

Volkswagen EcoUp High Up



Up och dess syskon från Seat och Skoda är de minsta gasbilarna på svenska marknaden. Efterlängtade i kommuner med egen gastillverkning – men duger de för normalbilisten?

Up har gått segrande ur snart sagt varje jämförande test av småbilar, och vann också Gröna Bilisters gillande när vi testade den hösten 2012. Så vi vet att det är en bra bil vi har framför oss. Men nu gäller frågan hur bra den är som gasbil – fast låt oss ändå ta det från början.

Pigg i stan, trött på motorväg

För att maximera innerutrymmena är motorn trecylindrig, tvärställd och med kylaren på sidan. Den finns med 60 respektive 75 hästar. Eco Up landar precis mittemellan, 68 hästar. Trecylindriga motorer är i sig själva obalanserade och Volkswagen har sparat in på balansaxlar, men motorn går ändå jämt och fint och utan att ha gjort en direkt jämförelse känns det som om gasbilen vibrerar mindre än bensinaren. Men de delar ett skördetröskliknande ljud vid låga varv.

Volkswagen EcoUp High Up

Pris: Från 159 900 kr.

Miljöpåverkan: 79 g CO₂/km, ca 15 g/km vid biogasdrift.

Bränsleförbrukning: 2,9 kg/4,4 Nm³/100 km.

Motor: Bensinmotor, 3 cylindrar, volym 1,0 liter, 68 hk vid 6 100 varv/minut, vridmoment 95 Nm vid 3 000 varv/min.

Mått: L 354 cm, B 161 cm, H 162 cm, axelavstånd 242 cm.

Vikt: Tjänstevikt 956 kg, maxlast 414 kg, ej släp.

Kupéutrymme/bagagevolym: 4 platser, 213/913 l.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, femväxlad manuell låda.

Prestanda: 0–100 km/h 16,3 sekunder, toppfart 164 km/h.

Tank: 11 kg gas, 10 l bensin.

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan och gardiner standard. Autobroms standard.

Garantier: Lack 3 år, nybilsgaranti 2 år, mot genomrostning 12 år, vagnskada 3 år, vägassistens 2 år.

Förmånsvärde: 1033-1121 kr/mån före 40% reducerat värde.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, 40% reducerat förmånsvärde gratis parkering i 20-talet kommuner.



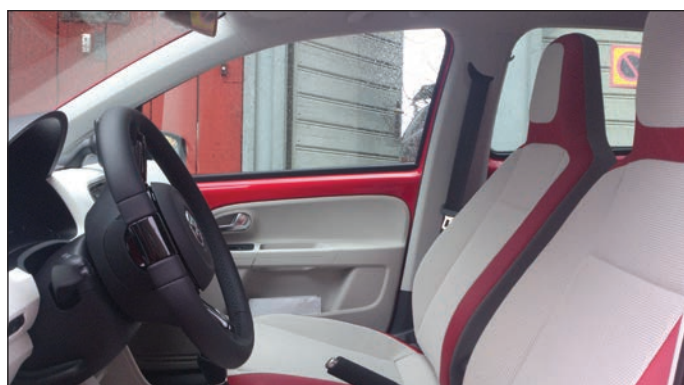
68 hästar räcker för att Eco Up ska vara pigg i stan, där den låga vikten är till gagn, men ut på motorvägen är den påtagligt långsammare än bensinversionerna. 0-100 km/h på över 16 sekunder är segt, och på motorväg klarar bilen inte alltid att hålla 110 km/h i uppförsbackar utan att växla ner. Man måste också växla ner för omkörningar, tur att den helt nya växellådan är lättskött, med korta slag. Ingen automat eller DSG-låda finns i nuläget. Därmed har vi identifierat Eco Ups främsta svaghet, men handen på hjärtat – hur mycket kommer man att nöta motorväg med denna lilla bil?

Snålaste gasbilen?

Up är liten, nyutvecklad och lätt, så det är klart att den är snål. 2,7 kilo gas ska räcka till tio mils blandad körning, vilket skulle göra Eco Up till den snålaste gasbilen på marknaden. Vid en extrem snålkörning lyckas vi komma ner i 2,6 en gång, annars snittar vi 3,4 kilo – fortsatt långt snålare än någon annan gasbil vi testat. På naturgas landar man då på knappt 90 gram koldioxid per kilometer, på ren biogas en tiondel av det.

Räckvidden är drygt 30 mil på gas och uppemot 20 mil till om man utnyttjar reservtanken med bensin. Det räcker till vardags, men så länge det inte finns fler gasmackar kommer den lilla bensintanken att avskräcka de som vill kunna köra i hela landet.

Omställningen till bensin sker helt automatiskt om gasen tar slut, därtill går bilen alltid på bensin de första sekunderna. Det finns ingen möjlighet att manuellt ställa om mellan bensin och gas.



Många gasbilar saknar sådan bränslebesparande teknik som är självklar för andra bilar, men Eco Up har start-stopp, som stänger av motorn just innan bilen står helt still och snabbt och utan buller eller vibrationer startar den när man åter lägger i en växel. Även i tät kökörning träder systemet in utan tvekan. En växeldikator anger när det är dags att växla upp och tipsar om det så pass tidigt att det faktiskt är relevant – till skillnad från många andra bilar vi testat. Färddatorn, som sitter som en satellit på instrumentbrädan, anger momentan och snittförbrukning på fordonsgas och på instrumentbrädan framgår hur lång räckvidden är på gas. Bådadera är en välkommen skillnad mot många andra gasbilar som anger detta för bensin. Färddatorn har också en "Think Blue Trainer" som utvärderar hur miljöeffektivt vi kört, men den är alltför enkelt utförd, premierar mjuk snarare än snål körning och ger nästan garanterat toppbetyg på lugn landsväg men underkänt i tät stadstrafik.

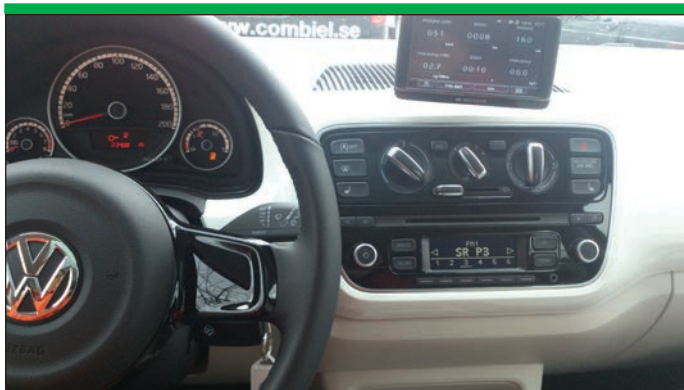
Up hade varit ännu snålare med en sexväxlad låda eller med mer lättviktsmaterial i konstruktionen, som gamla VW Lupo, men den praktiska skillnaden hade blivit ganska liten eftersom bilen kommer att användas huvudsakligen i stan.

Stor i det lilla

Fram sitter man som i en storbil, sätena med integrerade nackstöd ger fint stöd och håller för långa resor utan för mycket träsma. Förarstolen är höj- och sänkbar, annars är det inga finesser. Bältet kan inte heller höjas eller sänkas.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Ratten är bara vippbar och instrumenteringen enkel, men i gengäld väldigt överskådlig, att färddatorn med inbyggd navigator sitter mitt på instrumentbrädan underlättar för passagerare att använda den, därtill kan den tas med ur bilen om man tar sig sista sträckan på annat sätt.

Baksätet är oförändrat jämfört med vanliga Up, vilket innebär strikt tvåsitsig. En person på 180 cm kan utmärkt sitta bakom en förare av samma storlek, med tillräcklig plats för både fötter och huvud. De bakre nackstöden är ställbara, sidofönstren öppnas bara i bakkant. Up följer inte den rådande trenden med högt uppdragna sidorutor, vilket gör att även barn har bra utsikt, med minskad risk för åksjuka. Bakre sidodörrar kostar inget extra och kommer att väljas av de flesta men vi gillar faktiskt tredörrarsversionens långa sidodörrar och sportigare utseende.

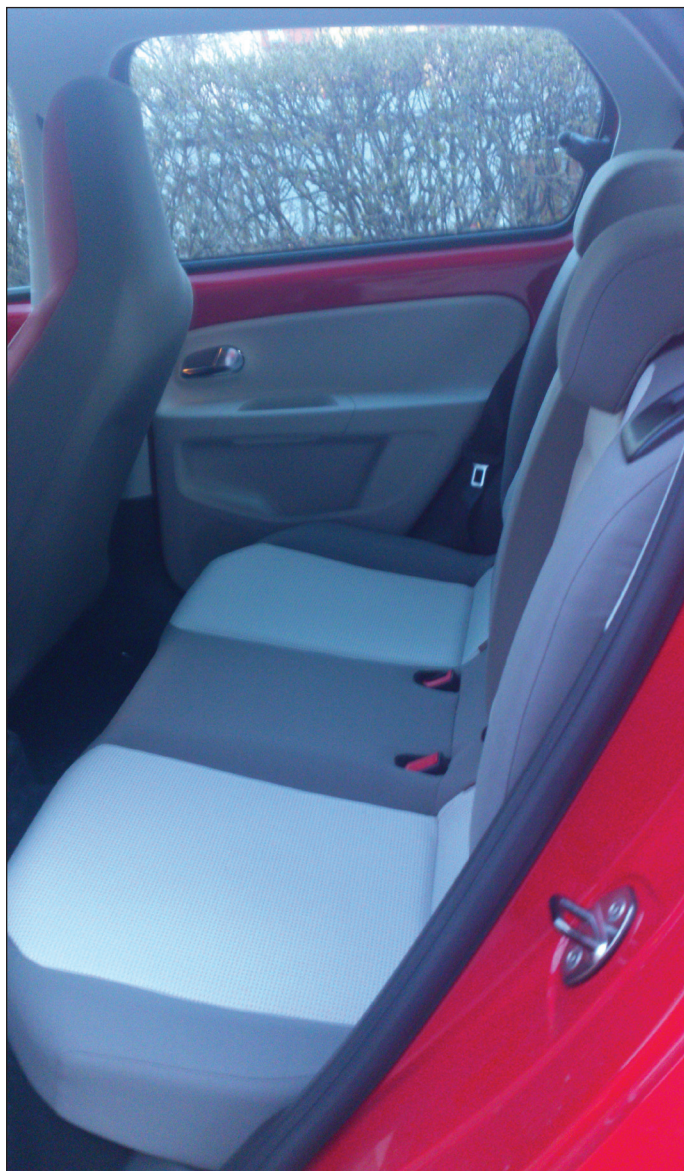
Up i gasversion ser vid en första anblick ut att ha lika stort bagageutrymme som andra Up, vilket i sin tur är lika stort som storasyster Polo, men gastanken som ligger strax bakom bakaxeln har snott det dolda extrautrymme under golvet. Där ligger nu en reparationssats för punktering, inget reservhjul. Det är ingen stor förlust. Baksätet fälls 60/40 och lastutrymme blir då nästan helt platt, däremot är lasttröskeln hög att lyfta över. Maxlasten är hög, likaså taklasten, däremot kan ingen av Up-versionerna dra släp alls.

Trygg och säker

På vägen uppför sig Up som en större bil, med fast men inte stötig fjädring och snabb men inte sportig styrning. En del av förklaringen är att hjulen är så långt utdragna i hörnen så att axelavståndet bara är 5 cm kortare än

Polons. Det vuxna beteendet förstärks av gasmotorns begränsade resurser i högre fart. Gastanken är så pass liten att den inte förändrar körbeteendet, inte heller släpar den i backen när man kör.

Up är inte en förminskad Polo utan en ny konstruktion från grunden, och det märks säkerhetsmässigt. Den fick högsta betyg i krocktest och undviker olyckor genom anti-



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



sladdsystem och autobroms, som nödstannar bilen om en olycka är på väg att hända. Euro NCAP uppskattar att det kan undvika eller mildra 22 procent av långsgående olyckor mot andra vägfordon. Systemet fungerar i upp till 30 km/h, finns varken hos någon av konkurrenterna eller hos den större och dyrare Polo. Gastanken ligger skyddad mellan bakhjulen.

Säkerheten förbättras av utmärkt rundomsikt, vilket gör den bakre parkeringshjälpen som ingår närmast överflöd.

Upprustad från start

Eco Up finns bara i högsta utrustningsnivån, High Up, som har en enkel luftkonditionering aluminiumfälgar, snygg inredning och den färddator/navigator som vi redan talat om. Vi väljer till det utmärkta panoramasoltaket för 7600 kronor, som kan öppnas i bakkant, öppnas helt, bara släppa in ljus eller täckas för av en jalousi. Därutöver finns en lång rad tillval, gällande färger, klockor, muggar och mycket annat- mycket större valfrihet än för andra gasbilar men men det går inte att få sin Up alls lika personlig som en Fiat 500 eller Mini.

Up erbjuder alltså mycket för sina 160 000 kronor, men för den som inte behöver all denna utrustning är det värt att kolla gasversionerna av de nästintill identiska Seat Mii och Skoda Citigo. De kostar nästan 20 000 kronor mindre, men en del av detta förlorar man förstas den dag man ska sälja bilen och den inte har VW-logga i grillen.

Tjänstebilsförarna brukar vara ett konservativt släkte, men väljer de EcoUp får de 40 % reducerat förmånsvärde till och med år 2016, baserat på ett redan superlågt värde. Alla njuter av fem års fordonsskattebefrielse, men den är i ärlighetens namn inte särskilt hög för några småbilar.

På samma sätt som vanliga Up med dess syskon har vunnit nästan alla jämförande test, är Eco Up den bästa lilla gasbilen vi testat. Framgångarna beror på hur gasmarknaden i stort utvecklar sig.

Vi gillar:

- + Superlåg klimatpåverkan
- + Låg förbrukning
- + Vuxet uppförande
- + Hög säkerhet
- + Goda utrymmen
- + Hög komfort

Vi ogillar:

- Prestanda
- Något högt pris

Överväg också:

- Seat Mii
- Skoda Citigo
- Fiat 500 TwinAir
- VW Polo Blue Motion



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: April 2013

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.