

up!

UPI 2011 – ROM DRIVE

up

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



مرحباً!



# UP!

[www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com)

USER: UP\_ROM  
PASSWORD: 10-2011



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

**Remarques :**

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la up! à l'adresse suivante [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com).

**Identifiant utilisateur :** up\_Rom; **code :** 10-2011 .

Les désignations TDI, TSI, DSG et Twincharger sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne . Ils peuvent être différents dans d'autres pays . Toutes les consommations et performances indiquées dans ce communiqué de presse sont des valeurs prévisionnelles (dernière mise à jour en septembre 2011) .

up!

















Volkswagen

## **up! – Présentation sur route**

Rome, octobre 2011

## En bref

---

› Résumé	<b>19 ›</b>
› Principales données	<b>29 ›</b>
› Témoignages	<b>38 ›</b>

## Principaux aspects

---

› pack up!grade	<b>53 ›</b>
Financement, assurance et entretien	<b>53 ›</b>
› Technologies up!	<b>73 ›</b>
L'avènement d'une nouvelle génération de moteurs	<b>78 ›</b>
Des boîtes de vitesses de conception nouvelle	<b>88 ›</b>
Un châssis sûr et agile	<b>90 ›</b>

Freinage d'urgence en ville	<b>94 ›</b>
Système multifonctions maps+more	<b>100 ›</b>

› L'extérieur de la up!	<b>111 ›</b>
Le design d'une ère nouvelle	<b>116 ›</b>
Optimiser l'aérodynamisme	<b>120 ›</b>
Sécurité et qualité au top	<b>123 ›</b>

› L'intérieur de la up!	<b>129 ›</b>
-------------------------	--------------

› Les finitions up!	<b>137 ›</b>
take up!	<b>138 ›</b>
move up!	<b>139 ›</b>
high up!	<b>140 ›</b>
up! black	<b>141 ›</b>
up! white	<b>143 ›</b>
Une up! personnalisable	<b>143 ›</b>

Une nouvelle Volkswagen à moins  
de 10 000 euros

## **La petite up! a tout d'un futur best-seller**

Nouveau design, nouvelle technologie,  
nouveau financement

En version 60 ch et BlueMotion Technology,  
la up! consomme 4,2 l/100 km





**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** Volkswagen lance une nouvelle petite voiture sur le marché : la up!. C'est une citadine taillée pour les villes du monde entier. Une voiture charismatique au fort potentiel. En Allemagne, où elle fera ses débuts, la nouvelle up! peut déjà être commandée à partir de 9 850 euros. La nouvelle Volkswagen arrivera ensuite sur le reste du marché européen à partir de la fin décembre.

3 niveaux de finition attractifs et 2 modèles exclusifs

- ▶ Trois finitions seront proposées au choix en fonction du budget et des besoins : take up! en entrée de gamme, move up! en milieu de gamme orienté confort et high up! au sommet de la gamme. Pour accompagner le lancement, Volkswagen proposera deux éditions spéciales encore plus luxueuses basées sur la high up! : la up! black et la up! white.



### 2 moteurs essence consommant 4,2 et 4,3 litres

- ▶ Sur une surface réduite (3,54 m de long), la up! offre un maximum d'espace pour 4 personnes et des technologies de motorisation ultra-efficaces. La up! inaugure une nouvelle génération de moteurs trois cylindres. Les moteurs à essence développent respectivement 60 ch (44 kW) et 75 ch (55 kW), ils sont conformes à la norme Euro 5 et transmettent leur puissance aux roues avant. En version BlueMotion Technology (incluant notamment le système Start-Stop, la récupération d'énergie et des pneus à faible résistance au roulement), ils consomment respectivement 4,2 l/100 km (60 ch) et 4,3 l/100 km (75 ch). Les deux moteurs de 1,0 l de cylindrée descendent au-dessous du seuil de 100 g/km CO<sub>2</sub>.

### Le moteur à gaz naturel fait référence en matière de durabilité

- ▶ Un moteur à gaz naturel de 68 ch (50 kW) suivra sur les bases technologiques du moteur à essence. La up! EcoFuel BlueMotion Technology atteindra un taux d'émissions de CO<sub>2</sub> exemplaire de 79 g/km. Au Salon de l'Automobile de Francfort (IAA), Volkswagen a présenté avec la eco-up! une version proche de la série de ce modèle à gaz naturel

extraordinairement propre. D'autre part, une version électrique de la up! est prévue pour 2013, dont une étude a également été montrée à Francfort en septembre dernier (up! Blue-e-Motion). Comme les moteurs, les deux boîtes 5 vitesses sont également nouvelles (une version manuelle et une robotisée) et comptent parmi les plus légères de leur type.

### Première citadine dotée du freinage d'urgence en ville

- ▶ De conception entièrement nouvelle, la up! sera la première voiture au monde dans sa catégorie à disposer d'un système de freinage d'urgence automatique en ville, assurant le freinage automatique de la voiture en cas de problème entre 5 et 30 km/h.

### Les débuts du système polyvalent maps+more

- ▶ Le système maps & more, un module portable à écran tactile, fait sa première apparition à bord d'une Volkswagen. Il inclut un système de navigation, un kit mains libres, un panneau d'informations sur le véhicule et un lecteur multimédias. De plus, il sera possible à l'avenir d'adapter le système maps+more à ses besoins personnels grâce à une multitude d'applications. maps+more s'installe au-dessus



de la console centrale et, une fois encliqueté, il est relié au système électronique de la up!. La up! étant conçue comme une voiture à prix accessible, la solution envisagée pour accueillir les fonctions de navigation, téléphonie, information et divertissement se devait d'être, elle aussi, économique. De plus, l'un des critères était de pouvoir actualiser l'appareil portable facilement par simple mise à jour logicielle. C'est ainsi qu'a été conçu, en partenariat avec Navigon, le spécialiste mondial des systèmes de navigation portables, une solution taillée sur mesure pour la up! et accessible à tous les acheteurs : le système maps+more.

#### Un nouveau modèle de financement, assurance et entretien

► Avec la up!, Volkswagen n'a pas seulement mis au point une nouvelle voiture, il a aussi introduit une nouvelle donne en matière de financement, d'assurance et d'entretien. Ces différents modules ont été réunis au sein d'un nouveau pack up!grade pour le marché allemand. Baptisé AutoCredit<sup>2</sup> ce système de financement mis au point spécialement pour la up! permet aux clients de séparer le crédit en deux périodes comportant des montants de mensualité différents. Le système AutoCredit<sup>2</sup> assure ainsi une plus grande

souplesse dans l'achat de la voiture. De plus, la nouvelle assurance FairPay induit des avantages considérables en termes de coût (jusqu'à 1 700 euros par an), sur la base d'un contrat de financement ou de leasing. L'assurance FairPay est une assurance responsabilité civile et tous risques complète pour les clients âgés de 23 ans minimum (ayant une catégorie de bonus SF1 au minimum) pour le prix fixe de 19,90 euros par mois. L'assurance FairPay est même proposée au prix de 9,90 euros par mois pour toute souscription avant le 1er décembre 2011. L'assurance FairPay est proposée aux clients de moins de 23 ans au prix mensuel de 49,90 euros (39,90 euros jusqu'au 1er décembre 2011). En supplément, les coûts d'entretien et de révision de la up! peuvent même être couverts par un forfait mensuel de faible montant (à partir de 11,90 euros par mois en Allemagne pour une durée de 48 mois et dans la limite de 10 000 km/an). Une offre de ce type n'avait encore jamais été formulée sur le segment de la up!. Peut-être n'y avait-il que Volkswagen pour y penser !



# FACTS

---

## Les principaux aspects de la up! par ordre alphabétique

---

### **ASSURANCE :**

FairPay à partir de 9,90 euros par mois plus AutoCredit<sup>2</sup> via le pack up!grade, incluant au choix les coûts d'entretien / révision

### **BLUEMOTION TECHNOLOGY :**

notamment avec système Start-Stop, récupération d'énergie et pneumatiques à faible résistance au roulement

**BOÎTE AUTOMATIQUE :**

boîte robotisée 5 vitesses

**BOÎTE DE VITESSES DE SÉRIE :**

boîte manuelle 5 vitesses

**CARACTÈRE :**

citadine intelligente pour 4 personnes

**CHÂSSIS :**

(AV) essieu McPherson avec bras triangulaires et jambe de guidage des roues

(AR) suspension à bras tirés Châssis sport en option (abaissé de 15 mm)

**COFFRE :**

de 251 à 951 litres

**COLORIS :**

4 peintures unies (« white », « pure white », « light blue », « red ») ; 3 peintures métallisées (« light silver », « dark silver » et « dark blue ») ; 1 peinture nacrée (« black pearl »)

**COULEURS INTÉRIEURES :**

« anthracite » (pour take up!, move up! et high up!); « beige » (pour move up! et high up!)

**CX :**

0,32 ; Cx × A : 0,67

**DATE DE PRÉVENTE EN ALLEMAGNE :**

depuis le 13 septembre

## **DESIGN :**

Walter de Silva (groupe),  
Klaus Bischoff (marque)

## **DIMENSIONS :**

3 540 mm de long, 1 641 mm de large sans rétroviseurs extérieurs, 1 910 mm de large avec rétroviseurs extérieurs, 1 478 mm de haut, 2 420 mm d'empattement, 585 mm de porte-à-faux à l'avant, 535 mm de porte-à-faux à l'arrière

## **ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> :**

entre 79 g / km et 108 g / km

## **ENTRETIEN ET RÉVISIONS :**

au choix via le pack up!grade pour seulement 11,90 euros par mois

## **FINANCEMENT :**

modèle flexible AutoCredit<sup>2</sup>, au choix avec packs up!grade assurance et entretien / révision

## **GAMME DE CONSOMMATION :**

entre 4,2 l / 100 km et 4,7 l / 100 km (super sans plomb), 2,9 kg / 100 km (GNC)

## **INFODIVERTISSEMENT :**

RCD 215, sound plus, Portable Infotainment Device / maps+more avec écran tactile 5"

### **JANTES :**

jantes en acier 14" avec enjoliveurs et pneumatiques 165, jantes en alliage léger 15" design « spoke » ou « waffle » avec pneumatiques 185, jantes en alliage léger 16" design « classic » ou « triangle » avec pneumatiques 185

**LANCEMENT SUR  
LE MARCHÉ EUROPÉEN :**  
décembre 2011

**MOTEURS À GAZ NATUREL :**  
68 ch (50 kW)

### **MOTEURS ESSENCE :**

60 ch (44 kW) et 75 ch (55 kW)

### **NIVEAUX DE FINITION :**

take up!, move up!, high up! ; modèles exclusifs up! black et up! white

### **PERSONNALISATION :**

fonctionnalités individuelles, « packs » et « up! boxes »

### **POIDS VERSION**

**TAKE UP!, 60 CH (44 KW) :**  
929 kg (poids à vide EU)

### **RÉSERVOIR 1.0 ECOFUEL :**

72 l/11 kg de GNC + 10 l d'essence ;  
autonomie théorique : plus de 550 km

### **RÉSERVOIR 1.0 MPI :**

35 litres d'essence ; autonomie  
théorique selon le moteur :  
jusqu'à 833 km

### **RIGIDITÉ TORSIONNELLE :**

19 800 Nm / ° (meilleur résultat  
sur le segment)

### **SITE DE PRODUCTION :**

Bratislava (Slovaquie)

### **SYSTÈMES DE CONTRÔLE DYNAMIQUE ET D'AIDE À LA CONDUITE :**

correcteur électronique de trajectoire  
ESP, système antiblocage, freinage  
d'urgence automatique en ville,  
système d'aide au stationnement  
Parkpilot (à l'arrière)

### **TARIF TAKE UP!,**

### **60 CH (44 KW), ALLEMAGNE :**

9 850 euros

### **TRANSMISSION :**

aux roues avant



« La up! incarne une philosophie dans laquelle  
les dimensions ou la puissance ne sont plus  
les seuls critères de grandeur. **Car la grandeur  
de la up! est dans son caractère, qui**  
associe durabilité et authenticité à un design  
extrêmement sympathique. »

Walter de Silva  
Chef du Service Design du Groupe Volkswagen AG

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Président du Directoire de Volkswagen AG

**« Notre nouvelle citadine illustre à la perfection le noyau de la marque Volkswagen : clarté et pureté du design Volkswagen, maximum d'espace sur un minimum de surface, qualité et amour du détail, sans oublier bien sûr des innovations abordables pour tous. »**

Christian Klingler

Membre du directoire de Volkswagen AG,

en charge de la Distribution

**« La up! est une citadine quatre places au charisme étonnant. Une voiture pour tous les désirs. »**

Walter de Silva

Chef du Service Design du Groupe Volkswagen AG

« La up! incarne une philosophie dans laquelle les dimensions ou la puissance ne sont plus les seuls critères de grandeur. Car la grandeur de la up! est dans son caractère, qui associe durabilité et authenticité à un design extrêmement sympathique. »

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Président du Directoire de Volkswagen AG

« La up! est une véritable Volkswagen en phase avec son temps, notamment sur le plan de la durabilité. C'est pourquoi nous l'avons équipée d'une nouvelle génération de moteurs à essence trois cylindres extrêmement performants. C'est pourquoi nous inaugurerons l'année prochaine un moteur au gaz naturel avec seulement 79 g/km de CO<sub>2</sub>. Et c'est aussi pourquoi Volkswagen entrera dans l'ère électrique avec la up! en 2013. »

Christian Klingler

Membre du directoire de Volkswagen AG,

en charge de la Distribution

« Aujourd'hui, il ne suffit plus de construire une voiture pas chère pour permettre aux jeunes conducteurs à budget réduit de s'acheter une voiture neuve qui soit sûre. C'est pourquoi nous avons mis au point l'AutoCredit<sup>2</sup>. Les mensualités de remboursement sont totalement flexibles pendant toute la durée du crédit. Il est même possible de prendre une assurance avantageuse en complément. Les jeunes auront ainsi la possibilité de s'acheter une voiture neuve dans de bien meilleures conditions. »

Dr. Ulrich Hackenberg

Membre du directoire de la marque Volkswagen,

en charge du Développement

« La gamme de moteurs de la up! est entièrement nouvelle. Ces moteurs compacts et légers ont peu de frottements intérieurs et un taux d'efficacité excellent. Et cela dès la version de base de 60 ch en BlueMotion Technology : la moyenne de 4,2 l aux 100 km en est la preuve. »

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Président du Directoire de Volkswagen AG

« La up! Blue-e-Motion sera LA citadine électrique par excellence : équipée d'une technique sophistiquée, conçue pour un usage quotidien et abordable. »

Dr. Ulrich Hackenberg

Membre du directoire de la marque Volkswagen,  
en charge du Développement

« Sans recourir à la technologie hybride, trop chère pour une petite voiture, nous avons réussi, grâce au gaz naturel EcoFuel, à obtenir des résultats d'émissions et de consommation extraordinairement faibles. La version la plus économe de la up! EcoFuel rejettera seulement 79 g / km de CO<sub>2</sub>. C'est un chiffre excellent. »

Dr. Ulrich Hackenberg

Membre du directoire de la marque Volkswagen,  
en charge du Développement

« Avec une longueur de 3 540 mm, la up! fait partie des plus petites citadines quatre places. Et pourtant, à l'intérieur, c'est la plus grande parmi les petites ! En effet, grâce à l'empattement, l'un des plus longs sur le segment, aux moteurs compacts repoussés le plus loin vers l'avant et aux essieux de conception nouvelle, l'intérieur de la up! témoigne d'une utilisation ingénieuse de l'espace disponible. »

Klaus Bischoff

Chef du Service Design de la marque Volkswagen

« Ma partie préférée chez la up!, c'est la face avant, le visage. Son visage révèle à la fois une Volkswagen authentique et une personnalité propre. Mais ce qui caractérise le mieux la up!, c'est le large sourire qu'elle arbore. La up! est tout simplement une voiture sympathique et facile à vivre ! »

Walter de Silva

Chef du Service Design du Groupe Volkswagen AG

« La up! dessine l'avenir de la mobilité. Le contexte général n'est pas, a priori, favorable au développement des transports individuels. La gestion des ressources naturelles et la responsabilité environnementale impliquent un changement de comportement de la part des constructeurs et des consommateurs. Notre tâche, aujourd'hui, consiste à formuler une offre qui réponde à ces conditions et qui soit attractive pour nos clients, y compris sur le plan esthétique. La up! est au cœur de cette démarche. Une voiture jeune, sympathique, durable et authentique ! »

Klaus Bischoff

Chef du Service Design de la marque Volkswagen

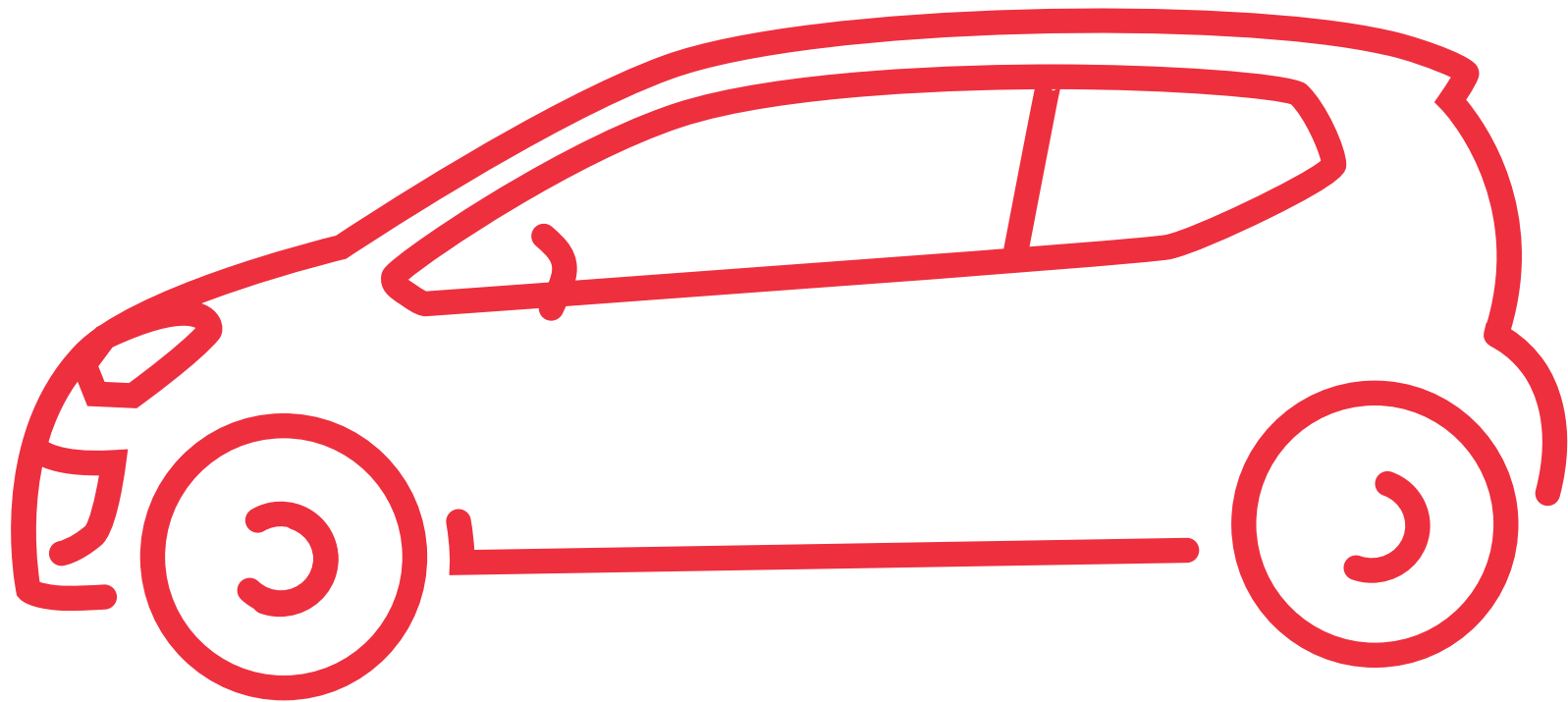
« L'habitacle de la up! est conçu avec une grande clarté. Comme toujours chez Volkswagen, la forme rejoint la fonction et rend la conduite automobile à la fois plus simple et plus plaisante. »

Dr. Ulrich Hackenberg

Membre du directoire de la marque Volkswagen,  
en charge du Développement

« Nous recherchions pour la up! une solution d'infodivertissement économiquement accessible, susceptible d'être actualisée par des mises à jour et des applications. C'est pourquoi Volkswagen a développé le système maps+more en partenariat avec Navigon. Ce système portable fusionne parfaitement avec le réseau de bord de la voiture. C'est ce qui distingue maps+more de bon nombre de systèmes mobiles. »







# up! grade

Financement,  
assurance et entretien par pack up!grade :

## **Le financement flexible – pour réduire les coûts d'utilisation**

Financement : AutoCredit<sup>2</sup> –  
accessible même aux jeunes conducteurs

Assurance : jusqu'à 1 700 euros  
d'économies par an avec FairPay

# AUTO CREDIT<sup>2</sup>

**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** Avec la up!, Volkswagen n'a pas seulement créé une nouvelle voiture, mais chamboulé tous les paramètres du financement, de l'assurance et de l'entretien. AutoCredit<sup>2</sup>: c'est le nom de ce nouveau financement: grâce à un aménagement flexible des traites, il promet une flexibilité inédite lors de l'achat d'une voiture. D'importantes économies – jusqu'à 1 700 euros par an – c'est ce que propose la nouvelle assurance FairPay ; comme les traites de AutoCredit<sup>2</sup>, elle est réglée sur une base mensuelle. Troisième phase: toujours par mensualités, les frais d'entretien et de révision pour la up! peuvent également être couverts.

# AUTO CREDIT<sup>2</sup> FAIRPAY ENTRETIEN / RÉVISION

Ensemble, ces 3 modules constituent le forfait up!grade. Grâce aux conditions flexibles de financement, mais aussi aux coûts réduits d'assurance, d'entretien et de révision, l'achat d'une voiture neuve n'a jamais été aussi facile, même avec un budget modeste. Volkswagen va d'abord proposer ce forfait en Allemagne ; des versions adaptées aux marchés français, italien, espagnole et britannique sont déjà en développement. Voici les détails pour le marché de lancement allemand.

**AutoCredit<sup>2</sup>.** En ce qui concerne le financement, 2 montants de traites différents peuvent être convenus pour la durée du crédit (12 à 48 mois au total). A terme, la up! est simplement restituée au concessionnaire, ou bien achetée après règlement du paiement libératoire, ou financement de celui-ci, et règlement de la dernière traite.

**FairPay.** C'est sous cette désignation que Volkswagen Bank propose l'assurance à un tarif mensuel fixe avantageux. Un tarif qui ne varie pas, même en cas de sinistre. A la date de commercialisation de la up! les tarifs commencent à 9,90 euros par mois (jusqu'au 1er décembre 2011 inclus).

# 12 - 48 MOIS

Sont comprises, notamment, l'assurance responsabilité civile (100 millions d'euros de couverture, plus contrat d'assistance), l'assurance tous risques (franchise de 300 euros), l'assurance au tiers (franchise de 150 euros) et une protection sinistre à l'étranger. A partir du 2 décembre 2011, le tarif le plus avantageux sera de 19,90 euros par mois – toujours intéressant.

**Entretien et révision.** Avec cette option, pour la période de financement convenue, la prestation comprend toutes les révisions (suivant programme d'entretien, hors changement des courroies et pièces d'usure), toutes les vidanges, y compris filtres à huile, le remplacement des bougies, des filtres à air, à pollen et à essence, ainsi que du liquide de frein. De plus, pour une durée d'une journée par révision, Volkswagen vous fournit un véhicule de remplacement. Pour comprendre comment tout cela fonctionne dans la pratique, voici 2 exemples typiques pour le marché allemand:

# 48 MOIS FAIRPAY take up!

.....  
**ÉCONOMIE : 6 820,80 €**

JEUNE CONDUCTEUR  
20 ANS

**Exemple 1 – jeune conducteur / conductrice (20 ans).** Situation : Débutant/débutante. Age : 20 ans ; titulaire du permis de conduire depuis 2 ans. Véhicule neuf : la take up! en version de base, avec ESP et 60 ch (44 kW), peinture « red » (supplément 135,00 euros). Prix : 9 985,00 euros. La up! est la première voiture achetée. S'agissant d'un premier véhicule, en règle générale, le coefficient de réduction/majoration appliqué au conducteur pour l'assurance serait le moins avantageux. Dans la classe de puissance de la up!, il en résulterait en Allemagne des coûts d'assurance de 2 184 euros à l'année, soit 182,00 euros mensuels, en moyenne. Avec le forfait up!grade, le calcul est bien différent : ici, les coûts d'assurance pour un conducteur débutant, avec conclusion du contrat jusqu'au 1er décembre 2011, ne sont que de 39,90 euros par mois. Une économie de plus de 1 700 euros par an! Passé le 1er décembre de cette année, le tarif appliqué aux conducteurs débutants reste extrêmement avantageux, à 49,90 euros mensuels.

La nouvelle take up! est financée avec AutoCredit<sup>2</sup>. Et ce sur 48 mois. Acompte: 1 500,00 euros (au moins 15 pour cent du prix du véhicule). L'acheteur se décide en outre pour le paiement de traites moins élevées pour les premiers 24 mois, car les salaires des personnes en début de carrière commencent, comme on le sait, généralement assez bas, pour progressivement se relever. Pour les premiers 24 mois, en résultent ainsi des mensualités de 77,20 euros pour le financement ; les 24 mois suivants, elles se montent à 118,20 euros.

Comme troisième composante, l'acheteur ou l'acheteuse choisit la couverture des frais d'entretien et de révision dans le forfait up!grade: 11,90 euros mensuels. Dans les premiers 24 mois, cela représente donc – pour le financement, l'assurance, ainsi que les frais d'entretien et de révision – une traite mensuelle de 129,00 euros ; lors des 24 mois suivants, le montant s'élève à 170,00 euros. Dans ce cas, le taux d'intérêt effectif est de 3,90 pour cent, le paiement libératoire, s'il y a acquisition du take up!, de 4 867,69 euros. Le clou: dans le seul domaine de l'assurance, l'acheteur/acheteuse a réalisé une économie de 6 820,80 euros !

Les coûts mensuels de l'exemple 1 en résumé:

AutoCredit <sup>2</sup> mois 01 – 24:	77,20 euros
AutoCredit <sup>2</sup> mois 25 – 48:	118,20 euros
Assurance FairPay:	39,90 euros
Entretien / révision:	11,90 euros
<hr/>	
AutoCredit <sup>2</sup> mois 01 – 24:	129,00 euros
AutoCredit <sup>2</sup> mois 25 – 48:	170,00 euros
<hr/>	
Totale traite moyenne:	149,50 euros

# 48 MOIS FAIRPAY move up!

.....  
**ÉCONOMIE : 2 150,00 €**

**CONDUCTRICE**

**26 ANS**

**Exemple 2 – jeune femme (26 ans) avec bébé.** Situation: une femme en Allemagne qui, après la naissance de son bébé, a passé 2 ans à la maison, avec l'intention de revenir dans la vie professionnelle. Age: 26 ans ; titulaire du permis de conduire depuis 8 ans. Véhicule neuf: la move up!, avec 44 kW / 60 ch., équipée maps+more (radio, lecteur CD / MP3, système de navigation et autres fonctions) ainsi que le drive pack « plus » (fonction freinage d'urgence City, régulateur de vitesse, affichage multifonctionnel et ParkPilot). Prix: 12 085,00 euros. Parce qu'à ce jour la jeune femme n'a pas eu d'accident, elle bénéficie d'un coefficient de réduction / majoration avantageux (SF8). Avec ces paramètres, pour la classe de puissance de la up!, il devrait résulter un coût d'assurance moyen de 54,70 euros par mois. Avec l'assurance FairPay de la Volkswagen Bank, il en va tout autrement: en tant qu'élément du forfait up!grade, le coût d'assurance chute à seulement 9,90 euros par mois !



Une fois de plus, la Volkswagen est financée sur 48 mois. 2 417,00 euros (20 pour cent du prix du véhicule) sont versés en acompte. Et ici encore, l'acquéreuse préfère payer des traites moins élevées pour les 24 premiers mois, car elle compte travailler lors des 24 mois suivants, donc disposer alors de plus d'argent. Pour les premiers 2 années, il s'ensuit ainsi des mensualités de 88,20 euros pour le financement ; les 2 années suivantes, celles-ci s'élèvent à 146,20 euros. S'y ajoute l'assurance FairPay, de 9,90 euros. Les coûts d'entretien et de révision se chiffrent, encore une fois, à 11,90 euros par mois. Dans les premiers 24 mois, cela représente donc — pour le financement, l'assurance, ainsi que les frais d'entretien et de révision — une traite mensuelle de 110,00 euros ; lors des 24 mois suivants, le montant s'élève à 168,00 euros. Le taux d'intérêt effectif est de 3,90 pour cent ; le paiement libératoire, en cas d'acquisition de la up! se monte à 5 891,14 euros. Dans tous les cas, le règlement du paiement libératoire s'avérera plus aisé qu'à l'accoutumée, car l'acquéreuse aura économisé 2 150 euros, en seule assurance. Plutôt fair-play, non ?

AutoCredit <sup>2</sup> mois 1 – 24:	88,20 euros
AutoCredit <sup>2</sup> mois 25 – 48:	146,20 euros
Assurance FairPay:	9,90 euros
Entretien / révision:	11,90 euros
<hr/>	
AutoCredit <sup>2</sup> mois 1 – 24:	110,00 euros
Total traite mois 25 – 48:	168,00 euros
<hr/>	
Totale traite moyenne:	139,00 euros







Le pari de l'innovation abordable

## **Nouvelles technologies de motorisation, sécurité et information**

Déploiement durable : essence en 2011,  
gaz naturel en 2012, électrique en 2013

Première citadine au monde dotée du  
freinage d'urgence automatique en ville





**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** La up! est une petite voiture qui affiche de grandes ambitions techniques. Et dans la mesure où les exigences en matière d'efficacité, de sécurité, de confort et d'infodivertissement sont de plus en plus élevées, les voitures compactes font l'objet d'efforts toujours plus importants. C'est particulièrement vrai pour la up!, et cette citadine disponible dans un premier temps en version deux portes est le fruit d'un développement nouveau de A à Z. Il suffit de considérer les moteurs, les boîtes de vitesses, le châssis et les modèles multimédias pour s'en convaincre.



### L'avènement d'une nouvelle génération de moteurs

**Des moteurs à essence efficaces de 1,0 l de cylindrée.** La up! inaugure une nouvelle génération de moteurs à essence trois cylindres (EA211). Bien que ces moteurs à quatre soupapes par cylindre et 999 cm<sup>3</sup> de cylindrée ont le même écartement de cylindres (82 mm) que la fameuse gamme Volkswagen EA111, ce sont des moteurs entièrement nouveaux. Ces moteurs à essence développent respectivement 60 ch (44 kW) et 75 ch (55 kW), ils sont conformes à la norme Euro 5 et transmettent leur puissance aux roues avant. En version BlueMotion Technology (incluant notamment le système Start-Stop, la récupération d'énergie, l'optimisation des frottements au niveau de l'entraînement auxiliaire et des pneus à faible résistance au roulement), ils consomment respectivement 4,2 l/100 km (60 ch) et 4,3 l/100 km (75 ch). Les deux moteurs de 1,0 l de cylindrée descendent au-dessous du seuil de 100 g/km CO<sub>2</sub>. Les moteurs à essence peuvent être commandés avec la boîte manuelle 5 vitesses de série ou avec la boîte 5 vitesses robotisée, également neuve.

**Un moteur au gaz naturel avec une valeur record de 79 g/km CO<sub>2</sub>.** Un moteur à gaz naturel de 68 ch (50 kW) suivra sur les mêmes bases technologiques. Sa consommation moyenne de 2,9 kg / 100 km (gaz) correspond à des émissions de CO<sub>2</sub> de 79 g/km ! La up! EcoFuel sera lancée sur le marché en version BlueMotion Technology de série. Au Salon de l'Automobile de Francfort (IAA), Volkswagen a présenté avec la eco-up! une version proche de la série de ce modèle à gaz naturel extraordinairement propre. D'autre part, une version électrique de la up! est prévue pour 2013, dont une étude a également été montrée à Francfort en septembre dernier (up! Blue-e-Motion).

**Arbre à cames d'admission réglable.** À la fois compacts et légers, les nouveaux moteurs essence et EcoFuel, entièrement en aluminium, ont été conçus pour minimiser les frottements intérieurs. Les deux arbres à cames en tête sont entraînés par courroie crantée. L'arbre à cames d'admission est réglable afin de réduire la consommation et les émissions et d'améliorer le déploiement de puissance dans la plage de régime inférieure du moteur. La commande des soupapes est



réalisée par des culbuteurs à rouleau à très faible résistance au roulement. Le système de refroidissement à double circuit et le collecteur d'échappement intégré refroidi par eau accélèrent la montée en température du moteur et permettent à ce dernier de fonctionner rapidement dans sa meilleure plage de régime. Chaque cylindre est doté d'une bobine d'allumage séparée. Tous les moteurs à combustion de la up! ont un rapport alésage/course de 74,5/76,4 mm. Les moteurs à essence ont un taux de compression de 10,5:1 et le moteur à gaz naturel de 11,5:1. La distribution est assurée par une commande Bosch Motronic ME 17.5.20.

**Carter-cylindres en aluminium.** Les moteurs trois cylindres de la up! possèdent un carter-cylindres réalisé en version open deck et fabriqué en aluminium coulé sous pression. Là encore, les points de fixation des organes auxiliaires ont été pratiqués pour l'essentiel directement sur le carter de vilebrequin afin de réduire le poids. Le support d'entraînement auxiliaire a ainsi pu être supprimé. Les chemises de cylindre en fonte grise assurent le bon fonctionnement du moteur quelle que soit l'essence utilisée parmi toutes celles disponibles dans le monde.

**L'embellage novateur rend les arbres d'équilibrage superflus.** Par rapport aux autres moteurs trois cylindres de l'entreprise, les ingénieurs ont pu réduire les masses en mouvement dans la conception de l'embellage et minimiser les frottements à l'intérieur du système. La bielle à guidage inférieur et les pistons ont vu leur poids optimisé de telle manière que les arbres de rattrapage, habituellement utilisés sur les moteurs trois cylindres ont pu être supprimés sans que le confort en souffre. En association avec les petits paliers de vilebrequin et coussinets de bielle, le poids du moteur a pu être réduit encore davantage, tout comme les frottements au sein du groupe propulseur et, du même coup, la consommation. Dans le même temps, les 6 contrepoids du vilebrequin diminuent les forces intérieures et, par conséquent, les charges sur les paliers de vilebrequin. Autant de mesures qui confèrent à la up! le potentiel d'une voiture inusable.

**Une culasse avec 3 x 4 soupapes.** La culasse à quatre soupapes par cylindre des moteurs up! est fabriquée en alliage d'aluminium moulé. Les soupapes sont disposées dans la chambre de combustion « en toit » avec un angle de 21 degrés (admission) et 22,4 degrés (échappement). Elles



sont commandées par des culbuteurs à rouleau. Les tiges de soupape ont un diamètre de 5 mm. La culasse possède un collecteur d'échappement intégré étant donné que les moteurs sont architecturés pour atteindre très vite une température de fonctionnement optimale. Comme les canaux d'échappement convergent vers une bride centrale au sein de la culasse, l'eau de refroidissement se réchauffe plus rapidement pendant la phase de démarrage à froid. En régime normal, en revanche, le flux des gaz d'échappement se refroidit plus fortement, ce qui permet au moteur de tourner avec un mélange air-carburant  $\lambda = 1$ . Là encore, il en résulte une réduction des émissions de gaz d'échappement et de la consommation.

**Le confort acoustique d'une grande.** DL'obsession de l'allègement revient tel un leitmotiv à tous les niveaux du moteur, jusqu'à la suspension à appuis pendulaires. En plus d'assurer un excellent découplage entre le moteur et la carrosserie, la solution mise en œuvre pour la up!, à base de paliers métallo-caoutchouc, est aussi la plus légère du marché. Dans une première phase de conception, les ingénieurs ont veillé à pouvoir mettre en œuvre des solutions d'isolation et d'amortissement de poids réduit sur la up!.

Par exemple, ils ont fait en sorte de garder suffisamment d'espace à proximité de la paroi frontale du moteur afin d'isoler cette paroi non pas avec une pièce préformée (relativement chère), mais avec une pièce découpée, plus économique et surtout plus légère. L'adaptation ciblée des structures d'amortissement, associée aux autres éléments acoustiques, assure une excellente isolation sonore de l'habitacle. L'équipe des développeurs de la up! s'est concentrée tout particulièrement sur l'isolation systématique de la carrosserie afin d'éviter la pénétration de bruits indésirables dans l'habitacle et donc minimiser l'utilisation de matériaux absorbants. De manière générale, la stratégie d'amortissement et d'isolation poursuivie avec la nouvelle up! la crédite d'un niveau sonore très faible par rapport aux autres modèles du segment.

**1.0 MPI de 60 ch (44 kW).** Le moteur d'entrée de gamme a une cylindrée de 999 cm<sup>3</sup> et développe 60 ch (44 kW) à 5 500 tr/min. Son couple maximal de 95 Nm est disponible entre 3 000 et 5 000 tr/min. Dans la mesure où 90 pour cent du couple maximum sont atteints entre 2 000 et 6 000 tr/min, la up! reste très dynamique à presque tous les niveaux de régime. Dans la version de base associée à une boîte manuelle 5 vitesses, la

consommation moyenne est de 4,5 l/100 km (105 g/km CO<sub>2</sub>). La version avec BlueMotion Technology consomme 4,2 l/100 km (97 g/km CO<sub>2</sub>). Avec son réservoir de 35 l, la up! bénéficie d'une autonomie théorique de 833 km. La up! à moteur 60 ch et boîte de vitesses manuelle a besoin de 14,4 s pour passer de 0 à 100 km/h et peut atteindre une vitesse maximale de 160 km/h (161 km/h et 14,5 s en version BlueMotion Technology).

**1.0 MPI de 75 ch (55 kW).** La version plus musclée du moteur 1,0 l possède la même cylindrée et les mêmes cotes d'alésage (74,5 mm) et de course (76,4 mm). Le surplus de puissance est obtenu par une modification de la distribution. En conséquence, la puissance maximale de 75 ch (55 kW) est disponible à 6 200 tr/min. Quant au couple maximum, il est identique (95 Nm). Avec une boîte manuelle, le moteur de 75 ch consomme en moyenne 4,7 l/100 km (108 g/km CO<sub>2</sub>). La consommation de la version BlueMotion Technology tombe à 4,3 l/100 km, soit 99 g/km CO<sub>2</sub>. La « grande » up! peut rouler à une vitesse de pointe de 171 km/h (avec une boîte manuelle) et règle le 0 à 100 km/h en 13,2 s (174 km/h et 13,3 s pour la version BlueMotion Technology).

**1.0 EcoFuel 68 ch (50 kW).** L'appellation EcoFuel symbolise depuis longtemps l'une des façons les plus efficaces de rouler propre et économique. Sous la forme du gaz naturel pour véhicule. Jusqu'à présent, les versions EcoFuel étaient réservées au Touran, à la Passat et au Caddy. La up! sera la première voiture de petit format de la gamme Volkswagen à être déclinée en version EcoFuel. Là encore, Volkswagen fera appel au nouveau trois-cylindres de 1,0 l dans une version développant 68 ch (50 kW), et avec un taux de compression de 11,5:1 contre 10,5:1 pour les moteurs à essence. Les soupapes et sièges de soupape sont renforcés pour répondre aux contraintes plus élevées impliquées par la combustion du gaz naturel. La tubulure d'admission dispose également de points de fixation pour le distributeur de gaz en acier spécial supplémentaire. Associé de série au pack BlueMotion Technology (incluant le système Start-Stop, la récupération d'énergie, etc.), le moteur EcoFuel affiche une consommation moyenne de 2,9 kg/100 km de gaz naturel (GNC = gaz naturel comprimé), ce qui correspond à des émissions de CO<sub>2</sub> de 79 g/km. Le coût du carburant est largement inférieur à 3,00 euros pour 100 km (prix constaté en Allemagne en août 2011) ! Difficile de rouler à un coût plus économique actuellement en Europe.

**Les réservoirs à gaz naturel dans le dessous de caisse.**

Ces résultats fabuleux sont rendus possibles par le rendement énergétique du gaz naturel, un kilo de GNC correspondant à 1,5 l d'essence. Le gaz naturel pour véhicule est stocké dans 2 réservoirs surbaissés (volume total : 72 l / 11 kg de GNC) au niveau de l'essieu arrière. Le réservoir n° 1 se trouve au même endroit que le réservoir d'essence de 10 l, juste devant l'essieu. Le réservoir n° 2 est installé dans le renforcement de la roue de secours. Ensemble, les deux réservoirs autorisent une autonomie de plus de 550 km (le moteur EcoFuel est quasiment monovalent et peut fonctionner à l'essence). Dans la mesure où le système EcoFuel a été intégré en amont dans la structure de la voiture, aucune restriction dans l'usage de la place disponible à bord n'est à noter, hormis la suppression du renforcement de roue de secours.

**BlueMotion Technology – le système Start-Stop.** Dans les versions BlueMotion Technology, la up! est dotée notamment d'un système Start-Stop et d'un mode de récupération de l'énergie de freinage. D'autre part, les modèles BlueMotion Technology disposent également d'un module de gestion de batterie supplémentaire (afin d'enregistrer l'état de charge

en cours), d'un démarreur plus puissant, d'un convertisseur DC/DC (garantissant la stabilité en tension du réseau de bord) et d'une batterie particulièrement résistante aux cycles alternés. Voici comment fonctionne le système Start-Stop : à l'approche d'un feu rouge, le conducteur freine jusqu'à immobilisation, puis il passe au point mort et retire son pied de la pédale d'embrayage (avec une boîte automatisée, il lui suffit d'appuyer sur la pédale de frein). Le moteur est alors éteint et la mention « Start (A) Stop » apparaît sur l'affichage multifonctions. Dès que le feu repasse au vert, il suffit que le conducteur appuie sur la pédale d'embrayage (ou relâche la pédale de frein s'il a une boîte automatisée) pour que le moteur redémarre. La mention « Start (A) Stop » disparaît, il suffit alors de passer la première et de repartir. Le système Start-Stop permet d'abaisser la consommation en ville jusqu'à 6 pour cent.

**BlueMotion Technology – la récupération d'énergie de freinage.** Le principe de récupération vise à faire le meilleur usage de l'énergie dégagée en cours de roulage. Durant les phases de freinage et de décélération de la up! - autrement dit à chaque fois que le conducteur relâche le pied

de la pédale d'accélération ou appuie sur la pédale de frein –, la tension de l'alternateur est relevée et utilisée pour recharger la batterie du véhicule. Grâce à ce contrôle de l'alternateur, dépendant du rendement moteur, et à la batterie dont le chargement est toujours optimisé, la tension de l'alternateur peut être réduite, notamment en phase d'accélération ou de maintien de l'allure choisie. Il est même possible de couper totalement l'alternateur afin de délester le moteur et d'abaisser la consommation. De plus, la batterie est en mesure d'alimenter suffisamment le réseau de bord pendant les phases d'arrêt du moteur (par exemple à un feu). La récupération de l'énergie requiert l'utilisation d'un logiciel spécifique pour la gestion de l'énergie, ainsi qu'une modification logicielle du boîtier de gestion moteur.

### Des boîtes de vitesses de conception nouvelle

**5 vitesses manuelles.** Les nouvelles boîtes 5 vitesses en aluminium ont été spécialement conçues pour les moteurs trois cylindres. Avec un poids de 25 kg seulement (huile comprise), la version de boîte manuelle répondant à l'appellation MQ100 se présente comme la boîte la plus légère au monde

dans cette catégorie de couple (livrée de série avec indication du rapport recommandé et affichage du rapport de boîte dans les instruments). Avec une longueur de 341 mm et une largeur de 462 mm, cette boîte présente également l'avantage d'être très compacte.

**5 vitesses automatiques.** Également nouvelle, la version robotisée de la boîte de vitesses (SQ100) pèse moins de 30 kg, ce qui en fait l'une des boîtes automatiques les plus légères jamais construites. En plus des rapports « D », « N » et « R », le conducteur peut à tout moment passer en mode manuel. En mode automatique « D », la boîte choisit le meilleur moment pour monter les rapports de manière à abaisser encore la consommation par rapport à la version manuelle. Les ingénieurs ont d'ailleurs constaté que les changements de vitesses étaient deux fois plus fréquents sur une boîte automatique par rapport à une boîte manuelle. Il est à noter qu'il existe quelques différences à l'usage par rapport à une boîte automatique avec embrayage de prise directe à convertisseur de couple. Par exemple, la boîte robotisée de la up!, particulièrement efficace, n'a pas de position « P » (Parking).

C'est pourquoi la up! ne se démarre pas en position « P » comme à l'accoutumée, mais en position « N » (au ralenti). Et comme la voiture est garée en position « N », le conducteur n'a pas à passer en position « P » au moment de démarrer.

**La 5e vitesse : objectif économies.** Les deux boîtes de vitesses ont été conçues pour un couple d'entrée maximum de 120 Nm. L'une comme l'autre possèdent un cinquième rapport allongé. Ce rapport économique permet de maintenir le régime moteur à bas niveau à vitesse élevée, et donc de réduire les émissions polluantes et sonores, tout comme la consommation. La SQ100 est proposée sur les 2 versions de moteur à essence de la up!

### Un châssis sûr et agile

**La up! s'aligne en Allemagne avec l'ESP de série.** Depuis le lancement des premières Polo, Golf et Passat, Volkswagen mise sur la transmission aux roues avant. Entre-temps, 40 ans se sont écoulés, pendant lesquels le principe de la traction Volkswagen a été constamment perfectionné. Avec l'arrivée du correcteur électronique de trajectoire, il est établi que

l'alliance entre la transmission aux roues avant et l'ESP a révolutionné la sécurité active. La nouvelle up! sera proposée elle aussi avec l'ESP de série dans des pays comme l'Allemagne. Le système est parfaitement intégré dans l'assemblage constitué de l'essieu avant McPherson et de l'essieu arrière à bras tirés. Cette architecture visait à réaliser un châssis très neutre, extrêmement sûr et confortable, sans perdre de vue la question du coût, déterminante sur une voiture compacte.

**Des essieux compacts et légers.** DComme indiqué plus haut, l'essieu avant moteur de la up! se présente sous la forme d'un système McPherson avec jambes de guidage des roues et bras triangulaires. L'élément central est constitué par un cadre auxiliaire auquel sont rattachés les bras transversaux monocouche et qui loge la barre stabilisatrice, fixée directement à la jambe de suspension, la direction et l'appui pendulaire des supports de moteur. Léger, mais très rigide, ce cadre auxiliaire est réalisé dans un acier extrêmement résistant de seulement 1,8 mm d'épaisseur. L'essieu arrière à bras tirés se caractérise également par son poids léger et par une grande compacité. La up! sera disponible en option avec un châssis sport.

Dans ce cas, la carrosserie de la Volkswagen est surbaissée de 15 mm et la Volkswagen est dotée d'un réglage d'amortisseur plus ferme.

**Une direction assistée économe.** La up! est dotée dans toutes ses versions d'une direction assistée électromécanique de série. Volkswagen utilise ce type de direction sur de nombreux modèles. L'avantage est que la direction assistée électromécanique fonctionne uniquement lorsqu'on en a besoin, ce qui permet d'économiser jusqu'à 0,2 l de carburant aux 100 km. Autre avantage : la définition du système est réglable, pour disposer au choix d'une direction sportive ou confortable.

Dans le cas de la up!, le paramétrage du retour actif en position centrale influe à la fois sur le confort de direction et sur le sentiment de sécurité. Le retour en position centrale sur un angle très faible et le couple de braquage lié à la vitesse assurent une précision très élevée. Il faut exactement 2,9 rotations de volant de butée à butée.

**Un système de freins solide.** Sur l'essieu avant, la up! fait appel à des freins à disques 14" ventilés de conception totalement nouvelle. Autre facteur d'économie de carburant : Volkswagen a réussi à diminuer le poids (par véhicule) de 1,5 kg par rapport aux disques de frein de ce format utilisés jusqu'à présent sur sa gamme de modèles. La réduction des masses non suspendues a également des effets positifs sur l'agrément de conduite. À l'arrière, Volkswagen utilise des freins à tambour dérivés de la Polo et parfaitement adaptés à la gamme de puissance et au poids de la up!. La puissance de freinage est optimisée par un servofrein 9 pouces et obéit à deux diagrammes de régulation différents. Dans la plage de confort, l'accent est mis sur le bon dosage du freinage. Mais en cas de besoin de puissance, le deuxième diagramme est activé avec un facteur d'assistance renforcé. En cas de décélération importante, la force à exercer par le pied est sensiblement réduite au profit d'une plus grande sécurité. Sur des marchés tels que l'Allemagne, la nouvelle up! est livrée de série avec le correcteur électronique de trajectoire ESP. Sans oublier le système antiblocage des roues ABS.

## Freinage d'urgence en ville

**Un freinage d'urgence automatique.** Proposé en option, le freinage d'urgence en ville est l'un des arguments forts présentés par la up! en matière de sécurité. Activé automatiquement entre 5 et 30 km/h, il détecte tout risque de collision à l'aide d'un capteur laser (intégré dans le haut du pare-brise) qui balaie l'espace devant la up! sur une distance de 10 m. Si un risque de collision avec un objet en déplacement ou à l'arrêt se présente sans qu'il y ait réaction du conducteur, le circuit de freinage est préconditionné dans un premier temps, puis l'assistant de freinage d'urgence est placé en position plus réactive dans un deuxième temps. Selon la situation, le système déclenche dans un troisième temps un freinage d'urgence automatique jusqu'à immobilisation ou fournit toute la puissance de freinage au conducteur si ce dernier freine de manière insuffisante. Dans l'hypothèse de choc la plus aiguë, la up! est freinée avec une décélération de  $10 \text{ m/s}^2$ . En fonction de la vitesse et de la situation rencontrée, la fonction de freinage d'urgence peut réduire l'intensité du choc, voire éviter la collision. Le conducteur ou la conductrice n'en garde pas moins l'entière responsabilité.

**Le conducteur garde la maîtrise totale.** Si la situation l'exige, le conducteur peut à tout moment reprendre le contrôle sur le système de freinage d'urgence en accélérant, en braquant ou en appuyant sur la pédale d'embrayage. D'autre part, le système peut être entièrement débrayé par simple pression sur le bouton placé dans la partie inférieure de la console centrale (par exemple pour un remorquage ou avant passage sur un banc d'essai à rouleaux). Dans ce cas, un symbole s'allume pour 5 secondes, accompagné de la mention « OFF », sur le tableau de bord afin de signaler la désactivation. C'est à nouveau le cas dès que la voiture entre dans la plage de vitesse de 5 à 30 km/h. Si le système de freinage d'urgence est défectueux, le symbole clignote de façon lente et continue. Si le système a été déclenché, le symbole clignote rapidement à fréquence plus élevée. La up! est actuellement la seule voiture sur ce segment à embarquer un système de freinage d'urgence automatique en ville.



**maps  
+  
more**





## Système multifonctions maps+more

**L'information nomade.** Le système maps+more, un dispositif portable d'infodivertissement multifonctions, est inédit à bord d'une Volkswagen. Il regroupe un système de navigation, un kit de téléphone mains libres et l'affichage de différentes informations sur le véhicule, ainsi qu'un lecteur multimédia. De plus, il est possible d'adapter maps+more à ses besoins personnels grâce à une multitude d'applications. maps+more se fixe par encliquetage sur un support stable et sophistiqué, placé au-dessus de la console centrale. Une fois encliqueté, il se connecte automatiquement au réseau de bord de la up!. Jamais l'intégration d'un appareil portable n'avait été poussée aussi loin.

**Une information abordable.** maps+more est l'aboutissement d'une recherche visant à réunir information et divertissement à un prix abordable sur une voiture neuve. La up! étant conçue comme une voiture à prix accessible, la solution envisagée pour accueillir les fonctions de navigation, téléphonie, information et divertissement se devait d'être, elle aussi, économique. De plus, l'un des critères était de pouvoir actualiser le système

facilement par simple mise à jour logicielle. C'est ainsi qu'a été conçu, en partenariat avec Navigon, le spécialiste mondial des systèmes de navigation portables, une solution taillée sur mesure pour la up! et accessible à tous les acheteurs : le système maps+more.

**maps+more en détail.** maps+more coûtera 355 euros sur le premier marché de la up!, en Allemagne. maps+more doit être commandé avec le système radio /CD RCD 215, qui peut être également piloté via maps+more. Pourquoi cette association est-elle nécessaire ? Parce que la lecture des fichiers MP3, les annonces du système de navigation ou les conversations téléphoniques ne peuvent fonctionner correctement que s'ils sont diffusés par la radio et les haut-parleurs de bord. Le module radio coûte lui aussi 355 euros (avec 2 haut-parleurs inclus) et pour un supplémentaire de 120 euros, le nombre de haut-parleurs passe de 2 à 6. Dans sa version haut de gamme, il en coûtera 830 euros pour obtenir un système de radionavigation complet à commande vocale, avec lecteur CD /MP3, lecteur de cartes SD (32 Go) pour la lecture de fichiers audios ou photos, kit mains libres, ordinateur de bord multifonctions avec coach Éco-

consommation et autres applications dans une diversité sans équivalent ou presque sur le marché. Les fonctions de base sont regroupées en 4 domaines : « Voiture », « Navigation », « Multimédias » et « Téléphone ». Chacun de ces 4 menus s'active par l'écran tactile couleur de 5".

### Option « Voiture »

Cette option permet de consulter des informations sur la up! et donne accès à des applications utiles. Cela comprend ...

- ▶ les informations de l'ordinateur de bord (autonomie, consommation en cours, consommation moyenne, vitesse, durée du parcours et trajet), y compris les affichages analogiques (produits numériquement) du compte-tours, de la température extérieure et de la température du liquide de refroidissement ;
- ▶ le « contrôle des portières » (représentation visuelle des portes ouvertes ou du hayon, sous réserve que la up! soit équipée du verrouillage centralisé) ;
- ▶ l'« assistance visuelle de marche arrière » (une représentation graphique supplémentaire de la fonction acoustique ParkPilot, disponible en option) ;

- ▶ la fonction de prise de notes « Notepad » (saisie manuscrite sur l'écran tactile), pouvant être installée via le portail Navigon Fresh ;
- ▶ la fonction lampe de poche/éclairage « Highbeam » (les phares de la up! s'allument à l'écran), peut également être installée via Navigon Fresh ;
- ▶ le « ThinkBlue . Trainer ».

### « ThinkBlue . Trainer », un auxiliaire au service de la durabilité

Ce coach aide le conducteur à économiser le carburant et à adopter un style de conduite écologique et anticipateur. Cette application analyse l'utilisation qui est faite de la pédale d'accélérateur, de la pédale de frein et de la boîte de vitesses par l'utilisateur. Sur cette base, elle formule des conseils pour améliorer le style de conduite et abaisser la consommation. Le menu de démarrage du « Think Blue . Trainer » affiche les 3 fonctions « Conduite », « Consommation » et « Monter rapport » sous forme de symboles ronds. Ces 3 symboles permettent d'identifier rapidement si l'on roule de façon écologique. Le symbole « Conduite » affiche un cercle intégrant la silhouette de la up!. Plus le cercle est grand, plus la conduite était économe au cours des minutes précédentes. Le symbole « Monter

rapport » signale au conducteur qu'il est indiqué de passer le rapport supérieur. Le symbole « Consommation », enfin, affiche la consommation moyenne depuis le début du trajet en cours. En touchant du doigt l'un des trois symboles, on ouvre un sous-menu donnant accès à des informations complémentaires spécifiques. La fonction « Conduite », par exemple, livre des informations sur le style de conduite, applicables immédiatement pour conduire de façon encore plus respectueuse de l'environnement. L'option « Monter rapport » donne des informations détaillées sur les changements de vitesse et sur la façon dont les recommandations données par le système ont été respectées au cours des dernières minutes. Enfin, la consultation de l'option « Consommation » affiche un graphique sur l'évolution de la consommation au cours des 30 dernières minutes.

Dernier avantage, mais non des moindres : maps+more ne reste pas inactif et recherche la station-service la plus proche lorsque la réserve de carburant est atteinte (si la navigation ou la représentation par carte est active). Cette fonction s'appelle « Alerte pompe ».

## Menu « Navigation »

Sans surprise, ce menu abrite un système de navigation classique à commande vocale et TMC. Enfin, pas vraiment sans surprises ... Car, là aussi, maps+more a plus d'un tour dans son sac.

- ▶ Comme l'option « Ma Voiture » : dès que le contact est coupé, le système enregistre automatiquement l'endroit où la up! est garée. Utilisé comme système de navigation portable, maps+more permet alors de retrouver le lieu de stationnement, ce qui peut être fort utile dans une ville étrangère.
- ▶ Bien sûr, maps+more trouve également les parkings extérieurs et souterrains.
- ▶ Les utilisateurs professionnels de la up! se réjouiront quant à eux de la fonction « Livre de route ».
- ▶ De plus, il est également possible d'importer adresses et itinéraires via Outlook, mais aussi de choisir différents profils d'itinéraires.
- ▶ L'utilisateur peut alimenter l'économiseur d'écran de maps+more avec ses propres motifs. Dans ce cas, l'écran continue toujours d'indiquer la date, l'heure et la température extérieure.



- » Le système peut également mémoriser 500 destinations comme favoris (POI = Points of Interest) et afficher les détails cartographiques en 3D.
- » maps+more peut signaler jusqu'à 2 millions de points d'intérêt (POI) ou curiosités.
- » Et en cas de besoin, grâce à la commande « Demander de l'aide », maps+more appelle le centre d'aide d'urgence le plus proche (l'écran affiche alors la position en cours).

#### Menu « Multimédias »

L'association entre maps+more et RCD 215 offre plusieurs possibilités pour envoyer la musique aux haut-parleurs de la up! : la radio, un lecteur de cartes micro-SD (pour des cartes jusqu'à 32 Go) ou le lecteur CD / MP3 du RCD 215. Les cartes SD permettent également d'afficher des photos et vidéos. Par ailleurs, les utilisateurs d'iPod ou d'iPhone peuvent également écouter leur musique sur maps+more via Bluetooth (streaming).

- ▶ L'affichage graphique des différentes fonctions multimédias ouvre également de nouvelles opportunités pour le secteur automobile. Ainsi, le nom des stations de radio peut être affiché de manière conventionnelle avec leur nom écrit, mais aussi avec le logo de la station (les logos des stations peuvent être réactualisés au besoin par Navigon Fresh).
- ▶ Comme avec beaucoup de lecteurs MP3, la pochette du CD correspondant au titre MP3 joué depuis la carte SD est affichée.
- ▶ maps+more permet également de diffuser un diaporama à l'aide des photos disponibles.
- ▶ Last but not least, les options audio et radio sont faciles et rapides à configurer dans le menu « Multimédia », via l'écran tactile.

#### Menu « Téléphone »

Associé à un téléphone portable Bluetooth, maps+more offre les fonctionnalités d'un kit mains libres. Une fois la connexion avec le téléphone établie, l'utilisateur dispose sur l'écran

tactile d'un clavier, de son répertoire complet et de la liste des derniers appels effectués. De plus, il peut piloter son téléphone par commande vocale.

#### D'autres applications à suivre pour maps+more

Les conducteurs de la up ! pourront charger des applications supplémentaires pour maps+more en se rendant sur le portail de téléchargement maps+more. Ils y trouveront des extensions telles qu'une application de soins d'urgence, un catalogue des sigles utilisés pour les plaques minéralogiques ou encore un glossaire technique. D'autre part, des applications seront proposées directement par Navigon : guides de voyage, guide des métropoles en 3D, répertoire des stations de gaz naturel, etc. Pour une somme modique, les conducteurs et conductrices de la up! pourront bénéficier d'une mise à jour des cartes pour toute l'Europe (prix en Allemagne : 19,99 euros pour 24 mois).





## L'extérieur de la up!

Sécurité, légèreté, aérodynamisme

### **Dessinée et taillée pour les métropoles du monde entier**

Un look sympathique : la up! se distingue par un visage charismatique

Briser la spirale du poids par une réduction de 13 % à 929 kg







**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** Avec une longueur de 3,54 m et une largeur de 1,64 m (hors rétroviseurs extérieurs), la up! fait partie des plus petites citadines quatre places disponibles. En hauteur, elle atteint 1,48 m. La longueur totale de 3,54 m se décompose en deux porte-à-faux exceptionnellement courts et un empattement très allongé (2,42 m). Telles sont les dimensions d'une architecture qui fait le meilleur usage de l'espace intérieur.

### Le design d'une ère nouvelle

**up! – l'avant.** De face, la up! arbore un large sourire grâce aux lignes de son pare-chocs. Les deux phares (avec feux diurnes intégrés) sont reliés par un fin bandeau noir qui intègre en son centre le sigle VW, le seul élément chromé sur toute la façade. Dotée de petits moteurs à essence et au gaz naturel – complétés ultérieurement par un moteur électrique –, la up! se passe avantageusement de larges ouvertures de refroidissement. Beaucoup plus petits que sur le reste de la gamme Volkswagen, les phares ont néanmoins une forme caractéristique. Klaus Bischoff, Chef du Service Design de

la marque Volkswagen : « Depuis la up! jusqu'à la Phaeton, toutes les Volkswagen arborent un visage dessiné selon les mêmes principes : l'accentuation systématique des lignes horizontales, les deux phares reliés par la grille de calandre et la prépondérance des angles aigus. Et pourtant, malgré ces dénominateurs communs traduisant l'appartenance à une même marque, chaque modèle se différencie clairement. Ce qui compte, en l'occurrence, ce sont les proportions entre les différents composants. C'est là la recette pour créer des voitures au caractère extrêmement individuel, depuis la sympathique up! jusqu'à la statutaire Phaeton. »

**up! – la silhouette.** De côté, le style est marqué par les surfaces bombées et par l'alternance entre formes convexes et concaves. Le léger renforcement juste au-dessus du bas de porte donne du relief à la surface continue. Pour le reste, la silhouette est exempte de creux et de bosses, si l'on excepte les passages de roue et les fenêtres latérales. Les roues sont parfaitement entourées par les puissants passages de roue, donnant une apparence plus marquante aux jantes (de 14 à 16").

Mais c'est surtout le dessin des fenêtres latérales qui donne à la up! sa personnalité inimitable. L'angle aigu à l'avant de la zone vitrée relie visuellement la ligne de vitrage descendante avec le capot moteur. La longue ligne montante dans le tiers arrière arrive au niveau des roues arrière et du montant de custode. Ce jeu entre les lignes renforce l'impact du montant de custode qui semble s'appuyer sur l'essieu arrière, une caractéristique qui, ajoutée à l'empattement long et aux porte-à-faux courts, souligne les proportions craquantes de la up!. Court et fortement incliné, le capot moteur amorce une ligne qui relie le pare-brise et la ligne de toit jusqu'à l'arrière. Le profil y suit brièvement la fenêtre latérale arrière avant de se briser et de tomber à la verticale jusqu'au pare-chocs. Le tout dessine une silhouette qui se grave dans la mémoire visuelle à la manière d'une empreinte digitale.

**up! – l'arrière.** La up! possède un grand hayon qui descend jusqu'au pare-chocs. Ce hayon « hybride » est composé pour l'essentiel de 3 couches. Son enveloppe se compose d'un élément en verre transparent, rappelant l'aspect des smartphones modernes. Le hayon constitue une unité formelle avec

les feux arrière disposés à la verticale. Le hayon est construit autour d'une structure de base porteuse, sur laquelle est fixée une deuxième couche de tôle par soudage laser avec la bordure du toit intégrée. La troisième couche, à l'extérieur, est formée par l'élément vitré rapporté par collage. Il part de la bordure pour couvrir toute la surface du hayon, aussi bien la lunette arrière que le bas du hayon. La bordure de la lunette arrière et la section inférieure sont revêtues d'un film noir sur la face intérieure. Ainsi, les surfaces chromées du sigle VW et du monogramme up! forment un contraste esthétique avec le noir. L'ouverture du hayon est commandée par un bouton intégré à la poignée sous le sigle VW.

**Une signature lumineuse identifiable.** Même s'ils semblent faire partie du hayon, les grands feux arrière de la up! sont fixés sur la carrosserie. Leur surface rouge est particulièrement remarquée grâce aux éléments blancs en forme de C qui lui sont intégrés. Le tiers inférieur est dominé par le pare-chocs avec une large zone prévue pour la plaque d'immatriculation et une moulure sur tout le pourtour. À l'avant comme à l'arrière, les pare-chocs sont de série dans la couleur de la carrosserie.

## Optimiser l'aérodynamisme

### **Réduire la résistance à l'air, c'est réduire la consommation.**

Avec un Cx de 0,32, la nouvelle up! affiche un profil aérodynamique exemplaire sur ce segment. Résultat : moins de bruits de vent et moins de carburant consommé. Les premières réflexions en matière d'optimisation aérodynamique interviennent très en amont chez Volkswagen, dans le cadre d'un processus de simulation de flux (CFD = Computational Fluid Dynamics). Compte tenu de ses avantages en termes de coût et de temps, ce procédé a d'ores et déjà remplacé la méthode d'évaluation et d'optimisation par maquettes à l'échelle 1:4. La possibilité d'obtenir un rendu numérique extrêmement réaliste des détails du véhicule joue également un rôle important de ce point de vue. Ainsi, le comportement aérodynamique est affiné étape par étape à l'ordinateur. Une fois que le potentiel d'optimisation numérique a été exploité, autrement dit à un stade de développement avancé, les ingénieurs passent à la phase de simulation en soufflerie à l'aide d'un modèle à taille réelle. Ce modèle aérodynamique est doté d'une enveloppe extérieure en clay qui autorise des modifications rapides sur les volumes du véhicule. De plus, la maquette à taille réelle dispose d'un compartiment moteur et d'un dessous de caisse

très proches de la réalité, de manière à pouvoir optimiser rapidement des éléments aussi importants pour l'aérodynamisme que les becquets avant et arrière ou le carénage inférieur. La forme ultime des éléments de carrosserie extérieurs aérodynamiques est fixée lors des mesures effectuées sur les premiers prototypes.

### **À la recherche du moindre gramme de CO<sub>2</sub> en soufflerie.**

Dans leur approche aérodynamique, les ingénieurs se sont particulièrement intéressés au porte-à-faux avant, très court. Dans cette optique, les zones latérales avant ont été dessinées de telle façon que l'air longe les passages de roue avec le minimum de turbulences possible. En quête du moindre gramme de CO<sub>2</sub> à chasser, les ingénieurs ont également optimisé la position et la taille du becquet avant. Les mesures effectuées en soufflerie montrent que cette optimisation poussée a permis de gagner 1,1 g/km CO<sub>2</sub>. Cela peut paraître infime, mais au bout du compte, tous ces efforts conjugués valent à la up! d'obtenir un taux d'émissions de 79 g/km CO<sub>2</sub> dans la version EcoFuel BlueMotion Technology. Dans le même temps, l'optimisation du becquet avant a permis de réduire le coefficient de portance de la up! à l'avant et à l'arrière, avec, à la clé, un comportement routier encore plus sûr.

**La résistance totale de l'air s'élève à 0,67 m<sup>2</sup>.** La conception de la partie arrière influe également sur le comportement aérodynamique de la voiture. Dans le cas de la up!, les ingénieurs ont réalisé un travail de précision considérable pour dessiner le contour de manière à obtenir une rupture de flux parfaitement définie sur les zones latérales arrière, sans pour autant sortir du cahier des charges en matière de design. Le contour du becquet arrière a été dessiné en fonction des arêtes latérales. Le résultat de tous ces efforts se traduit pour la up! par un coefficient de pénétration dans l'air de 0,32, un résultat excellent pour cette catégorie de véhicule. Avec une surface frontale de 2,07 m<sup>2</sup>, la up! affiche une résistance totale à l'air de 0,67 m<sup>2</sup>, ce qui représente un résultat excellent.

**Un label environnement pour la up!.** Compte tenu de ses qualités aérodynamiques, de ses réductions de poids et de ses motorisations modernes, il n'est guère étonnant que le bilan écologique de la nouvelle up! soit très positif. Il est à noter que Volkswagen analyse l'impact environnemental de ses voitures (norme ISO 14040/44) tout au long du cycle de vie (de la fabrication au recyclage, en passant par l'utilisation). Les résultats de cet écobilan sont consignés dans le cadre d'une

évaluation environnementale au terme de laquelle la nouvelle up! a reçu un label environnement, avant même sa mise sur le marché. Ce label a été contrôlé par un institut indépendant : le TÜV Nord. Et l'effet sur l'environnement est notable puisque les rejets de gaz à effet de serre ont pu être diminués de 21 pour cent par rapport au modèle précédent.

#### Sécurité et qualité au top

**Briser la spirale du poids.** Alléger la carrosserie tout en renforçant la sécurité en cas d'accident implique le recours à des technologies de fabrication innovantes. La carrosserie de la up! est constituée à 8,1 pour cent de pièces formées à chaud et donc extrêmement résistantes (pour le fond et les montants de porte). À elles seules, les tôles formées à chaud ont permis de diminuer le poids de la carrosserie de 13 kg. Mieux encore, grâce à une stratégie de downsizing systématique, à l'utilisation d'aciers extrêmement rigides et à la chasse aux kilos superflus, le poids de la nouvelle up! a pu être abaissé de 140 kg, soit 13 pour cent, par rapport à son prédécesseur direct (Fox), pour tomber à 929 kg. C'est un progrès considérable, et pas seulement dans cette catégorie de voiture.

**La carrosserie est composée pour l'essentiel d'un acier spécial de haute résistance.** Au niveau des longerons avant, des bas de porte et des éléments latéraux de la baie de toit, la up! utilise des aciers DP (Dual Phase) qui, associés aux éléments de tôle formés à chaud, constituent le fondement de la cellule habitable. Avec une part de 39,3 pour cent d'aciers ultra-résistants et de 17,2 pour cent d'aciers très résistants, la up! fait, là encore, référence sur le segment. Les aciers emboutis traditionnels ne représentent plus que 24,9 pour cent du poids de la carrosserie et sont utilisés pour les parties esthétiques, comme les éléments extérieurs des zones latérales ou les passages de roue arrière.

**Le confort de la classe supérieure.** Particulièrement rigide, la structure de carrosserie de la up! satisfait même aux exigences acoustiques et vibratoires du segment supérieur, grâce à la conception des nœuds et des points d'application de la force. En effet, les espaces disponibles sont parfaitement utilisés par une structure de carrosserie à trois couches, de telle sorte que l'habitacle est entouré de profilés stables et optimisés. En dépit des contraintes de rigidité et de résistance aux chocs élevées, le rapport poids / rigidité torsionnelle a pu être amélioré

de 34 pour cent par rapport au « prédécesseur » de la up!, la Lupo. Résultat : avec une rigidité torsionnelle statique de 19 800 Nm / °, la up! affiche la meilleure résistance sur son segment. Et cette rigidité torsionnelle élevée a des conséquences positives sur le confort et la maniabilité de la voiture. De la même façon, la rigidité dynamique de la up! est remarquable (49 Hz) et profite au confort à bord grâce au comportement acoustique et au traitement des vibrations. Volkswagen élargit ainsi au plus petit modèle de sa gamme le principe qu'il s'est fixé : imposer la sécurité, le confort et la qualité sans compromis dans tous les segments.

**La sécurité d'une grande.** La up! montre que les petites voitures peuvent avoir un excellent niveau de sécurité passive. Dans le cas de la petite Volkswagen, les passagers ne sont pas les seuls à être parfaitement protégés, les autres usagers de la route en bénéficient également. Dans le domaine de la protection des piétons, par exemple, la up! marque des points grâce à ses nouveaux petits moteurs trois cylindres, avec des groupes auxiliaires directement vissés et des boîtes de vitesses très compactes. Grâce à la disposition suspendue des paliers de boîte à côté du longeron, la batterie a pu être positionnée

très bas, ce qui est indispensable à la bonne protection des piétons. De manière générale, la zone de déformation entre le capot avant et le bloc-cylindres contribue à minimiser le risque de blessure pour les piétons en cas de choc. Le souci d'optimisation a même porté jusqu'aux charnières du capot moteur.

**Le capteur « Early Crash » réagit avant le choc.** Pour mieux protéger les occupants de la up!, la structure de carrosserie est constituée d'aciers très résistants, voire ultrarésistants, dans la zone des lignes de charge particulièrement sollicitées. La présence de renforts supplémentaires, notamment dans les hauts de contre-porte, renforce la sécurité passive en cas de choc important. En cas de choc frontal, le capteur « Early Crash », placé juste à l'arrière du pare-chocs avant, active les systèmes de retenue avant même la collision. En l'espace de quelques millisecondes, les prétensionneurs tendent les ceintures de sécurité afin d'impliquer les occupants dans la décélération de la voiture le plus tôt possible. Les limiteurs d'effort réduisent les contraintes au niveau du thorax. et les airbags frontaux amortissent les occupants au niveau du buste. La colonne de direction active contribue, elle aussi,

à réduire le risque de blessure du conducteur. En cas de choc latéral, les airbags tête / thorax, également de série, protègent aussi bien la tête que le haut du conducteur et du passager avant.

**Tout le monde attaché à coup sûr !** Grâce aux ancrages Isofix et aux fixations Top Tether à l'arrière, les sièges enfants compatibles Isofix sont installés en toute sécurité, puisqu'ils font corps avec la voiture. Et lorsqu'il y a de plus grands enfants à bord, l'affichage du statut de bouclage (de série) sur l'écran multifonctions signale au conducteur les ceintures non bouclées à l'arrière. Le rappel de bouclage est sonore aux places avant.





## L'intérieur de la up!

Un design clair, lisible et sympathique

### **Une gestion exemplaire de l'espace**

Un petit géant : de la place pour  
4 personnes et 251 litres de bagages

up! = simplicité : il suffit de s'installer,  
de s'attacher, de démarrer et c'est parti !



**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** Grâce à l'empattement, l'un des plus longs sur le segment, aux moteurs compacts repoussés le plus loin vers l'avant et aux essieux de conception nouvelle, l'intérieur de la up! témoigne d'une utilisation ingénieuse de l'espace disponible. Le conducteur, le passager avant et les passagers arrière sont installés dans une voiture compacte sans jamais être à l'étroit. Les nouveaux modules de sièges, qui pourront être déclinés pour les versions les plus diverses de la up!, offrent un niveau de confort élevé. Les sièges avant sont 15 pour cent plus légers que les modèles comparables. Les appuie-tête avant sont intégrés au corps du siège, comme sur les voitures de sport. L'avantage est qu'ils sont toujours à la bonne taille, quelle que soit la stature du conducteur ou du passager. À l'arrière, il n'est pas souhaitable d'avoir des appuie-tête intégrés dans la mesure où ils entraveraient la visibilité vers l'arrière. Ils sont donc présents dans une version traditionnelle, réglable en hauteur.

**L'ergonomie et le confort des segments supérieurs.** Dans le respect de la tradition Volkswagen, l'équipe placée sous la direction d'Ulrich Hackenberg (Membre du Directoire de la marque Volkswagen, en charge du Développement) a accordé la plus grande importance à l'ergonomie. « À bord de la up!, on est remarquablement bien assis, pas trop bas, avec suffisamment de profondeur sous les jambes et d'espace aux genoux. Le souci du détail se retrouve partout dans l'habitacle. Par rapport à la Lupo, nous avons rehaussé la colonne de direction et le volant, tout en réduisant l'angle par rapport au conducteur. L'ergonomie s'en ressent très nettement », conclut Ulrich Hackenberg. »

**Un miracle d'habitabilité.** Les dimensions intérieures viennent confirmer les dires d'Ulrich Hackenberg : la garde au toit est de 993 mm à l'avant et de 947 mm à l'arrière. La hauteur d'assise n'est pas étrangère au confort ressenti à l'avant comme à l'arrière. Le point H (le point de référence de la hanche entre assise et dossier) est situé à 306 mm de hauteur pour le conducteur et le passager avant et à 378 mm pour les passagers arrière. Grâce à leur position d'assise légèrement surélevée, ces derniers peuvent mieux voir par-dessus l'épaule des occupants avant.

**Chaque millimètre est utilisé.** Dotée de nombreux volumes de rangement, la up! ne néglige en rien les aspects pratiques de la vie à bord. En plus de la boîte à gants et d'un large compartiment dans la console centrale, des zones de rangement et des porte-bouteilles (jusqu'à 1 litre) sont prévus dans les portières, ainsi que 3 porte-gobelets à l'arrière (version 3 portes), mais aussi 2 crochets à sac et un plancher variable (à partir de la version move up!) dans le coffre. Deux exemples illustrent la perfection et le soin du détail : la boîte à gants est munie de zones de rangement pour les crayons, un calepin et des pièces de monnaie, mais aussi d'un étui à lunettes. Quant au crochet à vêtement, il a été intégré au montant de porte de façon à être visible de l'extérieur à travers la vitre et donc parfaitement accessible.

**Un tableau de bord lumineux.** Trois éléments dominent la zone des instruments et des interfaces de commande : le combiné d'instrumentation devant le conducteur, le module de commande central, intégrant les commandes de radio / CD et de climatisation, et le module portable d'information, de divertissement et de navigation maps+more (le système

radio / CD, la climatisation et le système maps+more sont des équipements optionnels). Le combiné d'instrumentation se compose d'un affichage analogique (ou de trois à partir de la finition move up!) et d'un affichage numérique. Sur les finitions move up! et high up!, le compteur de vitesse est le plus gros des trois cadrans analogiques (au centre) et intègre l'affichage numérique multifonctions (MFA) intégré comme équipement spécial. L'écran MFA affiche également les informations transmises par le système de freinage d'urgence en ville ou par le mode Start-Stop. Le compteur de vitesse est entouré par le compte-tours à gauche et par la jauge d'essence à droite.

**Des commandes intuitives.** Le module central de la planche de bord, situé entre le conducteur et le passager avant, intègre les commandes d'aération, de climatisation, de radio / CD, de feux de détresse, de chauffage des sièges, de dégivrage de la lunette arrière et de désactivation du système Start-Stop. Revêtu d'une superbe laque noire brillante, l'ensemble est disposé en hauteur pour faciliter l'accès et l'utilisation. Il est intéressant de noter, pour la mise en réseau des systèmes, que chaque up! est dotée de « son » faisceau de câbles personnel.

Ce « réseau de bord » est configuré sur la base du niveau de finition de chaque up! et installé en livraison synchrone juste-à-temps sur la chaîne de production. Ainsi, la voiture n'est pas encombrée de câbles inutiles, ce qui réduit à la fois le poids et la facture.

**Une palette de couleurs cohérente.** L'intérieur de la up! a été dessiné avec un souci de clarté et de lisibilité. La nouvelle Volkswagen offre par ailleurs un design plaisant à regarder et un niveau de qualité qui tire le segment vers le haut. Le « Dash Pad », ce bandeau coiffant la planche de bord devant le conducteur et le passager avant, est particulièrement raffiné. Selon le niveau de finition, il se présente en laque noire ou en beige grainé (move up!), voire dans l'une des couleurs de carrosserie (high up!). Si le haut de la planche de bord est toujours en « anthracite », les acheteurs des versions move up! et high up! pourront commander la partie inférieure en « beige » clair. Dans ce cas, la console centrale, les inserts de contre-porte et les habillages latéraux à l'arrière sont également en « beige ».

**Un grand coffre pour la petite up!.** Avec un volume de rangement de 251 l, le coffre de la up! établit un nouveau record sur ce segment. Une fois le dossier du siège arrière rabattu, le volume de rangement s'élève même à 951 l, avec une surface de chargement quasiment plate. Et comme le dossier du siège passager avant est entièrement rabattable, la petite up! est même capable de transporter de grands appareils sportifs ou des meubles d'une longueur allant jusqu'à 2,0 m. Le coffre est revêtu de moquette, tout comme le cache-bagages, d'ouverture très large et amovible en cas de besoin. La up! peut être équipée en option d'un plancher variable positionnable sur deux niveaux. Placé au niveau supérieur, il forme ainsi une surface de chargement plate avec le dossier du siège arrière rabattable. Dans cette configuration, il reste possible de ranger de petits objets sous le plancher. La position inférieure est utilisée pour pouvoir loger des objets encombrants à l'arrière de la voiture. Tous ces détails le prouvent : la up! est une très grande parmi les petites.



## Les finitions up!

Petite voiture, grand choix

### **Comme il vous plaira – la up! en 5 versions différentes**

3 x up! : take up!, move up! et high up!  
forment la gamme de base

2 x up! : up! black et up! white,  
versions exclusives disponibles au lancement

**Wolfsburg / Rome, octobre 2011.** La nouvelle Volkswagen sera proposée en trois niveaux de finition : take up!, move up! et high up!, indépendamment de la motorisation. D'autre part, Volkswagen a conçu 2 modèles particulièrement luxueux sur la base de la high up! et proposés pour le lancement sur le marché : la up! black et la up! white. Voici un aperçu de tous les niveaux de finition disponibles.

#### take up! (pour l'Allemagne)

**L'entrée de gamme abordable.** Dans cette version, la petite Volkswagen est dotée à l'extérieur de jantes 14", de pare-chocs dans la couleur de la carrosserie et d'un vitrage athermique vert. Comme sur toutes les up!, la carrosserie est partiellement galvanisée et, par conséquent, protégée durablement contre la rouille. À l'intérieur, le système d'accès Easy Entry, la banquette arrière rabattable, les entourages de couleur au niveau des diffuseurs d'air (en « white »), les tapis de sol et le cache-bagages revêtu de tissu sont de mise. Côté fonctions, la version take up! se distingue notamment par l'essuie-glace de lunette arrière, la direction assistée électromécanique, la colonne de direction réglable en hauteur,

les clignotants de confort (1 impulsion = 3 clignotements) et les feux diurnes. Le panneau noir brillant au centre de la planche de bord, qui intègre les commandes de chauffage / ventilation et audio en option, est particulièrement somptueux.

**Une petite voiture avec la sécurité des grandes.** En matière de sécurité active et passive, les airbags frontaux et tête / thorax latéraux avec rappel de bouclage de ceinture pour le conducteur et le passager avant sont au programme, de même que les prétensionneurs de ceinture à l'avant, l'ABS avec ASR, le correcteur électronique de trajectoire ESP (Allemagne), les fixations ISOFIX avec TOP Tether pour fixer les sièges enfants à l'arrière et une fonction de désactivation de l'airbag côté passager (pour pouvoir installer un siège enfant sur le siège du passager avant).

#### move up! (pour l'Allemagne), équipements supplémentaires par rapport à la version take up!

**Le milieu raisonnable.** Le niveau de finition intermédiaire répond à l'appellation move up!. Les équipements de sécurité sont identiques à ceux de la take up!. Par conséquent, les

seules différences concernent l'équipement extérieur, intérieur et fonctionnel. Les rétroviseurs extérieurs et les poignées de porte de la move up! sont dans la couleur de la carrosserie. Les enjoliveurs intégraux et l'intérieur des phares sont rehaussés d'éléments chromés. À l'intérieur, les buses d'aération et la zone entourant les commandes de climatisation et de système audio sont en noir brillant. Quant au Dash Pad, il se présente en beige grainé ou en laque noire au choix. Le siège conducteur est réglable en hauteur et les poignées de porte sont en chrome. Du côté des équipements fonctionnels, le verrouillage centralisé avec télécommande, la fonction mémoire du système Easy Entry, les lève-vitres électriques à l'avant et la banquette arrière fractionnable 60/40 font partie des équipements de série, au même titre que le plancher de coffre variable, le volet pour la boîte à gants, le miroir de courtoisie dans le pare-soleil côté passager et le compte-tours.

**high up! (pour l'Allemagne), équipements supplémentaires par rapport à la version move up!**

**Le haut de gamme raffiné.** La high up! couronne la gamme up!. Par rapport à la move up!, la high up! se distingue notamment par ses jantes 15" en alliage léger (modèle « spoke »).

Les phares antibrouillard viennent s'ajouter aux équipements de sécurité. Dans l'habitacle, le Dash Pad peut être choisi dans les couleurs « black pearl », « pure white », « red », « light blue » ou « dark silver ». Le compteur de vitesse est cerclé de chrome, tout comme les buses d'aération et le cadre de la console centrale. Le bouton du levier de frein à main et les commandes d'éclairage et de climatisation sont également en chrome. Des équipements tels que les rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement, le système radio / CD RCD 215 avec fonction MP3, la climatisation et un équipement cuir (volant et levier de frein à main) apportent la touche de confort finale.

**up! black (pour l'Allemagne), équipements supplémentaires par rapport à la version high up!**

**Noire et exclusive.** Pour célébrer le lancement de sa nouvelle gamme, Volkswagen a créé 2 éditions spéciales exclusives, basées sur la high up! : up! black et up! white. Par rapport à la high up!, la up! black est dotée en plus de série d'une peinture nacrée « black pearl » et de jantes 16" en alliage léger « classic » avec cache central noir et des pneus 185. Sont également de série : les coques des rétroviseurs extérieurs, les entourages des phares antibrouillard et les baguettes de protection



latérale. Les vitres arrière sont teintées avec raffinement à partir du montant médian. À l'avant des portières, on reconnaît cette édition spéciale au monogramme « black ».

**L'intérieur de la up! black.** Les différences sont également notables à l'intérieur. On remarque notamment les selleries exclusives à carreaux gris-noir et coutures contrastantes blanches, ainsi que les modifications du volant cuir et du pommeau de levier de vitesses. De plus, le Dash Pad se présente dans une livrée « black pearl ». L'entourage des tapis de plancher est également dans une couleur contrastante et les seuils de porte, le levier de vitesses et la branche de volant sont ornés du monogramme « up! ». Le système audio RCD 215 et le pack maps+more avec écran tactile 5", kit mains libres Bluetooth, système de navigation et diverses autres fonctions viennent compléter les équipements fonctionnels.

**up! white (pour l'Allemagne), équipements supplémentaires par rapport à la version high up!**

**Blanche et exclusive.** En toute logique, la personnalisation extérieure de la up! white correspond à celle de la up! black, le blanc remplaçant le noir. Les jantes de la up! white sont blanches. La peinture correspondante répond à l'appellation « pure white ». À l'intérieur, le Dash Pad et les parties extérieures des habillages de porte sont en blanc. Les coutures contrastantes et les bourrelets, mais aussi les coutures décoratives du pommeau de levier de vitesses et de la poignée de frein à main sont également en blanc.

**Une up! personnalisable**

**Coloris et jantes.** En matière d'automobile, chacun a son propre goût. Et il y a fort à parier qu'aucune up! ne sera semblable à l'autre. Les coloris et les jantes de la gamme Volkswagen en sont la meilleure garantie. Avec 8 peintures extérieures, 5 types de jantes (de 14 à 16"), 2 couleurs intérieures, 6 teintes différentes pour le Dash Pad (dont une version beige grainé) et 8 modèles de sellerie, la up! pourra tenir compte des préférences de chacun.

**Ma up!**. Comme pour les autres voitures, la up! peut être personnalisée grâce à des équipements spéciaux disponibles individuellement : large toit ouvrant panoramique, système audio RCD 215, pack maps+more (voir chapitre « Technologies »), système acoustique, châssis sport, etc. Selon les versions, les équipements de la up! peuvent également être complétés par l'intermédiaire de « packs ». Le « confort pack » pour la take up!, par exemple, comprend les lève-vitres électriques, le verrouillage centralisé avec télécommande, le réglage en hauteur du siège conducteur, un avertisseur sonore deux tons, le signal d'oubli d'extinction des feux et la commande des feux de stationnement. Le « winter pack » pour la finition move up! intègre le chauffage des sièges à l'avant, les rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement et les phares antibrouillard. Le drive pack « plus », incluant le régulateur de vitesse, le système d'aide au stationnement ParkPilot à l'arrière, l'affichage multifonctions et le freinage d'urgence automatique en ville, a été pensé pour la move up! et pour la high up!. Avec ses jantes 16" en alliage léger, son châssis sport et ses vitres arrière teintées à partir des montants médians, le « sport pack » est taillé sur mesure pour la high up!

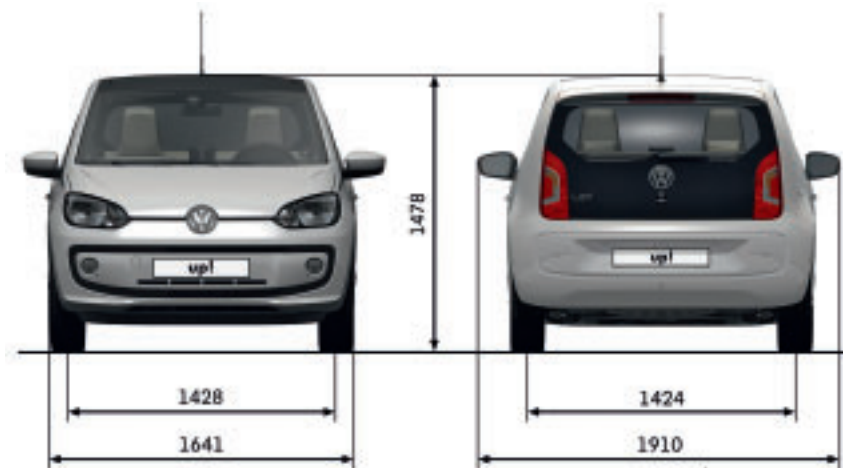
### **Les « up! boxes » – ces petites choses qui changent la vie.**

Les concepteurs de la up! se sont demandés comment rendre la vie à bord encore plus simple et plus sympathique. Et ils ont trouvé ! Parce que ce sont souvent les petites choses qui font toute la différence. C'est ainsi qu'est née l'idée des « up! boxes ». Des petites boîtes légères pour répondre aux situations et aux besoins les plus divers. La « kid box » pour les familles avec enfants, par exemple, renferme un sac incluant tout le nécessaire indispensable pour les enfants, un jouet pour les instants tendresse ou encore une boîte alimentaire pour emporter les sucreries préférées. La gamme des « up! boxes » comprend également une « city box » et une « travel box ». Et leur nom dit tout.

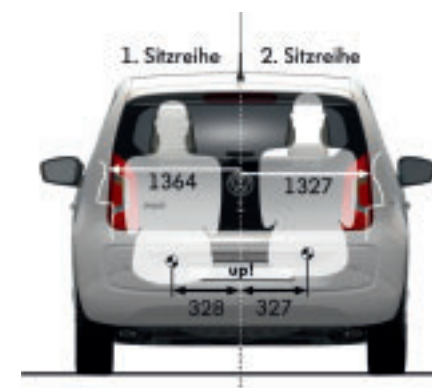
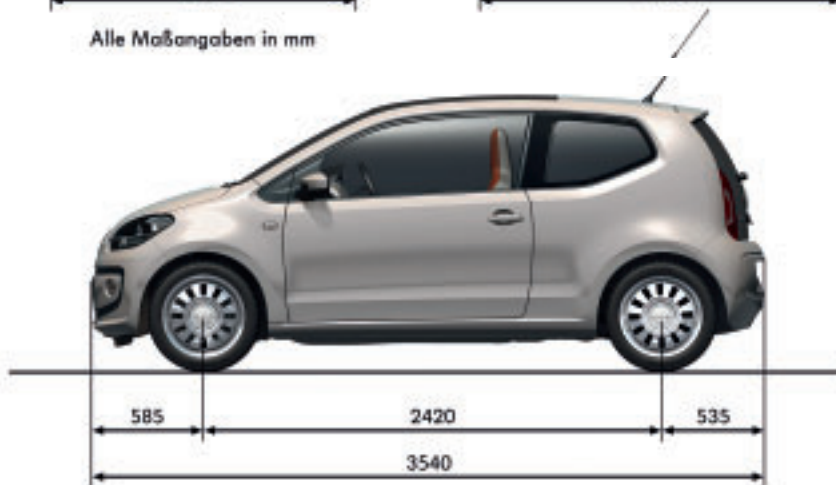
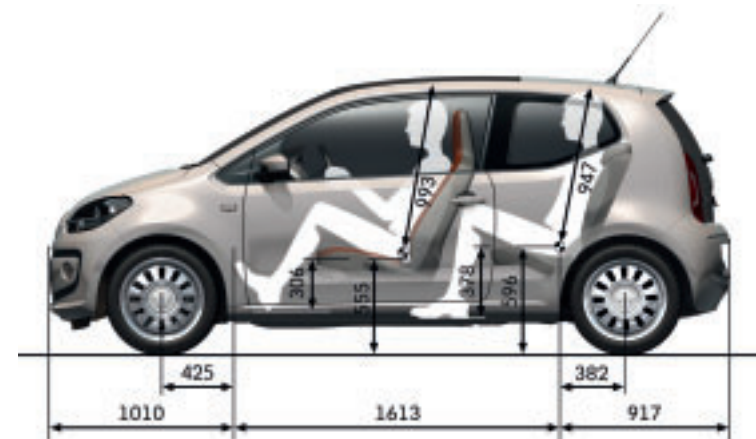








Alle Maßangaben in mm



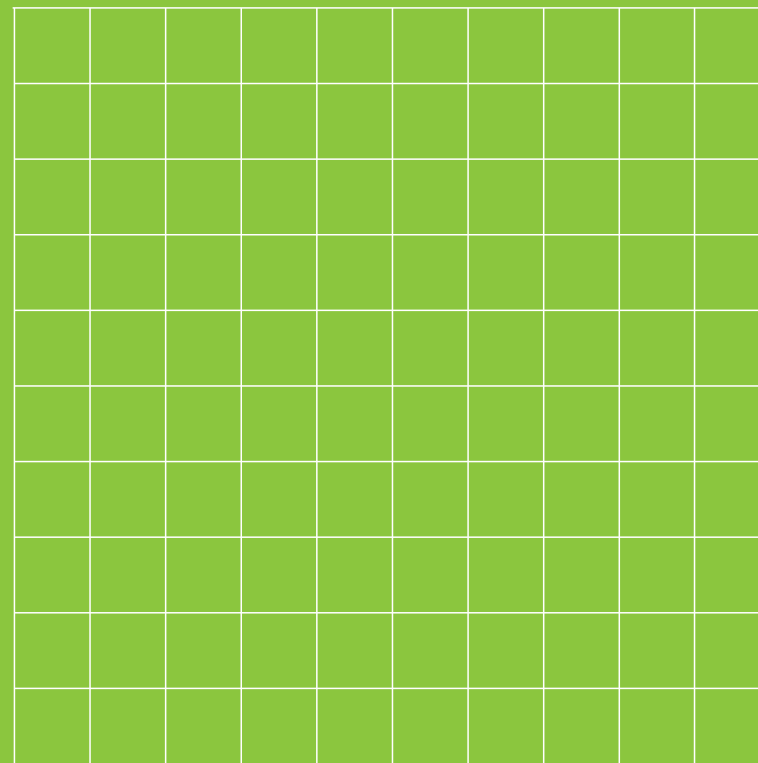
Alle Maßangaben in mm

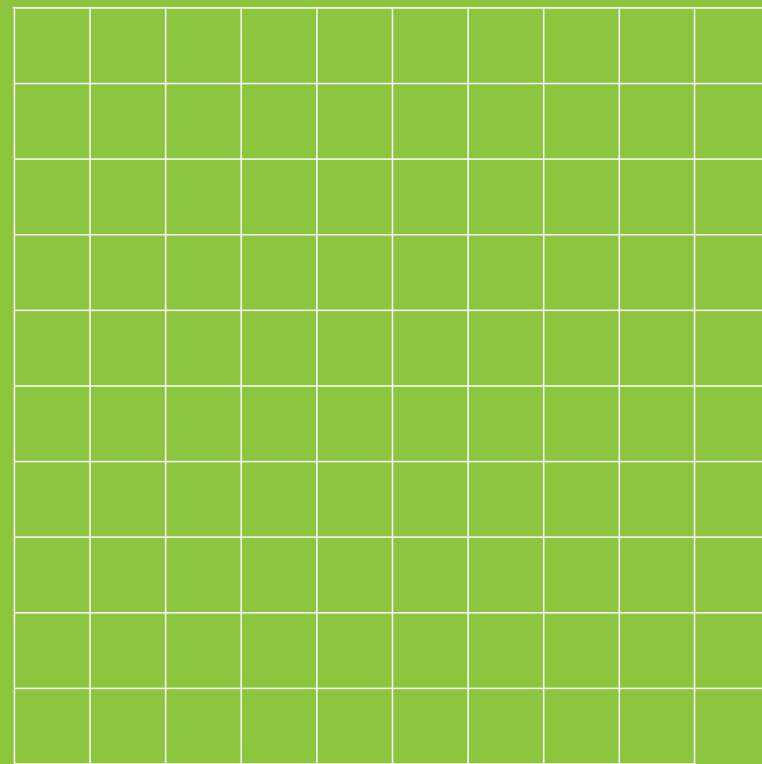
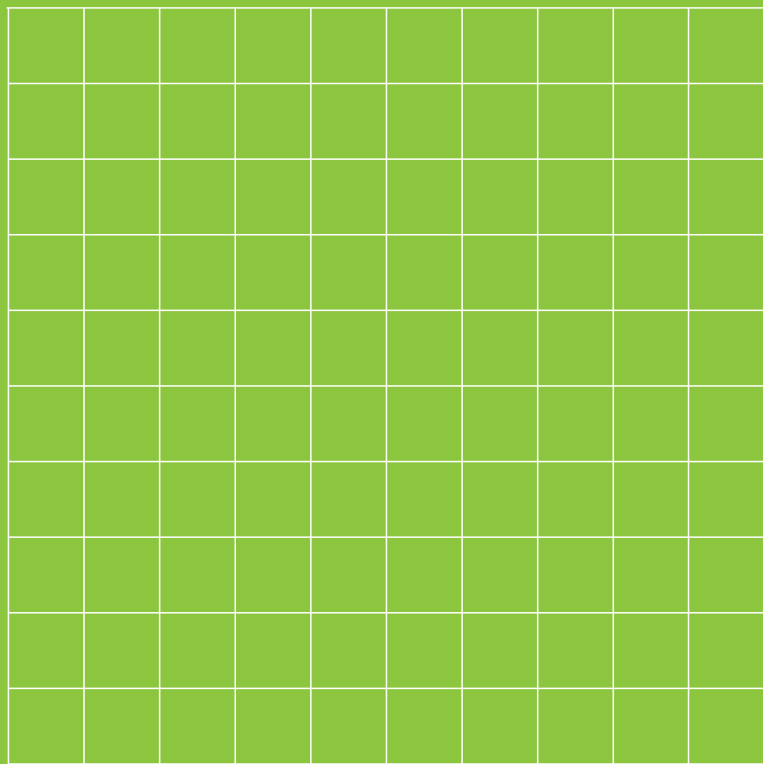


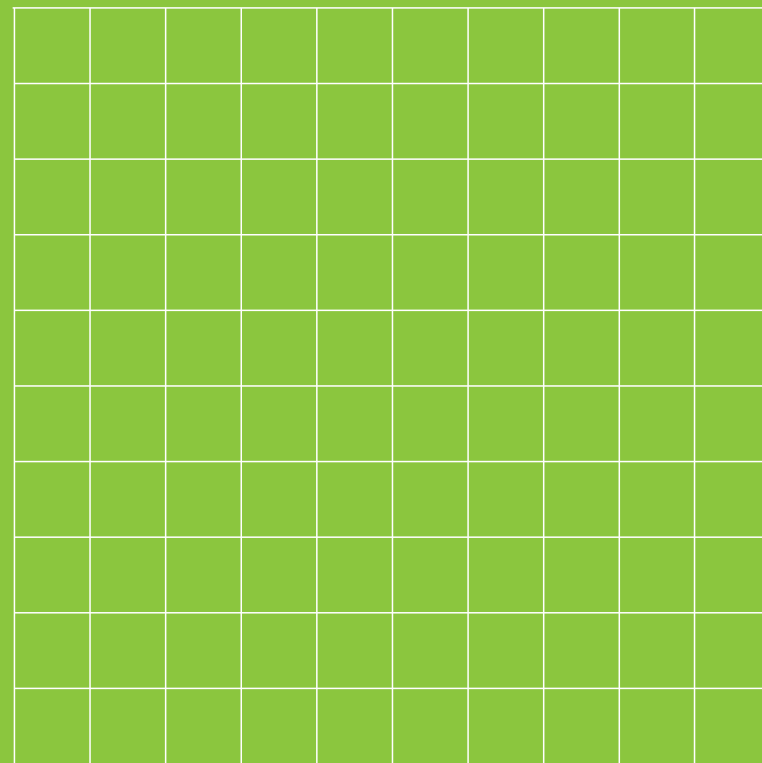
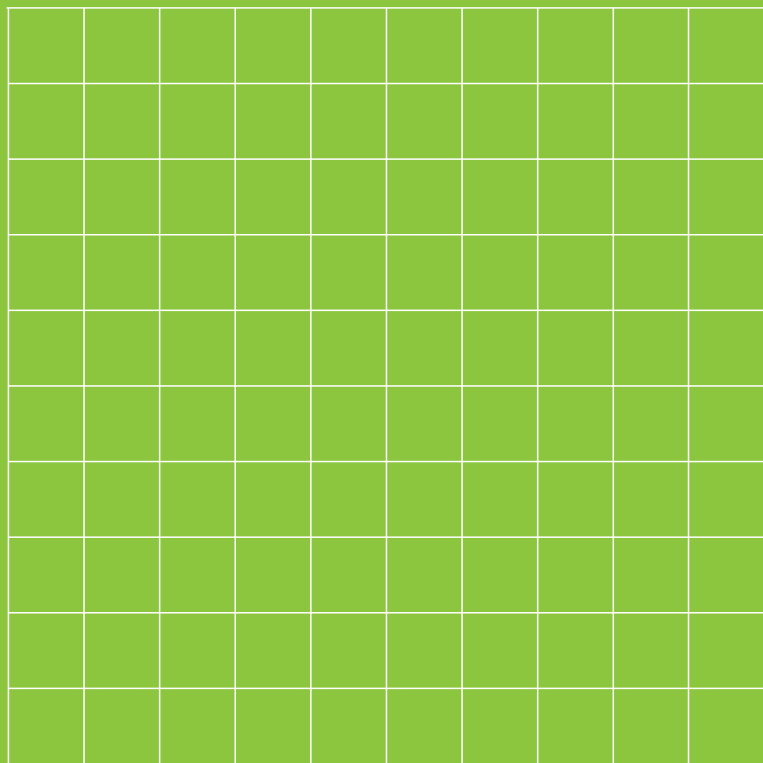


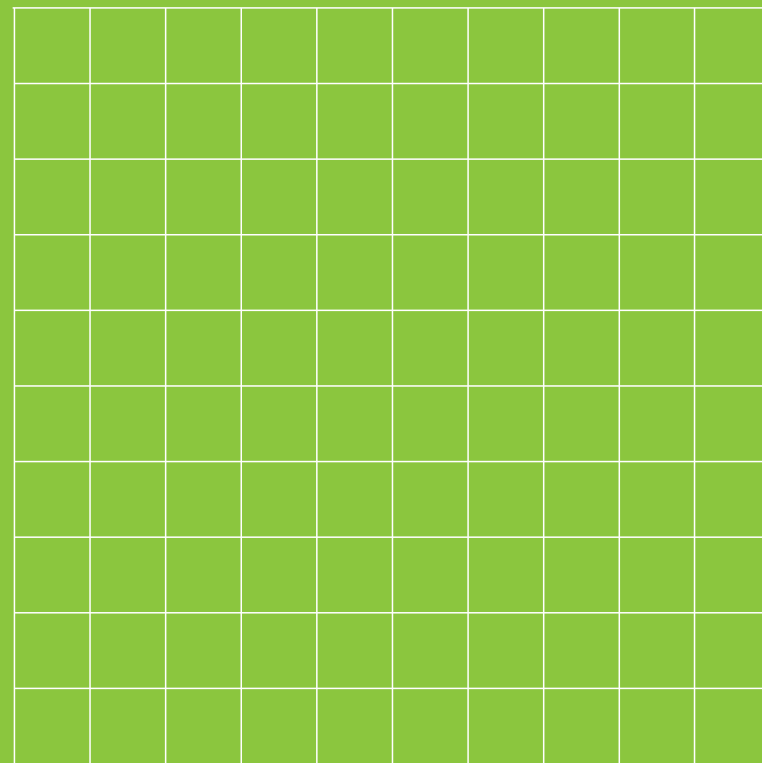
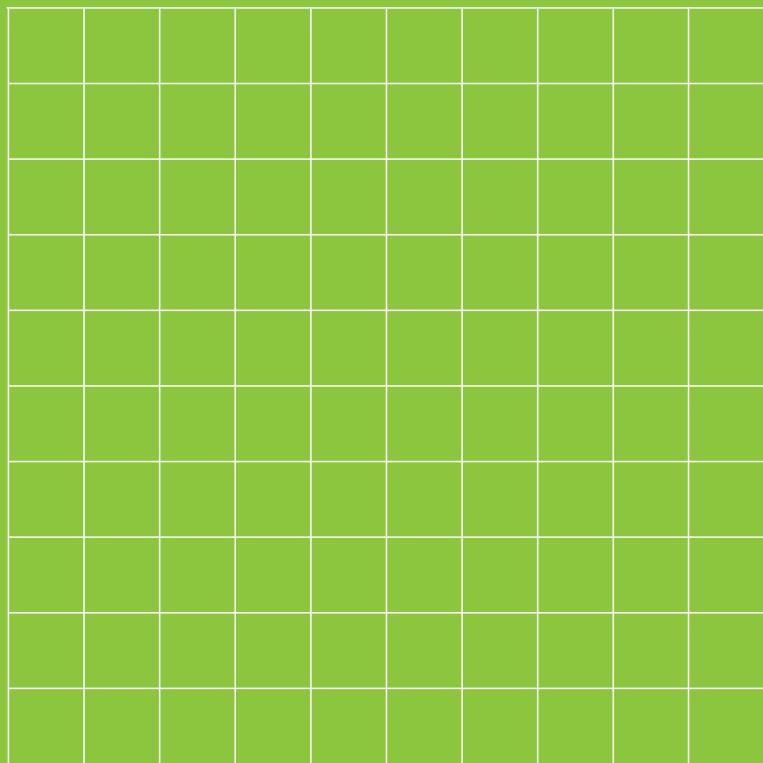


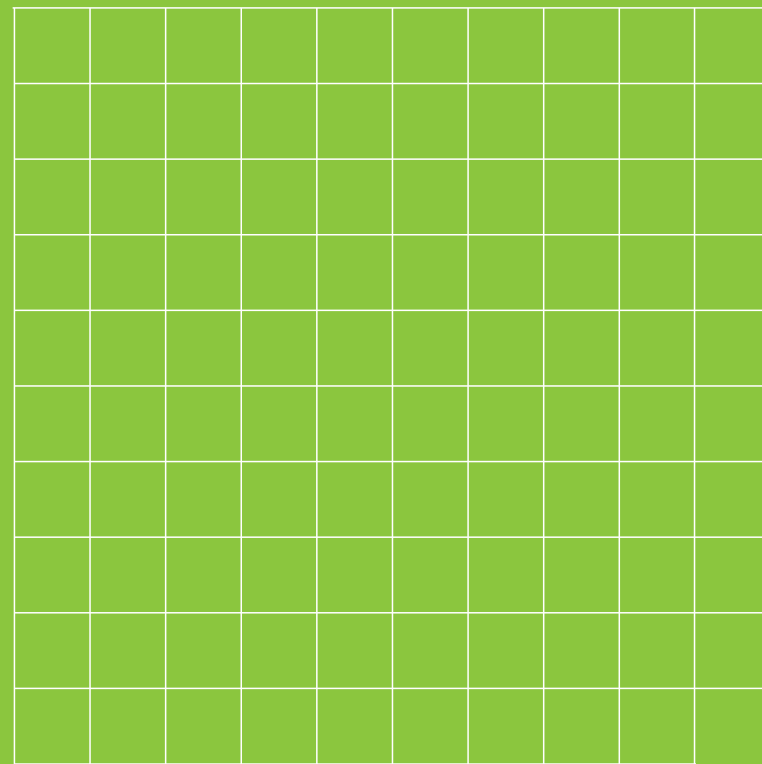
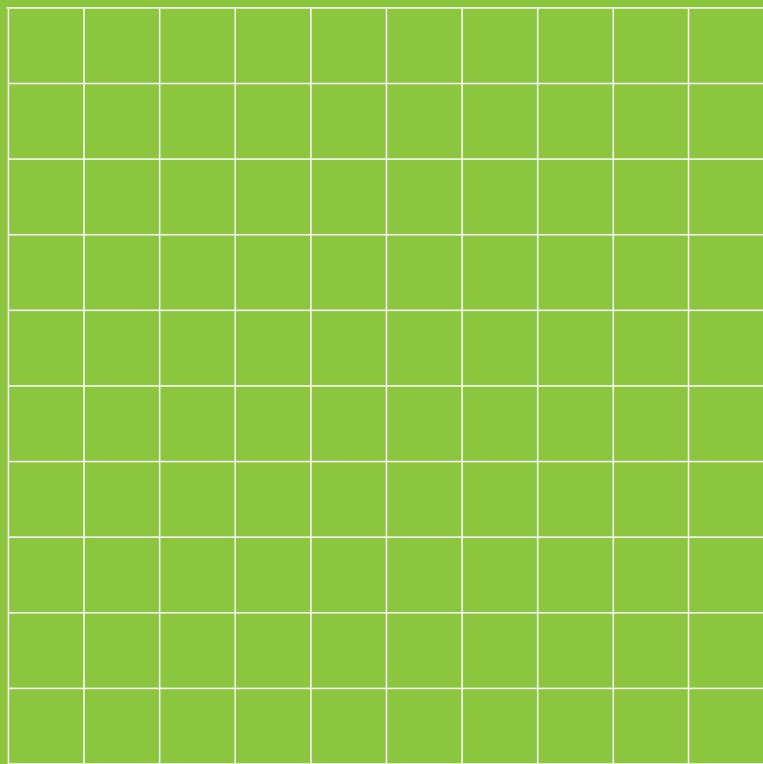
# YOUR up! NOTES

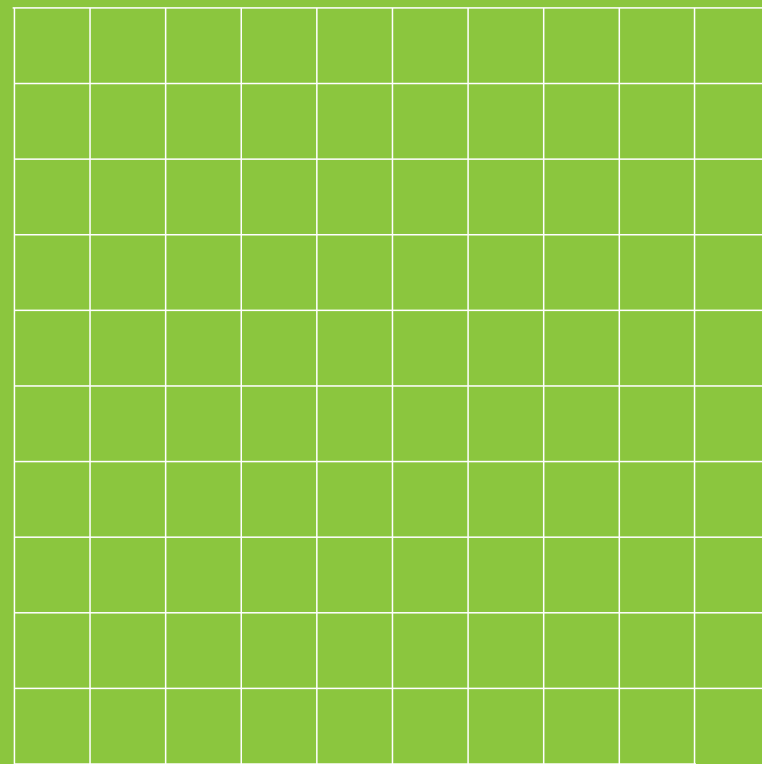
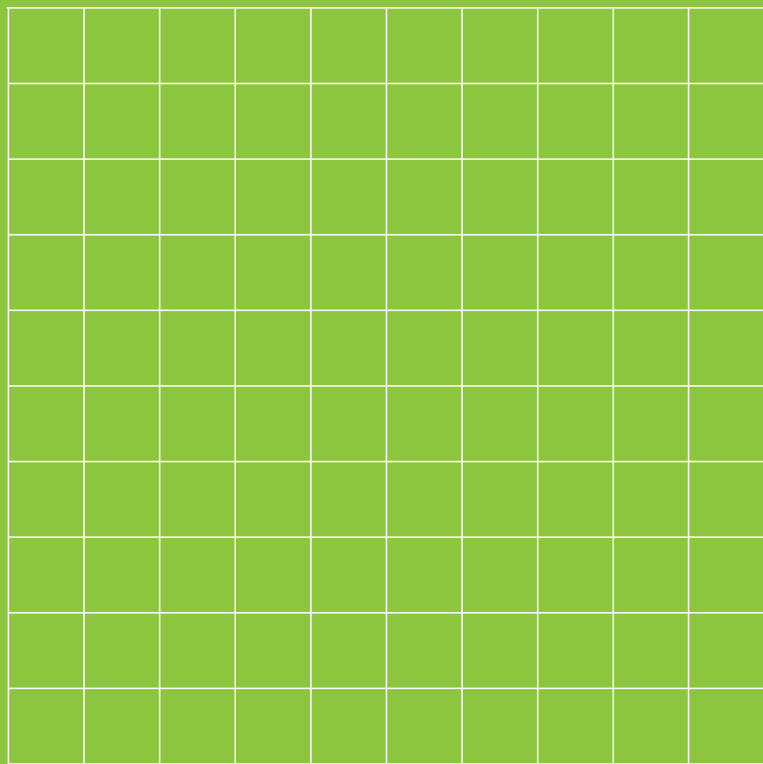


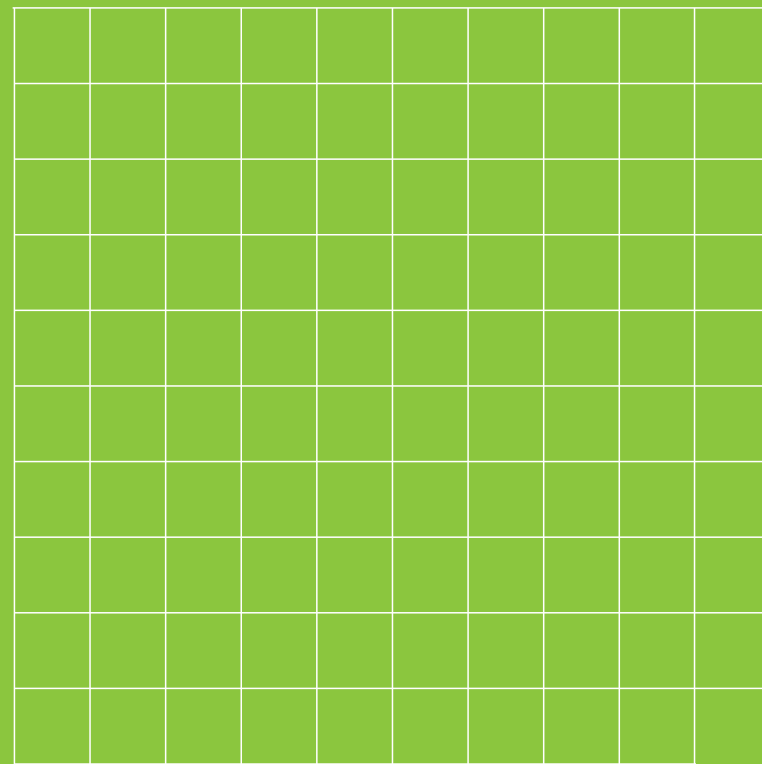
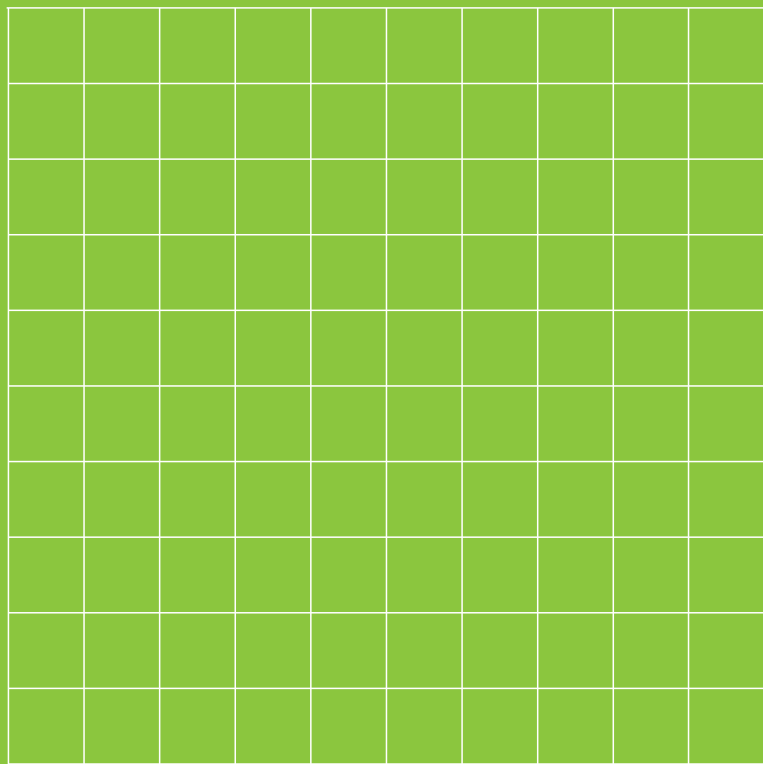




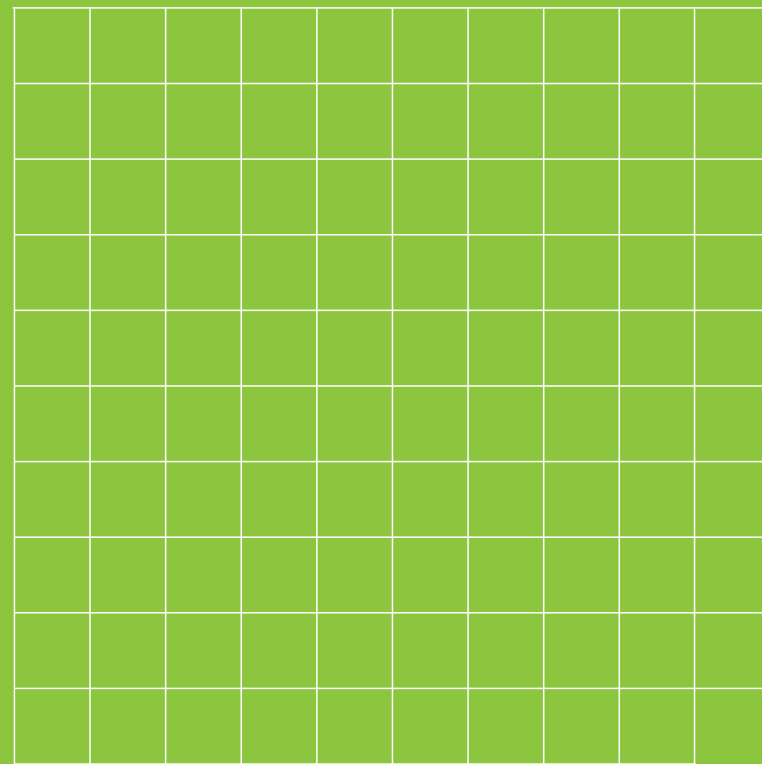
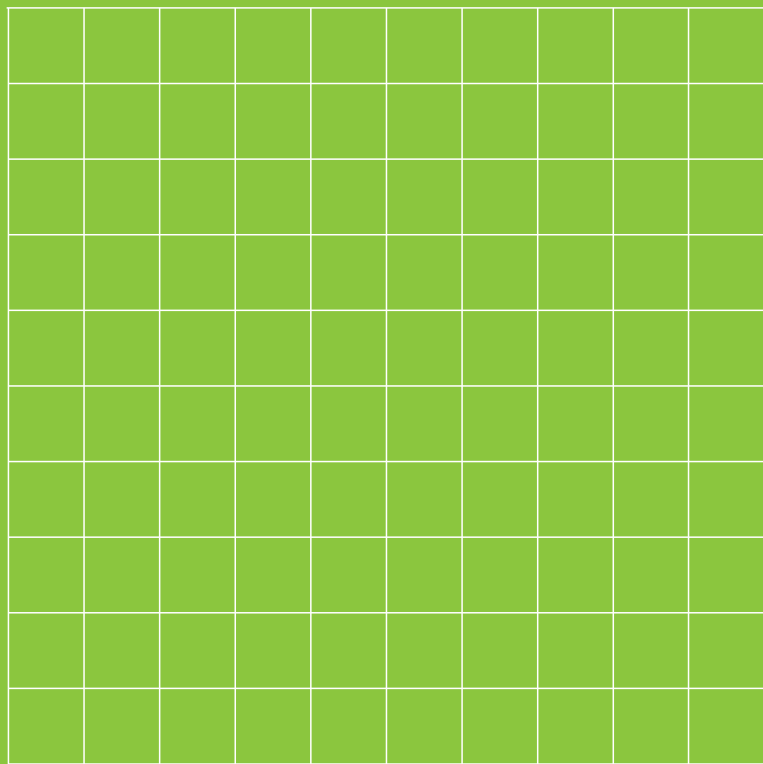


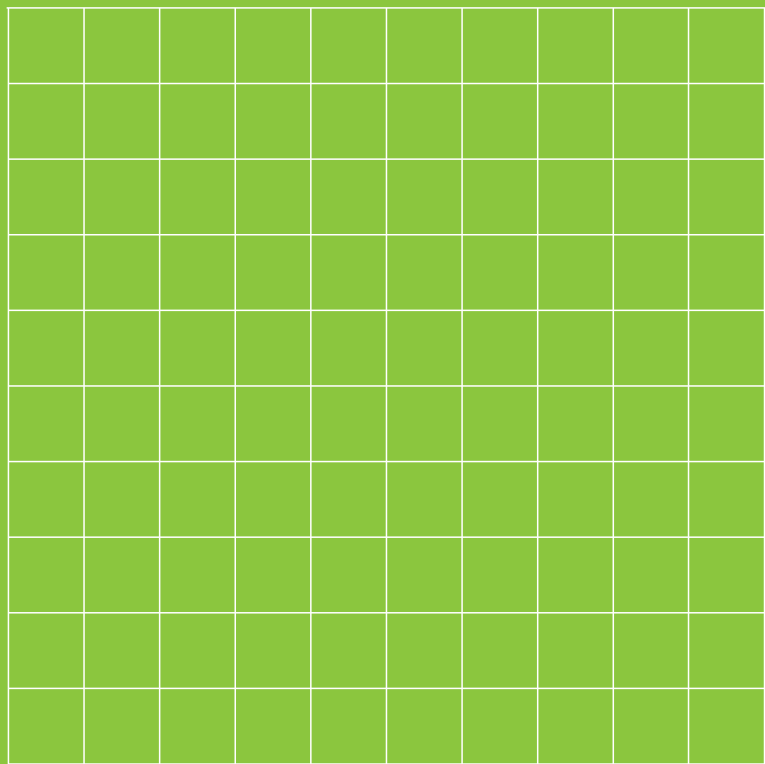












up!







## **IMAGE SOURCES**

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

**WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM**

© Volkswagen Produktkommunikation  
Brieffach 1971  
D-38436 Wolfsburg