



Dirk-Jan Dalhuisen  
2 september 2013

## Runner up

Tijden veranderen. Lange tijd was de Golf de best verkochte Volkswagen, maar de laatste jaren werkte de kleinere Polo zich op tot lijstaanvoerder. Tot voor kort, want in deze voor kleintjes grootse tijden is het de Up die dapper bovenaan staat in de verkoopstatistieken. Een prestatie van formaat, want z'n voorgangers - de Lupo en de Fox - stonden altijd in de schaduw van hun grotere broers. De toevoeging van een vijfdeurs variant en een semi-automatische transmissie vormt een mooie gelegenheid om VW's stadsraker weer eens tegen het licht te houden.



## De tel kwijt

Het succes van de Up is voor Volkswagen geen reden om achterover te leunen. Sterker nog: het inspireerde de Wolfsburgers om groots uit te pakken met allerlei afgeleiden van de Up - de ã©ã©n wat meer productierijp dan de ander. Van de vrolijke Cheer Up en de sportieve GT Up tot de stoere Cross Up en de luxe Groove Up; je zou de tel zomaar kwijtraken. Voor wie echt om het milieu geeft, is er zelfs een eco-Up op aardgas. En welke sportliefhebber herinnert zich niet de Up Holland Up? Maar ook de gewone Up werd niet vergeten. Met twee achterdeuren en een automatische transmissie wil Volkswagens kleinste een nog breder publiek aanspreken.

Wie ooit een DSG-automaat heeft mogen ervaren, weet dat je vervelender combinaties kunt bedenken dan een Volkswagen met automaat. Maar het Direktschaltgetriebe-feestje wordt voor de Up helaas niet georganiseerd. De reden: te duur. Wie een Up met automaat bestelt, krijgt in plaats van zo'n fijne automaat een gerobotiseerde handbak. Of, in Jip-en-Janneke-taal, een computergestuurde versnellingsbak die je ã³f automatisch kunt laten schakelen ã³f zelf kunt bedienen door

de pook van je af te duwen of naar je toe te halen. Een stukje techniek dat we niet zo vaak meer tegenkomen, maar toch zo af en toe nog wel eens ergens opduikt.



## Gebruiksaanwijzing

En om maar gelijk met de deur in huis te vallen: heel vrolijk worden we niet van die semi-automaat in de Up. Toegegeven, Volkswagen heeft ons ook wel erg verwend met de DSG, maar de sequentiële bak in de Up is er overduidelijk Ã©Ã©n van een andere orde. Het zijn vooral de schakelacties die geen beste beurt maken. Zo onmerkbaar als een DSG door z'n verzetten klautert, zo duidelijk voel je wanneer de automaat in de Up het tijd vindt om te schakelen. Dat gaat gepaard met inhouden en daar wordt het rijden bepaald niet comfortabeler van. En laat nu juist dat extra comfort een belangrijke reden zijn om een automaat te verkiezen boven een handbak.

Enige nuance is wel op z'n plek: de automaat is er namelijk eentje met een gebruiksaanwijzing. Door bij iedere schakelactie even het gaspedaal te liften, vang je de onrust tijdens het schakelen gedeeltelijk op. Blijft overeind dat de transmissie nog altijd

# Volkswagen Up 1.0 75 pk automaat High Up

aanzienlijk meer bedenktijd nodig heeft - en daardoor onrustiger aanvoelt - dan een conventionele automaat. Vooral als je ineens snelheid moet maken, raakt 'ie van streek. Da's geen pretje als je bijvoorbeeld vaart moet maken op een snelwegoprit of even snel je voorligger wilt inhalen. Zonde eigenlijk, want voor zo'n stadsrakkertje voelt de Up zich buiten de stad juist opvallend goed thuis. Het feit dat je nooit het idee hebt dat je met een 'kleintje' onderweg bent, zegt al genoeg.



## Bovengemiddeld volwassen

Gelukkig kun je de transmissie ook handmatig bedienen. Zodra je daar eenmaal wat meer feeling mee hebt, wordt het nukkige, bruuske schakelgedrag significant minder en valt er best met de transmissie te leven. Tenzij je te kampen hebt met problemen aan je linkervoet, vraag je je dan ook al snel af of je niet beter gewoon gelijk voor de handbak kunt gaan en - afhankelijk van de motorisatie - 1.100 tot 1.900 euro in je zak kunt houden. Wij wisten het wel... Wat overigens niet wil zeggen dat de automaat ãberhaupt geen overweging waard is, want met goed gekozen schakelmomenten en een prima verbruik heeft 'ie ook zo z'n goede kanten.

Toch dankt de Up z'n rijplezier vooral aan de motor en het onderstel. Het driepittertje onder de kap spint er vrolijk op los en brengt op de achtergrond een karakteristiek, maar zeker niet storend brommetje ten gehore. Met 75 pk is de 1.0 bepaald geen krachtpatser, maar met 832 kg aan leeggewicht hoeft 'ie ook geen bergen te verzetten. Bovendien voelt de motor lekker levendig aan en omdat de Up daarbij ook nog eens opvallend stabiel op de weg ligt, is het helemaal geen straf om met het 'instappertje' uit Wolfsburg op pad te gaan. De cijfermatige prestaties van de Up ontstijgen het gemiddelde niveau in dit segment niet, z'n volwassenheid doet dat des te meer.



## Broekzak

Ook vanbinnen doet de Up doordacht aan. Aan gekke fratsen en drukke lijnen brandt Volkswagen zich niet; in plaats daarvan kiezen de Duitsers voor een strakke, goed overzichtelijke werkplek. En juist in die eenvoud schuilt de kracht van de Up: doordat het allemaal lekker basic oogt, ken je de Up al na een dag als je broekzak. Veel meer dan wat knoppen voor de radio en de airco heeft 'ie niet. Wie de Up met het

# Volkswagen Up 1.0 75 pk automaat High Up

Executive-pakket (€ 330 euro) of als White Up (€ 1.624 euro) bestelt, krijgt er nog 'maps + more' bij. Dat systeem - een soort multifunctionele TomTom - huisvest onder meer navigatie (naar wens spraakgestuurd), een boordcomputer en zelfs een heuse zuinigheidsassistent - de Think Blue Trainer.

Het eenvoudige ontwerp van de Up komt ook in de stoelen terug. Maar ondanks het feit dat ze er met hun geïntegreerde hoofdsteunen een beetje primitief uitzien, blijken ze helemaal niet verkeerd te zitten. Ook het - alleen in hoogte verstelbare - stuurwiel pakt lekker vast. Twee man plus bagage vindt probleemloos een plekkie in de Up, en als je niet langer bent dan 1,80, kun je het met wat passen en meten zelfs achterin best even uithouden. De twee achterportieren vergemakkelijken trouwens niet alleen de doorgang naar de achterbank, ze snoepen ook wat van de forse omvang van de voorportieren af. Wie een driedeurs Up wel eens in een krappe parkeerplek heeft gemanoeuvreerd, weet dat dat geen overbodige luxe is...



## Thumbs up?

# Volkswagen Up 1.0 75 pk automaat High Up

De Up heeft z'n draait inmiddels wel gevonden en gaat als warme broodjes over de toonbank. Eerlijk gezegd verbazen z'n verkoopsuccessen ons niet. Het relatief hoge prijskaartje dat aan de auto hangt, betaalt zich vooral terug wanneer je de stad achter je laat en de snelweg opzoekt. Daar maakt de Up een buitengewoon volwassen indruk en ontstijgt 'ie het niveau van veel andere kleintjes. Kom je nooit buiten de stad, dan is de meerprijs van een Up ten opzichte van bijvoorbeeld een 107 of Aygo misschien wat (te)veel van het goede, of je moet 'm kopen vanwege z'n relatief ruime interieur.

Twee achterportieren vereenvoudigen niet alleen de toegang naar de achterbank, maar maken de Up ook beter inzetbaar in de kleine ruimte. De driedeurs Up heeft namelijk forsere voorportieren, die op hun beurt wel weer voor een ruimere instap zorgen. Daarnaast mist de vijfdeurs het knikje in de achterraut. Minder te spreken zijn we over de automaat, die met z'n lange bedenktijd en onrustige schakelgedrag meer afbreuk doet dan bijdraagt aan het rijplezier in de Up. Het is weliswaar een beetje inherent aan zo'n gerobotiseerde handbak, maar de prijs die voor dit staaltje techniek moet worden betaald, is simpelweg beter besteed aan andere leuke opties.

## Plus

- + Volwassen
- + Ruim
- + Rijeigenschappen

## Min

- Onrustige automaat
- Materiaalgebruik
- Geen diepteverstelling stuurwiel