



29 janvier 2018

DNA van de oer-GTI

De nieuwe up! GTI geeft het segment van de stadsauto's een dynamische boost



De belangrijkste kenmerken van de nieuwe up! GTI

- De up! GTI vertaalt het iconische GTI-concept naar het segment van de stadsauto's: 115 pk, 200 Nm, 196 km/u en 8,8 s (0-100 km/u).
- Op basis van zijn afmetingen en prestaties treedt de up! GTI in de voetsporen van de eerste Golf GTI uit 1976. Maar dan wel met moderne TSI-technologie en intelligente connectiviteit.
- De up! GTI is via de smartphone permanent online. Zowel voor het streamen van muziek als voor zijn navigatiefunctie.
- De up! GTI is het eerste Volkswagenmodel dat volgens de nieuwe WLTP-verbruikscyclus werd gehomologeerd.

De belangrijkste uitrustingsdetails van de nieuwe up! GTI

- Schoon gedaan: de up! GTI is voorzien van een benzineruotfilter en beantwoordt aan de nieuwe uitstootnorm Euro AG.
- GTI-features: dubbele sierlijst net als de oer-GTI, rode sierlijsten, GTI-velgen en ruitjesstof Clark.

Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tél. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

S.A. D'Ieteren N.V.
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0403.448.140
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Meer informatie

<http://www.dieteren.be/dieteren-auto-nl.html>



- Vier koetswerkkleuren: de up! GTI is van bij de start te krijgen in Pure White, Red, Dark Silver-metallic en Black Pearl.
- Exclusieve details: de up! GTI beschikt standaard over een infotainmentsysteem, klimaatregeling en sfeerverlichting.

Up! GTI: eerbetoon aan een icoon

Sportieveling naar het formaat van de oer-GTI. Deze kleine GTI vervult dromen van jongere bestuurders en laat iets minder jonge bestuurders hun droom opnieuw beleven: 42 jaar na het debuut van de eerste Golf GTI is de cirkel rond dankzij de nieuwe up! GTI. Een sportieveling naar het formaat van de oer-GTI. Het concept en de prestaties van de 85 kW/115 pk sterke up! GTI zijn helemaal geënt op de Golf GTI I met 81 kW/110 pk die in 1976 op de markt kwam. Als compacte krachtpatser is de nieuwe up! GTI een eerbetoon aan dit icoon. Ook hij pakt uit met bescheiden afmetingen, een laag gewicht, een krachtige en zuinige motor (gecombineerd WLTP-verbruik van 5,6 tot 5,7 /100 km), meer neerwaartse druk op de achteras, een sportophanging en de typische visuele kenmerken voor een GTI (zoals een rode bies in het radiatorrooster, rode remklauwen, ruitjesmotief Clark op de stoelen). Zoveel is echter zeker: de 196 km/u snelle sportieveling geeft het begrip rijplezier in het segment van de stadsauto's een nieuwe dimensie en slaat daarmee meteen ook de brug naar de compacte Golf GTI van het eerste uur. Typisch voor een GTI is ook het opgewaardeerde sportonderstel. Dat zorgt enerzijds voor de wendbaarheid van een gocart, anderzijds brengt het ook meer comfort met zich mee. Tot slot is de GTI is de eerste up! die is uitgerust met de benzineruotfilter. Met dit katalysatorsysteem voldoet de up! GTI aan de nieuwe Europese uitstootnorm Euro 6 AG.



up! GTI met het DNA van de Golf GTI I. Met de nieuwe up! GTI zet Volkswagen drie magische letters voorop. Toen de eerste Golf GTI midden de jaren 70 op de markt kwam, maakte hij sportieve prestaties toegankelijk voor een veel breder publiek. Daar waar tot dan toe grote limousines en dure sportwagens het tempo bepaalden, zette nu deze nieuwe, compacte Volkswagen alles op zijn kop. De GTI was meteen te herkennen aan zijn rode bies in het radiatorrooster, de dubbele zwarte sierstrepen op de flanken en aan een (eveneens) zwart frame voor de achterraut. Zijn 110 pk hoefde slechts 810 kg aan leeggewicht in beweging te zetten. De prestaties van de toenmalige nieuwkomer die vandaag vaak voor een hogere prijs dan een nieuwe up! GTI van eigenaar wisselt indien hij in een topstaat verkeert: een topsnelheid van 182 km/u en 9,0 seconden voor de sprint van 0 tot 100 km/u. Een dynamische aandrijfcombinatie die gehuld was in een compact koetswerk (3.705 mm lang, 1.628 mm breed zonder buitenspiegel, 1.390 mm hoog) dat op zijn beurt haarscherp was afgelijnd en gelakt in klassieke kleuren. De kleuren bij de marktintroductie: Mars Red en Diamond Silver, later nog aangevuld met White en Black om samen de vier GTI-tinten te worden. Tot de dag van vandaag beïnvloedt deze eerste GTI ingenieurs en designers over heel de wereld.



Heldere sportwagenleer. De nieuwe up! GTI zet de heldere sportwagenleer van een lichte en complexloze sportwagen in een compact formaat verder: hoogstaande prestaties in een compacte, strak afgelijnde, dynamisch afgestelde en zuinige auto. In 1976 viel een compact model als de Golf haast even groot uit al een moderne stadsauto zoals de up! in 2018. Zo is de up! GTI 3.600 mm lang, 1.478 mm hoog en 1.641 mm breed (zonder buitenspiegels). Daarmee valt hij 105 mm korter uit dan een Golf GTI I, maar wel 88 mm hoger en 13 mm breder. Ook aan de binnenzijde is het plaatsaanbod van de nieuwste GTI vergelijkbaar met dat van de oer-GTI. Voeg daar – onder de vorm van een 200 Nm sterke turbomotor – een moderne interpretatie van de aandrijftechnische GTI-genen aan toe in een al even strak en zuiver getekend koetswerk, en deze up! luidt een fascinerende comeback in voor het concept van de eerste Golf GTI.





De kenmerken van de up! GTI in detail

De GTI-transformatie

Hedendaagse GTI. De kerncijfers van de nieuwe up! GTI lijken wel een doorslagje van een naar vandaag gekatapulteerde Golf GTI I. Gewicht: 1.070 kg (met aanzienlijk meer airbags, elektronica en hoogresistent staal aan boord). Topsnelheid: 196 km/u. 0 – 100 km/u: 8,8 seconden. Ook de koetswerkkleuren zijn klassiek en typisch voor een GTI: Pure White, Red, Dark Silver-metallic en Black Pearl. Wie zijn up! GTI in het wit, rood of zilver bestelt, kan het dak optioneel in contrasterend Black krijgen. Pittig afgesteld: de sportophanging en de elektromechanische stuurbevestiging. Een sound-actuator zorgt ervoor dat de up! als een GTI klinkt in het interieur zonder dat hij uit de stad zou worden verbannen omwille van zijn lawaai.

De GTI-motor

Het begon allemaal met de motor. De geschiedenis van de up! GTI begon net als in de jaren 70, toen een klein team van racefanaten de eerste Golf GTI ontwikkelden. Zij legden de krachtigste motor die in de compacte auto paste, onder de kap van de Golf (viencilinder, 1.588 cm³, elektronische injectie, K-Jetronic). Zo ging het ook bij de up!. Het team koos voor de 1.0 TSI, een drukgevoede benzinemotor met directe injectie die onder meer ook in de huidige Polo en Golf wordt aangeboden. Deze driecilinder-TSI met een cilinderinhoud van 999 cm³ is een compacte en lichte krachtbron uit de EA211-motorenfamilie. Hij wordt gekenmerkt door twee bovenliggende nokkenassen die via tandriemen worden aangedreven. De beide nokkenassen zijn verstelbaar om de uitstoot en het verbruik te drukken en tegelijkertijd toch optimaal te presteren. De 'power' en efficiëntie worden gewaarborgd door features als een turbocompressor met elektrische wastegate-actuator, een inlaatkanaal met geïntegreerde intercooler en een



in de cilinderkop geïntegreerd uitlaatspruitstuk. De brandstofmengeling wordt met een druk van 350 bar rechtstreeks in de verbrandingsruimte gespoten. Het eindresultaat is een kleine en lichte twaalfklepper die tussen 5.000 en 5.500 t/min het genoemde vermogen van 115 pk haalt. Het maximumkoppel van 200 Nm produceert de rechtstreeks ingespoten benzine van 2.000 tot 3.500 t/min en het wordt via een manuele 6-versnellingsbak naar de vooras gestuurd. Ter vergelijking: in 1976 stelde de Golf GTI bij 5.000 t/min 140 Nm ter beschikking.

Benzineroetfilter. Als een van de eerste Volkswagens steekt de up! GTI van wal met een kortgekoppelde benzineroetfilter. Hiermee wordt de uitstoot van partikels met tot 95 procent verminderd. Nadat de uitlaatgassen door de turbocompressor zijn gegaan, worden ze rechtstreeks naar de benzineroetfilter gestuurd die dankzij een speciale coating tegelijkertijd ook als klassieke katalysator dienstdoet. In de eerste fase van deze uitlaatgaszuivering wordt het roet (C) vastgehouden om in de regeneratiefase te worden omgezet in koolstofdioxide (CO₂). Deze katalysatorfunctie dringt verder nog de uitstoot terug van drie andere emissiecomponenten: koolstofmonoxide (CO), stikstofdioxide (NO_x) en koolwaterstof (C_mH_m). Die worden door katalytische reactie omgezet naar koolstofdioxide (CO₂), stikstof (N₂) en water (H₂O). Een tweede driewegkatalysator staat garant dat de grenswaarden ook onder hoge belasting binnen de perken blijven. Op die manier voldoet de up! GTI nu al aan de Europese uitstootnorm Euro 6 AG.

Typegoedkeuring via WLTP. Het verbruik en de uitstoot van de up! GTI werden berekend volgens de nieuwe WLTP-meetmethode (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Ook de RDE-test (Real Driving Emissions) waaraan deze up! werd onderworpen, is nieuw. Tijdens deze test worden de uitstoot en het verbruik bij daadwerkelijk gebruik op de



weg geëvalueerd. Volgens de WLTP-norm ligt het gecombineerd verbruik op 5,6 tot 5,7 l/100 km, de overeenkomstige NEDC-waarde bedraagt 4,8 l/100 km. Het tegelijkertijd efficiënte en gretige karakter van de TSI maken dat de jongste up! ondanks een laag verbruik een van de pittigste auto's in zijn segment is.

Het GTI-koetswerk



GTI-neus. Op dit punt is er de voorbije 42 jaar niets veranderd: een GTI herken je meteen als een GTI. Dankzij zijn GTI-features bewijst de up! GTI dat hij een echte Volkswagen is. Zo pakt hij vooraan uit met een rode horizontale bies in het radiatorrooster. Net boven die bies... het GTI-logo.

GTI-profiel. Ook in zijaanzicht herken je de krachtigste up! meteen als GTI. Hier verwijst de up! door middel van zijn dubbele zwarte striping boven de breed uitgebouwde drempellijsten naar de originele GTI. Voor de breedte van de strepen en de afstand ertussen speelde de up! leentjebuurt bij de striping op de eerste generatie Golf GTI. Tussen de tot hoogglans gepolijste spaken van de nieuwe velgen springen meteen de rood gelakte remzadels



van de vooras in het oog. Deze GTI is overigens de eerste up! met 15-duimsremmen. De wielen werden door Volkswagen R ontwikkeld en vullen de wielkasten uitstekend dankzij de 4 mm kleinere inpersdiepte en de spoorbreedte die zowel voor- als achteraan met 8 mm werd vergroot. De standaard sportophanging inclusief verlaging met 15 mm draagt eveneens bij tot de dynamische look van deze GTI.

GTI-achterzijde. Alle up!-uitvoeringen hebben een zwarte achterklep. Daarmee is de kleur van dit onderdeel haast automatisch afgestemd op het kleurenpalet van de eerste Golf GTI. Ook de verdonkerde achterste zijruiten sluiten hier mooi bij aan. Bovenaan de kofferklep werd een nieuwe dakspoiler gemonteerd die visueel de indruk geeft de daklijn verder door te trekken. Deze zwarte spoiler is groter dan op eender welk ander up!-model. Maar deze spoiler is veel meer dan een stijlvol afwerkingsdetail, hij zorgt ook voor een grotere neerwaartse druk op de achteras en dus voor nog betere rijeigenschappen tegen hoge snelheid. Onderaan de kofferklep verraden dan weer de rode sierstrip en het GTI-logo dat dit de krachtigste up! van het moment is. Verdere GTI-features zijn hier nog de matzwarte diffusor en de verchromde uitlaatpijp.

Het GTI-interieur

GTI-features. De eerste GTI had het al: het klassieke wit-grijze ruitjesmotief met rode strepen tegen een zwarte achtergrond. Dat ook de centrale panden op de stoelen van de nieuwe up! GTI met deze stof werden opgedirkt, spreekt voor zich. En net als in de Polo GTI en Golf GTI kreeg deze bekleding ook hier de naam Clark mee.

De Volkswagen-groep

www.volkswagenag.com

D'leteren

<http://www.dieteren.com/nl>
