

up!

UPI 2011 – ROM DRIVE

up

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



مرحباً!



UP!

www.volkswagen-media-services.com

USER: UP_ROM
PASSWORD: 10-2011



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: **up_Rom**; Kennwort: **10-2011**.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen 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. Alle Verbrauchswerte und Fahrleistungen dieser Presse-Information sind Prognosewerte, Stand September 2011.

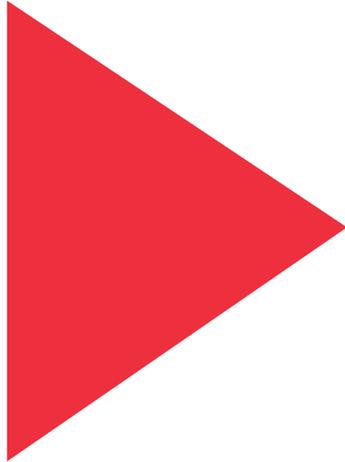
up!











Volkswagen

up! – die Fahrvorstellung

Rom, im Oktober 2011

Auf den Punkt

› Kurzfassung	19 ›
› Die Fakten im Überblick	29 ›
› Statements	38 ›

Zentrale Aspekte

› up!grade Paket	53 ›
Günstige Finanzierung, Versicherung, Wartung	53 ›
› up! Technologien	73 ›
Debüt einer neuen Motorengeneration	78 ›
Neu entwickelte Getriebe	88 ›
Fahrwerk der agilen und sicheren Art	90 ›

City-Notbremsfunktion	94 ›
Multifunktionssystem maps + more	100 ›

› up! Exterieur	111 ›
Design einer neuen Zeit	116 ›
Aerodynamischer Feinschliff	120 ›
Sicherheit und Qualität auf Topniveau	123 ›

› up! Interieur	129 ›
-----------------	--------------

› up! Ausstattungen	137 ›
take up!	138 ›
move up!	139 ›
high up!	140 ›
up! black	141 ›
up! white	142 ›
Die Individualisierung des up!	143 ›

Ein neuer Volkswagen für unter 10.000 Euro:

Kleiner up! zeigt Charisma eines künftigen Bestsellers

Neuer als der up! geht nicht! Design neu,
Technik neu, Finanzierung neu

up! verbraucht mit 60 PS und BlueMotion
Technology nur 4,2 l/100 km





Wolfsburg/Rom, Oktober 2011. Volkswagen bringt einen neuen Kleinen auf den Markt: den up!. Ein Cityspezialist für viele Länder dieser Welt. Ein Auto mit Charisma und großem Potenzial. In Deutschland – dem Debütmarkt – kann der neue up! bereits zu Preisen ab 9.850 Euro vorbestellt werden. Europaweit beginnt die offizielle Markteinführung des neuen Volkswagen sukzessive ab Ende Dezember.

3 starke Ausstattungsversionen und 2 Exklusivmodelle

- ▶ Je nach Budget und Bedarf gibt es 3 Ausstattungsversionen: take up! ist der Einsteiger, move up! der Komfortorientierte, high up! die Topversion. Direkt zur Markteinführung wird es auf der Basis des high up! zudem 2 veredelte Modelle geben: den up! black und up! white.

2 Benziner mit 4,2 und 4,3 Litern Verbrauch

- ▶ Auf einer minimalen Fläche (3,54 Länge) bietet der up! maximalen Raum für 4 Personen und höchst effiziente Antriebstechnologien. Mit dem up! debütiert dabei eine neue Generation von Dreizylindermotoren. 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 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.

Erdgasmotor setzt Bestwerte in Sachen Nachhaltigkeit

- ▶ Auf der gleichen technischen Basis wie die Benziner wird ein Erdgasmotor mit 50 kW / 68 PS folgen. Dieser up! EcoFuel BlueMotion Technology wird einen wegweisend niedrigen CO₂-Wert von 79 g/km erreichen. Auf der IAA in Frankfurt präsentierte Volkswagen mit dem eco-up! bereits eine seriennahe Studie dieser extrem sauberen Erdgasversion. Fest eingeplant für das Jahr 2013 ist darüber hinaus ein up! mit Elektroantrieb; eine Studie

dieses up! Blue-e-Motion wurde ebenfalls im September im Rahmen der IAA gezeigt. Genauso neu wie die Motoren: die beiden 5-Gang-Getriebe (eine manuelle und eine automatisierte Version); sie gehören zu den leichtesten ihrer Art auf der Welt.

Weltweit erster Kleiner mit City-Notbremsfunktion

- ▶ Als weltweit erstes Auto seiner Klasse wird es den komplett neu konzipierten up! optional zudem mit einer City-Notbremsfunktion geben, die im Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 30 km/h automatisch bremst, wenn es zu eng wird.

Debüt des multitalentierten Systems maps+more

- ▶ Völlig neu an Bord eines Volkswagen ist zudem das System maps+more – ein portables Touchscreenmodul. Es beinhaltet ein Navigationssystem, eine Telefonfreisprechanlage, Fakten zu diversen Fahrzeuginformationen und einen Mediaplayer. Darüber hinaus lässt sich maps+more künftig über Apps auf das ganz persönliche Anforderungsprofil zuschneiden. maps+more wird oberhalb der Mittelkonsole eingeklickt und dabei mit der Elektronik des up! vernetzt. Für den preisgünstigen up! wurde gezielt ein System

gesucht, durch das sich die Bereiche Navigation, Telefon, Information und Unterhaltung ebenso preisgünstig gestalten lassen. Zudem sollte das portable Gerät per einfachem Update an neueste Software-Stände angepasst werden können. So entstand gemeinsam mit Navigon, einem der weltweit führenden Anbieter von portablen Navigationssystemen, die speziell auf den up! zugeschnittene und für alle Käufer erschwingliche Lösung – maps+more.

Neues Modell für Finanzierung, Versicherung & Wartung

► Volkswagen hat mit dem up! nicht nur ein neues Auto auf die Räder gestellt, sondern gleichzeitig die Parameter für die Finanzierung, Versicherung und Wartung neu abgemischt. Vereint werden die einzelnen Module in Deutschland im neuen up!grade Paket: AutoCredit² nennt sich die besondere Finanzierung für den up!, bei der die Kunden die Vertragslaufzeit in zwei Hälften mit unterschiedlichen Ratenhöhen teilen können. Damit ermöglicht der AutoCredit² eine neue Flexibilität beim Autokauf. Erhebliche Kostenvorteile – mitunter bis zu 1.700 Euro pro Jahr –

bietet zudem die neue FairPay Versicherung auf Basis eines Finanzierungs- oder Leasingvertrages. Die FairPay Versicherung ist eine umfassende Kfz-Haftpflicht und -Vollkasko für Kunden ab 23 Jahren (mindestens mit Schadenfreiheitsklasse „SF1“) zum Festpreis für 19,90 Euro im Monat. Wer bis zum 1. Dezember 2011 einen Vertrag abschließt, erhält die FairPay Versicherung sogar für 9,90 Euro im Monat. Und auch für jüngere Kunden steht zum monatlichen Preis von 49,90 Euro – respektive nur 39,90 Euro bis 01. Dezember 2011 – die umfassende FairPay Versicherung zur Verfügung. Als dritte Ausbaustufe können selbst die Wartungs- und Inspektionskosten für den up! pauschal mit niedrigen Monatsraten abgedeckt werden (in Deutschland ab 11,90 Euro im Monat bei 48 Monaten Laufzeit und 10.000 km/Jahr). Ein Angebot dieser Art gab es in der Klasse des up! noch nie. Vielleicht konnte es nur von Volkswagen kommen!



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

CW-WERT: C_W 0,32; $C_W \times A$: 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:

4 Uni-Lackierungen („white“, „pure white“, „light blue“, „red“);
3 Metallic-Lackierungen („light silver“, „dark silver“, „dark blue“); 1 Perleffekt-Lackierung („black pearl“)

FELGEN:

14-Zoll-Stahlrad mit Radvollblenden in 2 Designversionen mit 165er Reifen, 15-Zoll-Leichtmetallräder im Design „spoke“ oder „waffle“ mit 185er Reifen, 16-Zoll-Leichtmetallräder im Design „classic“ oder „triangle“ mit 185er Reifen

FINANZIERUNG:

Flexibel gestaltbarer AutoCredit², wahlweise inkl. Fahrzeugversicherung sowie Wartungs- und Inspektionskosten via up!grade Paket

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-Touchscreen

INTERIEUR-TRIMS:

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

KOFFERRAUM: 251 bis 951 Liter

MARKTEINFÜHRUNG

EUROPA: Dezember 2011

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

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 ECOFUEL:

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

TORSIONSSTEIFIGKEIT:

19.800 Nm/° (best in class)

VERBRAUCHSSPEKTRUM:

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

VERSICHERUNG:

FairPay ab 9,90 Euro im Monat plus AutoCredit² über das up!grade Paket, wahlweise inkl. Wartungs- und Inspektionskosten

VORVERKAUFSSTART**DEUTSCHLAND:**

Seit 13. September 2011

WARTUNG UND INSPEKTIONEN:

Wahlweise via up!grade Paket für lediglich 11,90 Euro im Monat

„Der up! verkörpert eine Kultur, in der sich Größe nicht allein in Dimensionen oder Leistung ausdrückt. Die Größe des up! liegt in seinem Charakter: Nachhaltigkeit und Authentizität, kombiniert mit einem sehr sympathischen Design.“

Walter de Silva
Chefdesigner der Volkswagen AG

Prof. Dr. Martin Winterkorn
Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

„Unser neuer Kleiner steht in besonderer Weise für den Kern der Marke Volkswagen. Mit klarem, purem Volkswagen Design, maximalem Raum auf minimaler Fläche, Qualität und Liebe für jedes Detail und natürlich mit bezahlbaren Innovationen für alle.“

Christian Klingler
Vorstandsmitglied der Volkswagen AG, Bereich Vertrieb

„Der up! ist ein viersitziger Cityspezialist mit Charisma. Einer für alle Wünsche.“

Walter de Silva

Chefdesigner der Volkswagen AG

„Der up! verkörpert eine Kultur, in der sich Größe nicht allein in Dimensionen oder Leistung ausdrückt. Die Größe des up! liegt in seinem Charakter: Nachhaltigkeit und Authentizität, kombiniert mit einem sehr sympathischen Design.“

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

„Der up! ist ein echter Volkswagen auf der Höhe der Zeit – insbesondere, wenn es ums Thema Nachhaltigkeit geht. Deshalb bringen wir in diesem Auto eine neue Generation von hoch-effizienten Dreizylinder-Benzinmotoren auf die Straße. Deshalb legen wir im kommenden Jahr mit einem Erdgasmotor mit nur 79 Gramm CO₂/km nach. Und deshalb startet Volkswagen mit dem up! 2013 ins Elektrozeitalter.“

Christian Klingler

Vorstandsmitglied der Volkswagen AG, Bereich Vertrieb

„Allein ein günstiges Auto zu bauen reicht ja nicht, um besonders für Fahranfänger mit niedrigen Budgets einen sicheren Neuwagen erreichbar zu machen. Deshalb haben wir den AutoCredit² entwickelt. Über die Laufzeit der Finanzierung sind die Raten dabei völlig flexibel variierbar. Und wer will, kann gleich noch eine günstige Versicherung mit integrieren. Gerade junge Leute werden so vermehrt die Chance bekommen, sich einen Neuwagen zu leisten.“

Dr. Ulrich Hackenberg

Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen, Bereich Entwicklung

„Alle Motoren des up! sind Neuentwicklungen. Kompakte und leichte Motoren mit wenig innerer Reibung und einer hervorragenden Effizienz. Das zeigt besonders die Grundversion mit 60 PS und BlueMotion Technology: Durchschnittlich 4,2 Liter Verbrauch sagen alles.“

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

„Der up! Blue-e-Motion wird DAS Elektroauto für die Großstadt – technisch ausgereift, alltagstauglich und bezahlbar.“

Dr. Ulrich Hackenberg

Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen, Bereich Entwicklung

„Mit dem EcoFuel-Erdgasantrieb kommen wir ohne die für einen Kleinwagen zu teure Hybridtechnik auf fantastisch niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Der up! EcoFuel wird eine CO₂-Emission von 79 g/km erreichen. Das ist richtig gut.“

Dr. Ulrich Hackenberg

Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen, Bereich Entwicklung

„Mit einer Länge von 3,54 Metern gehört der up! zu den kleinsten viersitzigen Autos. Dabei ist er aber von innen ein Großer unter den Kleinen! Und das ist kein Wunder: Einer der längsten Radstände im Segment sorgt zusammen mit den kompakten und weit vorn angeordneten Motoren und den neu konzipierten Achsen für eine ungewöhnlich gute Raumausnutzung.“

Klaus Bischoff

Chefdesigner der Marke Volkswagen

„Meine Lieblingspartie des up! ist die Frontpartie, das Gesicht. Unverkennbar ein echter Volkswagen, aber doch eine ganz eigenständige Persönlichkeit. Mehr als alle anderen Modelle zeigt der up! ein Lächeln. Der up! ist einfach sympathisch und sympathisch einfach!“

Walter de Silva

Chefdesigner der Volkswagen AG

„Der up! gibt der Mobilität eine Zukunft.

Die Rahmenbedingungen für den Individualverkehr werden ja nicht leichter. Der Umgang mit natürlichen Ressourcen und die Verantwortung gegenüber der Umwelt verlangen ein Umdenken bei Herstellern und Verbrauchern. Wir sehen unsere Aufgabe darin, den Kunden auch optisch attraktive Angebote zu machen, um diesen Bedingungen gerecht werden zu können. Der up! ist die Essence dieser Ideen. Ein junges, sympathisches, nachhaltiges und aufrichtiges Auto!“

Klaus Bischoff

Chefdesigner der Marke Volkswagen

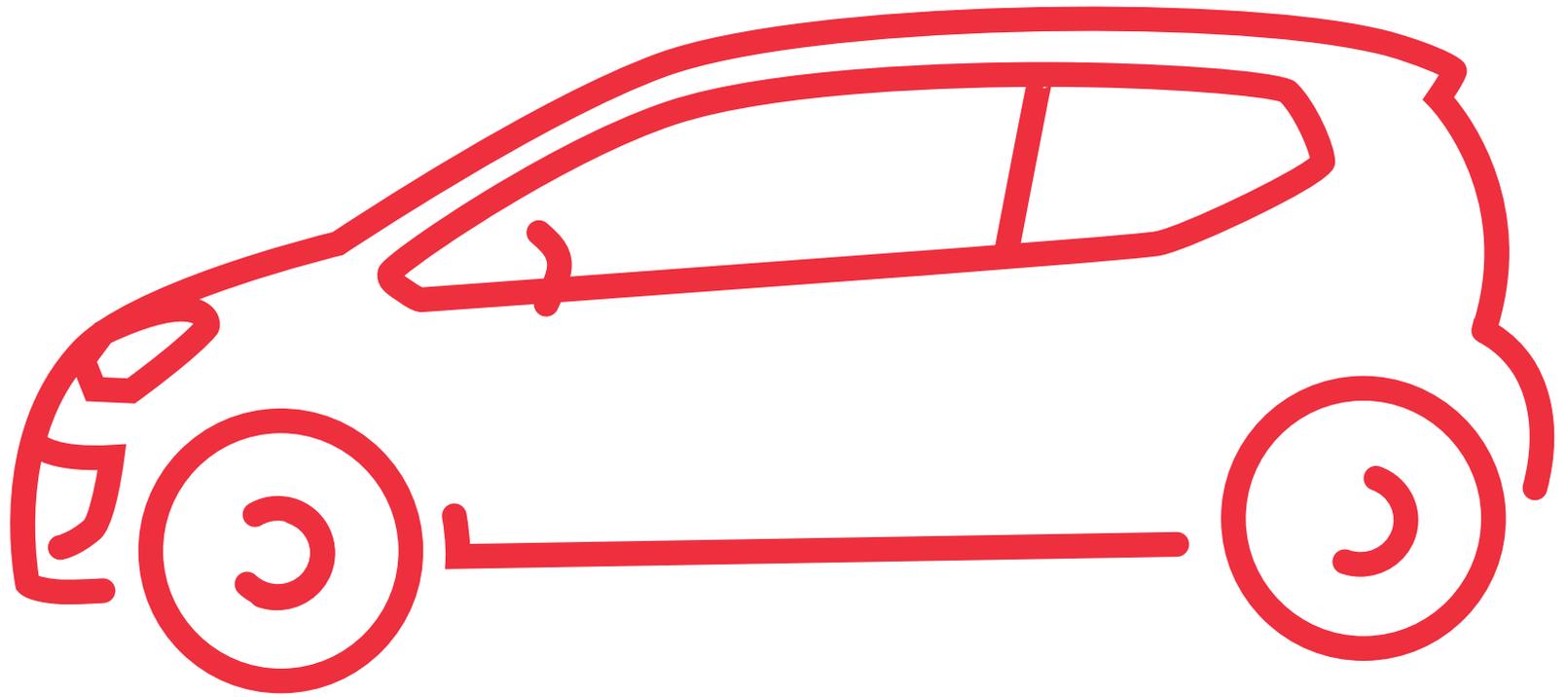
„Das Interieur des up! ist sehr klar und übersichtlich gestaltet. Form und Funktion bilden dabei, wie immer bei Volkswagen, eine Allianz, durch die das Autofahren einfacher wird und mehr Spaß macht.“

Dr. Ulrich Hackenberg

Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen, Bereich Entwicklung

„Wir wollten für den up! eine Infotainment-Lösung, die erschwinglich ist und über Updates und Apps leicht auf dem neuesten Stand gehalten werden kann. Mit Navigon hat Volkswagen deshalb maps+more entwickelt. Dabei entstand ein portables System, das mit dem Bordnetz des Autos verschmilzt. Und das unterscheidet maps+more signifikant von vielen anderen mobilen Systemen.“





up! grade

Finanzierung, Versicherung & Wartung
via up!grade Paket:

Flexibel finanzieren und drastisch die laufenden Kosten senken

Finanzieren per up!grade Paket: AutoCredit²
auch für Fahranfänger bezahlbar

Versichern per up!grade Paket: mit FairPay
bis zu 1.700 Euro im Jahr sparen

AUTO CREDIT²

Wolfsburg / Rom, Oktober 2011. Volkswagen hat mit dem up! nicht nur ein neues Auto auf die Räder gestellt, sondern gleichzeitig die Parameter für die Finanzierung, Versicherung und Wartung neu abgemischt. AutoCredit² nennt sich die Finanzierung; sie birgt, dank einer flexiblen Gestaltung der Raten und Anzahlung, eine neue Flexibilität beim Autokauf. Erhebliche Kostenvorteile – mitunter bis zu 1.700 Euro pro Jahr – bietet zudem die neue Versicherung FairPay; sie wird, wie die Raten für den AutoCredit², monatlich gezahlt. Als dritte Ausbaustufe können – ebenfalls auf der Basis von Monatsraten – auch die Wartungs- und Inspektionskosten für den up! abge-

AUTO CREDIT² FAIRPAY WARTUNG / INSPEKTION

deckt werden. Alle 3 Module zusammen bilden das up!grade Paket. Der Kauf eines Neuwagens wird durch die flexiblen Finanzierungsbedingungen sowie die günstigen laufenden Kosten für die Versicherung, Wartung und Inspektion mehr denn je auch mit einem kleinen Budget möglich. Volkswagen wird dieses Paket zuerst in Deutschland anbieten; beschlossene Sache ist eine Adaption bereits für Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien. Die Details für den Startmarkt Deutschland:

AutoCredit². Bei der Finanzierung können während der Laufzeit 2 unterschiedliche Ratenhöhen vereinbart werden (12 bis 48 Monate Laufzeit insgesamt). Am Ende wird der up! einfach an den Händler zurückgegeben oder nach Zahlung der Schlussrate respektive Finanzierung der Schlussrate und Ablösung der letzten Rate erworben.

FairPay. Unter dieser Bezeichnung bietet die Volkswagen Bank einen günstigen, monatlichen Festpreis für die Versicherung an. Und der bleibt selbst im Schadensfall konstant. Zur Markteinführung des up! sind Tarife ab 9,90 Euro

12-48 MONATE

im Monat möglich (bis einschließlich 01. Dezember 2011). Enthalten ist dabei unter anderem die Haftpflichtversicherung (100 Mio. Euro Deckung plus Schutzbriefleistungen), die Vollkaskoversicherung (mit 300 Euro Selbstbehalt), die Teilkaskoversicherung (mit 150 Euro Selbstbehalt) und ein Auslands-Schadenschutz. Ab dem 2. Dezember 2011 wird der günstigste Tarif attraktive 19,90 Euro im Monat kosten.

Wartung und Inspektion. Über den vereinbarten Zeitraum der Finanzierung werden in diesem Fall alle Inspektionen (nach Serviceplan; ausgenommen Zahnriemenwechsel und Verschleißreparaturen), alle Motorölwechsel inklusive Ölfilter, die Wechsel von Zündkerzen, Luft-, Pollen- und Kraftstoff-Filter sowie der Bremsflüssigkeit übernommen. Darüber hinaus sorgt Volkswagen für die Dauer eines Tages pro Inspektion für einen Ersatzwagen. Wie das alles funktioniert, veranschaulichen 2 typische Beispiele für den deutschen Markt:

48 MONATE FAIRPAY take up! 6.820,80 € GESPART

FAHRANFÄNGER/IN
20 JAHRE

Beispiel 1 – Fahranfängerin / Fahranfänger (20 Jahre alt).
Lebenssituation: Berufsanfänger/in. Alter: 20 Jahre; seit 2 Jahren im Besitz eines Führerscheins. Neuwagen: der take up! in der Grundausstattung mit serienmäßigem ESP und 44 kW / 60 PS, lackiert im Farbton „red“ (Aufpreis 135,00 Euro). Preis: 9.985,00 Euro. Der up! ist das erste Auto. Da sie oder er noch keinen Wagen hatte, würde im Normalfall für die Versicherung eine Einstufung in der ungünstigsten Schadensfreiheitsklasse erfolgen. Dabei entstehen in Deutschland in der Leistungsklasse des up! durchschnittliche Versicherungskosten von 2.184,00 Euro im Jahr oder 182,00 Euro pro Monat. Ganz anderes gestaltet sich dieser Kostenpunkt unter dem Dach des up!grade Paketes: Hier betragen die Versicherungskosten für Fahranfänger, bei Vertragsabschluß bis 01. Dezember 2011, lediglich 39,90 Euro pro Monat. Ersparnis: mehr als 1.700 Euro im Jahr! Nach dem 01. Dezember diesen Jahres ergibt sich für Fahranfänger der immer noch extrem günstige Tarif von 49,90 Euro pro Monat.

Finanziert wird der neue take up! via AutoCredit². Und zwar über 48 Monate. Anzahlung: 1.500,00 Euro (mindestens 15 Prozent vom Fahrzeugpreis). Man entscheidet sich zudem, in den ersten 24 Monaten eine niedrigere Raten zu zahlen zu, da das Gehalt von Berufseinsteigern am Anfang bekanntlich geringer ist und über die Zeit in aller Regel steigt. Während der ersten 24 Monate ergibt sich so eine Rate von 77,20 Euro für die Finanzierung, in den zweiten 24 Monaten sind es 118,20 Euro.

Als dritten Baustein wählt die Käuferin bzw. der Käufer die Abdeckung der Wartungs- und Inspektionskosten in das up!grade Paket: 11,90 Euro im Monat. In den ersten 24 Monaten macht das – für die Finanzierung, Versicherung sowie Wartungs- und Inspektionskosten – eine monatliche Rate von 129,00 Euro; in den zweiten 24 Monaten sind es 170,00 Euro. Der effektive Jahresszins beträgt in diesem Fall 3,90 Prozent, die Schlussrate bei einer Übernahme des take up! 4.867,69 Euro. Der Clou: Allein im Bereich Versicherung ergibt sich für diese Käuferin respektive diesen Käufer ein Preisvorteil von 6.820,80 Euro! Die Monatskosten des Beispiels 1 im Überblick:

AutoCredit ² Monat 01 – 24:	77,20 Euro
AutoCredit ² Monat 25 – 48:	118,20 Euro
FairPay Versicherung:	39,90 Euro
Wartung/Inspektion:	11,90 Euro
<hr/>	
Gesamtrate Monat 01 – 24:	129,00 Euro
Gesamtrate Monat 25 – 48:	170,00 Euro
<hr/>	
Gesamtrate im Durchschnitt:	149,50 Euro

48 MONATE FAIRPAY move up! 2.150 € GESPART

AUTOFÄHRERIN
26 JAHRE

Beispiel 2 – junge Frau (26 Jahre alt) mit Baby. Lebenssituation: Eine Frau in Deutschland, die aufgrund eines Babys zuerst 2 Jahre zuhause sein wird und danach wieder in den Beruf einsteigen will. Alter: 26 Jahre; seit 8 Jahren im Besitz eines Führerscheins. Neuwagen: der move up! mit 44 kW / 60 PS inklusive maps+more (Radio, CD-/MP3-Player, Navigationssystem und weiteren Funktionen) und dem drive pack „plus“ (City-Notbremsfunktion, Geschwindigkeitsregelanlage, Multifunktionsanzeige und ParkPilot). Preis: 12.085,00 Euro. Da die junge Frau bislang unfallfrei unterwegs ist, ergibt sich eine entsprechend günstige Schadenfreiheitsklasse (SF8). Eigentlich entstehen mit diesen Parametern in der Leistungsklasse des up! Versicherungskosten von durchschnittlich pro Monat 54,70 Euro. Anders sieht es in diesem Fall bei der Versicherung FairPay der Volkswagen Bank aus: Als Bestandteil des up!grade Paketes sinken die Versicherungskosten auf nur noch 9,90 Euro im Monat!

Der Volkswagen wird auch diesmal über 48 Monate finanziert. Als Anzahlung werden 2.417,00 Euro (20 Prozent vom Fahrzeugpreis) investiert. Die Käuferin entscheidet sich auch hier dafür, in den ersten 24 Monaten niedrigere Raten zu zahlen, da sie in den zweiten 24 Monaten wieder arbeiten und damit mehr Geld zur Verfügung haben wird. Für die ersten 2 Jahre ergibt sich so eine Rate von 88,20 Euro für die Finanzierung, in den zweiten 2 Jahre eine Rate von 146,20 Euro. Hinzu kommt die FairPay-Versicherung für 9,90 Euro. Für die Wartungs- und Inspektionskosten fallen wieder 11,90 Euro im Monat an. In den ersten 24 Monaten macht das – für die Finanzierung, Versicherung sowie Wartungs- und Inspektionskosten – eine monatliche Rate von 110,00 Euro; in den zweiten 24 Monaten sind es 168,00 Euro. Der effektive Jahreszins beträgt erneut 3,90 Prozent, die Schlussrate, insofern der up! übernommen werden soll, beläuft sich auf 5.891,14 Euro. Die Zahlung der Schlussrate wird auf jeden Fall leichter als üblich fallen, da die Käuferin allein durch die FairPay-Versicherung insgesamt 2.150 Euro gespart hat. Wirklich fair!

AutoCredit ² Monat 1 – 24:	88,20 Euro
AutoCredit ² Monat 25 – 48:	146,20 Euro
FairPay Versicherung:	9,90 Euro
Wartung/Inspektion:	11,90 Euro
<hr/>	
Gesamtrate Monat 1 – 24:	110,00 Euro
Gesamtrate Monat 25 – 48:	168,00 Euro
<hr/>	
Gesamtrate im Durchschnitt:	139,00 Euro







Innovativ und doch bezahlbar:

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

Nachhaltig: 2011 Start mit Benzinern; 2012 folgt Erdgasantrieb, 2013 E-Motor

Clever: Erster Kleinwagen der Welt mit City-Notbremsfunktion und maps+more



Wolfsburg / Rom, Oktober 2011. 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 Zweitürer startende 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.



AC R134a 380g

⚠️ **WICHTIGES SICHERHEITSWARNING**

Bitte lesen Sie die Bedienungsanleitung des Kältemittels R134a.

Das Kältemittel R134a ist ein umweltfreundliches Kältemittel, das bei richtiger Handhabung keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt hat.

Das Kältemittel R134a ist ein umweltfreundliches Kältemittel, das bei richtiger Handhabung keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt hat.

Das Kältemittel R134a ist ein umweltfreundliches Kältemittel, das bei richtiger Handhabung keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt hat.

Debüt einer neuen Motorengeneration

Effiziente Benziner mit 1,0 Liter Hubraum. Mit dem up! debütiert 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, Rekupe-ration, 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.

Erdgasmotor mit Rekordwert von 79 g/km CO₂. Auf der gleichen technischen Basis wird ein Erdgasmotor mit 50 kW / 68 PS folgen. Dessen Durchschnittsverbrauch von

2,9 kg/100 km (Gas) entspricht einem CO₂-Wert von wegweisenden 79 g/km; der up! EcoFuel wird serienmäßig als BlueMotion Technology-Version auf den Markt kommen. Auf der IAA in Frankfurt präsentierte Volkswagen mit dem eco-up! bereits eine seriennahe Studie dieser extrem sauberen Erdgasversion. 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 oberliegenden 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 durch Rollenschlepphebel mit einem sehr niedrigem Reibungswiderstand betätigt. Eine Zweikreiskühlung und der integrierte, wassergekühlte Abgaskrümm-er

sorgen für eine kurze Aufheizphase des Motors und damit für einen entsprechend schnellen Betrieb im 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 Erdgasvariante 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 im Vergleich zu anderen Dreizylindern des Unternehmens die bewegten Massen weiter reduzieren und die Reibung im System minimieren. Die unten geführte Pleuel und die Kolben sind soweit gewichtsoptimiert, dass – bei gleichem Komfortniveau – auf die sonst bei Dreizylindern üblichen Ausgleichswellen verzichtet werden kann. Im Zusammenspiel mit den kleinen Haupt- und Pleuellagern wurde zudem das Motorgewicht sowie die Triebwerksreibung und damit auch der Verbrauch weiter reduziert. Die 6 eingesetzten Gegengewichte der Kurbelwelle senken die inneren Kräfte und damit die Hauptlagerbelastung – Maßnahmen, mit denen die up! Motoren das Potenzial sprichwörtlicher Dauerläufer besitzen.

Zylinderkopf mit 3 x 4 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 kennzeichnen ein Durchmesser von 5 mm. Der Zylinderkopf besitzt einen

integrierten Abgaskrümmer, da die Motoren durch dieses technische Layout, wie eingangs dargestellt, schneller die optimale Betriebstemperatur erreichen. 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 Gewichtseinsparung 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 sorgt zudem 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.

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 werden zwischen 2.000 und 6.000 /min erreicht. 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. Bislang blieben die EcoFuel-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 leistet. Gegenüber den reinen Benzinern 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. 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 (CNG = Compressed Natural Gas.) Dieser Verbrauch entspricht einem CO₂-Wert von 79 g/km. Auf 100 Kilometern entstehen hier Kraftstoffkosten von deutlich unter 3,00 Euro (Preisstand in Deutschland im August 2011)! 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 2 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 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

Spannungsstabilität 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 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 6 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 wurden 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.

5 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. Vorteil: Da der Wagen auch in „N“ abgestellt wird, muss der Fahrer beim Starten nicht erst in „P“ schalten.

5. Gang als Economy-Fahrstufe. Beide Getriebe sind für ein maximales Eingangsdrehmoment von 120 Nm ausgelegt. Sowohl die Schalt- 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 2 Benzinmotoren des up!.

Fahrwerk der agilen und sicheren Art

up! start in Deutschland mit serienmäßigem ESP. Volkswagen setzt seit der Einführung des ersten Polo, Golf und Passat auf den Frontantrieb. Seitdem sind nahezu 4 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 neue 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 es up! ist, wie skizziert, als McPherson-System mit radführenden Federbeinen und Dreiecksquerlenkern ausgeführt. Zentraler Bestandteil ist ein Hilfsrahmen, an dem die einschaligen Querlenker angebunden sind und der den direkt am Federbein angebotenen Stabilisator, die Lenkung sowie die Pendelstütze der Aggregatelagerung aufnimmt. 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.

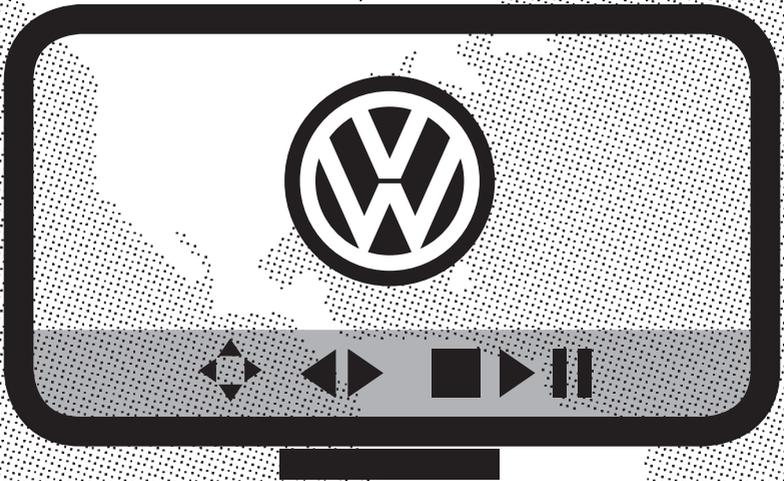
Standfeste Bremsanlage. An der Vorderachse verzögert der up! mit komplett neu entwickelten, innenbelüfteten 14-Zoll-Scheibenbremsen. Gegenüber den bislang im Unternehmen

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 2 Kennfelder unterteilt. Im Komfortbremsbereich stet die gute Dosierbarkeit im Fokus. Ist indes eine kräftigere Verzögerung erforderlich, wird das zweite Kennfeld mit einem höheren Verstärkungsfaktor aktiviert. Das sogenannte Fußkraftniveau wird dadurch bei hohen Verzögerungen deutlich reduziert und die Sicherheit letztendlich verbessert. In Märkten wie Deutschland wird der neue up! 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 sensitiver 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 Bremseinsatz 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. Der up! ist das bislang einzige Auto im Segment, das mit einer City-Notbremsfunktion ausgestattet werden kann.



**maps
+
more**



Multifunktionssystem maps+more

Mobile Information. Völlig neu an Bord eines Volkswagen ist das System maps+more – ein portables, multifunktionales Infotainmentsystem. 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 ent-

stand 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 auf dem Debütmarkt des up! – 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 funktioniert, wenn sie über das Radiosystem und die Bordlautsprecher wiedergegeben werden. Das Radiomodul samt 2 Lautsprechern kostet ebenfalls 355 Euro; für einen Aufpreis von nur 120 Euro kann die Lautsprecherkonfiguration von 2 auf 6 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 4 Menübereiche „Fahrzeug“, „Navigation“, „Medien“ und „Telefon“. Jeder dieser 4 Hauptmenüpunkte wird über den 5 Zoll großen Farbtouchscreen aktiviert.

Menübereich „Fahrzeug“

Über diesen Menüpunkt werden Informationen zum up! 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 Rückfahrlilfe“ (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 3 Funktionen „Fahren“, „Verbrauch“ und „Schalten“ angezeigt. Anhand dieser 3 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 Fahrerinnen 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“

Klar, hinter diesem Menüpunkt verbirgt sich ein klassisches Navigationssystem mit Sprachsteuerung und TMC. Doch was heißt schon klar? Denn auch in diesem Punkt 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 2 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 (Preis in Deutschland: 19,99 Euro für 24 Monate).



Leicht, sicher und aerodynamisch:

Design und Dimensionen für die Metropolen dieser Welt

Sympathische Optik: up! zeigt charismatisches Gesicht in der Menge

Gewichtsspirale durchbrochen: Gewicht um 13 Prozent auf 929 kg gesenkt





Wolfsburg/Rom, Oktober 2011. 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. 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. Hier 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.

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 C-Säule. Dieses Linienspiel verstärkt das Bild der sich auf dem Hinterrad abstützenden C-Säule – ein Merkmal, das im Zusammenspiel mit dem langem Radstand und den kurzen Überhängen die knackigen Proportionen des up! unterstreicht. Über die kurze, stark ansteigende Motorhaube bildet sich zudem eine Linie, die via Windschutzscheibe und Dach zum Heck führt. Dort folgt das Profil erst dem Seitenfenster, um dann in einem Bogen nahezu senkrecht zum Stoßfänger aufzuschließen. Diese Linienführung prägt sich ein wie ein Fingerabdruck.

up! Heckpartie. Der up! besitzt eine große Heckklappe, die bis auf die Stoßstange hinabreicht. Diese sogenannte Hybrid-Heckklappe ist im Wesentlichen aus 3 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 hier 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.

Aerodynamischer Feinschliff

Geringer Luftwiderstand, weniger Verbrauch. Mit einem Cw-Wert von 0,32 erreicht der neue 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 Fahrzeugformen. 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 Unterbodenverkleidungen. 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 Paradewerten 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 entschieden 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 verwundet 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 dass

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, Crashesicherheit rauf – das klappt nur mit innovativen Fertigungstechnologien. Die up! Karosserie 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 überflüssigem 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.

Karosserie besteht weitgehend aus hochfestem 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 Sicherheitsfahrergastzelle bilden. Mit einem Anteil von 39,3 Prozent höchstfester Stähle und 17,2 Prozent hochfester Stähle (so auch hier der Fachjargon), 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 Krafteinleitungspunkte. 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 Handlingeigenschaften 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, 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, klein bauenden Dreizylinder-Motoren,

direkt verschraubte Nebenaggregate und die sehr kompakten Getriebeversionen. Dank der hängenden Anordnung des Getriebelegers 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 Ansnallaufforderung.

Klar, einfach und sympathisch:

Kompromisslos gute Raumausnutzung

Kleiner Riese: Platz für 4 Personen und
Reisegepäck mit 251 Liter Volumen

Einfachste Bedienung: up! bedeutet
einsteigen, anschnallen, losfahren. Fertig!



Wolfsburg/Rom, Oktober 2011. 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), 3 Cupholder im Fond (3-Türer) sowie 2 Taschenhaken und einen variablen Ladeboden (ab move up!) im Kofferraum. 2 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 3 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 3 (ab move up!) analogen Anzei-

gen und einem digitalen Display. Beispiel move up! und high up!: Das größte der 3 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 (move up!) oder eine der Wagenfarben (high up!) 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 den neuen Bestwert 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 2 Ebenen angebracht werden kann. In der oberen Ebene entsteht hier in Verbindung mit der in Sekundenschnelle umgeklappten Rücksitzlehne (teilbar) 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 – 5 verschiedene up! Versionen

3 x up!: take up!, move up! und high up!
bilden das Grundspektrum

2 x up!: up! black und up! white sind
Exklusivversionen zur Markteinführung

Wolfsburg/Rom, Oktober 2011. Unabhängig von der Motorisierung wird es den neuen Volkswagen in den 3 Ausstattungsversionen take up!, move up! und high up! geben. Darüber hinaus hat Volkswagen 2 besonders veredelte Modelle auf der Basis des high up! konzipiert, die zusätzlich zur Markteinführung angeboten werden: den up! black und up! white. 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, 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 Tag-

fahrlicht, 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 (Plus gegenüber 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! am Beispiel Deutschland (Plus gegenüber 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).

up! black am Beispiel Deutschland (Plus gegenüber high up!)

Schwarz und exklusiv. Auf dem high up! basieren die 2 Exklusiv-Modelle up! black und up! white, mit denen Volkswagen die Markteinführung seiner neuen Baureihe feiert. Gegenüber dem high up! wartet der up! black 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.

up! black 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 Schaltknaufts, die den up! black 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.

up! white am Beispiel Deutschland (Plus gegenüber high up!)

Weiß und exklusiv. Erwartungsgemäß entspricht die Exterieur-Individualisierung des up! white bis auf die Farbgebung der des up! black. Die Felgen des up! white 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 Schaltknaufummantelung 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. 8 Außenlackierungen, 5 Felgentypen (14 bis 16 Zoll), 2 Innen-Trims, 6 verschiedene Töne für das Dash Pad (inklusive einer beige genarbten Ausführung) und 8 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 Panoramaschiebe- & 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

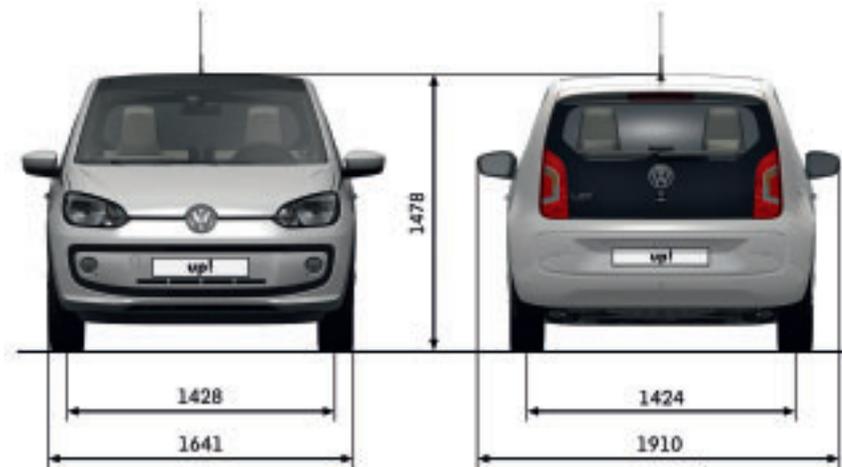
pack“ für den take up!: Es beinhaltet die elektrischen Fensterheber, die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Fahrersitz-Höheneinstellung, Doppeltonfanfare, Warnsummer für nicht ausgeschaltetes Licht und eine Parklichtschaltung. Das „winter pack“ für den move up! erweitert die Ausstattung indes 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

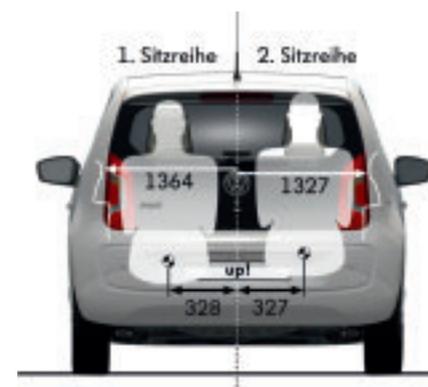
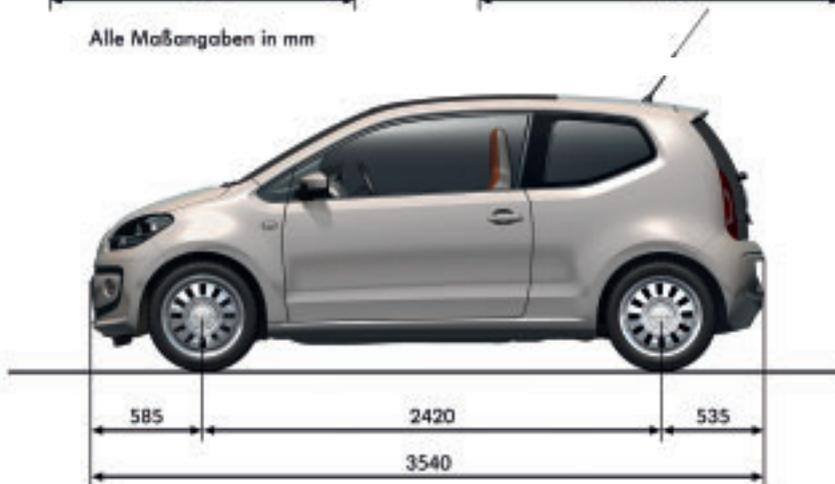
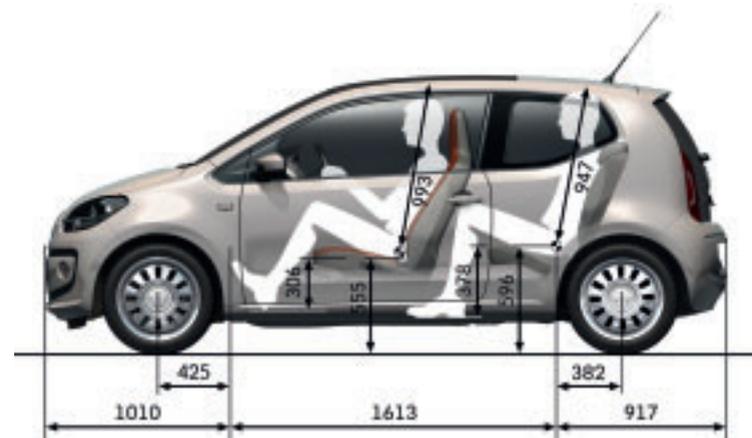
Tasche für jene tausend Kleinigkeiten dazu, ohne die es mit kleinen Kindern nicht geht; und natürlich ein Spielzeug zum Schmusen und eine Lunchbox für die obligatorischen Süßigkeiten. Andere „up! boxes“ werden „city box“ oder „travel box“ heißen. Und bei jeder wird der Name Programm sein.







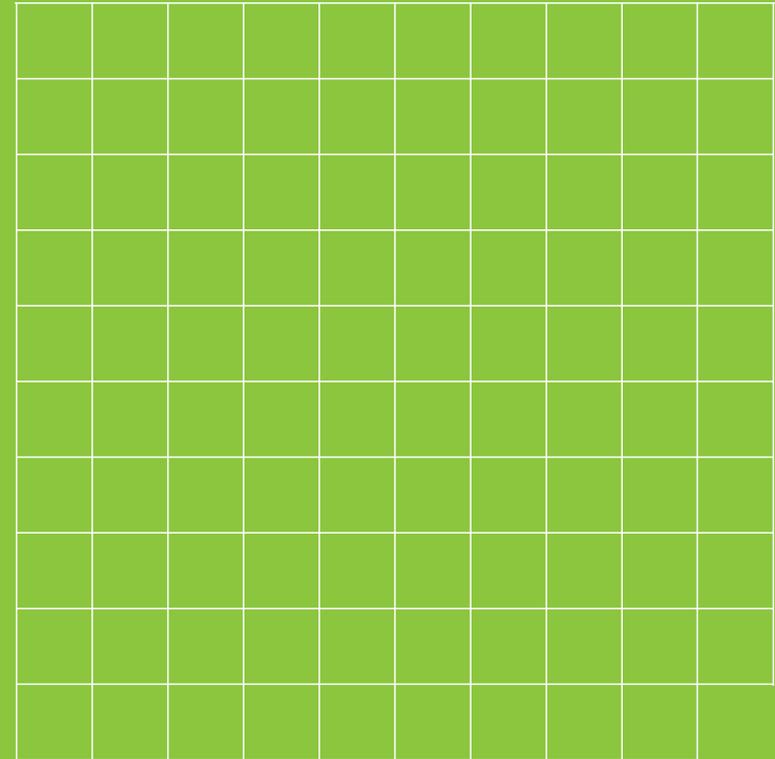
Alle Maßangaben in mm

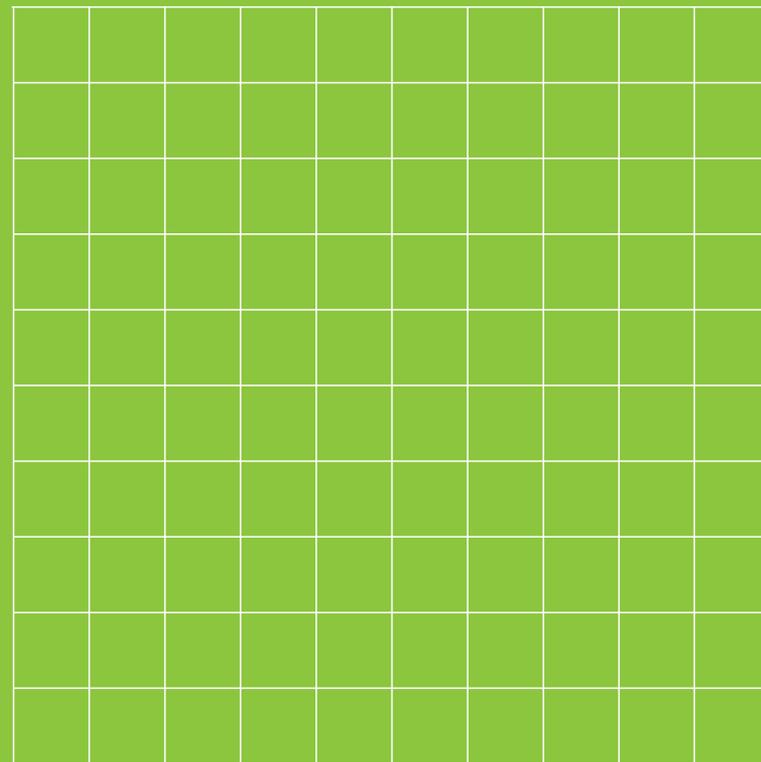
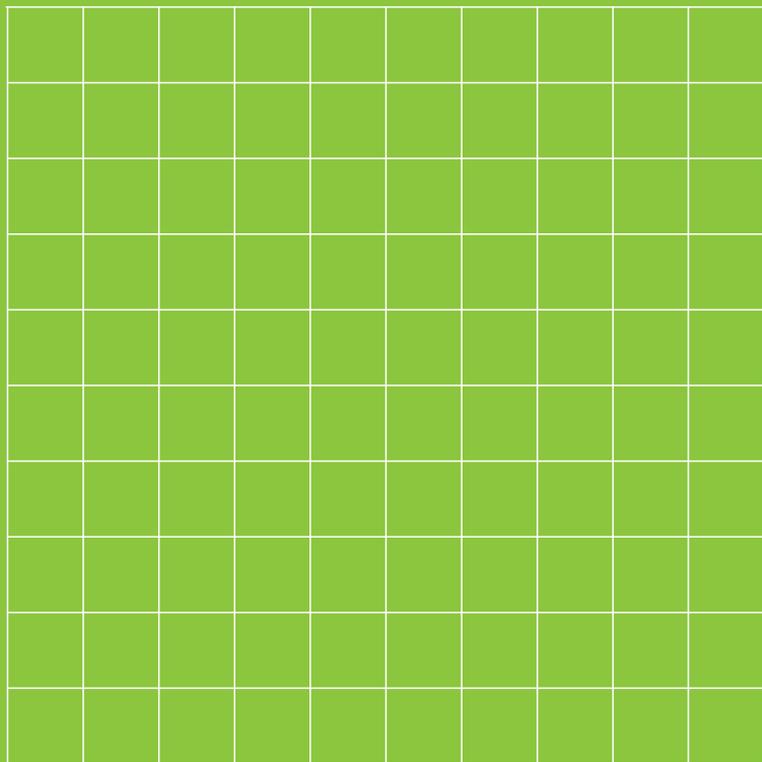


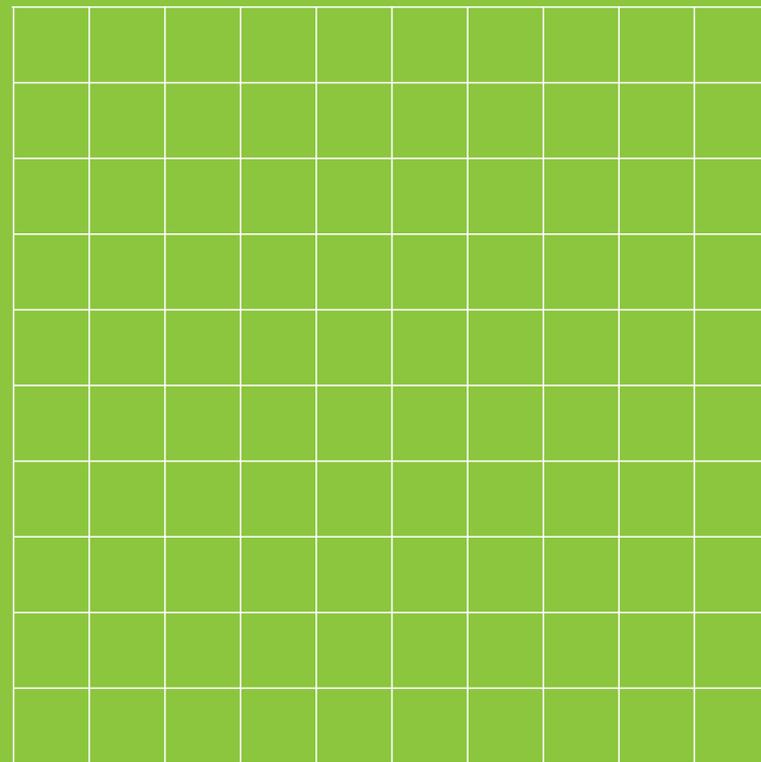
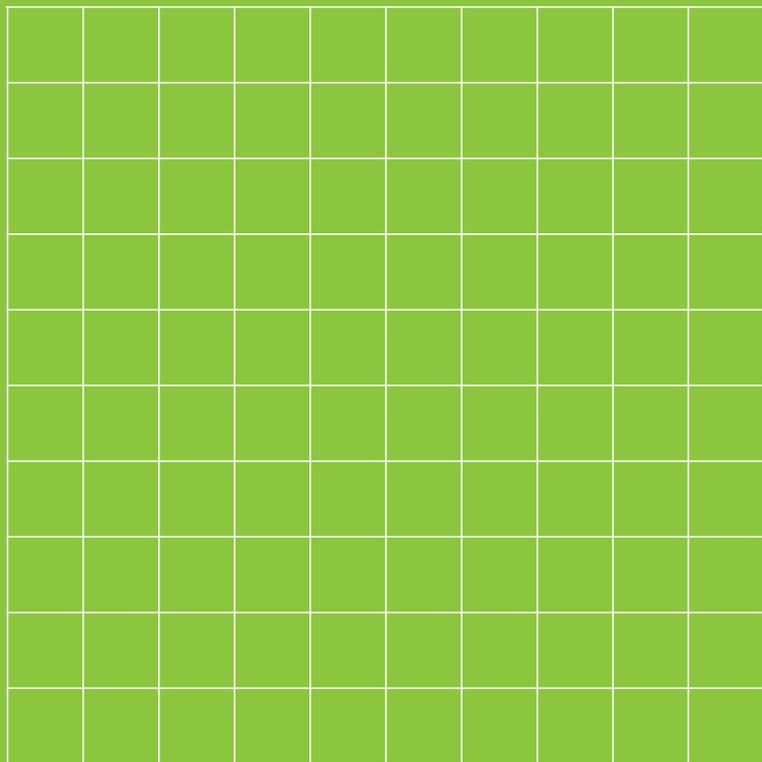
Alle Maßangaben in mm

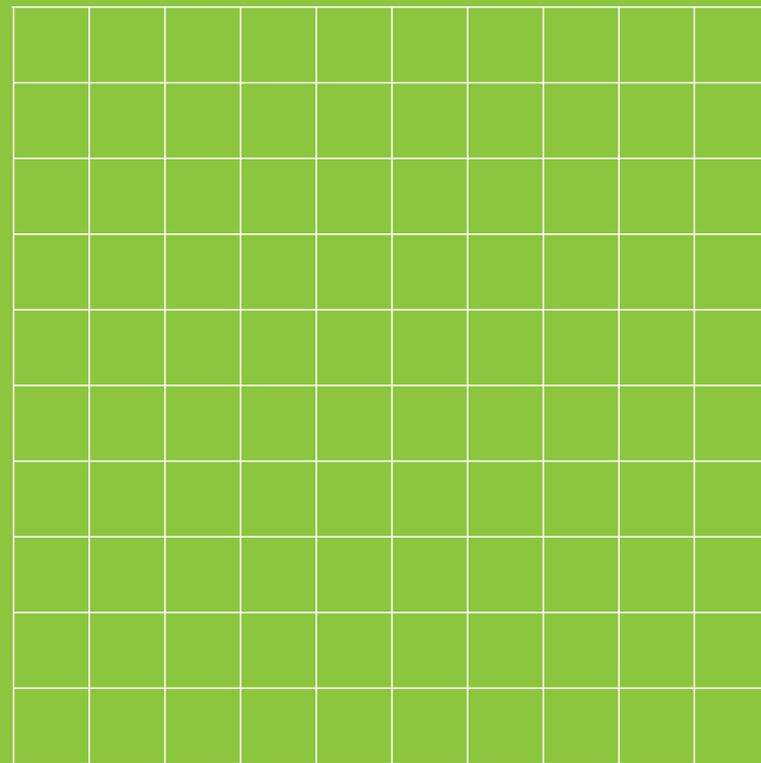
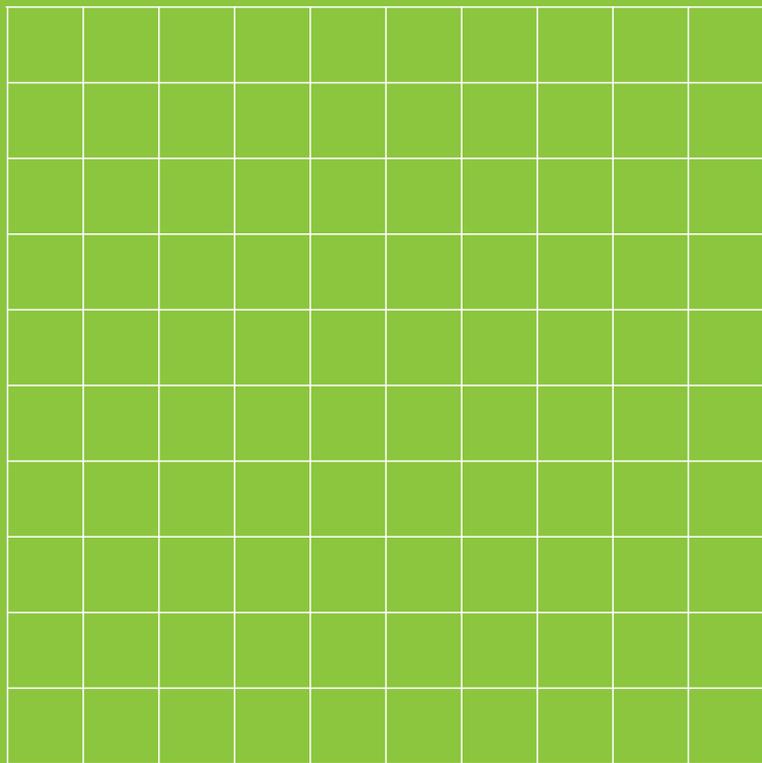


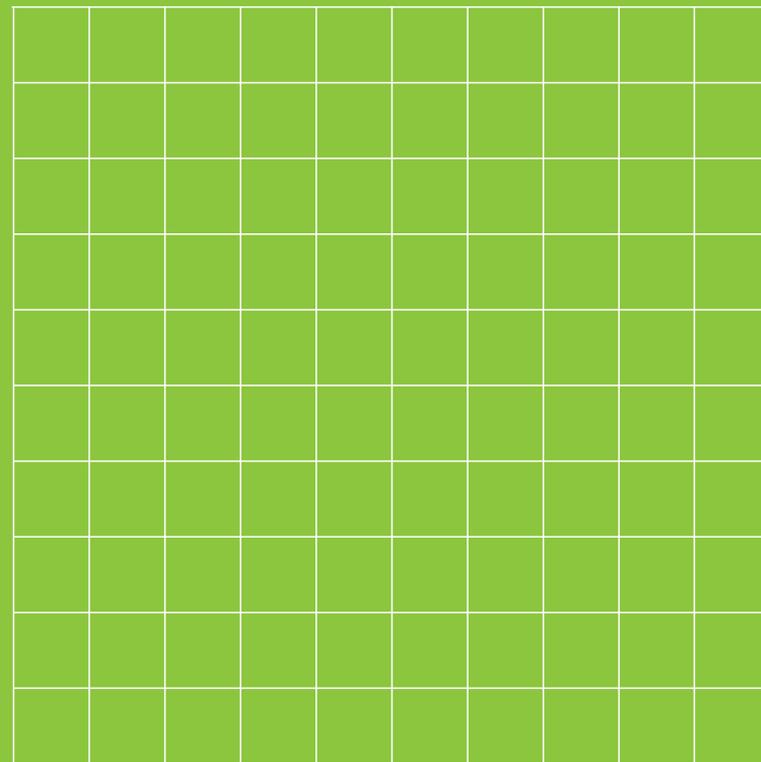
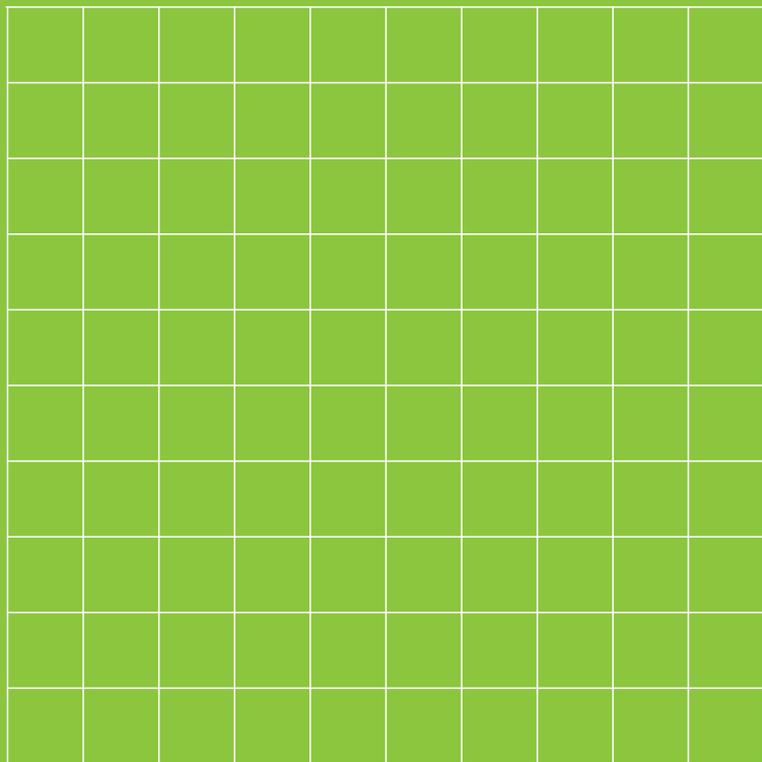
YOUR up! NOTES

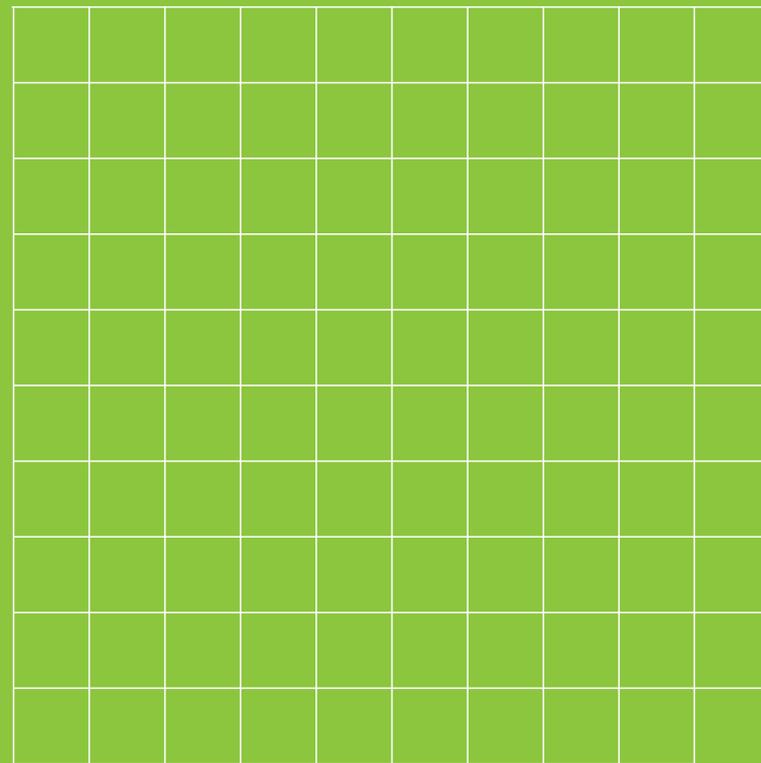
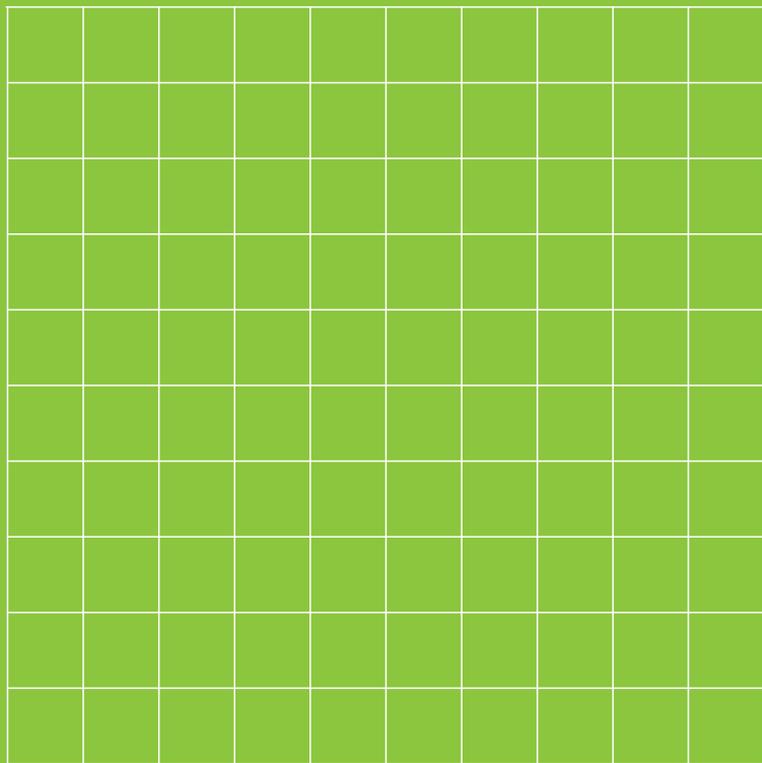


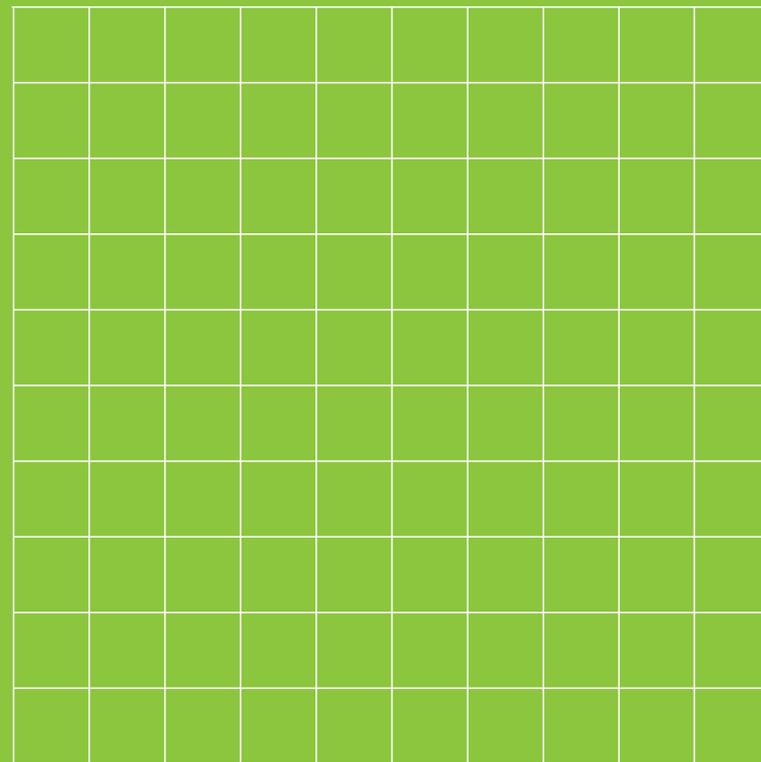
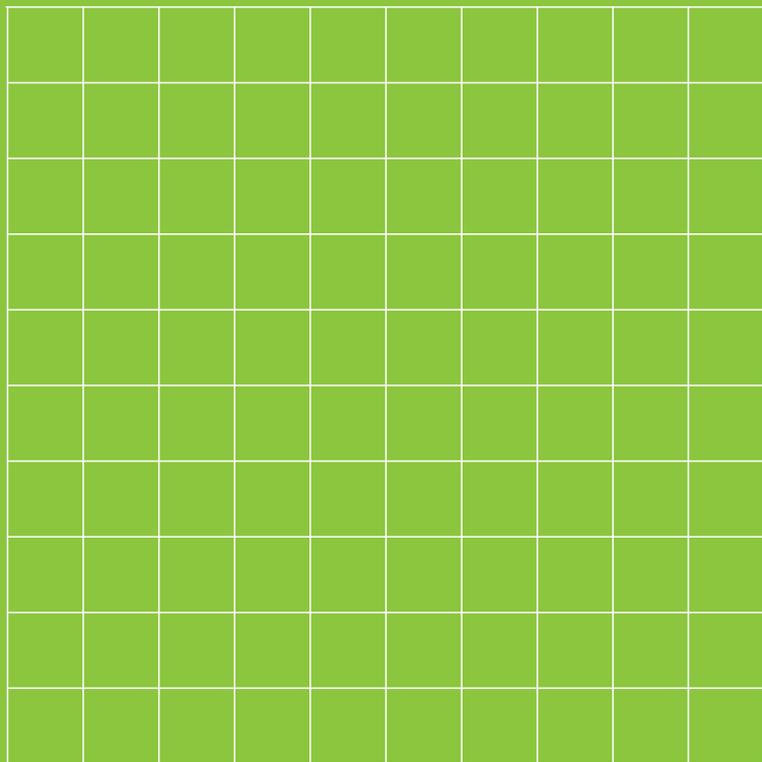


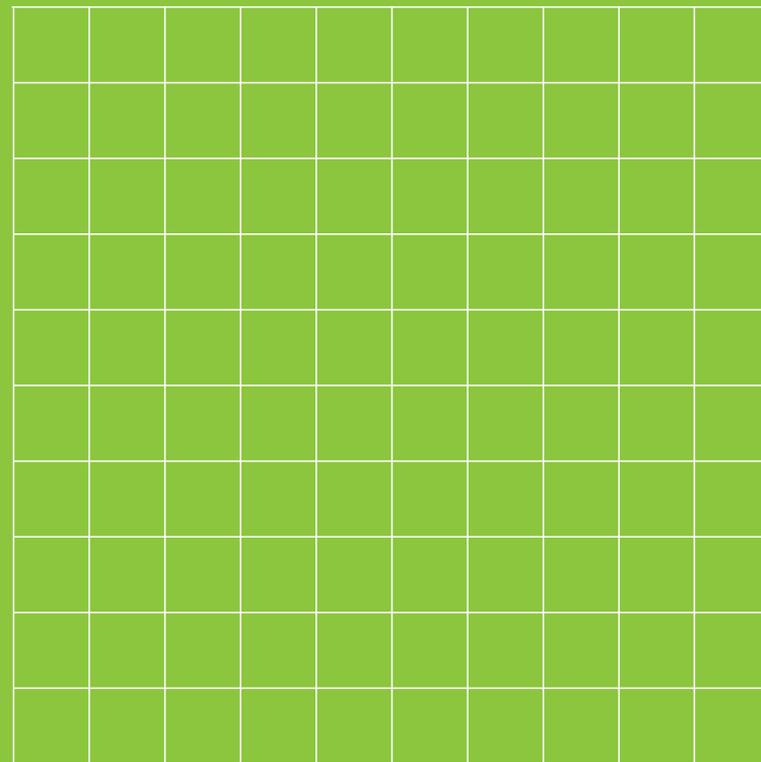
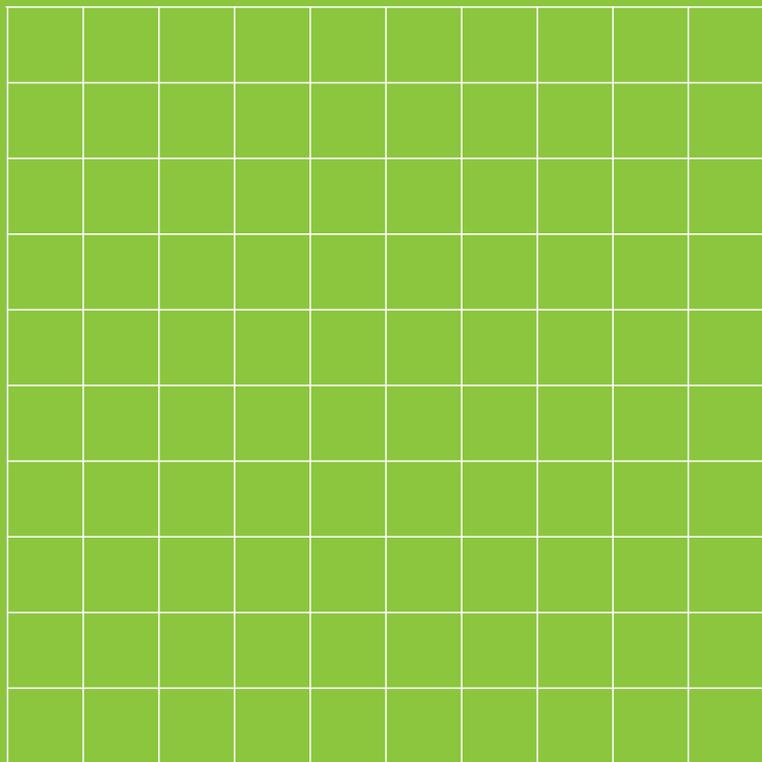


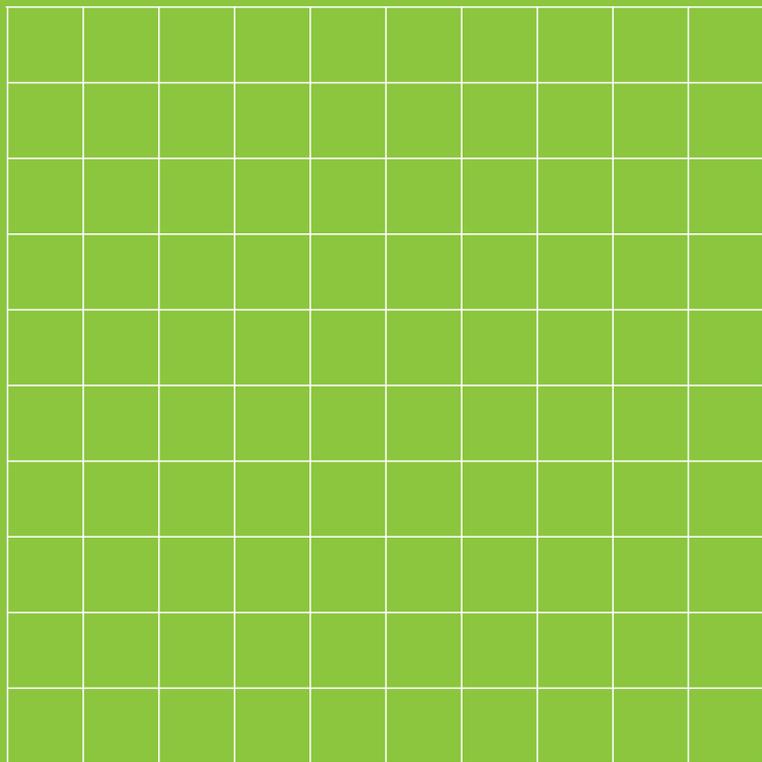












up!





BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE: Seite 07: motionpictures / Seite 08,09: veveo /
Seite 26,27: mem-film.de / Seite 110: Rina H. / Seite 172,173: Leonard

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg