



VW up! 1.0 white up!

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

Der neue Kleinwagen von VW hört auf den Namen up!. Vergessen ist das biedere Design des Vorgängers Fox, der Neue wirkt knuffig und sympathisch und bietet bei überschaubaren Außenmaßen ein gutes Platzangebot innen. Im Innenraum findet man sich schnell zurecht, die VW-typische Bedienung klappt auf Anhieb. Man sollte aber nicht zu genau hinschauen, denn anscheinend endet der Premiumanspruch von VW beim Polo. Dass auf geschäumte Kunststoffe verzichtet wird, ist verkraftbar. Leider wurden wirklich praktische Details gestrichen, die VWs oft von der Konkurrenz abheben und über die einst schon der Lupo verfügte. Sämtliche Schalter in den Türen sind unbeleuchtet, die Fensterheber haben nicht mal Abwärtsautomatik, es gibt nur einen Schalter pro Türe. Der Kofferraum bleibt nachts im Dunkeln. Vibriert der Motor beim Anfahren stark, klappert das Armaturenbrett. All das kannte man bisher von VW so nicht. Preislich wirken sich die Sparmaßnahmen für den Kunden kaum aus, der Grundpreis des gut ausgestatteten Testwagens startet bei 14.775 Euro. Die 475 Euro Aufpreis für den Fünftürer lohnen sich - er zeigt sich im Alltag wesentlich praktischer als die dreitürige Variante. Ein besonderes Detail bietet der up! jedoch schon: den City-Notbremsassistenten zum moderaten Preis.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat Panda, Hyundai i10, KIA Picanto, Peugeot 107, Toyota Aygo.

+ vorne gutes Platzangebot, sicheres und komfortables Fahrwerk, City-Notbremssystem als Novum in der Klasse, gute Kindersicherheit

- hoher Anschaffungspreis, typische praktische VW-Details fehlen, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,0 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,8 Langstrecke

3,8 Transport

2,8 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des VW up! geht insgesamt in Ordnung. Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie liegen auf hohem Niveau, die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung geben keinen Anlass zur Kritik. Deutlich gespart hat VW allerdings im Kofferraum. Auf Kunststoffverkleidungen wurde im Kofferraum weitgehend verzichtet - da dauert es sicher nicht lange bis die lackierten Blechteile unschöne Kratzer durch das Ladegut davontragen. Selbst die Ladekante ist lackiert und unverkleidet, beim Ein- und Ausladen muss man deshalb enorm aufpassen, nicht den Lack zu beschädigen. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und modern. Von den harten und billig anfühlenden Kunststoffen des Armaturenbretts und der Türverkleidungen wird gekonnt durch lackierte oder in Klavierlackoptik gehaltene Zierblenden abgelenkt. Durch die in Wagenfarbe lackierten Zierblenden fällt auch nicht auf, dass an einigen Stellen im Innenraum unverkleidetes Blech an Türrahmen und Dachsäulen zum Vorschein kommt.

⊖ Im Innenraum und im Gepäckraum findet man viel nacktes Blech. Die Türausschnitte hat VW nach außen gegen Verschmutzen nicht abgedichtet, leider fehlt auch ein vernünftiger Schwellerschutz, der den Lack vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen bewahrt. Tankverschluss muss separat mit dem Schlüssel auf- und abgeschlossen werden - sehr umständlich. Der Motorraum ist nach unten komplett unverschlossen. Es gibt auch sonst keine aerodynamischen Optimierungen am Unterboden, welche unnötige Luftwirbel reduzieren könnten. Bloß nicht anecken sollte man mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Auch die schmalen Seitenschutzleisten helfen wenig.

Eine Tankfüllung ermöglicht eine Reichweite von über 600 Kilometern. Der Innenraum ist für vier Insassen konzipiert.

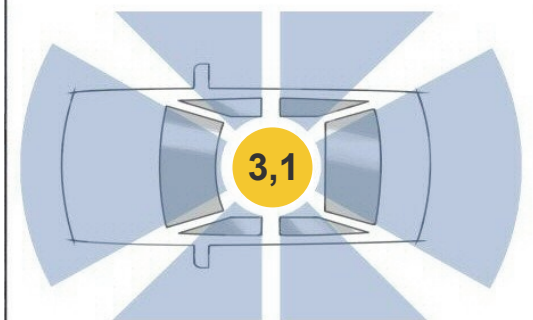
⊕ Die kleine Karosserie macht den up! zu einem wendigen Stadtfliker.

⊖ Dem up! dürfen nur 320 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach ist die Transportkapazität auf 50 kg beschränkt. Reserverad, Wagenheber und Radmutternschlüssel müssen optional bestellt werden. In Serienausstattung ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches nur bei kleinen Beschädigungen wirklich Hilfe bietet.

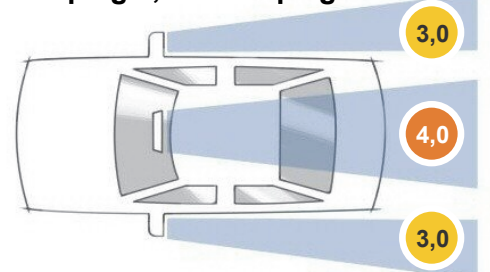


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

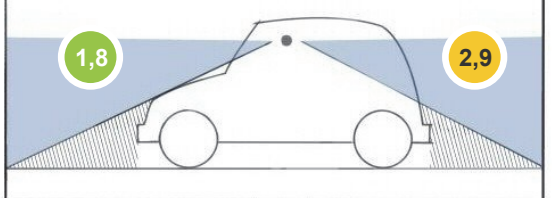
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht aufgrund ihrer Kastenform in Ordnung, die Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der fünftürige up! nicht so gut ab wie sein dreitüriger Bruder. Vorbildlich sind aber die versenkbaren Kopfstützen. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Praktisch ist natürlich die optionale Einparkhilfe hinten (optisch und akustisch), die aber mit nur drei statt der sonst üblichen vier Sensoren auskommen muss. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus, Xenonscheinwerfer sind leider nicht lieferbar.

⊕ Das serienmäßige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Die Nebelscheinwerfer sind in der getesteten Variante serienmäßig. Durch die abfallende Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden.

2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne kann man insgesamt bequem ein- und aussteigen. Die flachen und schmalen Schweller behindern kaum. Die Türbremsen können die schweren Türen zufriedenstellend auch an Steigungen halten. Ein Unterschied wie Tag und Nacht: Bestellt man den up! mit fünf Türen gelangen auch die hinteren Passagiere bequem auf ihre Plätze - beim Dreitürer eine mühsame Prozedur. Mit der Fernbedienung lassen sich die Zentralverriegelung steuern - das Öffnen und Schließen der Fenster ist leider nicht möglich. Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt's nur für den Beifahrer.

⊖ Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertüre wird eine Verriegelung unterbunden. Schließt man mit der Fernbedienung ab, kann eine im Auto befindliche Person nicht mehr heraus (Safe-Sicherung; abschaltbar durch zweimaliges Verriegeln hintereinander).

2,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Bis 200 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Gepäckraumboden befindet sich dabei auf dem unteren Boden liegend. Klappt man die Rückbank (geteilt, Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 430 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bei der Ausstattung mit Reifenreparaturset bleibt die halbe Reserveradmulde frei und bietet ein zusätzliches Fach für Kleingepäck. Dank steil stehender Heckscheibe kann der Kofferraum bei Bedarf über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden.



Der Kofferraum mit immerhin 200 l Volumen bietet noch genügend Platz für den Einkauf.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine sehr hohe Ladekante gehoben werden (außen knapp 77 cm). Dabei gilt es das ungeschützte und kratzempfindliche Blech nicht zu beschädigen. Es gibt einen doppelten Kofferraumboden; ist dieser in der oberen Stufe eingehängt, beträgt der Abstand zur Ladekante nur gut 10 cm und bei umgeklappter Rückbank steht ein weitgehend ebener Ladeboden zur Verfügung. Befindet sich der Zwischenboden unten, vergrößert sich die innere Ladekante auf über 29 cm.

⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet (und geschlossen) werden, zum elektrischen Entriegeln drückt man bequem auf den Knopf am Griff, mit dem man die Klappe auch anheben kann und sich so die Finger kaum schmutzig macht. Die Klappe schwingt 1,85 m hoch und gibt eine recht große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem Format einwandfrei nutzbar.

⊖ Es gibt für den Kofferraum keine Beleuchtung.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt klappbar. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer. Es gibt nur den doppelten Boden sowie je zwei Haken seitlich links und rechts. Verzurrösen hat sich VW gespart, weil sie bei einem so kleinem Kofferraum nicht vorgeschrieben sind. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen. Pedale und Schalthebel sind praktisch positioniert. Das Zündschloss befindet sich ganz traditionell und etwas versteckt an der Lenksäule. Die Scheibenwischer vorne verfügen über zwei Wischgeschwindigkeiten und eine nicht verstellbare Intervallfunktion. Der Heckwischer hat nur eine Intervallfunktion. Lichtaktivierung und Einschalten der Nebelleuchten funktioniert VW-traditionell über den Drehschalter links. Die Bedienelemente für die Klimaanlage befinden sich in idealer Höhe und sind selbsterklärend. Die Umluft schaltet man über einen mechanischen Schieberegler ein und aus - seinerzeit beim Lupo funktionierte das elektronisch über eine Taste. Auch das Radio ist günstig positioniert und einfach zu bedienen. Das Angebot an Ablagen vorne geht in Ordnung, es gibt Türfächer für kleinere Flaschen, einen Becherhalter vorne, einen hinten, sonst hauptsächlich kleine Fächer; hinten fehlen Lehnentaschen, nur zwei kleine Fächer seitlich unten sind etwas wenig. Praktisch sind der Antippplinker und der Tempomat. Ein Bordcomputer ist ebenfalls vorhanden, welcher die Reisedaten von zwei unterschiedlichen Routen separat aufzeichnet und berechnet. Das optionale Navigationssystem lässt sich einfach bedienen, manchmal ist das Treffen der kleinen Schaltflächen etwas fummelig.



Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität dagegen nur zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.

⊖ Für die elektrischen Fensterheber gibt es nur je einen Schalter links und rechts an den Türen. Für den Fahrer sehr umständlich, wenn er das Beifahrerfenster öffnen und schließen will. In den hinteren Türen gibt es nur Ausstellfenster, deren Bedienung nicht leicht von der Hand geht. Ärgerlich ist nachts die unzureichende Beleuchtung der Schalter, weder die für die Fensterheber noch die Bedienelemente für die elektrischen Spiegel sind beleuchtet - das ist für VW-Verhältnisse sehr ungewöhnlich. Kritik erntet auch die Lehneinstellung, hier trifft ein unergonomischer Hebel auf eine grobe Rasterung. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten. Hinten gibt es weder Leselampen noch eine zusätzliche Innenraumbeleuchtung. Sind die Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Insassen kaum noch erreicht werden.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m bequem Platz, besonders die Kopffreiheit ist großzügig bemessen. Die Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse voll überzeugen, und so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

3,5 Raumangebot hinten*

Nicht ganz so großzügig geht's auf der Rückbank zu. Es sind zwei vollwertige Sitzplätze vorhanden. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, dann bleibt nur noch wenig Beinfreiheit, sie reicht nur für 1,65 m große Leute aus. Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Die Innenbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander problemlos aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der up! bietet keine Sitzvariationen an.

2,9 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist beim up! gut gelungen, das ausgewogene Federungsverhalten gehört zu den klaren Stärken des Kleinwagens und ist in diesem Segment nicht selbstverständlich. Langwellige Fahrbahnwellen werden gut pariert und bringen den up! nicht aus der Ruhe. Kurzwellige Fahrbahn schluckt das Fahrwerk gut, ebenso Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel. Stuckern tritt so gut wie nicht auf. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, ebenso fällt die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven gering aus. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten nicht nennenswert, der gute Komfort bleibt erhalten. Einzig und alleine auf Kopfsteinpflaster wirkt der kleine VW etwas ruppig.

2,7 Sitze

⊕ Der Fahrersitz verfügt unter anderem über eine Höheneinstellung. Die Lehnen und Sitzflächen sind gut bis zufriedenstellend konturiert, die Polsterung ist tendenziell straff und der Seitenhalt fällt ordentlich aus. Die Lehnen hat VW hoch gestaltet. Der Fahrer kann insgesamt eine günstige Sitzposition finden und seinen linken Fuß auch bequem abstützen. Die Rückbank bietet annehmbare Konturen, die Lehne ist auch für Erwachsene hoch genug. Trotz etwas kurzer Sitzflächen und dadurch nicht optimaler Oberschenkelunterstützung kann man hinten zufriedenstellend sitzen.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die fest mit der Lehne verbundenen Kopfstützen vorne passen nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist einwandfrei, ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt jedoch nicht immer gewährleistet - verstellbare Kopfstützen sind eindeutig bequemer.

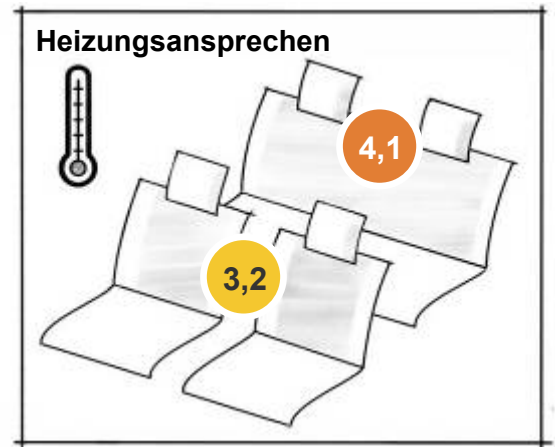
2,9 Innengeräusch

Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig, er liegt bei 70,5 dB(A). Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche fallen besonders störend auf. Der Motor wird erst bei hohen Drehzahlen unter Last etwas lauter, aber nicht dröhnig.

4,0 Klimatisierung

Die Klimaanlage ist in der getesteten Ausstattungsvariante Serie. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Auf den vorderen Plätzen spricht die Heizung nur durchschnittlich an.

– Die Temperatur kann nur grob vorgewählt und muss immer wieder nachjustiert werden. Wirklich komfortabel ist das nicht. Eine automatische Temperaturregelung oder eine Klimaautomatik sind nicht lieferbar. Hinten ist die Heizleistung unzureichend. Die hinteren Klappfenster gewähren keine ausreichende Durchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der kleine Benziner schlägt sich trotz nur einem Liter Hubraum recht wacker im kleinen up!. Wenn man die Gänge ausdreht, kann man noch akzeptable Beschleunigungswerte erzielen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 9,5 Sekunden.

– Aufgrund der lang übersetzten oberen Gänge ist schaltfaules Fahren nicht die Stärke des Kleinwagens, spätestens im fünften Gang geht dem Dreizylinder die Puste aus und der Fahrer muss, will er einen Beschleunigungswunsch umsetzen, ein oder zwei Gänge zurückschalten.

2,7 Laufkultur

+ Die typischen Eigenschaften eines Dreizylinders kann der 1,0-l-Motor nicht verbergen, unter 2.000 U/min. zeigt er sich etwas brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter. Darüber läuft er aber recht ordentlich und vibrationsarm, angenehm fällt auf, dass er sich Dröhnen weitgehend verkneift. Im Leerlauf überträgt der Motor deutlich seine Arbeitstakte auf die Karosserie. Trotzdem wird insgesamt eine annehmbare Laufkultur geboten.

2,3 Schaltung

+ Die Fünfgang-Handschtaltung lässt sich recht präzise schalten, man kann die Gänge leicht und ohne Haken einlegen. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang. Ein sogenannter Hill-Holder erleichtert das Anfahren am Berg - das Auto wird automatisch festgehalten.

– Der Rückwärtsgang ist nicht klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und ungesichert. Er hakt bisweilen beim Einlegen und sorgt für Getrieberasseln - das kennt man so von den anderen VW-Getrieben nicht, bei denen ist der Rückwärtsgang auch über Drücken deutlich von den Vorwärtsgängen abgesetzt.

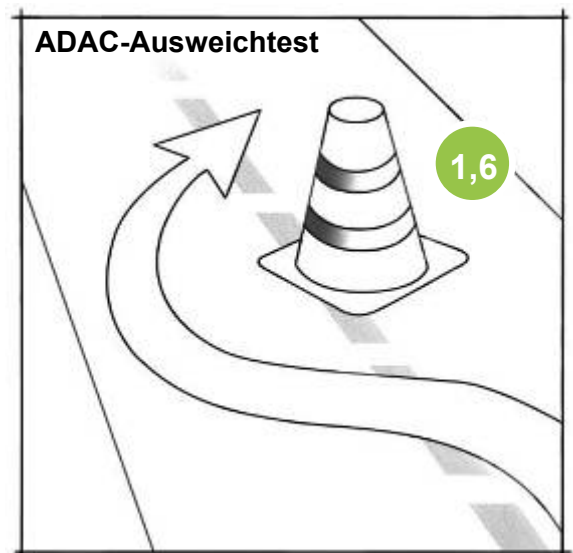
3,3 Getriebeabstufung

Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde trotzdem Vorteile bringen. Absolut gesehen ist die Gesamtübersetzung zwar schon kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 4.000 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Der kleine Motor hat damit seine liebe Not den Citigo in Schwung zu halten, häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist fast unumgänglich.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

+ Der up! verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält das Auto sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP unterstützt den Fahrer, in kritischen Situationen Schleudern zu vermeiden und auf der Fahrbahn zu bleiben. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der up! sehr gut ab, er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch die Gassen steuern. Dabei bleibt er stets gut beherrschbar, dank effektiver (und lautstarker) ESP-Eingriffe wird schleudern vollständig verhindert. Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP greift im Ernstfall hilfreich ein. Lastwechselreaktionen treten kaum auf. Die rigiden ESP-Eingriffe unterbinden sportliche Fahrambitionen, machen das Fahrverhalten aber sehr sicher. Auch beladen bleibt der up! gutmütig und problemlos beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7 Lenkung*

+ Bereits bei kleinen Lenkwinkeln ändert der VW willig seine Fahrtrichtung. Die Lenkung ist relativ direkt und sehr gut zentriert, beide Achsen bauen zuverlässig Seitenführung auf. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt hat VW die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des up! unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit knapp 10 m nicht besonders klein aus.

Bremse

1,8

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der up! durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 185/50 R16 ContiPremiumContact 2 81T). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading.

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,3

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der up! verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen; ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage zu. Gegen Aufpreis ist eine laserbasierte City-Notbremsfunktion erhältlich, die bis 30 km/h bei drohender Kollision eine Vollbremsung einleiten kann; so kann die Unfallschwere reduziert oder ein Zusammenstoß ganz verhindert werden.

⊖ An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,75 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen für bis zu 1,65 m großen Personen. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Plätze wird dem Fahrer im Display der Anschnallstatus angezeigt.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der neue up! mit vollen fünf Sternen sehr gut ab (89 Prozent, Test 2011). Er bietet serienmäßig Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Unfall leicht verklemmte Türen einfacher geöffnet werden.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck haben keine definierten Halter.

1,8

Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der up! mit 80 Prozent bei der Kindersicherheit gut ab. Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken kann man auch mittels Gurte Kindersitze auf den hinteren Plätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander und die Gurtschlösser fixiert, so dass auch das Anschnallen mit einer Hand nicht zum Geduldsspiel wird. Auch hier hat der Fünftürer klare Vorteile gegenüber dem Dreitürer. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt sind. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen. Auch hohe Sitze finden problemlos Platz.

Fußgängerschutz

3,2

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der up! 46 Prozent. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu unnachgiebig gestaltet.

2,7

UMWELT/ECOTEST

3,8

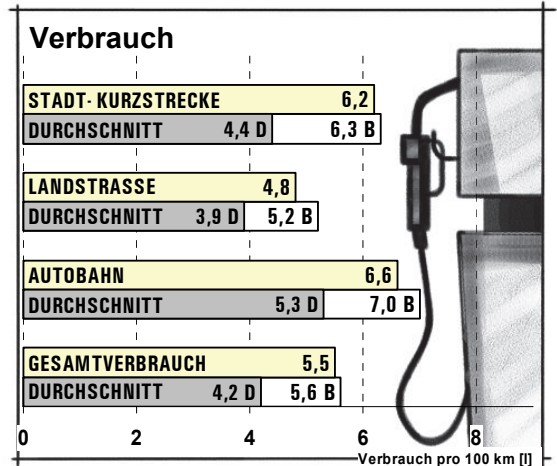
Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des up! 1.0 mit 55 KW/75 PS liegt bei 5,5 l Super alle 100 km. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 149 g pro Kilometer verbunden. Im EcoTest reicht dies für 22 Punkte. Innerorts verbraucht der kleinste Volkswagen 6,2 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,6 l Super pro 100 km.

1,5

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. So kann der kleine up! 45 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoff erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 67 Punkte und damit drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,9

AUTOKOSTEN

4,3

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des kleinen VW up! für diese Fahrzeugklasse nicht besonders niedrig ausfällt, liegen die Aufwendungen für Super-Kraftstoff auf recht hohem Niveau.

3,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

0,7

Wertstabilität*

⊕ Der ganz neu entwickelte up! kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einer exzellenten Wertstabilität punkten. Das gute Markenimage trägt hierzu ebenso bei wie auch das moderne Design und die zeitgemäße Sicherheitsausstattung.

Kosten für Anschaffung*

3,9

Der VW up! ist in der Top-Ausstattungsvariante white up! kein Schnäppchen. Für 14.300 Euro erhält man aber einen für diese Fahrzeugklasse sehr gut ausgestatteten City-Flitzer inkl. ESP, Klimaanlage, elektrische Fensterheber und sogar portablen Navigations- und Infotainmentsystem. Die hinteren Türen kosten 475 Euro Aufpreis. Schade, dass VW an vielen Details gespart hat, welche bisher die Marke ausgezeichnet haben, ohne die Kosteneinsparungen im Preis zu berücksichtigen.

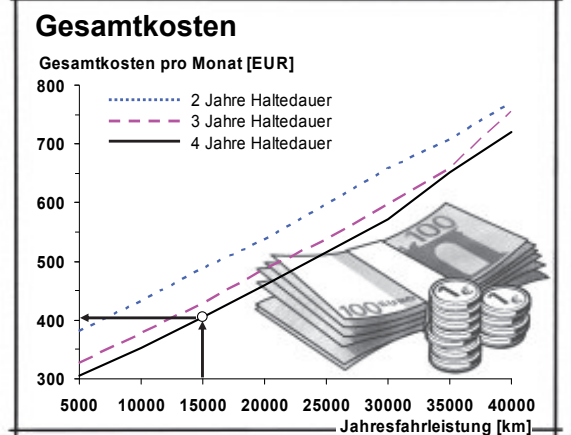
+ Ein Novum in dieser Fahrzeugklasse ist die City-Notbremsfunktion, welche im optionalen Fahrerassistenzpaket enthalten ist. Für 590 Euro erhält man zudem einen Tempomaten, Multifunktionsanzeige sowie Parksensoren hinten. Das drive pack "plus" ist deshalb ein sehr empfehlenswertes Extra, welches sowohl die Sicherheit als auch den Fahrkomfort erhöht und preislich im erschwinglichen Bereich liegt.

2,5

Fixkosten*

Die Einstufung in der Haftpflichtklasse liegt für einen Kleinwagen relativ ungünstig, was die Fixkosten nach oben treibt.

+ Trotzdem kann der up! ein gutes Ergebnis einfahren, was vor allem an den sehr niedrigen Ausgaben für die KFZ-Steuer liegt. Gerade einmal 20 Euro werden jährlich fällig. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im günstigen bis zufriedenstellenden Bereich.



2,9

MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 405 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

TYP	1.0	1.0 BlueMotion Technology		
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW(PS)]	44(60)	44(60)	55(75)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	95/3000	95/3000
0-100 km/h[s]	14,4	14,4	13,2	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	171	171
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,1 S	4,7 S	4,2 S
CO2 [g/km]	105	96	108	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	15/13/15	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	372	369	384	379
Preis [Euro]	10.325	10.725	10.925	11.325

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/50R16V
Reifengröße (Testwagen)	185/50R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,9/9,95 m
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	9,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,8/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	108g/km / 149g/km
Innengeräusch 130km/h	70,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3540/1645/1489 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1910 mm
Leergewicht/Zuladung	970 kg/320 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	635 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	176 Euro
Monatliche Gesamtkosten	405 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	14.775 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (drive pack "plus")	590 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (drive pack "plus")	590 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (drive pack "plus")	590 Euro ^o
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (Kopf-Seite-Kombi)	Serie
Audioanlage (mit CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	880 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Lenkung*	2,7
Sicht	2,8	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	3,2
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	2,7
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	3,8
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,9		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	2,9
Sitze	2,7	Betriebskosten*	4,3
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Klimatisierung	4,0	Wertstabilität*	0,7
Motor/Antrieb	2,7	Kosten für Anschaffung*	3,9
Fahrleistungen*	3,5	Fixkosten*	2,5
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen