



VW up! 1.0 EcoFuel BMT high up!

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck (50 kW / 68 PS)

Ein Kleinwagen mit Erdgasantrieb? So was gab es bisher nicht. VW bietet nun im up! diesen umweltfreundlichen Antrieb an. Im up! EcoFuel arbeitet der aus den anderen Modellen bekannte Drei-Zylinder-Motor und leistet 68 PS. Mit Erdgasantrieb zeigt sich der Motor im Gegensatz zu den Benzinern deutlich durchzugsschwächer. Auf der Autobahn fühlt man sich angesichts der schlechten Fahrleistungen nicht besonders wohl. Lieber sieht man den up! ohnehin in der Stadt. Hier kann er dank sparsamen Erdgasantrieb sowie Start-Stopp-System mit einem sehr niedrigen Stadtverbrauch punkten. Im ADAC EcoTest verpasst der up! EcoFuel nur ganz knapp den fünften Stern, liefert mit 89 Punkten aber mit Abstand das beste Ergebnis im Kleinwagensegment. Der up! lässt sich agil bewegen, bietet bei überschaubaren Außenmaßen ein gutes Platzangebot und eignet sich somit ideal für die Stadt. Das optionale City-Notbremssystem bietet im dichten Stadtverkehr bei niedrigen Geschwindigkeiten zusätzlichen Schutz vor Auffahrunfällen. Trotz des hohen Grundpreises von 16.055 Euro, welcher für den up! EcoFuel in der "high up!"-Ausstattung mit fünf Türen fällig wird, besitzt das Fahrzeug eine gute Wirtschaftlichkeit. Das liegt vor allem an den sehr geringen Betriebskosten und dem exzellenten Restwertverlauf. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** mit Erdgas nur Fiat Panda Natural Power.

- +** innovativer und sparsamer Erdgas-Antrieb, vorne gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, City-Notbremssystem
- durchzugsschwacher Motor, hoher Anschaffungspreis, typische praktische VW-Details fehlen



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

1,9 Stadtverkehr

2,6 Senioren

4,2 Langstrecke

3,8 Transport

3,3 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

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.

⊖ Die Türausschnitte hat VW nach außen kaum gegen Verschmutzen abgedichtet, zudem fehlt ein vernünftiger Schwellerschutz, der den Lack vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen bewahrt. Der Tankdeckel für den Benzintank muss umständlich mit dem Schlüssel auf- und abgeschlossen werden. Der Einfüllstutzen für die Erdgas-Tanks ist ebenfalls unauffällig in der Tankklappe integriert. Die Tankklappe wird aber nach dem Verschließen des Fahrzeugs nicht mit verriegelt. 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. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten (keine Dämpfer).

3,9

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Erdgas-up! fällt nur akzeptabel aus, was vor allem an der geringen Reichweite und der niedrigen Zuladung liegt. Der Innenraum bietet maximal vier Personen Platz.

⊕ Die kleine Karosse macht den up! zu einem wendigen Stadtflietzer. Der Zeitaufwand um Erdgas zu tanken fällt nur geringfügig länger aus, als bei Benzinern oder Diesel. Umständlicher wird die Suche nach einer geeigneten Erdgas-Tankstelle. Das Tankstellennetz ist noch nicht so gut ausgebaut, wie z.B. bei Autogas (LPG). Speziell in Fremden Regionen kann sich die Suche bzw. Anfahrt zu einer Erdgas-Tankstelle etwas zeitintensiver gestalten.

⊖ Auch aufgrund des lückenhaften Tankstellennetzes stört die geringe Reichweite des EcoFuel up!, da oft eine Tankstelle angefahren werden muss. Mit dem 11 kg Erdgastank lassen sich Reichweiten von bis 355 km realisieren. Zusätzlich steht ein kleiner Benzintank mit 10 l Fassungsvermögen zur Verfügung, auf welchen im Notfall zurückgegriffen werden kann. Die Zuladung des Fahrzeugs fällt mit 345 kg nicht besonders großzügig aus. Auf dem Dach ist die Transportkapazität auf 50 kg beschränkt. Im EcoFuel up! ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserverad ist bei dieser Variante nicht erhältlich, da man unter dem Kofferraumboden anstatt einer Reserveradmulde einen Erdgas-Tank findet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

2,7 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. Immerhin der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennen lässt. 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.

2,9 Ein-/Ausstieg

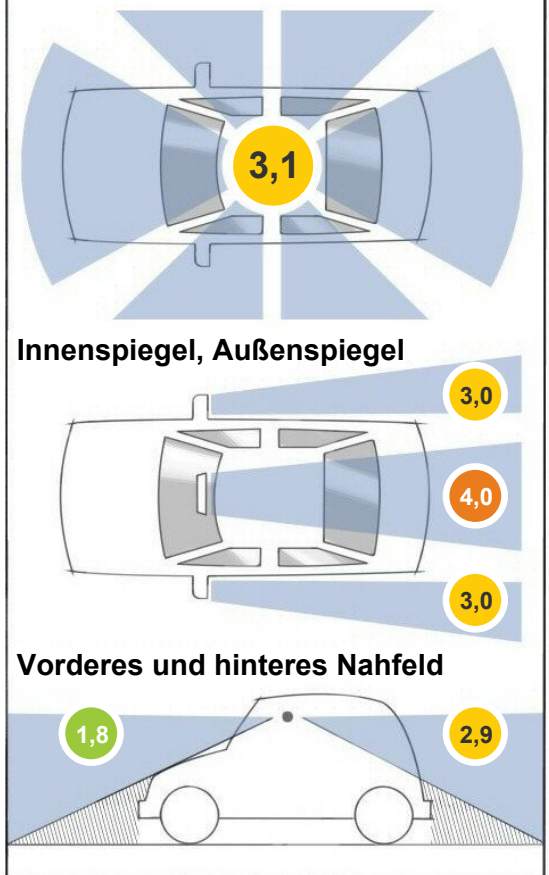
⊕ Vorne kann man insgesamt bequem ein- und aussteigen. Die flachen und schmalen Schweller behindern kaum. Die Türbremsen können die schweren Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Ein Unterschied wie Tag und Nacht: Bestellt man den up! mit fünf Türen gelangen auch die hinteren Passagiere 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.

⊖ 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). Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt's nur für den Beifahrer.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Im Kofferraum finden bis zu 200 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rückbank (geteilt, Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 430 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank steil stehender Heckscheibe kann der Kofferraum bei Bedarf über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden.

Rundumsicht



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.



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

3,4 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. Normalerweise sind die VW Up! in dieser Ausstattungsvariante mit einem variablen Ladeboden ausgestattet. Beim EcoFuel muss man darauf leider verzichten. Dadurch gibt es auch keinen Ladeboden. Zum Ausladen des Gepäcks muss dieses ca. 29 cm weit angehoben werden, um die Ladekante zu überwinden.

⊕ 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. Ein handelsübliche Klappbox passt aufgrund der geringen Länge des Ladebodens kaum in den Kofferraum. Einen Kinderwagen bekommt man lediglich bei umgeklappten Rücksitzen ins Fahrzeug. Klappt man die Rücksitze um, entsteht aufgrund des fehlenden variablen Ladebodens keine ebene Ladefläche. Eine hohe Stufe im Kofferraumboden schränkt die Nutzbarkeit des Kofferraums ein.

3,0 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 lediglich 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

2,7 Bedienung

Die Grundfunktionen des VW up! sind dank weniger, ergonomisch gut angeordneter Schalter einfach und weitgehend intuitiv bedienbar. Leider hat sich VW einige Komfortfunktionen gespart, die z.B. schon beim VW Lupo vor über zehn Jahren an Bord waren. Das geht zu Lasten des Bedienkomforts.

⊕ Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind praktisch angeordnet und gut erreichbar. Das Zündschloss befindet sich ganz traditionell und etwas versteckt an der Lenksäule. Die Scheibenwischer vorne verfügen über zwei Wischgeschwindigkeiten und eine nicht Intervallfunktion, welche aber nicht einstellbar ist. Der Heckwischer hat eine Intervall- und Wischfunktion. Die Lichtaktivierung und das 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 noch elektronisch über eine Taste. Das Radio ist günstig positioniert und einfach zu bedienen.



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

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. Die Instrumente sind klar gegliedert und insgesamt gut ablesbar. Klein geraten ist der Drehzahlmesser, der dadurch kaum ablesbar ist. Die Tankanzeige beinhaltet beim EcoFuel sowohl die Füllstandanzeige des Erdgas- als auch des Benzintanks. Von ganz voll bis dreiviertel leer zeigt die Tankuhr den Füllstand des Erdgastanks an. Ist das Erdgas aufgebraucht, springt die Tanknadel in das letzte viertel und zeigt erst dann den Füllstand des Benzintanks an. Eine nette Idee, welche in der Praxis den Nachteil birgt, dass während der Fahrt mit Erdgas nicht der Tankinhalt des Benzintanks angezeigt wird. Immerhin nach dem Motorstart sieht man kurz den Füllstand des Benzintanks. Auch über den Bordcomputer kann man die Restreichweite mit Benzin abrufen. Praktisch sind der Antippblinker und der Tempomat. Ein Bordcomputer ist ebenfalls vorhanden, welcher einen Kurz- und Langzeitspeicher besitzt. Sehr gut: Im Bordcomputer wird sowohl die Reichweite mittels Erdgas, als auch die Restreichweite mit Benzin angezeigt. Das optionale Navigationssystem lässt sich einfach bedienen, manchmal ist das Treffen der kleinen Schaltflächen etwas fummelig. Auch im Navigationssystem kann man sich die Daten des Bordcomputers übersichtlich und auf einen Blick anzeigen lassen. Ein im Navigationssystem integrierter Spritspar-Trainer hilft, sein Fahrweise möglichst effizient abzustimmen. Spielerisch wird das Schalt- und Beschleunigungsverhalten aufgezeigt und bewertet, wodurch es Spaß macht, seine Fahrweise zu optimieren und dadurch eine bessere Bewertung zu erhalten.

⊖ Das Lenkrad ist zwar in der Höhe einstellbar, allerdings nur in einem kleinen Bereich. Eine Längseinstellung des Lenkrads fehlt. 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 Lehneneinstellung, 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.

1,7 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.

3,7 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 gut gelungen, das ausgewogene Federungsverhalten gehört zu den klaren Stärken des Kleinwagens und ist in diesem Segment nicht selbstverständlich. Lange 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.

2,5 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 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.

3,2 Innengeräusch

Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Mit 71,6 dB(A) ist der Innenraum verhältnismäßig laut. Es fallen weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche auffällig dominant auf. Der angestrengt klingende Motor ist nicht gerade leise, wird speziell bei hohen Drehzahlen unter Last nochmals deutlich lauter.

4,1 Klimatisierung

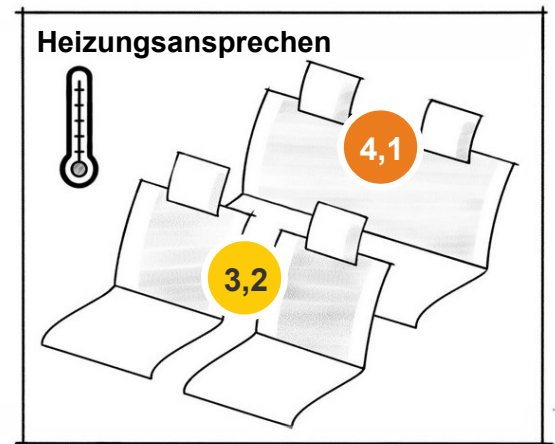
Die Klimaanlage ist in der getesteten Ausstattungsvariante Serie. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Sowohl vorne wie auch hinten sorgt die Heizung in nur akzeptabler Zeit für einen warmen Innenraum. Vorne fehlen die eigentlich bei allen Fahrzeugen üblichen mittleren Luftausströmer im Armaturenbrett.

– 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. Die hinteren Klappfenster gewähren keine ausreichende Durchlüftung.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

4,5 Fahrleistungen*

– Durch den Erdgas-Antrieb fällt die Motorleistung des 1,0 l Benzinmotors mit 68 PS etwas geringer aus als beim normalen up! Das liegt vor allem am niedrigeren maximalen Drehmoment von 90 Nm (normal: 95 Nm). In der Praxis hat dies nochmals einen deutlichen Einfluss auf die Fahrleistungen, da zugleich das Fahrzeuggewicht des EcoFuel up! einige Kilogramm schwerer ausfällt. Im normalen Fahrbetrieb in der Stadt oder Landstraße ist das noch verkraftbar. Autobahnfahrten werden damit aber zum (negativ) Erlebnis, da bereits bei 140 km/h kaum noch Vortrieb vorhanden ist und die Geschwindigkeit schon bei kleinen Steigungen nicht gehalten werden kann. Auch die Zahlen belegen die deutlich schlechteren Fahrleistungen des EcoFuel up! gegenüber der 75 PS Benziniervariante. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird mit 16,3 s angegeben (75 PS Benziner: 13,2 s). Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 11,6 s (75 PS Benziner: 9,5 s). Die Elastizitätswerte sind sowohl im vierten als auch im fünften Gang sehr mau - dadurch ist schaltfaules Fahren kaum möglich.



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

2,5 Laufkultur

Die typischen Eigenschaften eines Dreizylinders kann der 1,0-l-Motor nicht verbergen, unter 2.000 U/min. zeigt er sich 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. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und lässt den Motor bei Kupplungsbetätigung spontan und mit kaum Verzögerung wieder anlaufen. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, ist leichtgängig und besitzt einen gut spürbaren Druckpunkt.

– 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.

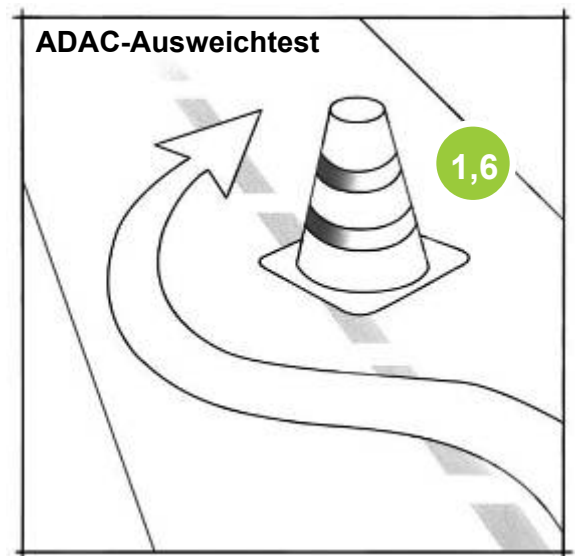
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen weitgehend, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde trotzdem Vorteile bringen. Absolut gesehen ist die Gesamtübersetzung zwar kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor 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 VW 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 zufriedenstellend 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 Gasse 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.

2,6 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 9,9 m für ein kleines Stadtauto noch zufriedenstellend aus.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der up! durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 185/55 R15 Conti Premium Contact 2 82T). 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. Der VW up! EcoFuel ist zwar serienmäßig mit Leichtlaufreifen ausgestattet, bei der getesteten Variante high up! entfallen diese aber. Mit den Leichtlaufreifen sollte der Bremsweg deutlich länger ausfallen.

2,3

SICHERHEIT

2,4

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. Der Motor kann bei eingelegtem Gang nicht versehentlich gestartet werden, da eine Startsicung vorhanden ist, welche das Starten des Motors nur mit gedrücktem Kupplungspedal ermöglicht.
- ⊖ 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 ADAC Crashtest schneidet der neue up! mit vollen fünf Sternen sehr gut ab. Bei der Insassensicherheit erreicht das Fahrzeug gute 89% der Punkte. 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 ADAC Crashtest erhält der up! gute 80% der Punkte bei der Kindersicherheit. Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken kann man auch mit den Gurten 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.

3,2

Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der up! bei den ADAC Crashtests zufriedenstellende 46% der Punkte. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu unnachgiebig gestaltet.

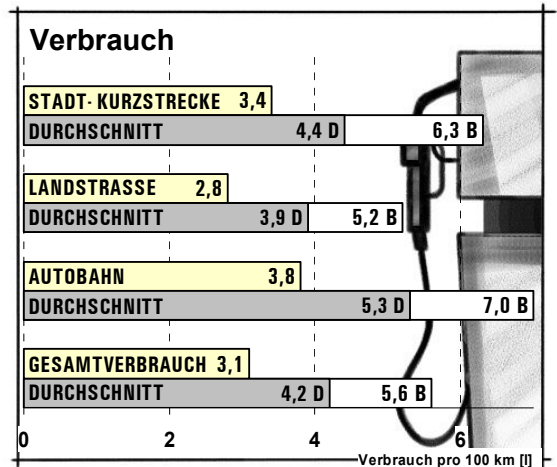
1,6

UMWELT/ECOTEST

2,1

Verbrauch/CO₂*

⊕ Das EcoTest-Kapitel gehört zu den Stärken des up! EcoFuel. Dank des umweltfreundlichen Erdgas-Antriebs, welcher erstmals in einem Kleinwagen zum Einsatz kommt und zudem über Spritsparteknik wie Bremsenergieerückgewinnung und Start-Stopp-Automatik verfügt, setzt der VW neue Maßstäbe im Kleinwagensegment. Im ADAC EcoTest kommt das Fahrzeug mit durchschnittlich 3,1 kg Erdgas pro 100 km aus. Der CO₂-Ausstoß beträgt (inkl. Well-to-Wheel-Komponente) lediglich 107 g/km. Das reicht für gute 39 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest. In der Stadt liegt der Verbrauch bei geringen 3,4 kg, außerorts sind es ebenfalls niedrige 2,8 kg und auf der Autobahn noch akzeptable 3,8 kg Erdgas pro 100 km.



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

1,0

Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen überzeugt der Erdgas up! auf ganzer Linie. Selbst beim anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Schadstoffwerte extrem niedrig. Der Lohn sind volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Ganz knapp verpasst der up! EcoFuel den fünften Stern im ADAC EcoTest. Mit 89 Punkten braucht er sich aber nicht zu verstecken, das ist das mit Abstand beste Ergebnis, welches ein Kleinwagen bisher im EcoTest erreicht hat. Mit noch etwas Optimierung des Autobahnverbrauchs, sollte der fünfte Stern in greifbarer Nähe sein.

1,9

AUTOKOSTEN

1,1

Betriebskosten*

⊕ Dank des niedrigen Verbrauchs an günstigem Erdgas fallen die Betriebskosten sehr gering aus.

2,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für den Erdgas-up! schreibt VW ein fixes jährliches Ölwechselintervall von 15.000 km vor. Nach 30.000 gefahrenen Kilometern wird zusätzlich ein "Intervall-Service" - nach 60.000 km eine große Inspektion fällig.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die wiederum zur Kosteneinsparung beitragen. Eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung ist obligatorisch.

⊖ Mit 15.000 km und 12 Monaten hat der VW !up relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen. Teure Werkstattstundenpreise sowie die üppigere Bereifung und die damit erhöhten Kosten für den Reifenersatz dieser Ausstattungsvariante verhindern letztendlich eine bessere Benotung.

0,6

Wertstabilität*

+ Dem kleinen Stadtfliker mit innovativem und umweltfreundlichen Erdgas-Antrieb und hohem Sicherheitsniveau inklusive City-Notbremssystem kann ein hervorragender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,5

Kosten für Anschaffung*

Der VW up! EcoFuel ist in der Ausstattungsvariante high up! kein Schnäppchen. Für 16.055 Euro (inkl. vier Türen) erhält man aber einen für diese Fahrzeugklasse gut ausgestatteten Stadtfliker mit umweltfreundlichem Erdgas-Antrieb. ESP, Klimaanlage und elektrische Fensterheber sind serienmäßig an Bord. Schade, dass VW an vielen Details gespart hat, welche bisher die Marke ausgezeichnet haben, ohne die Kosteneinsparungen im Preis zu berücksichtigen.

+ Sehr empfehlenswert ist die City-Notbremsfunktion, welche im optionalen Fahrerassistenzpaket (drive pack "plus") enthalten ist. Für 595 Euro erhält man zudem einen Tempomaten, Multifunktionsanzeige sowie Parksensoren hinten.

2,3

Fixkosten*

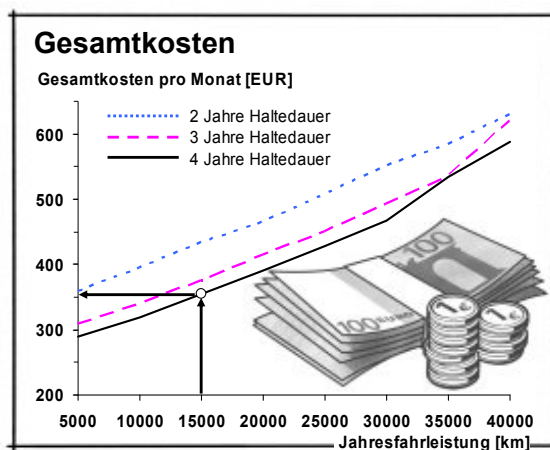
Die Einstufung in der Haftpflichtklasse liegt für einen Kleinstwagen relativ ungünstig, was die fixen Kosten nach oben treibt.

+ 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.

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen trotz des hohen Anschaffungspreises sehr gering aus. Das liegt vor allem an den günstigen Betriebskosten sowie dem exzellenten Restwertverlauf des mit Erdgas betriebenen up! EcoFuel.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 355 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0 BMT	1.0	1.0 BMT	1.0 EcoFuel BMT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW(PS)]	44(60)	44(60)	55(75)	55(75)	50(68)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	95/3000	95/3000	90/3000
0-100 km/h[s]	14,4	14,4	13,2	13,2	16,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	171	171	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,1 S	4,7 S	4,2 S	2,9 G
CO2 [g/km]	105	96	108	98	79
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	15/13/15	15/13/15	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	380	376	392	386	351
Preis [Euro]	10.455	10.855	11.055	11.455	13.430

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	90 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,9/9,95 m
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	2,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	3,1 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,4/2,8/3,8 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	79 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	107 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3540/1641/1492 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1910 mm
Leergewicht/Zuladung	1025 kg/345 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	11 l
Reichweite	355 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	60 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	182 Euro
Monatliche Gesamtkosten	355 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	16.055 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (drive pack "plus")	595 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (drive pack "plus")	595 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (drive pack "plus")	595 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	455 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	880 Euro
vier Türen	480 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

1,9

Betriebskosten*	1,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	0,6
Kosten für Anschaffung*	4,5
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	1,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen