

Volkswagen Up



Up har parkerat på 75:e plats i den svenska försäljningsstatistiken. I Tyskland ligger den på topp-20. Minibilar har aldrig slagit på den svenska marknaden, men det är dags att tänka om. Detta är en liten bil till formatet och delvis till prislappen, men inte i övrigt.

Smått och gott

Första intrycket av Up är en besvikelse. Den är den senkomna efterträdaren till Lupo, världens första "treliterbil", som alltså förbrukade under 0,3 liter milen. Up-konceptet var spännande, med svansmotor och bakhjulsdrift, men den Up vi nu kör är konventionellt uppbyggd och förbrukningen är klart högre än tio år gamla Lupo.

Men Up är ny från grunden. Chassi, motor, växellåda. Allt är ultrakompakt, motorn trecylindrig med kylaren på sidan istället för i fronten. Allt det, tillsammans med det långa axelavståndet, innebär överraskande stora innerutrymmen och vuxet beteende.

Volkswagen Up

Pris: Från 106 900 kr, High Up från 126 900 kr

Förmånsvärde: 1033-1121 kr/mån

Miljöpåverkan: 108 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 4,7 liter bensin/mil

Motor: 3 cylindrar, volym 1,0 liter, 75 hk vid 6 200 varv/minut, vridmoment 95 Nm vid 3 000-4 300 varv/min.

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

Vikt: Tjänstevikt 929 kg, maxlast 361 kg, ej släp

Kupéutrymme/bagagevolym: 4 platser, 251/951 l

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, femväxlad manuell låda

Prestanda: 0–100 km/h 13,2 sekunder, toppfart 171 km/h

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

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

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i vissa kommuner



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

Ratten är bara vippbar och instrumenteringen enkel, men i gengäld väldigt överskådlig. Jämfört med Polo gläds vi åt en riktig tankmätare, inte en digital, och att färddatortern bland mycket annat kan berätta om motor-temperatur, snitfförbrukning och aktuell förbrukning. Allt är inom så nära räckhåll att ratten inte behöver ha alla dessa knappar som blivit så på modet.

Baksätet är strikt tvåsitsigt, men en person på 180 cm kan utmärkt sitta bakom en förare av samma storlek, med tillräcklig plats för både fötter och huvud. Nackstöden är ställbara, men de bakre sidofönstren kan inte öppnas alls.

Up har lika stort bagageutrymme som Polo, imponerande för en bil som är halvmeter kortare. Lastgolvet

är dubbelt, med ett rejält extrautrymme under det övre golvet. Baksätet fälls 60/40 och blir nästan helt platt.

Pipig trepipare

Up trecylindriga bensinmotorer fås i nuläget med 60 respektive 75 hästar. En gasversion kommer liksom en GTI på 110 hästar, däremot troligen ingen snåldiesel.

Tre cylindrar gör att effekten kommer direkt, och från 1500 till 5000 varv snurrar och surrar det på. I riktigt låga varv är motorn trött, och att varva upp till röststreckat är ingen idé. Trecylindriga motorer är i sig själva obalanserade och Volkswagen har sparat in på balansaxlar, men förutom vid tomgång går motorn ändå jämt och fint. Motorljudet är så ovant att vi i början undrar om något är fel, men det är aldrig störande högt.

75 hästar gör Up pigg i stan, men vridmomentet är inte det bästa och att gå från 80 till 100 km/h tar en evig tid. Man måste nästan alltid växla ner för om-



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.



körningar, tur att den helt nya växellådan är lättskött, med korta slag. Men den slamrar fult när man växlar i låg fart. Ingen automat eller DSG-låda finns i nuläget.

60-hästaren är enligt EU:s körcykel marginellt snålare, men i praktiken kanske törstigare eftersom den får piskas ganska hårt för att hänga med i trafiken.

Efter Mini och Fiat 500 förväntas minibilar vara som gocarts att köra. Det skriver inte Volkswagen under på, Up uppför sig istället 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.

Säker småtting

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 antisladdsystem 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 längsgående 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.

Säkerheten förbättras av utmärkt runtsikt, och den bakre parkingshjälpen som ingår i den dyrare versionen är inte särskilt viktig.

Inte miljöbil i framtiden

På vårt hundramilstest snittar vi 0,45 bensinlitter per mil, faktiskt under certvärdet på 0,47 och långt under vad vi kört Fiats tvåcylindriga konkurrent med. Men riktigt imponerande är det inte för en helt ny konstruktion, och i den skärpta miljöbilsdefinitionen ryker Up ut. Up hade lätt kunnat vara snålare, t.ex. om den haft det start-stoppsystem som instruktionsboken påstår att den har, om det funnits en sjätteväxel för motorvägsfart eller om vikten hållits nere med mer lättviktsmaterial – som gamla Lupo hade.



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.



Vi får hjälp att pressa ner förbrukningen av en väx-
elindikator, medan "Think Blue Trainer" i navigatorn
inte gör sitt jobb. Den ska utvärdera hur miljöeffek-
tivt vi kört, men den är alltför enkelt utförd, premierar
mjuk snarare än snål körning och ger nästan garan-
terat toppbetyg på lugn landsväg men underkänt i tät
stadstrafik.

Up-rusta

Det finns småbilar för under 100 000 kronor, som Ci-
troën C1. Men Up motiverar sitt merpris väl, det är en
mycket mognare och bättre bil som inte känns liten
utom just i yttermått. Att Up blev World Car of the
Year förvånar inte.

Merkostnaden för den större motorn är också rimlig,
med blott 60 hästar blir det segt i uppförbackarna.
Med de 15 extra hästarna följer utrustningspaketet
High Up, med en enkel luftkonditionering som kräver
ett ständigt pillande för att hålla den temperatur man
önskar, aluminiumfälgar, snyggare inredning och en
ovanligt smart, avtagbar navigator. Tillvalsmöjlighete-
terna är många, med tre tyglädsor och fem färger
för instrumentpanelen, klockor och muggar, men det
går inte att få sin Up alls lika personlig som en Fiat
500 eller Mini.

Vi tror också det på sikt blir värt att lägga ett par extra
tusenlappar för att få VW-loggan i grillen; syskonen i
Seat Mii och Skoda Citigo är inte sämre på något sätt
men andrahandsvärdet kommer att bli lägre.

Som miljövännen är vi sugna på gasversionen, den
minsta gasbilen på marknaden, där gastankarna lagts
så att de inte inkräktar på bagageutrymmet. En elver-
sion väntas också, däremot ingen diesel; Volkswagen
bedömer nog att det ökar båd<e vikten och prislap-
pen för mycket. Femdörrarsversionen är förstås mer
praktisk, men vi föredrar de långa framdörrarna och
utseendet hos tredörrarsvarianten.

Up vinner logiskt mot konkurrenterna, och är oväntat
charmig för att vara en träig tysk. Men en tvåcylindrig
Fiat 500 är snabbare, snålare och charmigare. Svårt
val – men en större bil behövs inte!

Vi gillar:

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

Vi ogillar:

- Högt pris
- Saknar bränslebesparande utrustning
- Stängda bakrutor

Överväg också:

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



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Augusti 2012