

Up!

FOUR-DOOR UP! 2012 – BENSBERG DRIVE

UP! 2012

VIERTÜRER / FOUR-DOOR UP!

Up!



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

Note:

Questa cartella stampa e le immagini relative alla up! sono disponibili all'indirizzo www.volkswagen-media-services.com.
Nome utente: **up4door**; password: **03-2012**.

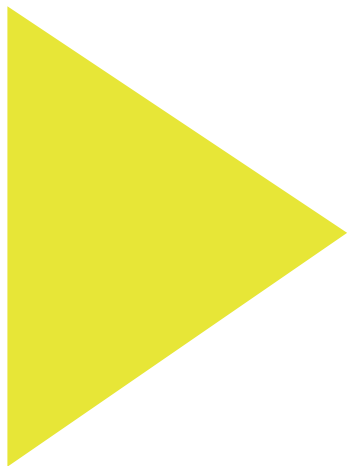
Le denominazioni TDI, TSI, DSG e Twincharger sono marchi registrati della Volkswagen AG o di altre Aziende del Gruppo Volkswagen in Germania e in altri Paesi.

Le indicazioni sugli equipaggiamenti e i dati tecnici si riferiscono alla gamma di modelli offerta in Germania. I modelli per gli altri Paesi possono presentare alcune variazioni. Con riserva di modifiche e salvo errori.



up!





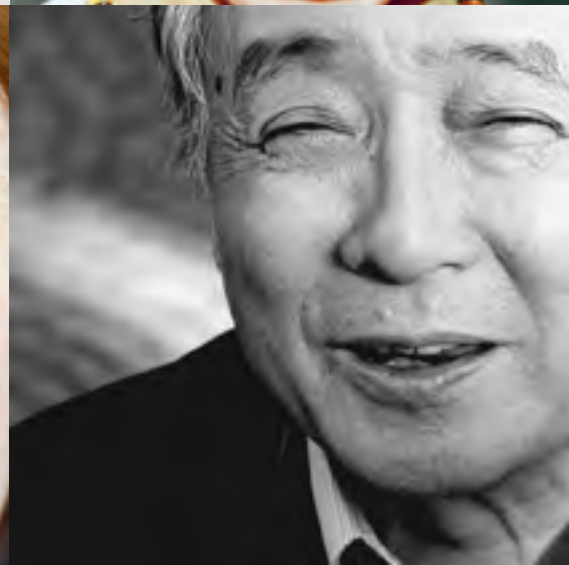
Volkswagen

**up! cinque porte –
Presentazione Stampa
Internazionale**

Bensberg, marzo 2012



4



In sintesi

› Versione breve	19 ›
-------------------------	-------------

Aspetti principali

› Soluzioni tecnologiche	37 ›
Motori di nuova generazione EA211	40 ›
Cambio di nuova concezione	56 ›
Assetto agile e sicuro	60 ›
Funzione di frenata di emergenza City	63 ›
Sistema multifunzione maps+more	67 ›
› Esterni	79 ›
Design avveniristico	84 ›
Aerodinamica perfetta	88 ›
Sicurezza e qualità ai massimi livelli	91 ›

› Interni	99 ›
------------------	-------------

› Allestimenti	111 ›
take up!	114 ›
move up!	115 ›
high up!	116 ›
black up!	117 ›
white up!	118 ›
Personalizzazione	119 ›

› La up! in pillole	122 ›
----------------------------	--------------



La city car debutta in versione cinque porte

La seconda variante di carrozzeria della up! Presto sul mercato

La up! cinque porte rappresenterà circa metà del volume delle vendite

Lancio della up! con cambio automatico in primavera





Wolfsburg / Bensberg, marzo 2012. La Volkswagen up! tre porte è stata una delle vetture che hanno caratterizzato il 2011 e tutto lascia pensare che abbia davanti a sé una brillante carriera. In Germania, per esempio, la up! ha immediatamente conquistato il primo posto nella statistica delle immatricolazioni. Nel 2012 la Volkswagen darà maggiore valore al progetto up! presentando, accanto alla eco up!, anche la versione cinque porte di questa city car. A maggio quest'ultima arriverà nelle concessionarie tedesche, mentre il lancio sul mercato si concluderà in tutta Europa entro l'inizio dell'estate. A caratterizzare la cinque porte saranno le stesse motorizzazioni (60 e 75 CV), varianti di allestimento (take up!, move up!, high up!, black up!, white up!) e dimensioni (3.540 mm di lunghezza, 1.641 mm di larghezza specchietti retrovisori esclusi, 1.478 mm di altezza) della tre porte.

Assoluta originalità

► Naturalmente ci sono differenze per quanto riguarda l'estetica della vettura. Mentre sulla tre porte la linea inferiore dei cristalli sale in corrispondenza del montante posteriore, sulla cinque porte ha un andamento rettilineo, conferendo alla nuova variante di carrozzeria un'assoluta originalità. Anche sulla cinque porte gli sbalzi colpiscono per la lunghezza ridotta, mentre frontale e posteriore sono identici per entrambe le varianti di carrozzeria. Anche chi acquisterà la cinque porte potrà dunque apprezzare il portellone dal solido telaio, con rivestimento esterno in vetro che per ricercatezza tecnica e di design, richiama i moderni smartphone. Aprendo il portellone si accede a un bagagliaio da 251 litri che può raggiungere i 951 litri abbattendo lo schienale dei sedili posteriori (frazionabili 60/40 a partire dalla move up!).

Per viaggiare comodamente in quattro

► Le porte posteriori hanno un ampio angolo di apertura e garantiscono un confortevole accesso a bordo indipendentemente dalla statura. Per quanto riguarda le dimensioni degli interni, la cinque porte con quattro posti presenta, come già la tre porte, ottime caratteristiche di abitabilità. Lo spazio per la testa è di 947 mm nel vano posteriore e di 993 mm nella parte anteriore dell'abitacolo. Lo spazio libero per le gambe nei sedili della seconda fila è di 789 mm. L'altezza dei sedili è perfettamente definita: il cosiddetto punto H, ovvero il vertice di seduta e schienale qui rilevante, si trova a un'altezza di 306 mm per guidatore e passeggero; nel vano posteriore si trova invece a 378 mm. Grazie a questa posizione di seduta leggermente sopraelevata, i passeggeri posteriori beneficiano di una visuale migliore oltre le spalle di guidatore e passeggero. Sotto ai sedili anteriori vi è infine tutto lo spazio sufficiente per i piedi dei passeggeri posteriori.

Frenata automatica.

► Naturalmente, per la up! cinque porte la Volkswagen offre le medesime dotazioni disponibili a richiesta della up! tre porte, tra cui sistemi intelligenti quali la funzione di frenata di emergenza City. La up! è la prima auto della sua classe che grazie a questo dispositivo frena automaticamente in un range di velocità da 5 a 30 km/h quando la distanza rispetto al veicolo che precede si riduce eccessivamente.

maps+more

► A bordo può inoltre essere installato il maps+more (di serie in Italia), sistema infotainment portatile touchscreen che comprende un sistema di navigazione satellitare, un dispositivo vivavoce per il telefono, informazioni relative alla vettura e un lettore multimediale. Le app permettono poi di adattare il sistema ai desideri e alle necessità personali di chi lo utilizza. maps+more viene fissato sopra la plancia stabilendo in questo modo il collegamento tra il sistema e la rete della vettura. E, fatto insolito per il segmento delle city car, la Volkswagen ha anche dotato la up! di un ampio tetto panoramico scorrevole e sollevabile.

Ricca dotazione di serie

► La take up!, versione di accesso della piccola Volkswagen, è equipaggiata con cerchi da 14", paraurti in tinta con la carrozzeria e cristalli atermici. Come per tutte le up! la carrozzeria è inoltre sottoposta a zincatura parziale. Tra i dettagli interni spiccano divano posteriore ribaltabile, bocchette di aerazione con cornici colorate (in bianco), moquette e copertura del vano bagagli in tessuto. Sul fronte funzionalità, invece, tergicristallo, servosterzo elettromeccanico, piantone dello sterzo regolabile in altezza, indicatori di direzione comfort (1 impulso = 3 lampeggi) e luci diurne sono tra le caratteristiche distintive della take up!. Di particolare pregio è la vernice nero lucido della consolle al centro della plancia. Sul fronte della sicurezza attiva e passiva, a bordo sono presenti airbag frontali e airbag laterali per testa e torace più avvisatore cinture di sicurezza di guidatore e passeggero anteriore non allacciate, pretensionatori anteriori, ABS con ASR, programma elettronico della stabilizzazione ESP (di serie in Italia) fissaggi ISOFIX e ancoraggi Top-Tether per i seggiolini per bambini sul divano posteriore, oltre a una funzione di disattivazione per l'airbag passeggero anteriore (in caso di presenza di un seggiolino per bambini sul sedile passeggero anteriore).

Motorizzazioni e cambi della up!.

► I consumi e le prestazioni su strada sono identici per entrambe le versioni di carrozzeria della up!. Identici anche i motori benzina tre cilindri, rispettivamente 60 e 75 CV di potenza, che soddisfano la norma sui gas di scarico Euro 5. Nella versione BlueMotion Technology (dotata tra l'altro di sistema start/stop, dispositivo di recupero dell'energia, azionamento dei sistemi ausiliari ad attrito ottimizzato e pneumatici con resistenza al rotolamento ottimizzata), nel ciclo combinato la 60 CV consuma 4,1 l/100 km, la 75 CV 4,2 l/100 km. Di conseguenza entrambi questi motori da 1 litro di cilindrata restano al di sotto del limite di 100 g/km di CO₂ fissato per le emissioni. In alternativa al cambio manuale a 5 rapporti di serie, la Volkswagen offre per ciascuna delle due classi di potenza il nuovo cambio automatico a 5 rapporti. In modalità automatica D, il cambio seleziona di volta in volta il punto di innesto migliore nell'ottica del contenimento dei consumi, risultando in questo senso più efficiente del cambio manuale.

WORLD

CITY

JUNGLE

FUN

SIMPLE

SMILE



Innovativa e alla portata di tutti

La up! offre nuove soluzioni tecnologiche per motori, sicurezza e informazione

Ecocompatibile:

nel 2012 debutto con motorizzazione a gas metano, nel 2013 motore elettrico

Intelligente:

prima city car al mondo dotata di funzione di frenata di emergenza City e sistema maps+more



Wolfsburg / Bensberg, marzo 2012. La Volkswagen up! è una city car moderna, quindi ha una dotazione tecnologica all'avanguardia. Le elevate esigenze in fatto di efficienza, sicurezza, comfort e infotainment sono il motivo principale per cui anche queste vetture vengono progettate e sviluppate utilizzando ingenti investimenti. La up! ne è un esempio particolarmente appropriato: quest'auto, per ora proposta con carrozzeria a tre e cinque porte, è un prodotto completamente nuovo, come risulta evidente guardando alle soluzioni adottate per motori, cambi, assetto e anche moduli multimediali.

Motori di nuova generazione EA211

Efficiente motore benzina 1.0. Con la up! a fine 2011 ha debuttato una nuovissima generazione di motori benzina tre cilindri (EA211). Questi quattro valvole da 999 cm³ sono propulsori del tutto nuovi, anche se condividono la distanza tra i cilindri di 82 mm con l'affermata serie di motori Volkswagen EA111. Le motorizzazioni benzina con potenze di 60 e 75 CV a trazione anteriore, soddisfano la norma sui gas di scarico Euro 5. Nella versione BlueMotion Technology (dotata tra l'altro di sistema start/stop, dispositivo di recupero dell'energia, azionamento dei sistemi ausiliari ad attrito ottimizzato e pneumatici con resistenza al rotolamento ottimizzata), nel ciclo combinato la 60 CV consuma 4,1 l/100 km la 75 CV 4,2 l/100 km. Di conseguenza entrambi i motori da 1 litro resteranno al di sotto del limite di 100 g/km di CO₂ fissato per le emissioni. I motori benzina possono essere ordinati, anziché con il cambio manuale a 5 rapporti di serie, con l'altrettanto nuovo cambio automatico a 5 rapporti. Fra la versione tre e cinque porte non esistono tra l'altro differenze nei valori di consumi ed emissioni.

Motore a gas metano con valore record di CO₂ pari a 79 g/km.

Su questi livelli tecnici è anche la versione a gas metano da 68 CV, che verrà introdotta nel corso dell'anno, con un consumo nel ciclo combinato di 2,9 kg/100 km a fronte di emissioni di CO₂ straordinariamente contenute, pari a 79 g/km. La up! EcoFuel sarà offerta sul mercato di serie in versione BlueMotion Technology. Nel 2013 è inoltre già previsto l'arrivo di una up! con trazione elettrica; un prototipo della up! Blue-e-Motion è stato presentato sempre al Salone di Francoforte.

Albero a camme di ammissione regolabile. I nuovi motori benzina ed EcoFuel, interamente costruiti in alluminio, sono tanto compatti quanto leggeri, e sono stati progettati per ridurre al massimo l'attrito interno. I due alberi a camme in testa sono azionati da cinghie dentate e l'albero a camme sul lato aspirazione può essere regolato al fine di ridurre ulteriormente consumi ed emissioni oltre a migliorare l'erogazione di potenza ai regimi inferiori. Le valvole vengono gestite da leve di trascinamento a rulli caratterizzate da una resistenza di attrito estremamente bassa. Grazie a un sistema di raffreddamento a due circuiti e al collettore di scarico integrato raffreddato ad acqua, il motore si riscalda in

tempi brevi e quindi raggiunge rapidamente la temperatura di esercizio ottimale. Ogni cilindro è dotato di una propria bobina di accensione. Alesaggio e corsa misurano come in tutti i motori a combustione della up! 74,5 e 76,4 mm. Il rapporto di compressione dei motori benzina è 10,5:1, mentre nelle versioni a gas metano è 11,5:1. La gestione del motore è affidata a un sistema Bosch Motronic di tipo ME 17.5.20.

Basamento in alluminio. I motori a tre cilindri della up! sono dotati di un basamento in alluminio di tipo open-deck realizzato in pressofusione. Per ridurre anche qui il peso, i punti di fissaggio dei gruppi ausiliari sono stati disposti in prevalenza direttamente sul basamento, dando così la possibilità di rinunciare all'ulteriore supporto per tali gruppi solitamente utilizzato. Le camicie dei cilindri in ghisa grigia permettono un funzionamento sicuro del motore con tutti i tipi di carburante esistenti al mondo.

Un manovellismo innovativo per eliminare gli alberi di equilibratura. Gli ingegneri sono riusciti a progettare il manovellismo riducendo ulteriormente le masse mobili e l'attrito nel sistema. Il peso delle bielle e dei pistoni è stato ottimizzato a tal punto che, a parità di comfort, è stato possibile eliminare gli alberi di equilibratura obbligatori solitamente presenti nei tre cilindri. Cuscinetti di biella e cuscinetti principali più piccoli, uniti alla riduzione del peso del motore e degli attriti, contribuiscono a un ulteriore abbattimento dei consumi. I sei contrappesi dell'albero motore ridimensionano le forze delle masse e quindi il carico dei cuscinetti principali, di conseguenza i motori della up! sono potenzialmente in grado di assicurare una notevole durata.

Testata con dodici valvole. La testa cilindro a quattro valvole dei nuovi motori è realizzata in lega di alluminio. Le valvole sospese nella camera di combustione in testa, disposte con un'angolazione di 21° per quelle di aspirazione e di 22,4° per quelle di scarico, vengono azionate come già accennato da leve di trascinamento a rulli. Gli steli delle valvole hanno un diametro di 5 mm. Nella testata è integrato un collettore di scarico che permette al motore, come spiegato

all'inizio, di raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio ottimale. I canali di scarico all'interno della testata, che convergono in una flangia centrale, riscaldano più rapidamente l'acqua di raffreddamento durante la fase di avviamento a freddo. Per contro, nell'esercizio normale il flusso dei gas di scarico viene raffreddato maggiormente, in modo che i motori possano funzionare con un rapporto carburante-aria ottimale pari a $\lambda=1$. Un altro fattore che contribuisce a ridurre i valori di consumi e gas di scarico.

Comfort acustico che non ha nulla da invidiare a quello delle sorelle maggiori. Il risparmio di peso è un obiettivo che interessa l'intero sistema di trazione arrivando fino ai cuscinetti motore: per la up! è stata adottata una soluzione con elementi in gomma-metallo che, oltre a disaccoppiare in modo ottimale il tre cilindri dalla carrozzeria, risulta essere la più leggera tra tutte quelle proposte dalla concorrenza. Inoltre, già nella prima fase ideativa ci si è assicurati che sulla up! potessero essere applicate soluzioni di isolamento e smorzamento dal punto di vista del peso. Ad esempio, gli ingegneri si sono preoccupati di ideare il vano motore in modo che nella zona della paratia anteriore ci fosse uno spazio di montaggio

sufficiente per realizzarne l'isolamento non con un pezzo formato, di solito più costoso, bensì con un pezzo stampato, dal costo inferiore e soprattutto più leggero. Il coordinamento mirato degli smorzamenti strutturali, interagendo anche con gli altri elementi acustici, provvede inoltre a un buon isolamento dell'abitacolo. Il team di progettisti up! ha posto anche la massima attenzione all'ermetizzazione sistematica della carrozzeria, per ridurre al minimo la penetrazione di rumori indesiderati nel vano passeggeri e quindi la necessità di materiali assorbenti. In generale, grazie al concetto di isolamento e ammortizzazione, la nuova up! si distingue per un livello di rumorosità sensibilmente più basso rispetto a quello di molte altre vetture di questa categoria.

1.0 MPI 60 CV. I 999 cm³ di cilindrata della motorizzazione base sviluppano 60 CV di brillante potenza a 5.500 giri mentre la coppia massima di 95 Nm è disponibile tra i 3.000 e i 5.000 giri. Il 90% della coppia massima è disponibile tra i 2.000 e i 6.000 giri. Ciò significa buona agilità pressoché a ogni regime. Per la versione di accesso il consumo nel ciclo combinato con cambio manuale a 5 rapporti, è di 4,5 l/100 km a fronte di emissioni di CO₂ di 105 g/km. Per la versione

ECO



BlueMotion Technology i valori scendono rispettivamente a 4,2 l/100 km e 97 g/km. Se la up! viene dotata del serbatoio da 35 litri, l'autonomia teorica può raggiungere addirittura gli 833 km. La up! con cambio manuale e motore 60 CV passa da 0 a 100 km/h in 14,4 secondi, raggiungendo una velocità massima di 160 km/h (161 km/h e 14,5 secondi per la versione BlueMotion Technology).

1.0 MPI 75 CV. La variante più potente del motore 1.0 ha la medesima cilindrata e le stesse dimensioni di alesaggio (74,5 mm) e corsa (76,4 mm). La potenza supplementare è fornita dalla gestione del motore modificata, che mette a disposizione la potenza massima di 75 CV a 6.200 giri. La coppia massima resta invariata, 95 Nm. Con cambio manuale, il motore 75 CV consuma in media 4,7 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 108 g/km). Le emissioni di CO₂ della versione BlueMotion Technology si attestano invece su 99 g/km con un consumo nel ciclo combinato di 4,3 l/100 km. La versione più potente della up! con cambio manuale raggiunge una velocità di 171 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 13,2 secondi (174 km/h e 13,3 secondi la versione BlueMotion Technology).

1.0 EcoFuel 68 CV. Per la marca Volkswagen la denominazione EcoFuel è già da tempo garanzia di massima ecocompatibilità ed economia nei consumi grazie al gas metano. Finora i motori EcoFuel sono stati riservati alla Touran, alla Passat e al Caddy. Con la nuova up!, la Volkswagen per la prima volta porterà sul mercato una city car in versione EcoFuel. Anche per questo modello l'azienda utilizza il tre cilindri 1.0 di nuova concezione, che in questo caso eroga 68 CV di potenza (a 6.200 giri) e 90 Nm di coppia massima (fra 3.000 e 4.300 giri). Rispetto alle versioni alimentate esclusivamente a benzina, il rapporto di compressione è stato portato da 10,5:1 a 11,5:1. Si è anche provveduto a rinforzare valvole e anelli di tenuta, tenendo conto delle maggiori sollecitazioni che si generano nella combustione di gas metano. Il condotto di aspirazione è dotato inoltre di punti di iniezione separati per il ripartitore di gas in acciaio inossidabile. Questa motorizzazione consente alla eco up! di passare da 0 a 100 km/h in 15,8 secondi e raggiungere la velocità massima di 168 km/h. Il consumo nel ciclo combinato del motore EcoFuel, in abbinamento con il pacchetto BlueMotion Technology, di serie per questa versione (tra l'altro con sistema start/stop e sistema di recupero dell'energia), è di 2,9 kg/100 km di gas metano, a fronte di emissioni di CO₂

di 79 g/km. Il costo del carburante per una percorrenza di 100 chilometri è decisamente inferiore ai 3,00 Euro (prezzo in Germania a febbraio 2012). Al momento in Europa non esiste un'auto più parca nei consumi della up!.

Serbatoio del metano nel sottoscocca. Numeri così eccezionali si devono all'elevato valore energetico del gas metano: un kg di gas naturale equivale a circa 1,5 litri di benzina. Il metano viene accumulato in due serbatoi che in totale contengono fino a 11 kg di gas (72 l) e sono montati sotto il pianale in corrispondenza dell'asse posteriore. Il serbatoio 1 è collocato, insieme a un serbatoio di riserva da 10 litri per la benzina, davanti all'asse; il serbatoio 2 occupa lo spazio normalmente adibito a vano della ruota di scorta. Grazie all'abbinamento di serbatoio di gas metano e serbatoio di riserva della benzina (il motore EcoFuel è "quasi-monovalente" e può quindi funzionare anche a benzina), l'autonomia della vettura risulta superiore a 550 km. Inoltre, dato che l'intero sistema EcoFuel è stato integrato nella struttura della vettura, non si è dovuto eliminare niente, fatta eccezione per il vano della ruota di scorta.

BlueMotion Technology – Sistema start/stop. Le versioni BlueMotion Technology della up! sono tra l'altro dotate del sistema start/stop e del dispositivo per il recupero dell'energia in frenata. Inoltre, i modelli BlueMotion Technology sono equipaggiati con un modulo dati batteria supplementare (per il rilevamento dello stato di carica del momento), un motorino di avviamento potenziato, un convertitore CC/CC (che assicura la stabilità della tensione della rete di bordo) e una batteria particolarmente esente dall'effetto memoria. Il sistema start/stop funziona così: il guidatore arriva a un semaforo rosso, frena fino all'arresto della vettura, mette il cambio in folle e solleva il piede dalla frizione (con cambio automatico è sufficiente appoggiare il piede sul freno). Così facendo il motore si spegne: a questo punto l'indicatore multifunzione mostra il messaggio "Start (A) Stop". Non appena scatta il verde, il guidatore preme la frizione (con cambio automatico è sufficiente il rilascio del freno), il motore si avvia, il messaggio "Start (A) Stop" scompare, si innesta la marcia e si parte. Il sistema start/stop riduce il consumo nel ciclo urbano fino al 6%.

BLUE MOTION



BlueMotion Technology – Sistema di recupero dell'energia.

Il sistema di recupero dell'energia consente di sfruttare al meglio l'energia cinetica connessa alla marcia. In fase di rilascio e di frenata, ossia quando il guidatore toglie il piede dal pedale dell'acceleratore o frena, la tensione dell'alternatore aumenta, e questa energia viene utilizzata per ricaricare la batteria del veicolo. Grazie alla gestione dell'alternatore in funzione dell'efficacia del motore e al costante stato di carica ottimale della batteria, la tensione dell'alternatore può essere ridotta, anche in accelerazione o quando la velocità viene mantenuta costante. L'alternatore può anche essere completamente disattivato. In questo modo si riduce il lavoro a carico del motore e si abbassano i consumi. Inoltre, la batteria con un livello di carica ottimale alimenta la rete di bordo con un'energia sufficiente anche a vettura ferma (per esempio ai semafori). Per sfruttare al meglio il sistema di recupero dell'energia è necessario disporre di un software speciale per la gestione energetica e di un software della centralina motore opportunamente modificato.

Cambio di nuova concezione

Manuale a 5 marce. I nuovi cambi a 5 rapporti in alluminio sono stati appositamente studiati dalla Volkswagen per i motori tre cilindri. Quello manuale, contraddistinto dalla sigla MQ100, pesa solo 25 kg (olio compreso) risultando così il più leggero al mondo per questa categoria di coppia (di serie è abbinato all'indicatore della marcia consigliata e alla visualizzazione nella strumentazione del rapporto innestato). Il cambio vanta inoltre una struttura estremamente compatta, dato che è lungo 341 mm e largo 462 mm.

Automatico a 5 rapporti. Un'altra novità è rappresentata dal cambio in versione automatica, il cosiddetto SQ100 che, con un peso inferiore a 30 kg, è tra i più leggeri del genere al mondo. Esso prevede le posizioni D, N e R; in alternativa il guidatore può passare in qualsiasi momento alla modalità di innesto manuale. In modalità automatica D, il cambio seleziona di volta in volta il punto di innesto e il rapporto migliore nell'ottica del contenimento dei consumi, risultando in questo senso più efficiente del cambio manuale. Interessante notare che, secondo quanto affermano i progettisti dei cambi, con la versione automatica il numero delle procedure di innesto è doppio rispetto a quanto avviene con il cambio manuale. Confrontando questo cambio con un convenzionale cambio automatico con frizione a presa diretta, si riscontrano alcune differenze nel funzionamento dell'auto: questo cambio automatico particolarmente efficiente non è dotato della posizione di parcheggio P, di conseguenza la up! viene avviata e spenta con la leva in posizione N (folle), e non più nella posizione P (come solitamente avveniva). Se la vettura viene spenta in posizione D, si innesta automaticamente la prima.

5ª marcia come rapporto Economy. Entrambi i cambi sono progettati per una coppia iniziale massima di 120 Nm. Inoltre, sia nella versione manuale che nella versione automatica la 5ª marcia ha un rapporto lungo, denominato rapporto Economy, che a velocità elevate riduce il regime, con conseguente diminuzione delle emissioni acustiche e dei gas di scarico, nonché naturalmente dei consumi. L'SQ100 viene proposto in abbinamento ai due motori benzina della up!.

SAFE



Assetto agile e sicuro

La up! con ESP di serie. La Volkswagen si affida alla trazione anteriore da quando hanno debuttato le prime Polo, Golf e Passat. Da allora sono trascorsi quasi quarant'anni, durante i quali la trazione anteriore Volkswagen è stata continuamente perfezionata. Inoltre, dal momento in cui è stato presentato il programma elettronico della stabilizzazione, l'alleanza tra ESP e trazione anteriore ha rivoluzionato la sicurezza attiva. La up! sarà offerta con ESP di serie in alcuni Paesi, tra cui l'Italia. Il sistema è integrato nel gruppo costituito da asse anteriore McPherson e retrotreno a ruote interconnesse. Lo scopo di questo layout era quello di realizzare un assetto estremamente neutro, sicuro e confortevole, senza perdere di vista la sensibile questione dei costi, particolarmente importante nel caso delle utilitarie.

Assi leggeri e compatti. L'asse anteriore della up! è, come accennato, un sistema McPherson con sospensioni a ruote indipendenti e bracci trasversali triangolari inferiori. L'elemento centrale, costituito da un telaio ausiliario al quale sono collegati i bracci trasversali, accoglie contemporaneamente lo stabilizzatore direttamente collegato all'ammortizzatore, lo sterzo e i sostegni oscillanti del supporto gruppi. Questo telaio ausiliario, leggero ed estremamente rigido, viene realizzato in acciaio ad alta resistenza con uno spessore di soli 1,8 mm. Anche il retrotreno a ruote interconnesse è caratterizzato da un peso ridotto e da una struttura estremamente compatta. A richiesta la up! viene offerta anche con telaio sportivo; in questo caso per la vettura viene adottato un abbinamento molla-ammortizzatore più rigido, e l'assetto viene abbassato di 15 mm.

Servosterzo parco nei consumi. Di serie, tutte le versioni della up! sono dotate di servosterzo elettromeccanico. La Volkswagen utilizza sistemi sterzanti di questo tipo anche in numerosi altri modelli. Il principale vantaggio è che il servosterzo elettromeccanico interviene in funzione del fabbisogno, quindi solo quando è necessario, e ciò permette di risparmiare fino a 0,2 l/100 km di carburante. Un altro vantaggio è rappresentato dalla possibilità di programmare il sistema; ad esempio, la messa a punto dello sterzo può essere più diretta e sportiva o più confortevole. Nel caso della up!, il livello selezionato per il ritorno attivo in posizione centrale migliora sia il comfort di sterzata sia la sensazione di sicurezza. Il ritorno al centro con angoli di sterzata minimi, di importanza fondamentale, e il momento sterzante che si genera in funzione della velocità trasmettono una sensazione di estrema precisione. Da fine corsa a fine corsa, lo sterzo della up! compie esattamente 2,9 rotazioni.

Impianto frenante affidabile. Sull'asse anteriore la up! monta freni a disco autoventilanti di nuova concezione. Rispetto ai dischi freno di pari dimensioni finora utilizzati alla Volkswagen, questi consentono di ridurre il peso della vettura di 1,5 kg, dando un piccolo contributo al risparmio di carburante. Inoltre, la diminuzione delle masse non sospese influisce positivamente sul comfort di marcia. Nel posteriore la Volkswagen utilizza i freni a tamburo montati su alcune versioni della Polo, perfetti per la gamma di potenza e il peso della up!. Un dispositivo servofreno da 9" ottimizza le prestazioni di decelerazione e la gamma di potenza dei freni è suddivisa in due diagrammi caratteristici. Nel settore di frenata comfort l'attenzione è incentrata sulla buona modulabilità. Se invece è necessaria una decelerazione maggiore, viene attivato il secondo diagramma caratteristico, contraddistinto da un coefficiente di amplificazione maggiore. In questo modo, nel caso di decelerazioni elevate si riduce notevolmente lo sforzo richiesto, migliorando così la sicurezza. Come precedentemente accennato, nei mercati come quello tedesco la up! sarà inoltre fornita di serie con il programma di controllo elettronico della stabilizzazione ESP, che sarà affiancato dal sistema antibloccaggio ABS.

Funzione di frenata di emergenza City

Frenata di emergenza automatica. Un highlight relativo alla tecnologia di sicurezza della up! è rappresentato dalla funzione di frenata di emergenza City, disponibile a richiesta. Questo dispositivo, che si attiva automaticamente a velocità comprese tra i 5 e i 30 km/h, scansiona tramite un sensore laser (integrato nella parte superiore del parabrezza) la zona davanti alla vettura fino a 10 metri di distanza e registra il rischio di una collisione imminente. Se il guidatore non intraprende nessuna azione per evitare l'urto con il veicolo che precede o con l'oggetto fisso davanti alla vettura, prima viene predisposto l'impianto frenante e, in un secondo stadio, viene allertato il dispositivo idraulico di assistenza in frenata. A seconda della situazione, la funzione di frenata di emergenza City avvia il terzo stadio, che comporta una frenata di emergenza automatica fino all'arresto, oppure se il guidatore non frena con forza sufficiente, gli mette a disposizione tutta la forza frenante. Se il pericolo di collisione è massimo, la up! viene frenata a 10 m/s^2 e, a seconda di velocità e situazione, con una frenata automatica la funzione

di frenata di emergenza può sia contribuire a ridurre la gravità di un incidente, sia persino consentire di evitare l'impatto. Tuttavia chi siede al volante è sempre responsabile di quanto accade.

Il guidatore ha sempre completo accesso al sistema. Il guidatore può in ogni momento disattivare questa interessante funzione di frenata di emergenza City accelerando, sterzando o premendo il pedale della frizione, se la situazione lo richiede. Inoltre, la funzione di frenata di emergenza City può essere disattivata come di consueto tramite un tasto nella parte inferiore della consolle centrale (per esempio in caso di traino della vettura o di prova sul banco a rulli). In questo caso, per i 5 secondi successivi alla disattivazione nella strumentazione compare un simbolo corrispondente con l'indicazione supplementare "OFF"; l'indicazione compare di nuovo non appena la vettura raggiunge una velocità compresa tra 5 e 30 km/h. In caso di guasto della funzione di frenata di emergenza City, il simbolo lampeggia in modo lento e continuo. Se la funzione di frenata di emergenza City viene attivata, il simbolo lampeggia per breve tempo a intervalli ravvicinati.



**maps
+
more**



Sistema multifunzione maps+more

Informazioni portatili. Una novità assoluta a bordo della up! è il sistema maps+more (di serie in Italia), un dispositivo di infotainment multifunzione che comprende un sistema di navigazione, il vivavoce per il telefono, informazioni relative alla vettura e un lettore multimediale. Le app permettono poi di adattare il sistema ai desideri e alle necessità personali di chi lo utilizza. maps+more viene fissato su di un apposito supporto, esteticamente bello e stabile, sopra la consolle centrale, stabilendo in questo modo il collegamento tra il sistema e la rete della vettura. Il sistema maps+more rappresenta dunque la forma d'integrazione più coerente attualmente in commercio nel settore dei dispositivi portatili.

Informazioni accessibili. Grazie a maps+more, è possibile offrire sistemi infotainment per le auto nuove a prezzi accessibili. Questa soluzione è stata scelta in funzione del prezzo particolarmente interessante a cui viene proposta la up!. Il sistema è stato appositamente sviluppato per fornire soluzioni di navigazione, telefonia, informazioni e intrattenimento a basso costo. Così con la collaborazione di Navigon, uno dei principali fornitori mondiali di sistemi

di navigazione, è nata una speciale soluzione su misura per la up! e accessibile a tutti: maps+more.

maps+more in dettaglio. In Germania il sistema maps+more è disponibile a pagamento. In abbinamento deve essere ordinato in questo caso il sistema radio-CD RCD 215 che, in alternativa, può funzionare anche tramite il sistema maps+more. Perché questo abbinamento? Perché la riproduzione di MP3, le indicazioni vocali del sistema di navigazione o le telefonate sono pienamente funzionanti solo se vengono trasmesse dall'impianto radio e dagli altoparlanti di bordo. Nella versione completa (di serie in Italia) sono compresi un sistema di radio-navigazione con comando vocale, lettore CD/MP3, interfaccia per schede SD (32 GB) per la riproduzione di musica e immagini, dispositivo vivavoce, computer di bordo multifunzione con indicazioni di guida ecologica e altre applicazioni: una ricchezza di opzioni e componenti difficilmente eguagliata da altri sistemi in commercio. Le funzioni principali sono suddivise in quattro menu: Vettura, Navigazione, Media e Telefono. Tutte queste quattro voci del menu principale si attivano tramite il touchscreen a colori da cinque pollici.

Menu Vettura

Tramite questa voce è possibile richiamare sia informazioni sulla up! sia app molto utili, quali ad esempio:

- ▶ le informazioni del computer di bordo (autonomia, consumi attuali, consumo nel ciclo combinato, velocità, tempo di percorrenza e chilometri percorsi) con indicazione digitale del contagiri, della temperatura del liquido di raffreddamento e di quella esterna, visualizzati sotto forma di strumenti analogici;
- ▶ il controllo chiusura porte (rappresentazione visiva delle porte e del portellone eventualmente aperti; disponibile solo se la up! è dotata di chiusura centralizzata);
- ▶ l'assistente visivo alla retromarcia (rappresentazione anche visiva della funzione acustica del sistema di assistenza al parcheggio, disponibile a richiesta);
- ▶ la funzione blocco note Notepad (scrittura tramite touchscreen), installabile sul portale Navigon Fresh;
- ▶ la funzione pila tascabile/luce Highbeam (sul display si accendono i fari di una up!) installabile via Navigon Fresh;
- ▶ la funzione ThinkBlue Trainer.

ThinkBlue Trainer, un aiuto per una guida ecocompatibile

La funzione ThinkBlue Trainer aiuta a ridurre i consumi di carburante e favorisce uno stile di guida più ecocompatibile. Analizza e valuta l'utilizzo di acceleratore, freno e cambio, inviando poi le informazioni così elaborate al guidatore sotto forma di suggerimenti, in modo che questi adegui il proprio stile di guida al fine di ridurre i consumi.

Nel menu di attivazione del Think Blue Trainer sono indicati, in forma di simboli circolari, le tre funzioni Guida, Consumo e Cambio. Grazie alle tre icone si può capire in modo molto rapido e intuitivo come contenere i consumi: l'icona Guida è rappresentata al centro da un cerchio nel quale è inserita la silhouette della up!. Tale cerchio sarà tanto più grande quanto più bassi saranno stati i consumi nei minuti precedenti. Attraverso l'icona Cambio il guidatore riceve indicazioni circa il momento ideale per il cambio marcia, mentre il simbolo Consumo indica il consumo nel ciclo combinato dall'inizio del viaggio. Toccando uno dei tre simboli si apre un sottomenu con ulteriori informazioni specifiche. Alla voce di menu Guida vengono visualizzate indicazioni per lo stile di guida: tali informazioni, immediatamente utilizzabili, aiuteranno chi si trova al volante a guidare in modo ancora più ecologico.

La voce Cambio informa dettagliatamente sui punti di innesto ottimali e se le indicazioni della marcia siano state seguite a dovere negli ultimi minuti. Richiamando la voce di menu Consumi, un'apposita grafica indicherà i consumi degli ultimi 30 minuti.

Infine, maps+more pensa insieme al guidatore: se è selezionata la funzione di navigazione attiva o la visualizzazione mappe, nel caso il livello di carburante scenda sotto una determinata soglia cerca automaticamente il distributore più vicino. Questa funzione si chiama Avvertimento rifornimento.

Menu Navigazione

Dietro questa voce di menu si nasconde innanzitutto il classico sistema di navigazione con comando vocale e TMC. Anche in questo ambito, talvolta maps+more offre qualcosa in più.

► Prendiamo per esempio la voce La mia vettura: spegnendo la vettura (disinserendo l'accensione), il sistema memorizzerà automaticamente la posizione di parcheggio della up!. Sulla via del ritorno, quest'ultimo ritroverà il posteggio grazie al sistema di navigazione mobile. Una bella comodità quando ci si trova in una città che non si conosce.

- ▶ Naturalmente maps+more trova anche parcheggi.
- ▶ Chi utilizza la up! per le trasferte di lavoro apprezzerà certamente anche il Giornale di bordo.
- ▶ È inoltre possibile importare indirizzi e itinerari tramite Outlook e scegliere diversi criteri per il calcolo dell'itinerario.
- ▶ Chi lo desidera, può scegliere motivi personalizzati per lo screen saver del sistema maps+more; in questo caso, sullo schermo vengono sempre visualizzate data, ora e temperatura esterna.
- ▶ Inoltre, il sistema può memorizzare nei preferiti circa 500 destinazioni (POI = Points of Interest) e visualizzare i dettagli delle mappe in 3D.
- ▶ maps+more può anche indicare circa due milioni di cose interessanti da vedere / POI.
- ▶ Utilizzando il comando Chiedi aiuto (in questo caso viene visualizzata sul display la posizione attuale), maps+more effettua le chiamate d'emergenza.

Menu Media

La combinazione di maps+more e RCD 215 comprende diverse possibilità per trasmettere la musica tramite gli altoparlanti della up!: la radio, un lettore di schede micro SD (per schede fino a 32 GB) oppure il lettore CD/MP3 del sistema RCD 215. Tramite la scheda SD è anche possibile visualizzare video e immagini. Chi utilizza un iPod o un iPhone può inoltre riprodurre la musica tramite Bluetooth (in streaming).

- ▶ Anche per quanto riguarda la visualizzazione grafica delle singole funzioni multimediali, maps+more offre opzioni nuove per un'automobile. Le emittenti radio, per esempio, possono essere visualizzate nel modo convenzionale con l'indicazione scritta del nome, oppure in alternativa, con il logo dell'emittente (i loghi aggiornati delle emittenti possono essere nuovamente caricati, in qualsiasi momento, via Navigon Fresh).

- » Come nei lettori MP3, le canzoni MP3 riprodotte a partire dalla scheda SD possono essere accompagnate dall'immagine della copertina del CD.
- » Con maps+more è possibile visualizzare le foto come presentazione.
- » Da ultimo, ma non per questo meno importante, le opzioni radio e audio nel menu Media si possono impostare in modo rapido e intuitivo per mezzo del touchscreen.

Menu Telefono

In abbinamento a telefoni con predisposizione Bluetooth, maps+more offre tutte le funzioni di un impianto vivavoce. Una volta connesso il telefono, sul touchscreen sono disponibili una tastiera, l'intera rubrica del telefono connesso e il registro delle ultime chiamate. È inoltre possibile utilizzare il telefono tramite comando vocale.

Altre app per maps+more

Grazie al portale dedicato al download del maps+more, i guidatori della up! potranno scaricare ulteriori app. Sul portale sono disponibili alcune estensioni, ad esempio una app primo soccorso, un glossario di termini tecnici e le estensioni Navigon. Qui figurano applicazioni quali diverse guide turistiche, una City View 3D o l'elenco delle stazioni di rifornimento di metano. A fronte di un prezzo vantaggioso, i guidatori della up! possono scaricare gli aggiornamenti del materiale cartografico relativo all'Europa (prezzo in Germania: 19,99 Euro per due anni).



Leggera, sicura e aerodinamica

Design e dimensioni per le metropoli di tutto il mondo

Due versioni di carrozzeria: la cinque porte
amplia la gamma della New Small Family

Peso ridotto del 13%, per la up! il totale è
929 kg





Wolfsburg / Bensberg, marzo 2012. Lunga 3,54 m e larga 1,64 m (specchietti retrovisori esterni esclusi), la up! è tra le quattro posti più piccole attualmente in produzione. Questa Volkswagen, alta 1,48 m (in entrambe le versioni di carrozzeria), da un lato possiede sbalzi decisamente ridotti, dall'altro vanta un passo molto lungo (2,42 m): una configurazione che garantisce il massimo sfruttamento dell'abitabilità interna.

Design avveniristico

Frontale. Vista da davanti, la up! sembra quasi sorridere, per via del profilo del paraurti. Tra i gruppi ottici (con luci diurne integrate) corre una sottile banda nera con il logo VW al centro, unico elemento cromato del frontale. Le grandi prese d'aria sono un particolare di cui la up! può fare a meno, dati gli attuali motori benzina e a gas metano e il futuro impiego di motori elettrici. Considerando l'aspetto, i gruppi ottici risultano notevolmente più piccoli rispetto a quelli di altre Volkswagen, ma piuttosto pronunciati. Klaus Bischoff, Responsabile Design della Marca Volkswagen prosegue: "Il design del frontale, da quello della up! a quello della Phaeton, è sempre espressione del nuovo DNA stilistico della Volkswagen. I modelli sono accomunati tra l'altro da uno spiccato sviluppo orizzontale delle linee, dal collegamento di calandra del radiatore e fari nonché dai tipici angoli acuti. Tuttavia tutti i modelli Volkswagen vantano una propria individualità nonostante l'evidente appartenenza al Marchio. A questo proposito, a fare la differenza sono le proporzioni dei singoli componenti. Spaziando tra i vari modelli ci troviamo dunque sempre di fronte a vetture con una propria personalità, dall'accattivante up! fino alla possente Phaeton".

Fiancate. Le fiancate sono caratterizzate da superfici arcuate e da una sapiente alternanza di forme concave e convesse, dove solo una lieve scanalatura sopra il longherone interrompe la continuità d'insieme. Se non fosse per questo particolare, le fiancate non presenterebbero alcuna superficie in rilievo o spigolo, fino ai passaruota e alle cornici dei cristalli. Le ruote, che appaiono quasi "prigioniere" degli imponenti passaruota, presentano ampie superfici laterali, i cosiddetti "specchi circolari", che le fanno sembrare più grandi di quanto non siano (i cerchi sono da 14 o 16 pollici).

3 porte. La forma dei cristalli è l'altro elemento che rende la up! inconfondibile. Un angolo acuto anteriore collega formalmente l'estremità ribassata del cristallo e il cofano motore; nella zona posteriore, il profilo stesso ha un andamento ascendente che enfatizza la presenza del montante posteriore sopra la ruota: una caratteristica che insieme al passo lungo e agli sbalzi corti sottolinea ulteriormente le accattivanti proporzioni della up!.

5 porte. Naturalmente ci sono differenze per quanto riguarda l'estetica della vettura. Mentre sulla tre porte la linea inferiore dei cristalli sale, come illustrato, in corrispondenza del montante posteriore, sulla cinque porte ha un andamento rettilineo, conferendo alla nuova variante di carrozzeria un'assoluta originalità. Anche sulla cinque porte gli sbalzi colpiscono per la lunghezza ridotta.

Parte posteriore. La up! è dotata di un grande portellone, che scende fino al paraurti. Quello più esterno si può definire ibrido perché costituito essenzialmente da tre strati in vetro trasparente, come un moderno smartphone. I gruppi ottici posteriori, disposti verticalmente, formano un tutt'uno con il portellone. In dettaglio, esso è composto da una struttura portante di base, sulla quale è stato applicato con saldatura laser un secondo strato di lamiera in cui è integrata la chiusura del tetto. Il terzo strato, quello esterno, è costituito dall'elemento in vetro, che viene incollato, e che dalla chiusura del tetto si estende fino al bordo inferiore. Il bordo attorno al lunotto e la parte inferiore sono rivestiti internamente di colore nero, sul quale risaltano i loghi cromati VW e up!. Il portellone si apre agendo sul comando sotto il logo VW.

Gruppi ottici posteriori inconfondibili. Anche se sembra che facciano parte del portellone, i grandi gruppi ottici posteriori della up! sono saldamente fissati alla carrozzeria, e si distinguono per le superfici di colore rosso in cui sono integrati elementi bianchi a forma di C. La parte più bassa del posteriore è dominata dalla presenza del paraurti, con l'ampia sezione per la targa e la scanalatura perimetrale. Paraurti anteriore e posteriore vengono proposti di serie in tinta con la carrozzeria.

Aerodinamica perfetta

Minore resistenza aerodinamica, consumi più bassi. Con un coefficiente c_x di 0,32 la up! raggiunge un'aerodinamica esemplare nella classe di riferimento. Ciò si traduce in una riduzione sia del fruscio aerodinamico che dei consumi. La Volkswagen compie i primi passi sul fronte delle soluzioni aerodinamiche già nelle fasi iniziali della progettazione, grazie al cosiddetto processo di simulazione del flusso (CFD = Computational Fluid Dynamics). Dati i vantaggi in termini di tempi e costi, questo processo ha sostituito la valutazione e l'ottimizzazione sulla base di modelli reali in scala 1:4.

In questo contesto, un aspetto importante è la possibilità di una rappresentazione anche digitale dei dettagli del veicolo che si avvicini molto alla realtà. Passo dopo passo, l'aerodinamica viene così ottimizzata al computer. Soltanto al termine di questo processo, a un grado di sviluppo già maturo, ha inizio la fase di simulazione, che avviene con misurazioni del profilo aerodinamico per mezzo di un modello aerodinamico di grandezza naturale. Questo modello aerodinamico è provvisto di un rivestimento di argilla (clay) e permette quindi di modificare rapidamente la forma del veicolo. Inoltre, la configurazione del vano motore e del sottoscocca del modello in scala 1:1 si avvicina già di molto a quella reale. Anche questo particolare consente di ottimizzare in tempi brevi parti molto importanti per l'aerodinamica, quali ad esempio lo spoiler anteriore e posteriore o la protezione sottoscocca. La messa a punto finale dei particolari aerodinamici avviene quindi tramite misurazioni sui primi prototipi.

Eliminazione di ogni grammo superfluo di CO₂ sul profilo aerodinamico. Nella concezione dell'aerodinamica, un'attenzione particolare è stata riservata a uno sbalzo

anteriore di dimensioni estremamente contenute. Partendo da questa base, la parte laterale del frontale della up! è stata progettata in modo da contenere quanto più possibile le turbolenze d'aria sul rivestimento dei passaruota. Inoltre, la posizione e le misure dello spoiler anteriore sono state migliorate sempre di più. Le serie di misurazioni del profilo aerodinamico dimostrano che, grazie a queste finiture, si risparmia un ulteriore 1,1 g/km di CO₂. Può sembrare poco, ma alla fine, sommando tutte le misure, si ottengono valori straordinari, come i 79 g/km di CO₂, che verranno raggiunti dalla up! EcoFuel BlueMotion Technology di prossima introduzione. Nello stesso tempo, per effetto della forma dello spoiler anteriore infine ottenuta, il comportamento stradale della vettura è ancora più sicuro.

Ottima resistenza aerodinamica (0,67 m²). Anche la struttura del posteriore influenza in modo determinante l'aerodinamica di una vettura. Nel caso della up!, grazie a un intenso lavoro di precisione sui dettagli, si è riusciti a dare al profilo una forma che, pur mantenendo intatte le caratteristiche del design, permetta di ottenere un distacco dei filetti fluidi definito anche nella parte laterale posteriore.

Il profilo dello spoiler posteriore è stato progettato in modo da conciliarsi con la realizzazione delle alette frangivento. Sommando tutte le misure, per la take up! si raggiunge il coefficiente c_x di 0,32, cui si è precedentemente accennato, molto buono per il segmento di riferimento. L'interazione tra questo valore e la superficie frontale della vettura $A = 2,07 \text{ m}^2$ fa sì che la up! raggiunga un'ottima resistenza aerodinamica complessiva, pari a $0,67 \text{ m}^2$.

Ecopagella per la up!. Date le qualità aerodinamiche, la riduzione del peso e l'efficienza dei sistemi di trazione, non stupisce che il bilancio ambientale della nuova up! sia molto positivo. Questa soluzione è stata scelta dalla Volkswagen dopo l'analisi degli effetti delle auto sull'ambiente (norma ISO 14040/44) nell'arco dell'intero ciclo di vita (produzione, utilizzo, riciclaggio). I risultati di questo bilancio sono confluiti in una ecopagella che la nuova up! ha ricevuto già prima di essere lanciata sul mercato. L'ecopagella è stata verificata dall'ente di certificazione indipendente TÜV Nord. Un risultato fondamentale: la up! ha permesso di ridurre le ripercussioni sull'effetto serra del 21% rispetto al modello precedente.

Sicurezza e qualità ai massimi livelli

Un'efficace lotta contro il peso. Peso inferiore, maggiore sicurezza in caso di incidente: questo è possibile solo con l'adozione di tecnologie di produzione innovative. Infatti la carrozzeria della up!, insignita del prestigioso riconoscimento delle cinque stelle Euro NCAP, è costituita fino all'8,1% da stampati a caldo, cioè da componenti in grado di sopportare sollecitazioni estreme (tra gli altri pianale e montanti centrali); il solo impiego di queste lamiere stampate a caldo ha permesso di ridurre il peso della carrozzeria di 13 kg. Grazie a un'efficace strategia di downsizing, all'impiego di acciai ad alta resistenza e all'eliminazione di ogni grammo superfluo, il peso della nuova up! è stato contenuto in 929 kg, ben 41 kg in meno (-13%) rispetto al precedente modello più simile (la Lupo).

Acciaio speciale ad alta resistenza. Nell'area dei longheroni anteriori e longitudinali esterni e del telaio laterale del tetto, vengono impiegati i cosiddetti acciai bifasici che, insieme alle lamiere stampate a caldo, costituiscono la base della cellula di sicurezza.

Con una percentuale di acciai ad altissima resistenza pari al 39,3% e una percentuale di acciai ad alta resistenza pari al 17,2%, anche in questo caso la up! vanta i valori migliori del segmento. Solo il 24,9% del peso della struttura di carrozzeria è costituito dai tradizionali acciai per imbutitura, utilizzati per componenti che devono soddisfare requisiti molto elevati dal punto di vista estetico, come gli elementi esterni delle parti laterali della carrozzeria o i passaruota posteriori

Comfort ai vertici della categoria. La struttura di carrozzeria particolarmente rigida della up! soddisfa addirittura i requisiti di comfort della classe superiore per quanto riguarda comportamento acustico e la risposta alle vibrazioni. Questa caratteristica va ricondotta alla disposizione dei cosiddetti nodi e punti di applicazione della forza, che si basa su una struttura di carrozzeria a tre gusci, che sfrutta in modo ottimale lo spazio di montaggio ridotto disponibile, in modo che il vano passeggeri sia circondato da profili stabili e ottimizzati al calcolo. Nonostante gli elevati requisiti in termini di rigidità e di comportamento in caso di urto, è stato possibile migliorare l'efficienza nella distribuzione dei pesi del 34% rispetto alla Lupo. Inoltre, con una rigidità

torsionale statica di 19.800 Nm/°, la up! fissa nuovi standard di riferimento nella sua categoria. L'elevata rigidità torsionale influisce positivamente su comfort e manovrabilità. Altrettanto efficace è la rigidità dinamica della up!, pari a 49 Hz, i cui effetti sull'acustica e sulla risposta alle vibrazioni si traducono in aumento del comfort di marcia. Infatti, la Volkswagen, anche nel caso delle compatte, tiene fede all'impegno di non scendere a compromessi in fatto di sicurezza, qualità e comfort offerti indipendentemente dal segmento.

Sicurezza al livello di quella delle sorelle maggiori. I risultati eccellenti conseguiti dalla up! nei crash-test Euro NCAP dimostrano che anche le city car possono vantare un'ottima sicurezza passiva. Nel caso della Volkswagen viene garantita la massima protezione non solo dei passeggeri, ma anche degli altri utenti della strada. Per quanto riguarda la protezione pedoni, la up! primeggia, tra l'altro, grazie ai suoi nuovi motori a tre cilindri di piccole dimensioni, ai gruppi ausiliari montati direttamente sul basamento e ai cambi estremamente compatti. Grazie alla disposizione del cuscinetto in testa accanto al longherone è stato possibile realizzare una posizione di montaggio della batteria molto

profonda. Questa profondità della posizione di montaggio è imprescindibile per una buona protezione pedoni. In generale, lo spazio di deformazione tra il cofano anteriore e il blocco motore può ridurre al minimo il rischio di lesioni per i pedoni. Per questo motivo sono state ulteriormente migliorate anche le cerniere del cofano motore.

Il sensore Early Crash reagisce prima dell'impatto. Per proteggere i passeggeri della up!, la struttura della carrozzeria lungo i percorsi di carico fortemente sollecitati è costituita da acciai ad alta e ad altissima resistenza. La sicurezza passiva, soprattutto in caso di incidenti gravi, aumenta grazie all'adozione di rinforzi supplementari, ad esempio in corrispondenza dei braccioli delle portiere. In caso di impatto frontale, un sensore Early Crash integrato direttamente dietro al paraurti anteriore attiva i sistemi di ritenuta ancor prima dell'impatto vero e proprio. Quello che avviene possono coglierlo soltanto fotocamere ad alta velocità: nel giro di pochi millisecondi i pretensionatori tendono le cinture di sicurezza per coinvolgere guidatore e passeggero anteriore

quanto prima possibile nel processo di decelerazione della vettura. I limitatori di forza assicurano una riduzione delle sollecitazioni a carico del torace. Gli airbag frontali fermano il torace. Il piantone di sicurezza dello sterzo contribuisce a ridurre ulteriormente il rischio di lesioni per il guidatore. In caso di impatto laterale gli airbag per testa e torace, anch'essi di serie, intervengono per proteggere sia la testa che il torace di guidatore e passeggero

Mai senza cinture di sicurezza allacciate. I seggiolini Isofix vengono fissati nel vano posteriore tramite gli appositi dispositivi di aggancio Isofix e gli ancoraggi Top-Tether; in questo modo vengono assicurati saldamente alla vettura. Se salgono a bordo bambini più grandi, l'indicatore di cinture non allacciate, integrato di serie nel display multifunzione, informa il guidatore se le cinture dei passeggeri nel vano posteriore sono realmente allacciate. Per i posti a sedere anteriori è inoltre presente un avvisatore acustico per le cinture di sicurezza non allacciate.





Ordinati, semplici e accattivanti

Ottimo sfruttamento dello spazio interno

Un piccolo gigante:
posto per 4 persone e bagagliaio
da 251 litri di capacità

Facilissima da guidare:
tutto è molto intuitivo.
Basta mettere in moto e partire



Wolfsburg / Bensberg, marzo 2012. Grazie a uno dei passi più lunghi del segmento, alla posizione di montaggio estremamente avanzata dei motori compatti e agli assali di nuova concezione, la vettura può vantare un eccellente sfruttamento dello spazio interno a disposizione. Ciò garantisce alla vettura ottimi standard di abitabilità per guidatore, passeggero anteriore e passeggeri del vano posteriore. I sedili modulari di nuova progettazione, grazie ai quali ogni variante di up!, per quanto diversa, può vantare una conformazione unica, offrono un elevato comfort di marcia. Rispetto a soluzioni paragonabili, i sedili anteriori della up! sono più leggeri del 15%. Gli appoggiatesta dei sedili di guidatore e passeggero anteriore sono integrati nei sedili, come solitamente accade sulle vetture sportive. Regolazione perfetta quindi, indipendentemente dalla statura del passeggero. Per il vano posteriore, data la necessità di disporre sempre di una visuale perfetta, gli appoggiatesta, come di consueto, sono regolabili in altezza.

Ergonomia e comfort a livello delle vetture delle classi superiori. Nella migliore tradizione Volkswagen, il team che si è occupato dello sviluppo della up! sotto la guida di Ulrich Hackenberg, Membro del Consiglio di Amministrazione della marca Volkswagen con Responsabilità dello Sviluppo tecnico, ha prestato la massima attenzione alle caratteristiche di ergonomia della vettura. “Salendo a bordo della up! – dice Hackenberg –, è più che evidente il comfort offerto, con una posizione di seduta non eccessivamente bassa, e spazio sufficiente per gambe e ginocchia. Una sapiente cura dei dettagli caratterizza gli interni della vettura. Rispetto alla Lupo, ad esempio, abbiamo montato piantone dello sterzo e volante più in alto, ma allo stesso tempo abbiamo abbassato leggermente l’angolazione rispetto al guidatore, migliorando così notevolmente l’ergonomia complessiva della vettura”.

Capolavoro di spaziosità. Il commento di Hackenberg sottolinea le notevoli dimensioni degli interni. Per esempio, lo spazio per la testa raggiunge l’ottimo valore di 993 mm; nel vano posteriore questo valore è pari a 947 mm. L’altezza dei sedili sia anteriori che posteriori contribuisce al comfort offerto: il cosiddetto punto H, ovvero il vertice di seduta e

schienale qui rilevante, si trova ad un’altezza di 306 mm per guidatore e passeggero; nel vano posteriore si trova invece a 378 mm. Grazie alla posizione di seduta leggermente sopraelevata, i passeggeri nel vano posteriore hanno una visuale migliore oltre le spalle di guidatore e passeggero.

Sfruttato ogni millimetro. La up! è il massimo della praticità anche grazie ai suoi numerosi vani portaoggetti; oltre a un ampio cassetto portaoggetti nella consolle centrale e al portaoggetti nel cruscotto, in entrambe le porte sono presenti superfici di appoggio e portabevande (per bottiglie fino ad 1 l di capacità), nel vano posteriore si trovano tre portabevande (versione tre porte) e due ganci portaborse e il bagagliaio è dotato di un piano di carico variabile (disponibile dall’allestimento move up!). Due esempi della perfezione dei particolari: il cassetto portaoggetti è dotato di portapenne, portataccuino e vano portamonete; è inoltre presente un vano portaocchiali; l’appendiabiti è stato integrato nel montante centrale, in modo che dall’esterno sia visibile attraverso il cristallo e che si possa raggiungere comodamente: chi guida up! non sa cosa sia la tipica e affannosa ricerca di questo gancio.



Strumentazione chiara. Tre sono gli elementi centrali di strumentazione e interfacce: gli strumenti davanti al guidatore, il modulo di comando al centro della vettura con regolazioni per radio-CD e climatizzatore nonché l'unità portatile per navigazione, intrattenimento e informazione maps+more (sistema radio-CD, climatizzatore e il pacchetto maps+more sono dotazioni disponibili a richiesta). La strumentazione è costituita da un indicatore analogico (tre a partire dall'allestimento move up!) e da un display digitale. Su move up! e high up! il più grande dei tre strumenti analogici circolari è il tachimetro, disposto al centro, con il display multifunzione digitale (MFA) integrato (disponibile come equipaggiamento a richiesta). Sul display multifunzione digitale vengono visualizzati anche i segnali relativi alla funzione di frenata di emergenza City o al funzionamento del sistema start/stop. Alla sua sinistra si trova il contagiri, a destra l'indicatore del livello del carburante.

Elementi di comando intuitivi. Gli elementi di comando per ventilazione e climatizzatore, sistema radio-CD, lampeggio di emergenza, riscaldamento di sedili e lunotto e disattivazione del sistema start/stop si trovano nel modulo centrale sulla plancia,

tra guidatore e passeggero anteriore. L'unità nel suo insieme, verniciata in un elegante nero laccato, è collocata in alto, in modo da risultare ben visibile oltre che di semplice utilizzo. Per quanto riguarda il collegamento in rete dei sistemi, un elemento interessante è che ogni up! viene dotata di un "proprio" fascio di cavi individuale. Questa "rete di bordo" viene configurata sulla base degli allestimenti di ogni singola up! ed è programmata just-in-time in fase di produzione. Il vantaggio è che, non montando cavi che non servono, si riducono costi e peso.

Piacevolezza cromatica. La up! ha una struttura interna chiara e ordinata. Questa nuova Volkswagen presenta un design divertente e standard qualitativi che fanno onore al segmento. Particolarmente pregevole è il dash pad, l'elemento decorativo trasversale sulla plancia posto davanti a guidatore e passeggero anteriore, disponibile, a seconda dell'allestimento, in beige opaco o nero laccato o in uno dei colori carrozzeria. Mentre la parte superiore della plancia è realizzata sempre in antracite, chi acquista move up! e high up! può in alternativa richiedere la parte inferiore della plancia in beige chiaro. In questo caso anche consolle centrale, inserti delle porte e rivestimenti laterali nel vano posteriore sono realizzati in beige.

Compatta la up!, grande il bagagliaio. La capacità di 251 litri del bagagliaio risulta decisamente superiore rispetto a quella abituale in questo segmento e, abbattendo completamente gli schienali dei sedili posteriori, il volume di carico aumenta fino a 951 litri, oltre a offrire una superficie di carico pressoché piatta. Poiché è possibile abbattere lo schienale del sedile del passeggero, la up!, pur con le sue dimensioni compatte, può trasportare attrezzature sportive o mobili ingombranti con una lunghezza massima di 2 m. Il bagagliaio è rivestito in tessuto; lo stesso vale per la copertura del vano bagagli, caratterizzata da un'apertura ampia e dalla possibilità di essere rimossa in caso di necessità. La up! può inoltre essere dotata di un piano di carico variabile disponibile a richiesta, che può essere collocato su due diversi livelli. Quando è al livello superiore si crea, in abbinamento con lo schienale dei sedili posteriori che si abbatte in pochi secondi, un'altra superficie di carico pressoché piatta; in questa posizione, sotto al piano di carico possono inoltre essere sistemati oggetti più piccoli. La posizione più bassa del piano di carico viene utilizzata quando è necessario sistemare nel bagagliaio oggetti particolarmente grandi e ingombranti. Tutti questi dettagli bastano già a far comprendere che la up! internamente è un piccolo gigante.



Piccola l'auto, grande la scelta

Nata per piacervi – 10 diverse versioni della up!

5 volte up!:

le varianti di allestimento take up!,
move up!, high up! , black up! e white up!

5 x 2:

tutti gli allestimenti disponibili sia per
la versione tre che cinque porte.

10

Wolfsburg / Bensberg, marzo 2012. Indipendentemente dalla motorizzazione, questa nuova Volkswagen viene proposta in tre allestimenti: take up!, move up! e high up!. Fin dal lancio verranno inoltre offerti due modelli speciali particolarmente eleganti definiti sulla base della high up!: la black up! e la white up!. Di seguito, una panoramica degli allestimenti disponibili.

Allestimento take up! (specifiche per il mercato tedesco)

La convenienza della versione d'accesso. Questa versione della piccola Volkswagen è equipaggiata tra l'altro con cerchi da 14", paraurti in tinta con la carrozzeria e cristalli atermici. Come per tutte le up!, la carrozzeria è inoltre sottoposta a zincatura parziale, quindi protetta contro la ruggine nel lungo periodo. Tra i dettagli interni spiccano la funzione Easy Entry per l'accesso facilitato ai posti posteriori (versione tre porte), bocchette di aerazione con cornici colorate (in bianco), moquette e copertura del vano bagagli in tessuto. Sul fronte funzionalità invece, tergilunotto, servosterzo elettromeccanico, piantone dello sterzo regolabile in altezza, indicatori di direzione comfort (1 azionamento = 3 lampeggi) e luci diurne sono tra le caratteristiche distintive della take up!. Di particolare pregio è la vernice nero lucido della consolle al centro della plancia (tra l'altro con integrati i comandi per riscaldamento/ventilazione e impianto audio a richiesta).

Piccola l'auto, grande la sicurezza. Sul fronte della sicurezza attiva e passiva, a bordo sono presenti airbag frontali e airbag laterali per testa e torace più avvisatore

cinture di sicurezza di guidatore e passeggero anteriore non allacciate, pretensionatori anteriori, ABS con ASR, programma elettronico di stabilizzazione ESP (in Italia offerto di serie su tutta la gamma), fissaggi ISOFIX e ancoraggi Top-Tether per i seggiolini per bambini sul divano posteriore, oltre a una funzione di disattivazione per l'airbag passeggero anteriore (in caso di presenza di un seggiolino per bambini sul sedile passeggero anteriore).

Allestimento move up! (specifiche per il mercato tedesco basate su allestimento take up!)

L'intelligenza della versione intermedia. Il livello di allestimento intermedio della nuova Volkswagen si chiama move up!. Le dotazioni di sicurezza sono identiche a quelle della versione take up! mentre le differenze riguardano gli allestimenti esterni e interni e le funzioni. I gusci degli specchietti retrovisori e le maniglie delle porte della versione move up! sono in tinta con la carrozzeria; i copricerchi integrali e gli alloggiamenti interni dei fari sono impreziositi da elementi cromati. Internamente le bocchette di aerazione e la parte che circonda i comandi di climatizzatore e impianto audio sono

verniciate in nero lucido; il dash pad è in beige opaco o a scelta in nero lucido. Il sedile del guidatore è regolabile in altezza e gli apriporta sono cromati. Per quanto riguarda la dotazione funzionale, l'equipaggiamento di serie comprende chiusura centralizzata con radiocomando, funzione Memory del sistema Easy Entry, alzacristalli elettrici anteriori, divano posteriore frazionabile 60/40, piano di carico variabile, cassetto portaoggetti con sportellino, specchietto di cortesia nell'aletta parasole lato passeggero e contagiri.

Allestimento high up! (specifiche per il mercato tedesco basate su allestimento move up!)

L'eleganza della versione top di gamma. La high up! è una up! all'ennesima potenza. Rispetto alla move up!, gli esterni sono arricchiti da cerchi in lega leggera da 15" (tipo spoke). Inoltre, le dotazioni di sicurezza sono completate da fendinebbia e, all'interno, il dash pad può essere ordinato in black pearl, pure white, red, light blue o dark silver metallic. Anche il tachimetro vanta una piacevole cornice cromata, al pari di bocchette di aerazione e consolle centrale. La cromatura è presente anche sul pulsante della leva del freno a mano

e sugli interruttori per luci e regolazioni del climatizzatore. Sono infine previsti specchietti retrovisori esterni riscaldabili e regolabili elettricamente, sistema radio-CD RCD 215 con funzione di riproduzione MP3, climatizzatore e pacchetto pelle (rivestimento per volante e impugnatura della leva del freno a mano).

Allestimento black up! (specifiche per il mercato tedesco basate su allestimento high up!)

L'esclusività del nero. Sulla high up! sono basati i due modelli esclusivi black up! e white up!, con i quali la Volkswagen celebra il lancio sul mercato della sua nuova vettura. Rispetto alla high up!, gli esterni della black up! sono di serie con una verniciatura effetto perla black pearl e cerchi in lega leggera da 16 pollici argentati (tipo classic) con coprizzo centrale nero e pneumatici da 185. Di serie sono anche la cromatura dei gusci degli specchietti retrovisori, delle cornici dei fendinebbia e delle modanature laterali. Una brunitura elegante caratterizza i cristalli posteriori a partire dal montante centrale. Il modello speciale si riconosce per il logo "black" sulle porte.

Interni black up! Anche gli interni si distinguono quanto a personalità. Il disegno esclusivo dei sedili, caratterizzato da elementi romboidali nei colori grigio e nero e da cuciture in contrasto bianche, unito a volante rivestito in pelle e pomello della leva del cambio modificati appositamente per questo specifico modello sono i tratti distintivi della black up!. Inoltre il dash pad è verniciato in black pearl. Tappetini bordati con colore a contrasto e listelli sottoporta, leva del cambio e modanatura sul volante con il logo up! completano il tutto. La dotazione funzionale è stata ottimizzata con sistema audio RCD 215, pacchetto maps+more con touchscreen da 5 pollici, dispositivo vivavoce Bluetooth, sistema di navigazione e ulteriori funzioni.

Allestimento white up! (specifiche per il mercato tedesco basate su allestimento high up!)

La ricercatezza del bianco. La caratterizzazione degli esterni della white up! conferma le aspettative create dai rispettivi nomi, per quanto riguarda la scelta dei colori. Come nel caso della black up!, i cerchi della white up! sono sempre di colore bianco, mentre la denominazione della verniciatura è pure white. Internamente, dash pad e le parti esterne dei pannelli delle porte sono verniciati in bianco. Di colore bianco sono anche le cuciture in contrasto e i cadenini dei rivestimenti dei sedili, al pari delle cuciture decorative del rivestimento del pomello del cambio e dell'impugnatura del freno di stazionamento.

Personalizzazione

Colori carrozzeria e cerchi. Con otto colori carrozzeria, cinque tipi di cerchi (da 14 a 16 pollici), due diversi allestimenti interni, sei diverse tonalità di colore per il dash pad (inclusa la versione in beige opaco) e otto tipi di rivestimenti per i sedili, i Clienti potranno facilmente rendere unica la propria up!.

La mia up!. Come per ogni altra auto, anche per la up! sono disponibili come equipaggiamento a richiesta accessori quali ad esempio un ampio tetto panoramico scorrevole e sollevabile, il sistema audio RCD 215, un sistema hi-fi o un assetto sportivo. A seconda della versione, l'allestimento della up! può essere ampliato anche con i cosiddetti pack. Se prendiamo per esempio il comfort pack per la take up!, questo comprende alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con radiocomando, regolazione in altezza del sedile del guidatore, avvisatore acustico a doppio tono, cicalino di avvertimento per la mancata accensione delle luci e attivazione delle luci di parcheggio. Il winter pack per la move up!, invece, amplia l'allestimento con sedili anteriori riscaldabili, specchietti retrovisori esterni riscaldabili e regolabili elettricamente e fendinebbia. Per move up! e high up! è stato ideato il drive pack plus con cruise control, sistema di assistenza al parcheggio posteriore e display multifunzione (MFA) e funzione di frenata di emergenza City. In esclusiva per la high up! è stato appositamente studiato lo sport pack con cerchi in lega leggera da 16 pollici, assetto sportivo e cristalli posteriori bruniti a partire dai montanti centrali.

up! box – Dettagli che fanno la differenza. I progettisti della up! si sono chiesti se questa vettura potesse rendere la vita più semplice e comoda. La risposta è stata affermativa e in questi casi spesso sono i dettagli a fare la differenza. Così è nata l'idea delle up! box, soluzioni portaoggetti compatte e leggere, ideali per le situazioni e le esigenze più disparate. Per esempio, c'è la kid box per genitori con bambini piccoli, dotata di una tasca per contenere tutte quelle migliaia di oggetti indispensabili quando si viaggia con i piccoli, oltre naturalmente a un giocattolo per distrarli e una lunch-box per i loro dolci. Altre up! box sono la city box o la travel box.

FACTS

Caratteristiche salienti

ALLESTIMENTI: take up!, move up!, high up!; modelli speciali black up!, white up!.

BAGAGLIAIO: da 251 a 951 litri.

BLUEMOTIONTECHNOLOGY: comprendente tra gli altri sistema start/stop, sistema di recupero dell'energia e pneumatici con resistenza al rotolamento ottimizzata

CAMBIO AUTOMATICO:

a 5 rapporti.

CAMBIO DI SERIE:

cambio manuale a 5 rapporti.

CERCHI: in acciaio da 14" con copricerchi completi e pneumatici da 165 mm; in lega da 15" design spoke o waffle con pneumatici da 185 mm; in lega leggera da 16" design classic o triangle con pneumatici da 185 mm.

COEFFICIENTE C_x : 0,32;

COEFFICIENTE C_x X A: 0,67.

COLORI CARROZZERIA: quattro vernici standard (white, pure white, light blue, red), tre metallizzate (light silver, dark silver, dark blue); una con effetto perla (black pearl).

DESIGN: Walter de Silva (Responsabile Design Gruppo Volkswagen), Klaus Bischoff (Responsabile Design Marca Volkswagen).

DIMENSIONI: lunghezza 3.540 mm, larghezza 1.641 mm (1.910 includendo gli specchietti retrovisori), altezza 1.478 mm, passo 2.420 mm, sbalzo anteriore 585 mm, sbalzo posteriore 535 mm.

EMISSIONI DI CO₂:
da 79 a 108 g/km.

GAMMA DI CONSUMI: da 4,2 a 4,7 l/100 km (versioni benzina), 2,9 kg/100 km (versione a metano).

INIZIO PREVENDITA DELLA CINQUE PORTE IN GERMANIA:
6 marzo.

LANCIO SUL MERCATO IN EUROPA DELLA CINQUE PORTE:
maggio 2012.

LANCIO SUL MERCATO IN EUROPA DELLA TRE PORTE: dicembre 2011.

MOTORI – BENZINA:
60 CV, 75 CV.

MOTORI – GAS METANO: 68 CV.

PESO TAKE UP! 60 CV:
929 kg (peso a vuoto).

POSSIBILITÀ DI PERSONALIZZAZIONE: singoli equipaggiamenti, pacchetti e up! box.

RIGIDEZZA TORSIONALE:
19.800 Nm/° (la migliore della categoria).

RIVESTIMENTI INTERNI: antracite (per take up!, move up!, high up!); beige (per move up!, high up!).

SERBATOIO 1.0 ECOFUEL: 72 litri / 11 kg GNC + 10 litri di benzina; autonomia teorica superiore a 550 km.

SERBATOIO 1.0 MPI: 35 litri di benzina; autonomia teorica in funzione della motorizzazione fino a 833 km.

SISTEMI DI ASSISTENZA E PER LA DINAMICA DI MARCIA: programma di controllo elettronico della stabilizzazione ESP, sistema antibloccaggio ABS, funzione di frenata di emergenza City, sensori di parcheggio Park Pilot (posteriori).

SISTEMI INFOTAINMENT: RCD 215, sound plus, Portable Infotainment Device/maps+more con touchscreen 5“.

SOSPENSIONI: asse anteriore McPherson a ruote indipendenti e bracci trasversali triangolari inferiori; asse posteriore a ruote interconnesse. Assetto sportivo opzionale (vettura ribassata di 15 mm).

STABILIMENTI DI PRODUZIONE: Bratislava (Repubblica Slovacca).

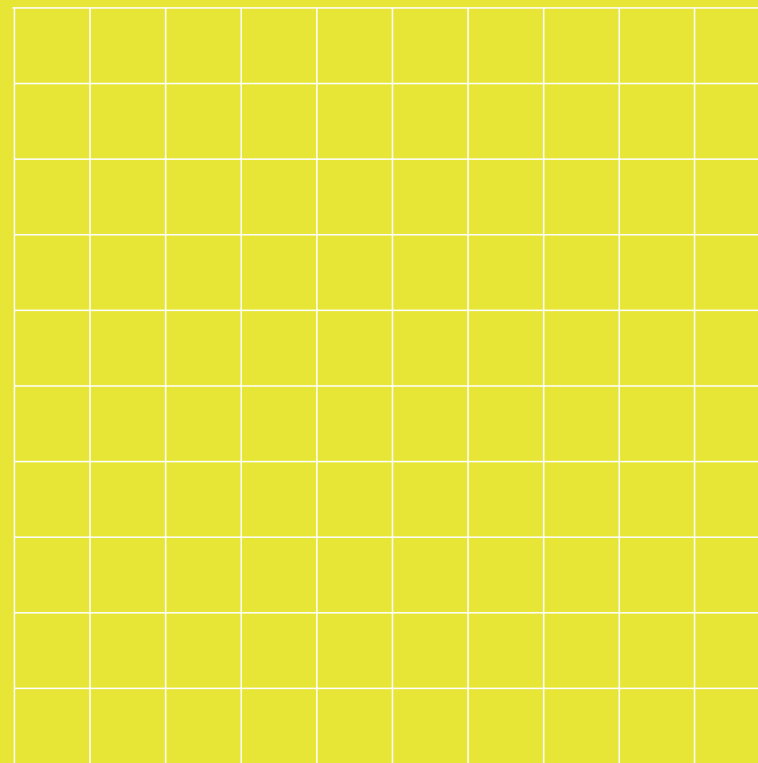
TIPOLOGIA: city car a 4 posti.

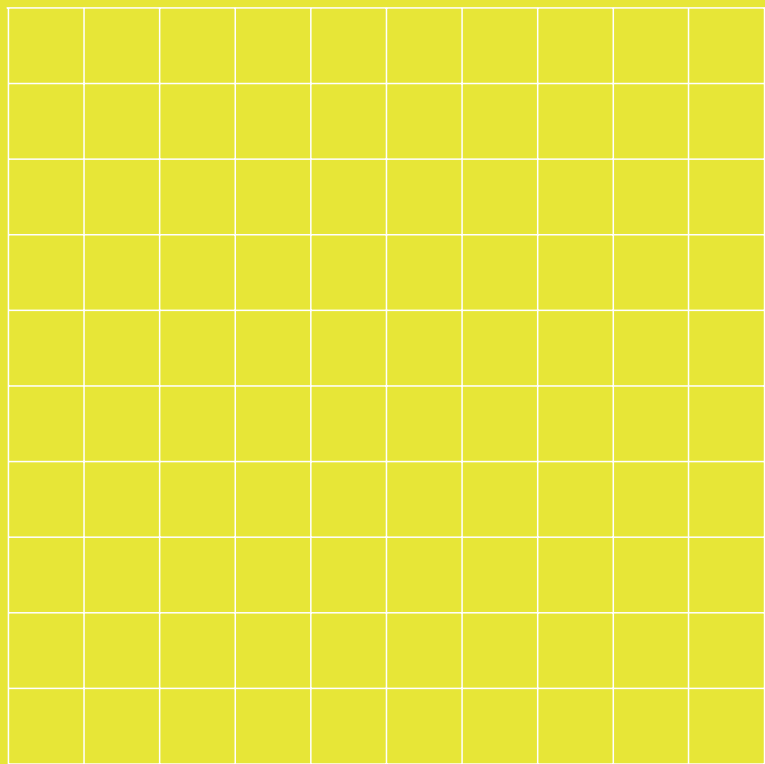
TRAZIONE: anteriore.





YOUR up! NOTES





קמ!





IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE: page 13: Guntier /

page 15: getwhatyoucan, yezz, kallejipp, lshikaren / page 47: himberry /

page 53: hui-buh / page 59: designritter / page 152: miri_wolkenschaf /

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg

www.volkswagen-media-services.com

up!

03/2012 up!

USER: UP4DOOR
PASSWORD: 03-2012