



A harmincas évek végén nemcsak a nevében népautónak indított autógyár mára eléggé eltávolodott a hajdan megszeghetetlennek nyilvánított elveitől. Az elérhetőség kissé a minőség áldozata lett és a 'mindenki megengedheti magának', 'generációkat mozgatunk meg' szlogenek feledésbe merültek a kilencvenes évek végére. Persze egy olyan márka, amelynek neve népautó, eleget kell, hogy tegyen ennek az indirekt ígéretnek.



Az elmúlt évtizedben több elérhető de megbízható kisautóval is próbálkoztak, olyasmivel, mint amilyen a Bogár volt hajdanán. Mindegyik jó volt a maga módján, de egyik sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

Az új Bogár túl nagyméretű és drága, a törpe Lupo túl kicsi és nem olcsó, a Polo lassan a prémium kisautók osztályába lép, a Brazíliában gyártott Fox pedig katasztrófa volt. Igazából a felsoroltak mindegyike – kivéve a viccnek is rossz Fox modellt – megállta a helyét, sőt a Lupo a mai napig egy remek, minőségi városi törpe, de mindenikből

hiányzott az a jó Daciás olcsóság.

Nem a felhasznált anyagok, illetve összeszerelés rovására értendő itt az olcsóság, a VW fejeseinek inkább az elérhetőség irányába kellene hajlani. Mit is tehetünk, ha autógyártó óriásként épp nincsen elérhető árfekvésű típusunk?

Először is nem esünk pánikba. Másodsorban **az ajtót tokostól betörő vehemenciával értesítjük a tervezőcsapatunkat**, hogy ebbe az irányba mozgassa a fogaskerekeket. Harmadsorban nevet adunk az új terméknek, és legyártjuk. Szinte mozdulatra pontosan ezeket a lépéseket követte a Volkswagen, és

megalkotta a FEL! , azaz UP! nevű modellt.

A 2007-ben csak tanulmányként bemutatkozó új típus mára sorozatgyártásra érett, de az elmúlt négy évben rengeteget változott a koncepcióként bemutatott géphez képest. A német mérnökök olyannyira vissza akartak nyúlni a gyökerekhez, hogy az ősbogárban megismert, farmotoros, hátsó kerekeshajtást álmodták az új népautóba.



A tanulmányban bemutatott, a régi Kaffer meghajtási sémájára emlékeztető megoldást végül is nélkülözni fogja a sorozatgyártású modell, az ésszerűbb és főleg költséggazdaságosabb meghajtást és az elől burrogó aggregát megoldást választották.

Mit tud és mennyiért?

Első körben érdemes megnézni, mit nevez a VW városi kisautónak. Ha a lassan kompakttá nőtt Polót vesszük viszonyítási alapul, akkor az UP! méretei a következőképpen alakultak: negyvenhárom centivel rövidebb, négy centivel keskenyebb és két centivel magasabb, mint egy

mezei három ajtós Polo.

A tengelytáv viszont már elég barátságos, nyolc centi híján két és fél méter, ami azt jelenti, hogy a hátsó ülésekre nemcsak szatyrokat lehet pakolni, hanem akár emberek szállítására is alkalmas lehet. A méreteknél érdemes megemlíteni, a városi kisautó kategóriában **kimagaslónak mondható, 291 liter térfogatú csomagtartót.**

A kasztni a legújabb típusú, **MQB** névre hallgató moduláris alvázon terpeszkedik, amelyre később az új Polo, Golf és Passat is épül majd. Technikailag is abszolút felfelé mutat az új kisautó. Van városi vészfékezés asszisztense, amely 30 km/h-ig automatikusan fékez, ha a sofőr épp oldalra flörtöl, vagy sminkel ahelyett, hogy az előtte befékező autót figyelné.



Az opcionálisan rendelhető navigációt, multimédiás egységet és a telefonunkat is egy központosított elektromos rendszer hangolja össze, így csak és kizárólag az utat kell figyelnünk.

Kezdetben két erőforrással rendelhető a pofás városi törpe. Mindkettő alkalmazkodik a downsizing mozgalomhoz, és természetesen turbósított. Az egyliteres aggregátok közül a kisebbik hatvan pacit tud, a nagyobb töltőnyomású bátyó pedig hetvenötöt. A bikaerőt az útra **öt sebességes kézi váltó**

utasítja, de a kényelmesebbeknek

kínálnak majd automata, kuplungos kivitel is

.

A gázolajos csodabogarat egyelőre nélkülözni kell, viszont egyes piacokon bevezetik a tisztán gázüzemű verziót is, sőt 2013-ra érkezik egy elektromos, csak fali dugaszból tölthető típus is.

Háromféle felszereltségi szint

közül válogathatnak a jövőbeli tulajdonosok. Itt is meglátszik, a VW mennyire el szeretné különíteni az UP!-ot a brand többi tagjától. A városi kisautó esetén a felszereltség szintjeinek megnevezése nem Trendline, Highline vagy Comfortline, hanem a sokkal vidámabb csengésű **Take Up**

,
Move Up

és

High Up

.



A pontos árfekvés egyelőre kérdéses. Az biztos, hogy olcsóbb lesz a legmezeibb Polónál, és 2012-ben érkeznek majd. Egyesek már tudni vélik az alapárát is, ami Volkswagen-viszonylatban igencsak kedvező, 9800 eurós összegnél áll majd be.

Jövőre jön tehát a FEL, vicces külsőt és formás belsőt kínál egy luxus Logan áráért.