



## VW up! 1.0 EcoFuel BMT high up!

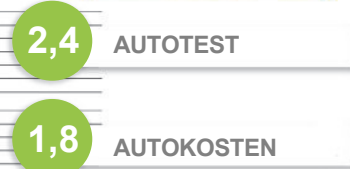
Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (50 kW/68 PS)

**A**ls einer von wenigen Herstellern bietet VW einen umweltfreundlichen Erdgas-Antrieb in einem Kleinwagen an. Beim EcoFuel kommt ein Drei-Zylinder-Motor zum Einsatz, der maximal 68 PS leistet. Von den Fahrleistungen darf man da nicht allzu viel erwarten. Der Erdgas-Motor zeigt sich im Vergleich zu den im up! erhältlichen 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 Antrieb sowie Start-Stopp-System mit einem sehr niedrigen Stadtverbrauch punkten. Im ADAC EcoTest überzeugt der VW auf ganzer Linie und kann mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis eines der besten Ergebnisse einfahren. Der up! zeigt ein agiles Fahrverhalten und bietet bei überschaubaren Abmessungen ein gutes Platzangebot. Der getestete Dreitürer kann dabei gegenüber dem Fünftürer vor allem mit einer besseren Rundumsicht punkten. Durch die fehlenden Fondtüren muss man aber Nachteile bei der Erreichbarkeit der Rücksitze und beim Ein- und Aussteigen in engen Parklücken in Kauf nehmen. Mit 15.575 Euro gehört die getestete Variante sicher nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Nicht zuletzt wegen der sehr geringen Betriebskosten überzeugt der up! EcoFuel trotzdem mit einer guten Wirtschaftlichkeit. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** Fiat Panda Natural Power, Seat Mii Ecofuel, Skoda Citigo CNG.

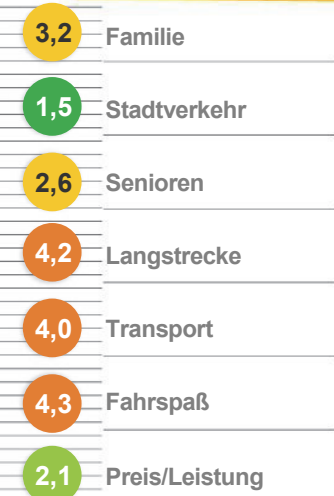
- +** sparsamer Erdgas-Antrieb, sehr gute Stadttauglichkeit, vorne gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, empfehlenswertes City-Notbremssystem
- durchzugsschwacher Motor, hoher Anschaffungspreis, typische praktische VW-Details fehlen



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



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 Seitenschutzleisten an den Türen sucht man vergebens. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten (keine Dämpfer).

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

⊕ Die geringen Abmessungen der Karosserie machen den up! zu einem wendigen Stadtflietzer. Der Zeitaufwand um Erdgas zu tanken fällt nur geringfügig länger aus, als bei Benzinern oder Diesel. Umständlicher gestaltet sich 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, 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 dürfen bis zu 50 kg transportiert werden. Im EcoFuel 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 verfügbar.

## 2,5 Sicht

Der dreitürige VW up! kann vor allem aufgrund der guten Rundumsicht im Sichtkapitel ein gutes Ergebnis einfahren.

⊕ Gegenüber dem Fünftürer schneidet die dreitürige Variante des up! bei der Rundumsichtmessung deutlich besser ab. Nach schräg hinten stören keine zu breiten Säulen, zudem behindern die B-Säulen kaum die Sicht zur Seite. Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, nach vorn fällt dies etwas schwieriger, da die Motorhaube steil abfällt. Dafür sind allerdings vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Im hinteren Nahbereich können Hindernisse zufriedenstellend wahrgenommen werden. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln erweist sich ebenfalls nur durchschnittlich, allerdings hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Das serienmäßige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Praktisch ist auch die optionale Einparkhilfe hinten, welche aber aufgrund der kompakten Außenmaße nicht zwingend notwendig sein sollte. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt gering aus. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

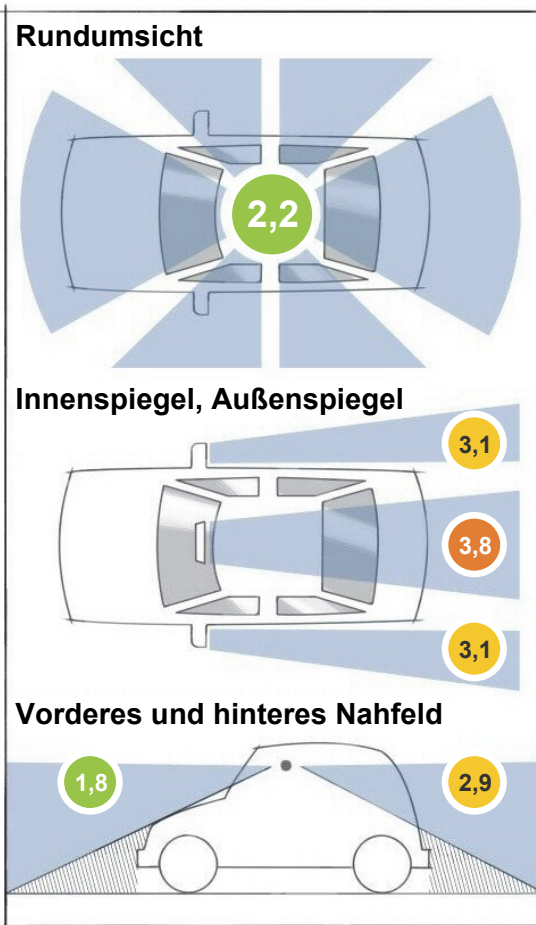
## 3,2 Ein-/Ausstieg

Vorne kann man insgesamt recht bequem ein- und aussteigen, wenn seitlich neben dem Fahrzeug genug Platz vorhanden ist, um die langen Türen weit öffnen zu können. Die Türbremsen können die schweren Türen zufriedenstellend auch an Steigungen halten. 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.

⊖ Der Zustieg zu den Rücksitzen ist beschwerlich - das übliche bei einem Dreitürer. Für den Fahrersitz bewirbt VW eine Easy-Entry-Funktion: diese "merkt" sich aber nur die Längsposition des Fahrersitzes, nicht deren Lehnenneigung. Beim Zurückklappen bleibt die Lehne immer in der steilsten Position stehen und der Fahrer muss sich diese wieder individuell anpassen. Eine lästige Prozedur, die auch auf der Beifahrerseite nicht erspart bleibt, denn dort gibt's überhaupt keine "Memory-Funktion" für den Sitz. Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrtüre 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).



Teilversenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.



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.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Im Kofferraum finden nur bis zu 200 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach immerhin noch ein paar Liter mehr in den Kofferraum (260 l).

+ Legt man die Rücksitzlehne um, finden gute 430 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, sind es maximal 800 l.



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

## 3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben, allerdings ist der Taster den Wettereinflüssen ausgesetzt, so dass die Hände unter Umständen verschmutzen. Das Kofferraumformat ist zufriedenstellend. Die Heckklappe schwingt recht weit auf und bietet dadurch Personen bis 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände leichter einladen. Die Kofferraumhöhe (gemessen vom Boden zum Dach) liegt mit einem Meter im guten Klassenmittelfeld. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichen.

- Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 77 Zentimeter über der Straße liegt. Die Kofferraumbreite fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus. Um Gepäck auszuladen, muss dieses vom Kofferraumboden aus rund 28 cm angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. Ein variabler Ladeboden, welcher in der Höhe eingestellt werden kann, ist für die Erdgas-Variante nicht erhältlich. Ist die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine ungünstige Stufe zwischen Kofferraumboden und Rückbank. Die Hutablage ist nicht mit der Heckklappe verbunden, so dass diese extra hoch und wieder herunter geklappt werden muss. In der vertikalen Stellung kann diese arretiert werden, so dass sie nicht wieder zurück fällt. Vergisst man, die Hutablage wieder herunterzuklappen, ist die Sicht durch die Heckscheibe komplett blockiert - dann heißt es, nochmals aus dem Fahrzeug aussteigen und zurück zum Kofferraum um die Hutablage herunter zu klappen. Leider gibt es für das Ladeabteil keine Beleuchtung. Das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

Mit der asymmetrisch geteilten Lehne weist der up! eine übliche Kofferraumvariabilität auf. Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umlegen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Dreitürer ist der Klappmechanismus aber nicht ideal zugänglich. Für Einkaufstaschen gibt es links und rechts in der Verkleidung Kunststoffhaken.

- Im Ladeabteil selbst lassen sich kleine Utensilien nur bedingt befestigen, da es weder kleine Fächer noch Befestigungsösen am Kofferraumboden gibt. Werden die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück geklappt, können die Gurtbänder leicht beschädigt werden.



Das Cockpit zeigt sich übersichtlich und ergonomisch aufgebaut. Die Anzahl der Bedienelemente ist gering, so dass der VW up! bereits nach kurzer Eingewöhnung intuitiv bedient werden kann.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Weite einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber insgesamt höher und somit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist dadurch nur zufriedenstellend erreichbar. Vorn haben die Scheibenwischer eine feste Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten. Der Heckwischer verfügt über eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion. Das Licht und die Nebelleuchten werden über einen gut erreichbaren Drehschalter aktiviert, der sich links vom Lenkrad im Armaturenbrett befindet. Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen, wenn auch der Drehzahlmesser recht klein ausfällt. 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Die Position der Klima-Bedienelemente ist vorbildlich und die Anordnung der Schalter absolut sinnfällig sowie selbsterklärend. Der Schalter der beheizbaren Heckscheibe liegt gut zugänglich und die Heizung schaltet automatisch ab. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Musiksystem ist günstig positioniert und einfach zu bedienen. Das aufpreispflichtige Navigationssystem ist sehr gut positioniert und die Menüführung logisch. Lediglich die Bedienung muss sehr zielgenau erfolgen, da die Schaltflächen recht klein geraten sind. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel. Es gibt Türfächer und eine Ablage in der Mittelkonsole.

⊖ Die Umluftfunktion lässt sich nur mechanisch über einen Schieberegler einstellen, somit findet keine automatische Abschaltung statt. Die elektrischen Fensterheber haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und damit auch keinen Einklemmschutz. Der Fahrer muss sich nach rechts zur Beifahrer-Armauflage beugen, um das dortige Fenster zu öffnen. Ein zweiter Schalter auf der Fahrerseite wäre besser. Darüber hinaus sind weder die Fensterheberschalter noch die Bedienelemente für die elektrisch einstellbaren Spiegel beleuchtet. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten im Kombiinstrument. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten, lediglich ein Becherhalter und kleine Fächer in den Türverkleidungen. Leselampen sind im Fond ebenfalls nicht vorhanden. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen.



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

Vorn fällt das Platzangebot recht gut aus.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m finden genügend Platz vor. Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen und auch die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

---

### 3,7 Raumangebot hinten\*

Hinten fällt das Platzangebot deutlich geringer aus, besonders große Personen finden kaum Platz. Obwohl die Kopffreiheit und Innenbreite im Fond recht großzügig bemessen ist, findet man nur ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl vor.

– Eingeschränkt wird das Raumangebot vor allem durch die geringe Beinfreiheit. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden nur Personen bis maximal 1,65 m Körpergröße genügend Platz.



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

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt nur ausreichend aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist beim up! EcoFuel gut gelungen. Durch das ausgewogene Federungsverhalten findet man ein angenehmes Fahrgefühl vor, was in diesem Segment nicht selbstverständlich ist. Langwellige Fahrbahnwellen werden gut bis zufriedenstellend 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. Einzig beim Fahren auf Kopfsteinpflaster wirkt der kleine VW etwas ruppig. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten kaum, der gute Komfort bleibt erhalten.

---

### 2,8 Sitze

Im Ganzen weisen die Sitze einen guten Sitzkomfort auf. Vorn sind diese gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten dadurch einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die vorderen Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind. Daher ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei.

+ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, was eine angenehme Sitzposition ermöglicht. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, allerdings hat die Ablage kein festes Trittbrett. Auch auf der Rückbank ist die Polsterung bequem und die Rückenlehne hoch gestaltet.

– Die Lehneneinstellung lässt sich auf den vorderen Plätzen nur grob einstellen, dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Im Fond sind Sitzfläche und -lehne nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkelaufgabe recht gering ist. Auf den im Testwagen verbauten optionalen Ledersitzen neigt man bei warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen.

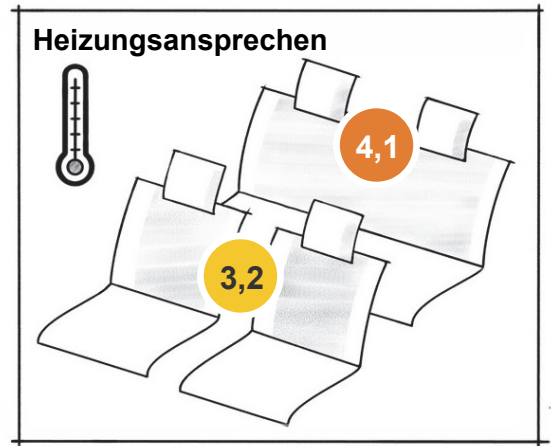
## 3,2 Innengeräusch

Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Mit 71,6 dB(A) ist der Innenraum verhältnismäßig laut. Es fallen weder aber 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

Der up! ist in der Top-Ausstattungsvariante high up! serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden - eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Beim Dreitürer sind die hinteren Scheiben nicht ausstellbar. Beim ADAC Heizungstest wird im vorderen Fahrzeugteil nach einer zufriedenstellenden Zeit Wohlfühltemperatur erreicht, hinten dauert es jedoch zu lang, bis die Innenraumtemperatur auf Behaglichkeitsniveau liegt.



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

## 3,4 MOTOR/ANTRIEB

### 4,8 Fahrleistungen\*

– Die Leistung des 1,0 l Motors liegt bei der Erdgas-Variante bei 68 PS. Im normalen Fahrbetrieb in der Stadt oder Landstraße ist die Motorleistung ausreichend. 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. Gegenüber der 75 PS Variante des up! fallen die Fahrleistungen nochmals deutlich schlechter aus. 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.

## 2,7 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.

## 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.

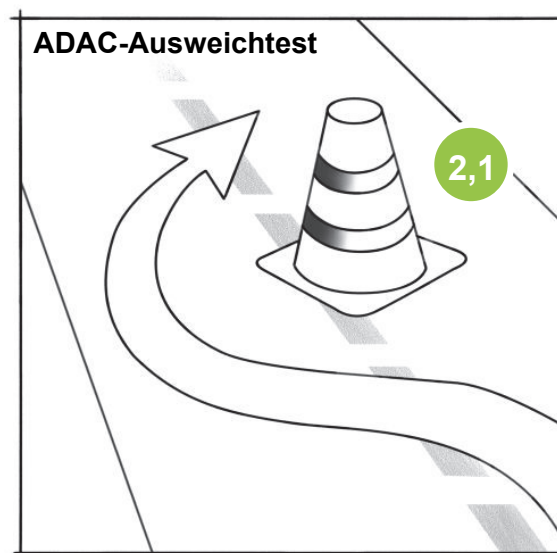
## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

- + Der VWw up! EcoFuel zeigt ein stabiles Fahrverhalten und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen nehmen keinen Einfluss auf die Spurtreue des Fahrzeugs. Beim ADAC Ausweichtest kann der up! ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Das Fahrverhalten ist leicht untersteuernd - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. In kritischen Situationen regelt das ESP effektiv und verhindert Schleudern. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.

### 2,7 Lenkung\*

Bereits bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung gut an. Die Lenkung ist recht direkt ausgelegt, zeigt eine gute Mittenzentrierung. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Insgesamt wurde die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des Fahrzeugs unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit knapp zehn Meter für ein kleines Stadtauto nur zufriedenstellend aus.



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.



---

1,8

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der up! EcoFuel durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 82T der Größe 185/55 R15). Die Bremsanlage zeigt sich bei den Messungen sehr standhaft und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. 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.

---

2,4

## SICHERHEIT

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der VW up! ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP sowie mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Dieser unterstützt den Fahrer im Notfall, das volle Potential der Bremse zu nutzen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist eine City-Notbremsfunktion erhältlich, die bis 30 km/h bei einer drohenden Kollision eine Vollbremsung einleiten kann. Dies reduziert die Unfallschwere oder kann gar einen Zusammenstoß ganz verhindern. Ein unbeabsichtigter Motorstart ist nicht möglich, da sich dieser nur bei betätigter Kupplung starten lässt. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann z. B. beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.

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

---

2,3

### Passive Sicherheit - Insassen

Der VW up! schneidet beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm gut ab (89 Prozent, Test 2011) und erreicht die vollen fünf Sterne.

⊕ Serienmäßig gibt es Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne. Zudem ist vorn der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall reduziert. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen, für die hinteren Plätze wird dem Fahrer im Display der Anschnallstatus angezeigt (Anzeige recht klein). An den stabilen Bügeltürgriffen kann man im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen, um die Türen zu öffnen.

⊖ Vorn schützen die Kopfstützen lediglich Personen bis zu einer Größe von 1,75 m - das ist selbst in dieser Fahrzeugklasse wenig. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen zwar nur bis 1,65 m Körpergröße guten Schutz, der Abstand zum Kopf fällt aber nicht zu groß aus. Verbandskasten und Warndreieck haben keine definierten Halter und liegen lose im Kofferraum.

---

**2,0**

## Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann der VW up! bei den ADAC-Crashtests gute 80 Prozent der möglichen Punkte einfahren. Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken kann man auch mit den Gurten Kindersitze auf den hinteren Plätzen lagestabil befestigen. Die Konturen und Formstabilität der Rückbank ist ebenso gut, wie die langen Gurte und die weit genug auseinander liegenden Gurtanlenkpunkte. Nicht ideal ist allerdings die Zugänglichkeit beim Dreitürer. Um Kindersitze hinten zu befestigen muss man in das Fahrzeug kriechen und kommt dann auch nicht ideal an die Gurte, um diese festzuzurren. Hier hat man mit der fünftürigen Variante deutliche Vorteile.

**+** 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

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der VW up! zufriedenstellende 46 Prozent der möglichen Punkte.

---

**1,1**

## UMWELT/ECOTEST

---

**1,2**

## Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

**+** Das EcoTest-Kapitel gehört zu den klaren Stärken des VW up! EcoFuel. Dank des umweltfreundlichen Erdgas-Antriebs und gleichzeitigen Spritsparteknik wie Bremsenergieerückgewinnung und Start-Stopp-Automatik, erzielt der Erdgas-up! ein exzellentes Ergebnis im Kleinwagensegment. Im ADAC EcoTest kommt das Fahrzeug mit durchschnittlich 3,1 kg Erdgas pro 100 km aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt lediglich 85 g/km. Darin enthalten ist auch die Well-to-Wheel Komponente, welche die Emissionen bei Herstellung und Transport von Erdgas beinhaltet. Das Ergebnis sind sehr gute 48 Punkte im CO<sub>2</sub>-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.

---

**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. Zusammen mit den 48 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt der Kleinwagen auf hervorragende 98 Punkte. Damit erreicht der VW klar fünf Sterne im EcoTest.

## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,1 Betriebskosten\*

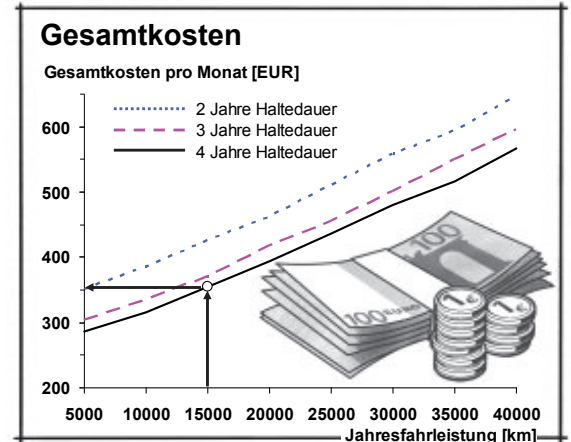
+ Dank des niedrigen Verbrauchs an günstigem Erdgas fallen die Betriebskosten sehr gering aus.

### 3,3 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.



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

### 2,8 Wertstabilität\*

Für den VW up! EcoFuel kann ein guter bis zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

### 4,4 Kosten für Anschaffung\*

Der VW up! EcoFuel ist in der Ausstattungsvariante high up! kein Schnäppchen. Für 15.575 Euro erhält man aber einen für diese Fahrzeugklasse gut ausgestatteten Stadtflyer 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.

2,5

## Fixkosten\*

Die Einstufung in der Haftpflichtklasse liegt für einen Kleinwagen relativ ungünstig, was die fixen Kosten nach oben treibt. Vor allem die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist nicht ideal (KH:14). Die Teil- und Vollkaskoversicherung geht im Klassenvergleich dagegen in Ordnung (TK:15; VK:14).

⊕ Trotzdem kann der up! EcoFuel ein gutes Ergebnis bei den Fixkosten einfahren, was vor allem an den sehr niedrigen Ausgaben für die KFZ-Steuer liegt. Gerade einmal 20 Euro werden jährlich fällig.

0,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des VW up! EcoFuel fallen im Klassenvergleich sehr niedrig aus. Gegenüber der 75 PS Benzinvariante in gleicher Ausstattung beträgt der Mehrpreis des Erdgas-Modells zwar rund 2.000 Euro. Die erhöhten Anschaffungskosten werden im Laufe der Zeit aber durch die deutlich geringeren Betriebskosten amortisiert.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	1.0 EcoFuel BMT	e-up!
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	-/-
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	50 (68)	60 (82)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	90/3000	210/1
0-100 km/h[s]	14,4	13,2	16,3	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	171	164	130
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,7 S	2,9 G	11,7 E
CO2 [g/km]	105	108	79	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/15	14/14/15	14/14/15	14/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20	45
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	382	405	357	539
Preis [Euro]	10.775	14.300	12.950	26.900

#### 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 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)	<b>185/55R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,9/9,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>11,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	2,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	<b>3,1 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>3,4/2,8/3,8 kg</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	79 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>85 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3540/1641/1492 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1910 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1025 kg/345 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>200 l/430 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	11 l
Reichweite	<b>355 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>60 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>74 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>177 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>355 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/15
Grundpreis	15.575 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 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 01.03.2013 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (drive pack "plus")	595 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (drive pack "plus")	595 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (drive pack "plus")	595 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (portabel)	390 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	455 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	880 Euro
vier Türen	480 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen