

Volkswagen Up TSI: Der neue GTI?

Von Jens Meiners

Mehr als drei Jahre ist es her, dass wir auf einer kleinen, aber feinen Veranstaltung in Wolfsburg mehrere Prototypen auf Basis des Volkswagen Up fahren durften. Der Cross Up und der E-Up haben es längst in die Produktion geschafft, das Fahrspaß-Modell blieb hingegen eine Vision: der Up GT, ausgerüstet mit einer per Abgas-Turbolader aufgeladenen Version des gleichen 1,0-Liter-Dreizylinders, der seit dem Marktstart im Dezember 2011 als Saugmotor verkauft wird.

Der Turbomotor beseitigte damals einen Hauptmangel des Up: Die relativ bescheidene Motorisierung. Denn während die 44 kW / 60 PS bzw. 55 kW / 75 PS genügen, um im Stadtverkehr flink voranzukommen, reichen sie kaum aus, um auf der Landstraße besondere Fahrfreude hervorzurufen. Und auf der Autobahn muß sich der Up auf der rechten Spur einsortieren.

Das ist schade, denn mit den leistungs- und drehmomentschwachen Saugmotoren kann der Up jenen Status nicht erreichen, den vor rund 15 Jahren sein Vorgänger, der Lupo, überzeugend verkörperte – nämlich den eines echten Premium-Minis.

Für Fans des kleinen Volkswagen gibt es jetzt eine gute Nachricht: Ab Sommer kommt der vom Bauhaus-Design inspirierte Up endlich mit einem 1,0-Liter-TSI-Motor auf den Markt. Die schlechte Nachricht: Das Modell wird derzeit nur in Brasilien angeboten. Dort legt man traditionell Wert auf Fahrspaß und hohe Leistung – selbst bei kompakten und relativ einfach konstruierten Fahrzeugen.

Genau wie der Prototyp verfügt das brasilianische Serienmodell über eine aufgeladene Variante der EA211-Dreizylinders mit Direkteinspritzung, Turbolader und ins Saugrohr integrierter Ladeluftkühlung. Damit leistet der Flex-Fuel-Motor im Benzinbetrieb 74 kW/101 PS, im Ethanolbetrieb sogar 77 kW/105 PS, die bei 5000 U/min anliegen. Das maximale Drehmoment liegt bei 165 Newtonmetern ab 1500 Umdrehungen pro Minute.

Derart üppig motorisiert, können sich die Fahrleistungen des stärksten Up sehen lassen: Die 100-km/h-Marke wird in 8,4 Sekunden durchmessen, die Spitze liegt bei 184 km/h. Zum Vergleich: Der 75-PS-Up braucht für den Standardspurt fast fünf Sekunden länger, und die Spitze von 172 km/h wird erst nach längerem Anlauf erreicht. Was der Dreizylinder schon heute bietet, ist der schöne Klang. Mit nur einem Liter Hubraum läuft das Aggregat vibrationsarm und gefällt mit sonorer Stimme; die Turboversion dürfte es nochmals besser können.

Gekoppelt ist das Aggregat an ein MQ200-Fünf-Gang-Schaltgetriebe; der Up TSI ist wegen des hohen Drehmoments deutlich länger übersetzt, um den Verbrauch abzusenken. Bei 100 km/h im fünften Gang dreht der Wagen mit lediglich 2300 Touren.

Um die Leistung problemlos auf die Straße zu bringen, wurden Federn und Dämpfer neu und sportlicher kalibriert; eine elektrische Servolenkung ist Serie, und es gibt 14- und 15-Zoll-Räder. (ampnet/jm)

Volkswagen do Brasil rechnet damit, dass der Up TSI auf hohe Stückzahlen kommt; es gibt die Maschine in Verbindung mit stolzen sieben Ausstattungsvarianten - inklusive des rustikal angehauchten Cross Up und einer neuen, sportlichen Variante, die auf die Bezeichnung Speed Up hört.

Und in Deutschland? Noch gibt es keine Entscheidung, aber aus Wolfsburg ist zu hören, dass eine Markteinführung "ernsthaft geprüft" wird. Sollte sich der neue Markenchef Herbert Diess dazu durchringen, hätten wir auch schon eine passende Modellbezeichnung: Up GTI. Denn das Leistungsgewicht des turboaufgeladenen Up ist mit dem des ersten Golf GTI nahezu identisch. Sollte sich VW zu einer Markteinführung durchringen, hätte das Segment einen neuen Champion.

Bilder zum Artikel



Volkswagen Up TSI.

GT



Volkswagen Up TSI.

GT



Volkswagen Up TSI.



Volkswagen Up TSI.



Volkswagen Up TSI.



Volkswagen Up TSI.



Volkswagen Up TSI.



Volkswagen Up TSI.