



# UP GEEFAHREN

Mit manchen Entscheidungen tut man sich schwer, andere fliegen einem zu. Vor vier Jahren reiste die VW-Spitze im Firmenjet von der Detroit Auto Show nach Hannover. Im Gepäck hatten sie die Gewissheit: Kleine Autos braucht die Welt – auch der amerikanische Teil von ihr. Im Landeanflug war der Up, so nennt sich der neue Volkswagen, beschlossene Sache. Und die Designer Walter de Silva und Klaus Bischof hatten auch schon die ersten Skizzen zu Papier gebracht.

Jetzt feiert die Serienversion auf der IAA Premiere. Vorab gab es bereits Gelegenheit, mal kurz mit dem knuffigen Kleinen zu fahren. Der erste Eindruck: von Minimalismus keine Spur. Zumindest auf den vorderen Plätzen sitzt man ausgesprochen komfortabel. Die Sitze sind bequem und bieten guten Seitenhalt. Das Raumgefühl, die Kopffreiheit – alles passt. Im Blickfeld hat man eine breite, lackierte Blechtafel, die in der Mitte die Bedienung für Klimatisierung und Radio beherbergt.

Die Schalter und Tasten sind gut platziert und wirken hochwertig. Die seitlichen Luftausströmer beispielsweise rasten beim seitlichen Verdrehen und schließen mit einem satten Klack. Und der neue Dreizylinder? Er gibt sich zunächst leise. Untenherum wirkt er aber nicht sonderlich spritzig. Obenherum meldet er sich dann knurrig zu Wort. „Das ist auch so gewollt“, erklärt VW-Chefentwickler Ulrich Hackenberg.

Der Entwickler hatte zu Beginn etwas Mühe mit dem Up-Konzept. In der ursprünglichen Planung waren Heckmotor und Heckantrieb vorgesehen. Hackenberg, ein Freund von Synergien, favorisierte den quer eingebauten Frontmotor mit Vorderradantrieb – und setzte sich durch. Der neue Dreizylinder kann sogar im Golf eingesetzt werden. Und weitere Ausbaustufen des Einliter-Motors bis hin zur Turbouladung kann man sich gut vorstellen.

Für Hackenberg sind es neben der Kompaktheit drei Themen, die für den neuen kleinen VW sprechen: zum einen die hohe

Mit dem neuen Kleinwagen Up, einem preiswerten Einstiegsmodell, möchte Volkswagen vor allem bei der Großstadt-Klientel punkten.

Raumeffizienz. Mit einem sehr langen Radstand von 2,42 Metern verschafft man dem Kleinen einen großen Innenraum mit Platz für vier Erwachsene und einem Kofferraumvolumen von 251 Litern. Klappt man die geteilte Rücksitzbank um, dann wächst der Stauraum auf beachtliche 951 Liter an.

Der zweite Punkt auf der Hackenberg-Liste ist ein kleines aufgesetztes Navigationsgerät. Es kommuniziert mit dem Up, via Touchscreen lassen sich Navigation, Telefon oder Infotainment steuern. Es gibt aber auch wichtige Fahrzeuginformationen – beispielsweise die Anzeige des Park-Piloten. Das kleine Navigerät ist herausnehmbar und kostet unter 400 Euro.

Dritter Punkt ist die Sicherheit. ESP ist Serie. Die City-Notbremsfunktion, eine Novität im Kleinwagen-Segment, wird Aufpreis kosten. Bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h leitet das System bei einer drohenden Kollision automatisch eine Notbremsung ein. Und wie sieht es mit der Fahrersicherheit des Kleinen aus? Zunächst überrascht der Komfort, den man von einem Kleinwagen so nicht erwartet. Und dann fährt er zwar untersteuernd, aber agil um die Ecken. Von übermäßiger Aufbauschwankung ist dabei nichts zu spüren.

Der kleine Volkswagen schwimmt munter mit im Verkehr. Getrübt wird der positive Eindruck durch früh einsetzende Windgeräusche. Aber es handelt sich noch um Vorserienmodelle. Bis zum Verkaufsstart im September sollen der eine oder andere Grat an Plastikteilen oder das Hakeln in den ersten beiden Gängen ausgemerzt werden. Denn Hackenberg betont: „Wir wollen auch



in diesem Segment ein Auto mit unserer gewohnten VW-Präzision hinbekommen.“

Im Karosseriebereich ist dies schon gelungen. VW-Chef Martin Winterkorn streicht stolz über die präzisen Linien und Kanten: „Das kann so kein anderer.“ Marketing-Chef Luca de Meo freut sich, dass der „größte europäische Autobauer jetzt auch ein Einstiegsmodell für unter 10 000 Euro im Angebot hat“. Der Vorgänger Fox war zwar

## TECHNISCHE DATEN

### KAROSSERIE

Viersitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 3540 x 1641 x 1478 mm, Radstand 2420 mm, Leergewicht 929 kg, zul. Gesamtgewicht 1290 kg.

### FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn mit Querenlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 165/70 R 15.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe.

### MOTOR

Dreizylinder-Reihenmotor, Hubraum 999 cm<sup>3</sup>, Leistung 44 kW (60 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 95 Nm bei 3000/min.

### FAHRLEISTUNGEN

0 - 100 km/h 14,4 s  
Höchstgeschwindigkeit 160 km/h  
Gesamtverbr. (NEFZ) 4,5 L/100 km

### GRUNDPREIS

VW  
Up 1.0 Euro 9800,-



**Gut versteckt** Der neue Einliter-Dreizylinder kommt ohne Ausgleichswellen aus



**Viel Seitenhalt** Die beiden Vordersitze haben integrierte Kopfstützen



**Großer Stauraum** Die Rücksitzelehnen lassen sich geteilt umklappen. Die maximale Ladekapazität beträgt 951 Liter



nicht viel teurer, aber eher eine Enttäuschung. Er kam in seinem Segment gerade einmal auf 2,3 Prozent Marktanteil. Mit dem Up soll es auch mit den Vertriebszahlen nach oben gehen: „Wir erwarten pro Jahr 100 000 neue Kunden“, definiert de Meo das Ziel.

**Text:** Bernd Ostmann  
**Fotos:** Achim Hartmann



**Farbenfroh:** Up-Cockpit mit großem Tacho und aufgestecktem Navigon-Navigerät