



## Neues Fundament

**Mit dem up! beginnt ab Anfang Dezember der Einstieg in die VW-Autowelt neu. Ein echter VW?**

Was den Marktanteil bei den Minis betrifft, war VW bislang – vorsichtig ausgedrückt – eher unterrepräsentiert. Der in Brasilien gebaute Fox fand deutlich weniger Käufer als gedacht. Das dürfte fortan anders werden. Denn: Der nur 3,54 Meter lange, flott gestylte und erwachsen wirkende up! beweist eindrucksvoll, dass die Wolfsburger sehr wohl auch tolle kleine Autos bauen können.

Optisch präsentiert sich der viersitzige Dreiturer dabei erfreulich eigenständig, sprich: Front und Heck entsprechen keineswegs dem üblichen VW-Einerlei. Im positiven Sinn weitestgehend VW-typisch fällt das Interieur des up! aus. Die Ergonomie ist top, die Bedienung einfach und selbst erklärend. Dazu kommen gute Ablagemöglichkeiten sowie ein sehr ordentlicher Qualitätseindruck.

Zumindest in beim ab 8.277 Euro erhältlichen Basis-

modell „take up!“ zeigt sich jedoch, dass auch VW nicht zaubern kann. Drehzahlmesser, Handschuhfachdeckel, Zentralverriegelung, Einstiegsilfe „Easy Entry“, doppelten Ladeboden, geteilte Rücksitzlehne oder höhenverstellbaren Fahrersitz etwa hat erst die mittlere Variante „move up!“ (plus 672 Euro). Generell an Bord: ABS, ESP, Servolenkung, Frontairbags sowie kombinierte Kopf- und Seitenairbags vorn.

Optimal gelungen ist VW die Raumausnutzung. Mehr Platz auf vergleichbarer Grundfläche bietet niemand. Vorn erreicht das Platzangebot fast das Niveau einer Klasse darüber und selbst im Fond fällt nicht nur die Kopffreiheit üppiger aus, als man es bei einem Auto dieser Größe vermutet. Lob verdient zudem der für diese Klasse mit 251 Litern ungewöhnlich große, gut nutzbare Kofferraum. Wird umgeklappt, fasst er sogar bis zu 951 Liter.

Erfreulich erwachsen zeigen sich auch die angenehm straff gepolsterten und bequemen Vordersitze mit ihren fest integrierten Kopfstützen. Sie bieten auch kräftigeren Zeitgenossen genug Auflagefläche und Seitenhalt. Einer perfekten Sitzposition nicht gerade förderlich ist allerdings das leider nur in der Höhe verstellbare Lenkrad.

Vorerst einziger Antrieb für den up! ist ein neu entwickelter 1,0-Liter-Dreizylinder, den VW wahlweise mit 60 PS oder 75 PS (Aufpreis: 504 Euro) anbietet. In der Stadt ist vom nominellen PS-Unterschied kaum etwas zu spüren, erst außerhalb zeigt sich, dass der stärkere Motor doch etwas mehr Mumm hat. Beide hängen sauber am Gas, drehen flott und munter hoch und lassen sich erfreulich schaltfaul bewegen. Die Laufkultur des Duos ist nicht nur für einen Dreizylinder erstaunlich.

Beim Verbrauch liegen beide mit 4,5 bzw. 4,7 Litern auf 100 Kilometern eng beieinander. Die Emissionsgrenze von weniger als 100 g/km CO<sub>2</sub> (4,2 bzw. 4,3 Liter) werden beide aber erst mit dem ab April nächsten Jahres für 336 Euro

Aufpreis erhältlichen BlueMotion-Technology-Paket (Start-Stopp-System, Rekuperation und rollwiderstandsoptimierte Reifen) erreichen. Ebenfalls für 2012 avisiert ist eine 68 PS starke Erdgasvariante mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von lediglich 79 g/km.

Beide derzeit erhältlichen Benziner sind an ein leichtgängig und sauber schaltbares Fünfganggetriebe gekoppelt, das laut VW noch im Laufe des nächsten Jahres auch in einer automatisierten Variante angeboten werden soll.

Zu einem der erwachsensten Minis auf dem Markt macht den mit guter Rundumsicht aufwartenden up! sicherlich auch die ausgezeichnete Geräuschkämmung sowie das tolle Fahrwerk. Das Fahrverhalten ist narrensicher, das Handling agil, die Lenkung präzise und die Federung angenehm komfortabel.

Gut für Sicherheit und Orientierung: das bis 30 km/h aktive City-Notbremssystem sowie das portable Navigationssystem „maps + more“. Ersteres gibt es im Paket mit Tempomat, Einparkhilfe und Multifunktionsanzeige für attraktive 496 Euro, Letzteres als Ergänzung zum 298 Euro teuren „Werksradio“ für nicht weniger attraktive 298 Euro.

Der neue up! ist eine echte Bereicherung für die VW-Modellpalette und dürfte in Flotten viele Fans finden. Ein Muss: Die mittlere Ausstattungsvariante „move up!“, die bis auf Radio und Klima (im Paket: 752 Euro) alles bietet, was man braucht. MMD Af

### VW up!

Modell	1.0	1.0
Motor/Hubraum (cm³)	R3/999	R4/999
Leistung (kW/PS/min)	44/60/5.000	55/75/6.200
Drehmoment (Nm/min)	95/3.000	95/3.000
L x B x H (mm)	3.540 x 1.641 x 1.489	
0–100 km/h (s)	14,4	13,2
Spitze (km/h)	160	171
Normverbr. (l/100 km)	4,5 S	4,7 S
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	105	108
Preis (netto/Euro)	ab 8.277	ab 8.782



Schmuck, flott und funktionell: up!-Cockpit mit ab „move up!“ lackierter Blende und portalem Navigationssystem (Option)



Erst ab „move up!“ Serie: geteilte Lehne und doppelter Ladeboden



SHIFT\_the way you move



## DER NISSAN JUKE. ENERGISE THE CITY.

### ALLTAG WAR GESTERN.

Alles andere als alltäglich: Der stylische und freche NISSAN JUKE macht jeden Arbeitstag zu einem Erlebnis und liefert mit bis zu 140 kW (190 PS) auf jeder Fahrt einen kraftvollen Motivationsschub. Noch mehr Platz, jede Menge Style und viel Komfort bieten Ihnen der QASHQAI und der QASHQAI+2. Sie haben die Wahl – wir die besten Angebote: Bei vielen NISSAN Händlern erhalten Gewerbetreibende attraktive Sonderkonditionen. Fragen Sie uns danach!

Weitere Infos unter [www.nissan.de](http://www.nissan.de) oder 0 22 32/57 20 80.

### JUKE ACENTA

1.6 | Benziner, 86 kW (117 PS)

UVP **€ 15.117,67\***

- drei Ausstattungsvarianten
- auch als Diesel und mit Automatik erhältlich
- als 4x2 oder ALL MODE 4x4
- 6 Airbags
- ABS, EBD, ESP
- Bluetooth®-Schnittstelle mit Freisprecheinrichtung
- USB-Schnittstelle
- NISSAN Dynamic Control System
- Geschwindigkeitsregelanlage mit Speed Limiter



Auch große Klasse: NISSAN QASHQAI

### JETZT PROBE FAHREN

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 8,4 bis 4,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert von 199,0 bis 129,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm)  
Abb. zeigen Sonderausstattungen. \*Der Preis versteht sich netto zzgl. MwSt. auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers NISSAN CENTER EUROPE GMBH.