die Scheinwerfer eines up! auf); ebenfalls installierbar via Navigon Fresh;
- ▶ der „ThinkBlue. Trainer“.

„ThinkBlue. Trainer“ hilft in Sachen Nachhaltigkeit

Dieser Trainer hilft beim Kraftstoffsparen und erleichtert es, eine ökologische, vorausschauende Fahrweise umzusetzen. Dabei wird die Nutzung von Gaspedal, Bremse und Schaltung analysiert, bewertet und durch Tipps an den Fahrer reflektiert, damit der über seine Fahrweise den Verbrauch reduzieren kann. Im Startmenü des „Think Blue. Trainers“ werden, als kreisrunde Symbole, die drei Funktionen „Fahren“, „Verbrauch“ und „Schalten“ angezeigt. Anhand dieser drei Symbole lässt sich schnell erkennen, wie ökologisch man unterwegs ist: Das Symbol „Fahren“ etwa zeigt im Zentrum einen Kreis mit der dort integrierten Silhouette des up! – je größer dieser Kreis ist, um so verbrauchsärmer war die Fahrweise in den zurückliegenden Minuten. Über das Symbol „Schalten“ erhalten die Fahrerin oder der Fahrer Hinweise zum idealen Schaltzeitpunkt. Das Symbol „Verbrauch“ zeigt den Durchschnittsverbrauch seit Beginn der aktuellen Fahrt an. Wird eines der drei Symbole berührt, öffnet sich das jeweilige Untermenü mit weiteren spezifischen Informationen. Im Menüpunkt „Fahren“ werden Hinweise zur Fahrweise angezeigt; die Infos können augenblicklich genutzt werden, um noch ökologischer zu fahren. Der Punkt „Schalten“ liefert detaillierte Infos zu den

idealen Schaltzeitpunkten und wie perfekt die Schaltempfehlungen in den letzten Minuten umgesetzt wurden. Wird der Menüpunkt „Verbrauch“ aufgerufen, folgt eine Grafik zu den Verbrauchswerten während der letzten 30 Minuten.

maps+more denkt last but not least mit und sucht – bei aktiver Navigation oder aktivierter Kartendarstellung – beim Unterschreiten einer gewissen Kraftstoffreserve automatisch die nächste Tankstelle; die Funktion nennt sich „Tankwarnung“.

Menübereich „Navigation“

Hinter diesem Menüpunkt verbirgt sich zunächst ein klassisches Navigationssystem mit Sprachsteuerung und TMC. Doch auch in diesem Bereich bietet maps+more mitunter mehr.

- ▶ Etwa den Punkt „mein Fahrzeug“: Beim Abstellen (Zündung aus) speichert das System automatisch die Position des geparkten up!. Auf dem Rückweg findet maps+more dann als mobiles Navigationssystem den Parkplatz wieder. Und das kann in fremden Städten verdammt hilfreich sein.
- ▶ Natürlich findet maps+more auch Parkplätze und Parkhäuser.

- ▶ Wer den up! als Firmenwagen nutzt, wird sich zudem über das „Fahrtenbuch“ freuen.
- ▶ Darüber hinaus können Adressen und Routen via Outlook importiert und verschiedene Routenprofile gewählt werden.
- ▶ Wer möchte, kann den Bildschirmschoner des maps+more mit eigenen Motiven bespielen; der Screen zeigt in diesem Fall zudem stets das Datum, die Uhrzeit und die Außentemperatur an.
- ▶ Das System kann darüber etwa 500 Navigationsziele als persönliche Favoriten (POI = Points of Interest) aufnehmen und Kartendetails in 3D darstellen.
- ▶ maps+more weist zudem auf rund zwei Millionen POI's / Sehenswürdigkeiten hin.
- ▶ Und mit dem Befehl „Hilfe anfordern“ (das Display zeigt in diesem Fall stets die aktuelle Position an) ruft maps+more bei der nächsten Leitstelle für Notrufe an.

Menübereich „Media“

Die Kombination aus maps+more und RCD 215 umfasst folgende Möglichkeiten, Musik über die Lautsprecher des up! zu schicken: das Radio, einen micro-SD-Kartenleser (für Karten bis 32 Gigabyte) oder den CD/MP3-Player des RCD 215. Fotos und Videos können ebenfalls über die SD-Karte dargestellt werden. Wer einen iPod oder ein iPhone nutzt, kann zudem via Bluetooth Musik über das System abspielen (Streaming).

- ▶ In der optischen Darstellung der einzelnen Media-Funktionen eröffnen sich mit maps+more für den Automobilbereich ebenfalls neue Optionen. So können die Radiosender beispielsweise konventionell als Name in Schriftform, alternativ aber auch mit dem jeweiligen Logo des Senders eingeblendet werden (die aktuellen Senderlogs können jederzeit via Navigon Fresh nachgeladen werden).
- ▶ Ähnlich wie bei vielen MP3-Playern, lassen sich darüber hinaus auch die CD-Cover der gerade von der SD-Karte abgerufenen MP3-Songs darstellen.
- ▶ Als Slideshow können via maps+more Fotos gezeigt werden.
- ▶ Last but not least lassen sich auch das Radio- und die Soundoptionen schnell und selbsterklärend über den Touchscreen im Media-Menü einstellen.

Menübereich „Telefon“

maps+more bietet in Verbindung mit entsprechenden Bluetooth-Telefonen den Funktionsumfang einer Freisprechanlage. Nach dem Koppeln des Telefons stehen auf dem Touchscreen eine Tastatur, das komplette Telefonbuch des gekoppelten Telefons und ein Verzeichnis der letzten Anrufe zur Verfügung. Darüber hinaus kann das Telefon via Sprachsteuerung bedient werden.

Weitere Apps für maps+more

Über das Download-Portal von maps+more werden up! Fahrer zusätzliche Apps für maps+more laden können. Hier wird es Erweiterungen wie eine Erste-Hilfe-App, einen Kennzeichenkatalog oder ein Techniklexikon geben. Darüber werden weitere Apps direkt von Navigon zur Verfügung stehen. Hier lassen sich Applikationen wie verschiedene Reiseführer, ein 3D-City-View oder etwa ein Verzeichnis der Erdgastankstellen laden. Gegen eine geringe Gebühr können up! Fahrerinnen und Fahrer zudem ein Update des Europaweiten Kartenmaterials erwerben.



Leicht, sicher und aerodynamisch:

Design und Dimensionen für die Metropolen dieser Welt

Zwei Karosserieversionen:

Viertürer ergänzt das Spektrum der
New Small Family

Gewichtsspirale durchbrochen:

Gewicht um 13 Prozent auf 929 kg gesenkt





Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Mit 3,54 Metern Länge und 1.64 Metern Breite (ohne Außenspiegel) gehört der up! zu den kleinsten viersitzigen Autos. Hoch ist der Volkswagen 1,48 Meter. Diese Maße sind für beide Karosserieversionen des up! identisch. Die Gesamtlänge setzt sich einerseits aus den auffallend kurzen Karosserieüberhängen und dem andererseits sehr langen Radstand (2,42 Meter) zusammen – ein Layout, das den umbauten Raum voll nutzt.

Design für eine neue Zeit

up! Frontpartie. Von vorn betrachtet, scheint der up! aufgrund der Linienführung des Stoßfängers zu lächeln. Soll er auch. Zwischen den Scheinwerfern (mit integriertem Tagfahrlicht) gibt es ein schmales, schwarzes Band. Hierin integriert: das VW-Zeichen und damit das einzige Chromelement im Frontbereich. Auf große Kühllöffnungen kann der up! mit seinen kleinen Benzin- und Erdgasmotoren respektive dem später folgenden Elektromotor verzichten. Optisch prägnant: die im Vergleich zu anderen Volkswagen deutlich kleineren, aber sehr präsenten Scheinwerfer. Dazu Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen: „Die Frontpartien – vom up! bis zum Phaeton – folgen alle denselben Gestaltungsrichtlinien. Die Modelle eint dabei unter anderem eine stringente Betonung der Waagerechten, die Verbindung von Grill und Scheinwerfern sowie die Prägnanz kurzer Winkel. Und doch differenzieren sich alle Volkswagen trotz der klaren Markenzugehörigkeit voneinander. Entscheidend sind hier die Unterschiede in den Proportionen der einzelnen Komponenten. So entstehen höchst individuelle Fahrzeuge, die das Spektrum vom sympathischen up! bis zum stattlichen Phaeton abdecken.“

up! Seitenpartie. In der Silhouette ist die Überwölbung der Flächen und der Wechsel von konvexen und konkaven Formelementen stilprägend. Eine leichte Hohlkehle oberhalb des Schwellers setzt in der durchgehenden Fläche einen Akzent. Ansonsten zeigt sich die Silhouette – bis auf die Radhäuser und Seitenfenstergrafik – ohne Sicken und Kanten. Die Räder werden von den kräftigen Radhäusern gehalten, deren Seitenflächen – die sogenannten Radspiegel – sehr groß dimensioniert sind und so den Durchmesser der kleinen Räder (14 bis 16 Zoll) optisch präsenter erscheinen lassen.

Zweitürer. Darüber hinaus ist es die Grafik der Scheiben, die den up! unverwechselbar macht. Ein kurzer Winkel vorn schafft die formale Anbindung der tieferliegenden Fensterkante zur Motorhaube. Eine lang ansteigende Linie im hinteren Drittel korrespondiert mit dem Hinterrad und der prägnanten C-Säule. Durch das Zusammenspiel des langen Radstands und der kurzen Überhänge die werden zudem die knackigen Proportionen des up! unterstrichen.

Viertürer. Mit vier Türen ändert sich natürlich in der Silhouette die Optik. Während die untere Fensterlinie beim Zweitürer wie dargestellt hinten im Bereich der C-Säule ansteigt, bildet sie beim Viertürer eine gerade Linie. Dadurch ergibt sich für die neue Karosserievariante eine hohe Eigenständigkeit. Auffallend sind auch beim Viertürer die knackig-kurzen Karosserieüberhänge.

up! Heckpartie. Der up! besitzt eine große Heckklappe, die bis auf die Stoßstange hinabreicht. Diese sogenannte Hybrid-Heckklappe ist im Wesentlichen aus drei Schichten aufgebaut. Deren äußere Haut besteht, ähnlich wie bei einem modernen Smartphone, aus einem transparenten Glaselement. Zusammen mit den senkrecht angeordneten Rückleuchten bildet die Heckklappe eine formale Einheit. Im Detail entsteht die Heckklappe aus einer tragenden Grundstruktur, auf die per Laserschweißen eine zweite Blechschicht mit dem darin integrierten Dachabschluss gesetzt wird. Die äußere, dritte Schicht der Heckklappe ist das aufgeklebte Glaselement. Es erstreckt sich vom Dachabschluss über die gesamte Heckklappe, umfasst also die Heckscheibe ebenso wie den unteren Bereich der Klappe. Der Rand um die Heckscheibe sowie der untere

Abschnitt sind von innen schwarz beschichtet. Einen Kontrast zum Schwarz bilden die verchromten Oberflächen des VW-Zeichens und des up! Schriftzuges. Geöffnet wird die Heckklappe über einen Drucktaster in einem Griff unterhalb des VW-Zeichens.

Unverkennbare Rückleuchten. Obwohl sie wie Teile der Heckklappe aussehen, sind die großen Rückleuchten des up! fest mit der Karosserie verbunden. Ihre rote Oberfläche wirkt insbesondere durch hier integrierte, C-förmige, weiße Elemente sehr prägnant. Das untere Drittel der Heckpartie dominiert der Stoßfänger mit seinem breitem Kennzeichenfeld und einer umlaufenden Sicke. Vorn wie hinten sind die Stoßfänger serienmäßig in Wagenfarbe gehalten.

Aerodynamische Perfektion

Geringer Luftwiderstand, weniger Verbrauch. Mit einem C_w -Wert von 0,32 erreicht der up! in dieser Klasse eine vorbildliche Aerodynamik. Folge: weniger Windgeräusche, geringerer Verbrauch. Die ersten Schritte in Sachen Aerodynamikfeinschliff erfolgen bei Volkswagen bereits in einer sehr frühen Projektphase durch einen sogenannten Strömungs-Simulationsprozess (CFD = Computational Fluid Dynamics). Dieser Prozess hat mittlerweile – aufgrund der Kosten- und Zeitvorteile – die Bewertung und Optimierung anhand realer 1:4-Modelle abgelöst. Ein wichtiger Aspekt ist in diesem Zusammenhang die Möglichkeit einer auch digital sehr realitätsnahen Abbildung der Fahrzeugdetails. Schritt für Schritt wird so am Rechner die Aerodynamik optimiert. Erst wenn dieser Prozess ausgereizt ist, folgt auf einem schon entsprechend ausgereiften Entwicklungsstand die Simulationsphase durch Windkanalmessungen mit einem Aerodynamikmodell im Originalmaßstab. Dieses Aerodynamikmodell ist mit einer Außenhaut aus Ton (Clay) versehen und ermöglicht deshalb schnelle Änderungen der Fahrzeugform. Zudem verfügt das 1:1-Modell bereits über eine realitätsnahe Motorraum- und Unterbodengestaltung.

Und das wiederum ermöglicht eine schnelle Optimierung von aerodynamisch sehr wichtigen Teilen wie dem Front- und Heckspoiler oder der Unterbodenverkleidung. Die finale Gestaltung der aerodynamischen Anbauteile erfolgt dann durch Messungen an den ersten Prototypen.

Im Windkanal auf Jagd nach jedem Gramm CO₂. Bei der Auslegung der Aerodynamik wurde besonderes Augenmerk auf einen minimalen vorderen Überhang gelegt. Vor diesem Hintergrund wurde der seitliche Frontbereich des up! so gestaltet, dass die Luft die Radhauskästen mit minimalen Turbulenzen umströmt. Auf der Jagd nach jedem Gramm CO₂ wurde darüber hinaus die Position und Größe des Frontspoilers immer weiter optimiert. Messreihen im Windkanal belegen, dass durch diesen Feinschliff weitere 1,1 g/km CO₂ eingespart werden – das mag wenig klingen, führt aber in der Summe aller Maßnahmen letztendlich zu Paradowerten wie jenen 79 g/km CO₂, die der künftige up! EcoFuel BlueMotion Technology erreichen wird. Gleichzeitig verringert sich durch die realisierte Frontspoilergestaltung der vordere und hintere Auftriebsbeiwert des up!. Folge: nochmals sicherere Fahreigenschaften.

Gesamtluftwiderstand erreicht sehr gute 0,67 m². Die Gestaltung der Heckpartie wirkt sich ebenfalls entscheidend auf die Aerodynamik eines Autos aus. Im Fall des up! ist es dank einer intensiven Feinabstimmung gelungen, den Konturverlauf unter Wahrung der Designvorgaben so zu gestalten, dass ein definierter Strömungsabriss auch in den seitlichen Heckbereichen erreicht wird. Dabei wurde die Heckspoilerkontur auf die Ausführung der seitlichen Abrisskanten abgestimmt. In der Summe aller Maßnahmen ergibt sich für den take up! der eingangs skizzierte und in dieser Fahrzeugklasse sehr gute C_w-Wert von 0,32. Im Zusammenspiel mit der Fahrzeugstirnfläche von A = 2,07 m² erreicht der Gesamtluftwiderstand des up! einen sehr guten Wert von 0,67 m².

Umweltprädikat für den up!. Angesichts der aerodynamischen Eigenschaften, der Gewichtsreduzierungen sowie der effizienten Antriebstechnologien verwundert es wenig, dass die Umweltbilanz des neuen up! sehr positiv ausfällt. Hintergrund: Volkswagen analysiert die Einflüsse der Autos auf die Umwelt (ISO-Norm 14040/44) über den gesamten Lebenszyklus (Herstellung, Nutzung, Recycling). Die Ergebnisse dieser Bilanz fließen in ein Umweltprädikat ein. Und genau das hat

der neue up! bereits vor seiner Markteinführung erhalten. Von unabhängiger Seite wurde das Prädikat vom TÜV Nord geprüft. Ein elementares Ergebnis: Die Auswirkungen auf den Treibhauseffekt konnten mit dem up! gegenüber dem Vorgänger um 21 Prozent gesenkt werden.

Sicherheit und Qualität auf Topniveau

Gewichtsspirale durchbrochen. Gewicht runter, Crashsicherheit rauf – das klappt nur mit innovativen Fertigungstechnologien. Die Karosserie des mit dem Topergebnis von fünf Sternen im EuroNCAP-Crashtest ausgezeichneten up! besteht denn auch zu 8,1 Prozent aus „warmumgeformten“ (Fachjargon der Karosseriebauer) und damit extrem belastbaren Bauteilen (u.a. Boden und B-Säulen); allein durch den Einsatz warmumgeformter Bleche konnte das Gewicht der Karosserie um 13 kg gesenkt werden. Mehr noch: Durch das konsequente Downsizing der Antriebstechnologie, den Einsatz hochfester Stahlsorten und die Jagd nach jedem überflüssigen Gramm konnte das Gewicht des neuen up! gegenüber dem direkten Vorgänger (Fox) um 140 kg oder 13 Prozent auf 929 kg gesenkt werden – nicht nur in dieser Klasse eine Welt.

Hochfester Spezialstahl. Im Bereich der vorderen Längsträger, der Schweller und des seitlichen Dachrahmens kommen sogenannte Dualphasenstähle zum Einsatz, die zusammen mit den warmumgeformten Blechen die Grundlage der Sicherheitsfahrkastzelle bilden. Mit einem Anteil von 39,3 Prozent höchstfester Stähle und 17,2 Prozent hochfester Stähle, setzt der up! ebenfalls die Bestwerte im Segment. Nur noch 24,9 Prozent des Gewichts der Karosseriestruktur entfallen auf herkömmliche Tiefziehstähle, die für optisch sehr anspruchsvolle Bauteile wie die äußeren Elemente der Karosserie Seitenteile oder die hinteren Radhäuser zum Einsatz kommen.

Komfortansprüche der nächst höheren Klasse. Die besonders steife Karosseriestruktur des up! erfüllt sogar die Komfortansprüche an das Akustik- und Schwingungsverhalten der nächsthöheren Klasse. Zurückzuführen ist diese Tatsache auf die Auslegung der sogenannten Knoten und Kräfteleitungsunkte. Hintergrund: Die zur Verfügung stehenden Bauräume werden durch eine dreischalig aufgebaute Karosseriestruktur optimal genutzt, sodass der Fahrgastraum von stabilen, berechnungsoptimierten Profilen umgeben ist. Trotz der anspruchsvollen Steifigkeits- und Craschanforderungen

konnte die Leichtbaugüte, ein Maß für die Effizienz des Gewichtseinsatzes, im Vergleich zum „ideellen“ Vorgänger des up!, dem Lupo, um 34 Prozent verbessert werden. Mit einer statischen Torsionssteifigkeit von 19.800 Nm/° liefert der up! zudem auch hier den Bestwert seiner Klasse. Die hohe Torsionssteifigkeit wirkt sich positiv auf den Komfort und die Handlungseigenschaften aus. Parallel ebenfalls auf hohem Niveau liegt mit 49 Hz die dynamische Steifigkeit des up! – und das kommt über die Akustik und das Schwingungsverhalten ebenfalls dem Fahrkomfort zugute. Volkswagen folgt so auch beim kleinsten Modell mit dem VW-Zeichen der Maxime, Sicherheit, Qualität und Komfort in jedem Segment ohne Kompromisse zu manifestieren.

Sicher wie ein Großer. Der up! zeigt mit seinem ausgezeichneten Ergebnis im EuroNCAP-Crashtest, dass kleine Autos eine sehr gute passive Sicherheit aufweisen können. Im Fall des Volkswagen werden dabei nicht nur die Passagiere selbst optimal geschützt, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Stichwort Fußgängerschutz: Hier punktet der up! unter anderem durch seine neuen, kompakt bauenden Dreizylinder-Motoren, direkt verschraubte Nebenaggregate und die sehr

kompakten Getriebeversionen. Dank der hängenden Anordnung des Getriebelagers neben dem Längsträger konnte so eine sehr tiefe Einbaulage der Batterie realisiert werden – und diese tiefe Einbaulage ist für einen guten Fußgängerschutz unabdingbar. Generell gilt, dass der Deformationsraum zwischen Fronthaube und Motorblock das Verletzungsrisiko für Fußgänger minimieren kann. Vor diesem Hintergrund wurden auch die Scharniere der Motorhaube weiter optimiert.

Early-Crash-Sensor reagiert vor dem Aufprall. Zum Schutz der up! Passagiere besteht die Karosseriestruktur, wie dargestellt, im Bereich der stark beanspruchten Lastpfade aus hoch- und höchstfesten Stählen. Zusätzliche Verstärkungen, etwa in den Türbrüstungen, erhöhen die passive Sicherheit insbesondere bei schweren Unfällen. Ein Early-Crash-Sensor – integriert direkt hinter dem vorderen Stoßfänger – aktiviert bei einem Frontalcrash bereits vor dem eigentlichen Aufprall die Rückhaltesysteme. Was dann folgt, ist ein Fall für Hochgeschwindigkeitskameras: Innerhalb weniger Millisekunden spannen die Gurtstraffer die angelegten Sicherheitsgurte, um den Fahrer und Beifahrer so früh wie nur möglich an der Fahrzeugverzögerung zu beteiligen. Gurtkraftbegrenzer

sorgen für eine Reduzierung der Brustbelastungen, Frontairbags fangen die Oberkörper ab. Die crashaktive Lenksäule leistet einen zusätzlichen Beitrag, um das Verletzungsrisiko des Fahrers weiter zu reduzieren. Bei einem Seitenaufprall tragen die ebenfalls serienmäßigen Kopf-Thorax-Airbags dazu bei, sowohl den Kopf als auch den Oberkörper des Fahrers und Beifahrers zu schützen.

Niemand ist unbemerkt unangeschnallt. Isofix-Kindersitze finden dank entsprechender Isofix-Verankerungen und Toptether-Befestigungen im Fond einen sicheren Platz; die Kindersitze sind dabei fest mit dem Wagen verbunden. Sind größere Kinder an Bord, gilt: Die serienmäßige Gurtstatusanzeige im Multifunktionsdisplay informiert den Fahrer, ob die Passagiere im Fond tatsächlich angeschnallt sind. Für die vorderen Sitzplätze gibt es darüber hinaus noch eine akustische Anschnallaufforderung.





Klar, einfach und sympathisch:

Kompromisslos gute Raumausnutzung

Kleiner Riese:

Platz für vier Personen und Reisegepäck
mit 251 Liter Volumen

Einfachste Bedienung:

up! bedeutet einsteigen, anschnallen,
losfahren. Fertig!



Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Einer der längsten Radstände im Segment sorgt zusammen mit den kompakten und weit vorn angeordneten Motoren sowie neu konzipierten Achsen für eine ungewöhnlich gute Raumausnutzung. Fahrer, Beifahrer und die Passagiere im Fond reisen damit in einem kompakten, aber keineswegs beengten Fahrzeug. Die neu entwickelten Modulsitze, auf deren Basis für die unterschiedlichsten Varianten des up! Derivate abgeleitet werden können, bieten einen hohen Reisekomfort. Gegenüber vergleichbaren Konzepten sind die Vordersitze des up! um 15 Prozent leichter. Die Kopfstützen des Fahrer- und Beifahrersitzes sind im Stile von Sportwagen fest mit den Sitzen verbunden. Vorteil: Unabhängig von der Statur „passen“ sie immer. Im Fond sind feste Kopfstützen im Hinblick auf die Sicht nach hinten weniger wünschenswert; deshalb können sie konventionell in der Höhe eingestellt werden.

Ergonomie und Komfort wie in den höheren Klassen. Wie für Volkswagen typisch, legte die up! Mannschaft unter der Leitung von Dr. Ulrich Hackenberg (Vorstand Technische Entwicklung) größten Wert auf eine gute Ergonomie. „Im up!“, so Dr. Hackenberg, „geht es in der Tat bemerkenswert komfortabel zu, da man nicht zu tief sitzt und ausreichend Beinauflage plus Knieraum zur Verfügung steht. Feinarbeit im Detail prägt dabei das gesamte Interieur. Im Vergleich zum Lupo etwa, haben wir die Lenksäule samt Lenkrad höher angeordnet, gleichzeitig aber den Winkel zum Fahrer etwas flacher ausgelegt. Dadurch wurde die Ergonomie klar verbessert.“

Kleines Raumwunder. Die Dimensionen im Interieur unterstreichen die Aussagen von Dr. Hackenberg: So erreicht die Kopffreiheit vorn den sehr guten Wert von 993 mm; hinten sind es 947 mm. Angenehm wirkt sich sowohl vorn als auch hinten die Sitzhöhe aus: Für Fahrer und Beifahrer liegt der sogenannte H-Punkt – der hier relevante Scheitelpunkt von Sitzfläche und -lehne – auf einer Höhe von 306 mm; hinten sind es 378 mm. Die Passagiere im Fond können durch diese etwas höhere Sitzposition besser über die Schultern von Fahrer und Beifahrer sehen.

Jeden Millimeter nutzen. Durch und durch praktisch gibt sich der up! auch mit seinen zahlreichen Staufächern; neben einem großen Ablagefach in der Mittelkonsole und dem Handschuhkasten gibt es in den beiden Türen große Ablageflächen und Flaschenhalter (bis 1,0 Liter Größe), drei Cupholder im Fond (Zweitürer) sowie zwei Taschenhaken und einen variablen Ladeboden (ab move up!) im Kofferraum. Zwei Beispiele für Perfektion im Detail: Das Handschuhfach ist mit Haltern für Stifte, für einen Notizblock und für Münzen ausgestattet; darüber hinaus gibt es ein Brillenfach; der Jackenhaken wurde so in die B-Säule integriert, dass er von außen durch die Scheibe sichtbar und optimal zu erreichen ist, das typische Suchen nach diesem Haken gibt es im up! deshalb nicht.

Übersichtliche Instrumente. Im Bereich der Instrumente und Schnittstellen zur Bedienung gibt es drei zentrale Elemente: das Kombiinstrument vor dem Fahrer, das Schaltermodul in Fahrzeugmitte mit Radio-CD- und Klimaregelung sowie die abnehmbare Informations-, Entertainment- und Navigationseinheit maps+more (Radio-CD-System, Klimaanlage und maps+more sind optionale Features). Das Kombiinstrument besteht aus einer respektive drei



(ab move up!) analogen Anzeigen und einem digitalen Display. Beispiel move up! und high up!: Das größte der drei runden Analoginstrumente ist der mittig angeordnete Tacho mit der hier als Sonderausstattung integrierten, digitalen Multifunktionsanzeige (MFA). In der MFA werden auch Signale der City-Notbremsfunktion oder aus dem Start-Stopp-Betrieb angezeigt. Links neben dem Tacho: der Drehzahlmesser. Rechts: die Tankuhr.

Selbsterklärende Bedienelemente. Die Bedienelemente für die Lüftungs- respektive Klimaanlage, das Radio-CD-System, die Warnblinkanlage, die Sitz- und Heckscheibenheizung sowie für die Deaktivierung des Start-Stopp-Systems befinden sich im mittleren Modul der Instrumententafel zwischen Fahrer und Beifahrer. Die gesamte Einheit ist weit oben angeordnet und damit ebenso gut einseh- wie bedienbar und in einem edel glänzenden Schwarz lackiert. Interessant im Hinblick auf Vernetzung der Systeme: Jeder up! wird mit „seinem“ individuellen Kabelstrang ausgestattet. Dieses „Bordnetz“ wird anhand der Ausstattung des jeweiligen up! konfiguriert und just-in-time in die Produktion eingesteuert. Vorteil: Da nicht benötigte Kabel auch nicht verbaut sind, reduzieren sich die Kosten und das Gewicht.

Klare Farbgestaltung. Grundsätzlich wurde der up! im Interieur sehr klar und übersichtlich gestaltet. Darüber hinaus bietet der neue Volkswagen ein Design, das Spaß macht und eine Qualität, deren Niveau das Segment bereichern wird. Besonders edel ist das Dash Pad, die Designblende im Cockpit vor dem Fahrer und Beifahrer. Je nach Ausstattung, kommen hier ein beige genarbt oder schwarz lackiertes Dash Pad oder eine der Wagenfarben zum Einsatz. Während die obere Seite der Instrumententafel stets in „anthracite“ ausgeführt ist, können die Käufer des move up! und high up! den unteren Bereich der Armaturen alternativ im hellen „beige“ bestellen. In diesem Fall sind auch die Mittelkonsole sowie die Türinserts und die seitlichen Verkleidungen im Fond in „beige“ ausgeführt.

Großer Kofferraum im kleinen up!. Mit 251 Litern Stauvolumen markiert der Kofferraum einen der besten Werte im Segment. Wird die Rücksitzlehne komplett umgeklappt, erhöht sich das Stauvolumen sogar auf 951 Liter; zudem ergibt sich in diesem Fall eine nahezu ebene Ladefläche. Da sich die Beifahrersitzlehne umklappen lässt, könnten im kleinen up! große Sportgeräte oder Möbelstücke mit einer Länge von bis zu

2,0 Metern transportiert werden. Der Kofferraum selbst ist mit Teppich bezogen; das gilt auch für die Gepäckraumabdeckung, die sich weit öffnen und bei Bedarf schnell herausnehmen lässt. Für den up! steht optional zudem ein variabler Ladeboden zur Verfügung, der auf zwei Ebenen angebracht werden kann. In der oberen Ebene entsteht hier in Verbindung mit der in Sekundenschnelle umgeklappten Rücksitzlehne wieder eine nahezu ebene Ladefläche; unterhalb des Ladebodens lassen sich in dieser Position zudem kleinere Gegenstände unterbringen. Die tiefere Position des Ladebodens wird genutzt, wenn besonders große und sperrige Dinge im Kofferraum verstaut werden sollen. All diese Details zeigen, dass der up! innen ein ganz Großer unter den Kleinen ist.



Kleiner Wagen, große Auswahl:

Wie es Euch gefällt – 10 verschiedene up! Versionen

5 x up!:

take up!, move up!, high up!,
black up! und white up! als Varianten

Alles x 2:

Jede Ausstattungsversion steht als
Zwei- und Viertürer zu Verfügung

10

Wolfsburg / Bensberg, März 2012. Unabhängig von der Motorisierung gibt es den up! in den drei Ausstattungsversionen take up!, move up! und high up!. Darüber hinaus hat Volkswagen zwei besonders veredelte Modelle auf der Basis des high up! konzipiert, die zusätzlich angeboten werden: den black up! und white up!. Alle Ausstattungen des up! im Überblick:

take up!, Beispiel Deutschland

Der preiswerte Einstieg. Außen ist der kleine Volkswagen in dieser Version mit 14-Zoll-Rädern, in Wagenfarbe lackierten Stoßfängern und grüner Wärmeschutzverglasung ausgestattet. Wie bei allen up!, ist die Karosserie teilverzinkt ausgeführt und damit langfristig gegen Rost geschützt. Innen kommen Details wie die Einstiegshilfe Easy Entry (Zweitürer), klappbare Rücksitzbank, farbig abgesetzte Rahmen der Luftausströmer (in „white“), Teppichboden sowie eine stoffverkleidete Gepäckraumabdeckung zum Einsatz. Auf der Funktionsseite sind es unter anderem Features wie ein Heckscheibenwischer, elektromechanische Servolenkung, die in der Höhe einstellbare Lenksäule, Komfortblinker (1 x Tippen = 3 x Blinken) und Tagfahrlicht, die den take up! auszeichnen. Edel: die glänzend schwarze Blende in der Mitte der Instrumententafel (u.a. mit der dort integrierten Steuerung der Heizung / Lüftung und optionalen Audioanlage).

Kleines Auto, große Sicherheit. In Sachen passiver und aktiver Sicherheit sind Front- und Kopf-Thorax-Seitenairbags plus Gurtanschnallaufforderung für Fahrer und Beifahrer,

Gurtstraffer vorn, ABS inklusive ASR, das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP (Deutschland), Isofix-Halterungen und TOP-Tether-Vorrichtungen zur Unterbringung entsprechender Kindersitze im Fond sowie eine Deaktivierungsfunktion für den Beifahrerairbag (zur Integration eines Kindersitzes auf dem Beifahrersitz) an Bord.

move up! (Beispiel Deutschland, Basis: take up!)

Die clevere Mitte. In der nächsten Individualisierungsstufe heißt die Ausstattungslinie move up!. Die Sicherheitsausstattung ist identisch mit der des take up!. Unterschiede gibt es indes im Bereich der Außen-, Innen- und Funktionsausstattung. Die Außenspiegelgehäuse und Türgriffe des move up! sind in Wagenfarbe lackiert; die Radvollblenden und Innengehäuse der Scheinwerfer werden durch Chromelemente veredelt. Innen sind die Luftausströmer und der Bereich um die Klima- und Audio-Steuerung in glänzendem Schwarz ausgeführt; in beige genarbt gehalten oder wahlweise schwarz lackiert ist das Dash Pad. Höheneinstellbar ist der Fahrersitz, in Chrom gearbeitet sind die Türöffner. Im Funktionsbereich gehören die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, eine Memory-

Funktion des Easy-Entry-Systems, elektrische Fensterheber vorn, eine 60:40 teilbare Rücksitzbank, ein variabler Ladeboden, die Klappe für das Handschuhfach, Make-up-Spiegel in der Sonnenblende auf der Beifahrerseite und der Drehzahlmesser zur Serienausstattung.

high up! (Beispiel Deutschland, Basis: move up!)

Die edle Topversion. Im wahrsten Sinne High-End ist der high up!. Gegenüber dem move up! veredeln hier 15-Zoll-Leichtmetallräder (Typ „spoke“) das Exterieur. Die Sicherheit vervollständigen Nebelscheinwerfer. Innen kann das Dash Pad in „black pearl“, „pure white“, „red“, „light blue“ oder „dark silver“ bestellt werden. Der Tacho ist ebenso mit Chrom umrandet wie die Luftausströmer und der Rahmen der Mittelkonsole. Gleichfalls in Chrom ausgeführt: der Handbremshebelknopf sowie die Schalter für Licht und Klimaregelung. Den Komfort perfektionieren Features wie elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, das Radio-CD-System RCD 215 mit MP3-Funktion, eine Klimaanlage und ein Lederpaket (Lenkrad, Handbremshebelgriff).

black up! (Beispiel Deutschland, Basis: high up!)

Schwarz und exklusiv. Auf dem high up! basieren die zwei Exklusiv-Modelle black up! und white up!. Gegenüber dem high up! wartet der black up! im Exterieur serienmäßig mit einer Perleffekt-Lackierung in „black pearl“ und silbernen 16-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ „classic“) inklusive schwarzer Mittenabdeckung mit 185er Reifen auf. Ebenfalls Serie: Chrom-Optik für die Außenspiegelgehäuse, die Einfassungen der Nebelscheinwerfer und die Seitenleisten. Edel abgedunkelt sind ab der B-Säule die hinteren Scheiben. Vorne an den Türen ist das Sondermodell am Schriftzug „black“ zu erkennen.

black up! im Interieur. Individualisiert setzt sich auch das Interieur in Szene. Hier sind es exklusive Sitzdessins mit einer grau-schwarzen Karo-Optik und weißen Kontrastnähten sowie modellspezifische Modifikationen des Lederlenkrades und Schaltknaufs, die den black up! kennzeichnen. Das Dash Pad ist zudem in „black pearl“ lackiert. Ebenfalls mit einer Kontrastfarbe eingefasste Fußmatten sowie Türeinstiegsleisten, Schalthebel und Lenkradspange mit dem Schriftzug „up!“ runden die

Veredelung ab. Perfektioniert wird die Funktionsausstattung indes durch das Audio-System RCD 215 und das maps+more-Paket mit 5-Zoll-Touchscreen, Bluetooth-Telefonfreisprecheinrichtung und Navigationssystem und weiteren Funktionen.

white up! (Beispiel Deutschland, Basis: high up!)

Weiß und exklusiv. Erwartungsgemäß entspricht die Exterieur-Individualisierung des white up! bis auf die Farbgebung der des black up!. Die Felgen des white up! sind in weiß gehalten. Die korrespondierende Lackierung nennt sich „pure white“. Innen sind das Dash Pad und die Außenbereiche der Türverkleidungen in weiß lackiert. Ebenfalls weiß: die Kontrastnähte und Keder sowie die Ziernähte der Schaltknäufummantelung und des Handbremsgriffes.

Die Individualisierung des up!

Farben und Felgen. Kein Geschmack ist wie der andere. Und kaum ein up! wird deshalb aussehen wie der andere. Das garantieren schon die Farben und Felgen des Volkswagen. Acht Außenlackierungen, fünf Felgentypen (14 bis 16 Zoll), zwei Innen-Trims, sechs verschiedene Töne für das Dash Pad (inklusive einer beige genarbtten Ausführung) und acht Sitzbezugsarten schaffen Raum für jeden Geschmack.

Mein up!. Wie für jedes Auto, sind auch für den up! klassische Einzelfeatures als Sonderausstattung erhältlich. Dazu gehören zum Beispiel ein sehr großes Panoramashiebe- & Hubdach, das Audiosystem RCD 215, maps+more (siehe Kapitel „Technologien“), ein Soundsystem oder ein Sportfahrwerk. Je nach Version kann die Ausstattung des up! aber auch über sogenannte „packs“ erweitert werden. Beispiel „comfort pack“ für den take up!: Es beinhaltet die elektrischen Fensterheber, die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Fahrersitz-Höheneinstellung, Doppeltonfanfare, Warnsummer für nicht ausgeschaltetes Licht und eine Parklichtschaltung. Das „winter pack“ für den move up! erweitert die Ausstattung indes

um die Sitzheizung vorn, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel und Nebelscheinwerfer. Für den move up! und high up! entwickelt wurde das drive pack „plus“ mit Geschwindigkeitsregelanlage, Parkpilot hinten, Multifunktionsanzeige (MFA) und City-Notbremsfunktion. Exklusiv auf den high up! zugeschnitten ist das „sport pack“ mit 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Sportfahrwerk und ab den B-Säulen abgedunkelten Scheiben.

„up! boxes“ – kleine Dinge, die das Große ausmachen. Die Entwickler des up! haben sich die Frage gestellt, ob das Leben mit dem Auto nicht noch einfacher und freundlicher gestaltet werden kann. Ihre Antwort ist ein klares Ja! Weil es oftmals die kleinen Dinge sind, die das große Ganze ausmachen. Und so entstand die Idee der „up! boxes“. Kleine, leichte Boxen für die verschiedensten Situationen und Bedürfnisse. Etwa die „kid box“ für Eltern mit kleinen Kindern; hier gehört eine Tasche für jene tausend Kleinigkeiten dazu, ohne die es mit kleinen Kindern nicht geht; und natürlich ein Spielzeug zum Schmusen und eine Lunchbox für die obligatorischen Süßigkeiten. Andere „up! boxes“ werden „city box“ oder „travel box“ heißen. Und bei jeder wird der Name Programm sein.

FACTS

Wichtige Aspekte des up!

in alphabetischer Reihenfolge

ANTRIEB: Frontantrieb

ASSISTENZ- UND

FAHRDYNAMIKSYSTEME:

Elektronisches Stabilisierungsprogramm
ESP, Antiblockiersystem, City-Notbrems-
funktion, Parkpilot (hinten)

AUTOMATIKGETRIEBE:

Automatisiertes 5-Gang-Getriebe

AUSSTATTUNGSLINIEN:

take up!, move up!, high up!;
Exklusivmodelle up! black, up! white

BLUEMOTION TECHNOLOGY:

U.a. mit Start-Stopp-System, Rekuperation und rollwiderstandsoptimierten Reifen

CHARAKTER:

Cleverer City-Spezialist für 4 Personen

C_w-WERT:

C_w 0,32; C_w x A: 0,67

CO₂-SPEKTRUM:

79 g/km bis 108 g/km

DESIGN:

Walter de Silva (Konzern),
Klaus Bischoff (Marke)

DIMENSIONEN:

3.540 mm Länge, 1.641 mm Breite ohne Außenspiegel, 1.910 mm Breite inkl. Außenspiegel, 1.478 mm Höhe, 2.420 mm Radstand, 585 mm Überhang vorn, 535 mm Überhang hinten

FAHRWERK:

Vorn – McPherson-Achse mit radführenden Federbeinen und Dreiecksquerlenkern. Hinten – Verbundlenkerachse. Optional Sportfahrwerk (Fahrzeug 15 mm tiefer)

FARBEN:

vier Uni-Lackierungen („white“, „pure white“, „light blue“, „red“); drei Metallic-Lackierungen („light silver“, „dark silver“, „dark blue“); eine Perleffekt-Lackierung („black pearl“)

FELGEN:

14-Zoll-Stahlrad mit Radvollblenden und 165er Reifen, 15-Zoll-Leichtmetallräder im Design „spoke“ oder „waffle“ mit 185er Reifen, 16-Zoll-Leichtmetallräder im Design „classic“ oder „triangle“ mit 185er Reifen

GEWICHT TAKE UP!,

44 KW / 60 PS:

929 kg (EU-Leergewicht)

INDIVIDUALISIERUNG:

Einzelfeatures, „packs“ und „up! boxes“

INFOTAINMENT:

RCD 215, sound plus, Portable Infotainment Device / maps+more mit 5-Zoll-Touch-screen

INTERIEUR-TRIMS:

„anthracite“ (für take up!, move up!, high up!); „beige“ (für move up!, high up!)

KOFFERRAUM: 251 bis 951 Liter

MARKTEINFÜHRUNG

ZWEITÜRER, EUROPA:

Dezember 2011

MARKTEINFÜHRUNG VIERTÜRER, EUROPA:

MARKTEINFÜHRUNG VIERTÜRER, EUROPA:

Mai 2012

MOTOREN – BENZIN:

44 kW / 60 PS, 55 kW / 75 PS

MOTOREN – ERDGAS:

50 kW / 68 PS

PREIS take up!,

44 KW / 60 PS, DEUTSCHLAND:

9.850 Euro

PREIS TAKE UP!, VIERTÜRER,

44 KW / 60 PS, DEUTSCHLAND:

10.325 Euro

PRODUKTIONSSTANDORT:

Werk Bratislava (Slowakei)

SERIENGETRIEBE:

5-Gang-Schaltgetriebe

TANK 1.0 MPI:

35 Liter Benzin; theoretische Reichweite je nach Motor bis zu 833 km

TANK 1.0 MPI:

35 Liter Benzin; theoretische Reichweite je nach Motor bis zu 833 km

TANK 1.0 ECOFUEL:

72 Liter / 11 kg CNG + 10 Liter Benzin; theoretische Reichweite mehr als 550 km

TORSIONSSTEIFIGKEIT:

19.800 Nm/° (best in class)

VERBRAUCHSPEKTRUM:

4,2 l/100 km bis 4,7 l/100 km (Super bleifrei), 2,9 kg/100 km (CNG)

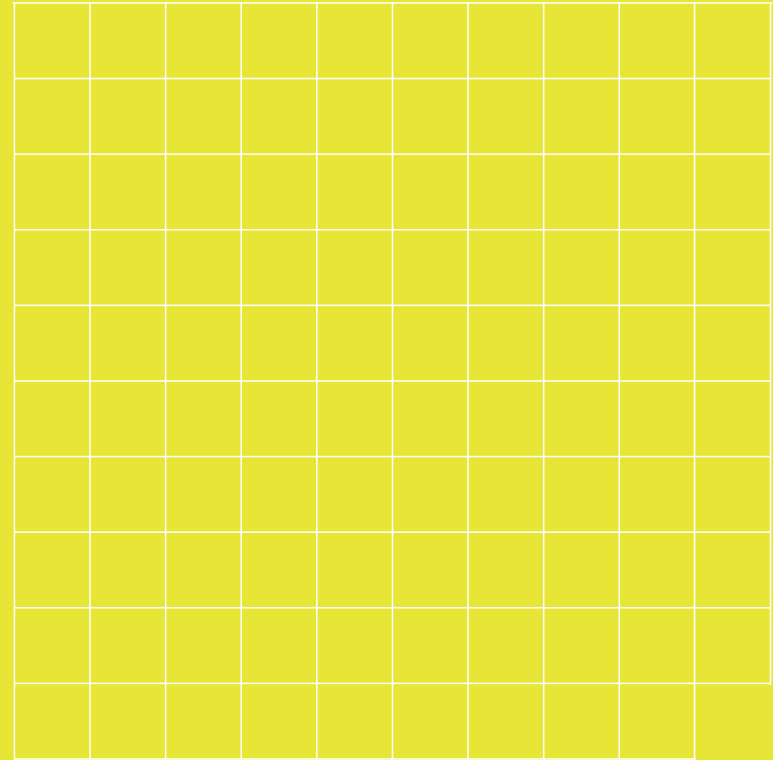
**VORVERKAUFSSTART VIERTÜRER,
DEUTSCHLAND:**

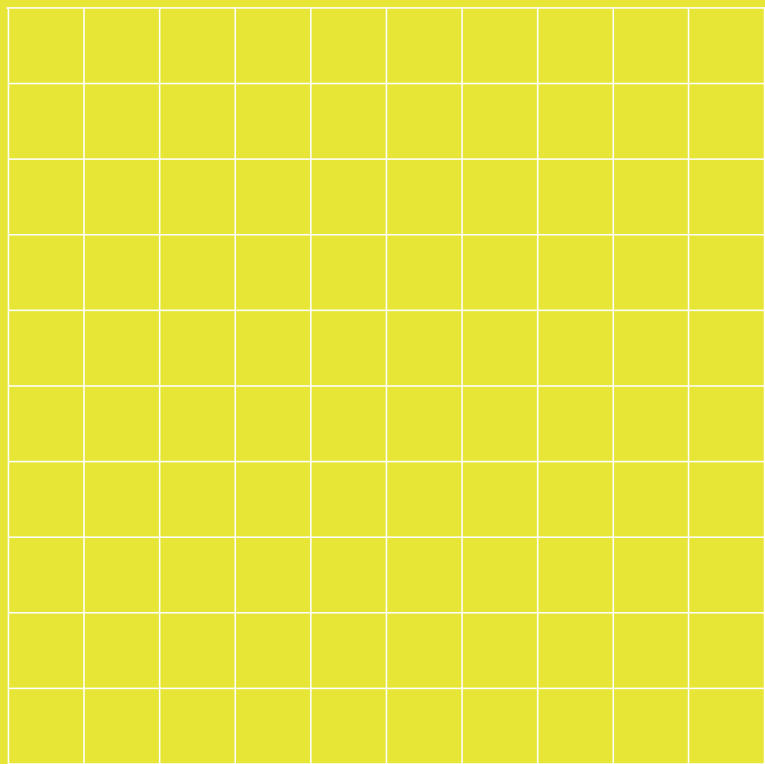
Seit 06. März





YOUR up! NOTES





קמ!





BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE: Seite 13: Guntier /

Seite 15: getwhatyoucan, yezz, kallejipp, Ishikaren / Seite 47: himberry /

Seite 53: hui-buh / Seite 59: designritter / Seite 152: miri_wolkenschaf /

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© **Volkswagen Produktkommunikation**
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg

www.volkswagen-media-services.com

up!

03/2012 up!

USER: UP4DOOR
PASSWORD: 03-2012