



## VW e-up!

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck  
(60 kW / 82 PS)

**M**it dem e-up! bietet VW das erste vollelektrische Fahrzeug im Konzern an und kann auf Anhieb überzeugen. Der effiziente Kleinwagen schlägt sich im ADAC Autotest wacker und kann mit einer Gesamtnote von 2,1 das bisher beste Ergebnis im Kleinwagensegment einfahren. Großen Anteil an dem Ergebnis hat der gut funktionierende Elektroantrieb, der für flotte Fahrleistungen sorgt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auch auf kurzen Autobahnetappen nicht zum Verkehrshindernis wird. Obwohl der ermittelte Verbrauch des e-up! mit 13,8 kWh/100 km extrem niedrig ausfällt, fällt die Reichweite aufgrund der kleinen Akkus (Kapazität: 18,7 kWh) nicht besonders üppig aus. Im EcoTest-Mix liegt die maximale Reichweite bei 165 km. Für den Stadtverkehr reicht das allemal. Genau hierfür wurde der e-up! auch entwickelt: Kompakte Abmessungen, serienmäßige fünf Türen und eine gute Übersichtlichkeit kennzeichnen den Wolfsburger Kleinwagen. Zudem fährt man lokal emissionsfrei. Wie viele andere Elektrofahrzeuge besitzt aber auch der e-up! einen großen Haken: Elektromobilität ist nach wie vor zu teuer. 26.900 Euro sind für einen Kleinwagen, der nur im urbanen Umfeld genutzt werden kann, schlicht zu viel. Zum Vergleich: Der ebenfalls sehr umweltfreundliche up! EcoFuel (Erdgas) kostet mit vergleichbarer Ausstattung rund 10.000 weniger, bietet aber bei Bedarf die Möglichkeit, auch weitere Strecken zu fahren. **Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** Mitsubishi i-MieV, Smart ED.

- +** sehr effizienter Elektroantrieb, gut Fahrleistungen mit ausreichender Höchstgeschwindigkeit, vorne gutes Platzangebot, City-Notbremsassistent erhältlich
- eingeschränkte Reichweite, lange Ladezeiten (kein drei-phasiges Laden möglich), sehr hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,0 Familie

1,5 Stadtverkehr

2,5 Senioren

5,0 Langstrecke

4,0 Transport

2,4 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

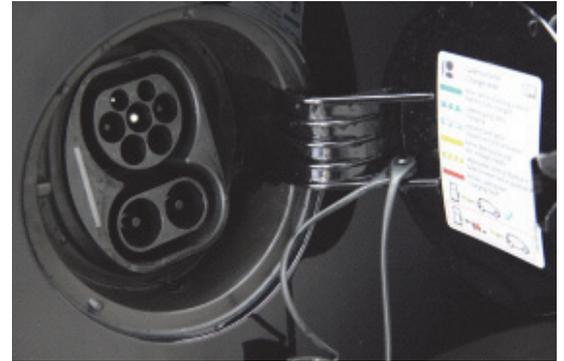
## 3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

## Verarbeitung

Die Elektroversion des VW up! hebt sich optisch vor allem durch die neu designten bogenförmigen LED-Tagfahrleuchten und Heckreflektoren von den konventionell angetriebenen Versionen ab. Aber auch die aerodynamisch optimierten Alufelgen sowie lackierte Schwellerabdeckungen sind dem e-up! vorbehalten. Die Anbauteile sind insgesamt ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Deutlich gespart hat man aber bei der Kofferraumverkleidung. Der Kofferraum ist nur spärlich ausgekleidet und die lackierten Blechteile verkratzen dadurch schnell. Im Innenraum wurden zwar nicht besonders hochwertige Materialien verbaut, diese sind aber für einen Kleinwagen ordentlich verarbeitet. Der mittlere Teil des Armaturenbretts ist in Wagenfarbe lackiert, was die sonst triste Kunststofflandschaft optisch aufwertet.



Der Anschluß für das Ladekabel befindet sich unter der "Tanklappe".

⊕ Im Gegensatz zum normalen up! wurde der Unterboden des e-up! weitgehend mit geräuschkämmenden Unterbodenverkleidungen versehen, was die Fahrgeräusche deutlich reduziert. Lediglich im Bereich der Antriebseinheit fehlt es an einer Verkleidung. Defekte Scheinwerferlampen können problemlos getauscht werden, da im Motorraum genügend Platz vorhanden ist.

⊖ Die Türausschnitte sind kaum nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch recht schnell. Es gibt zwar beim e-up! Schwellerchutzleisten, doch schützen diese nur einen kleinen Teil des Schwellers, weshalb diese trotzdem leicht verkratzen. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren ungeschützt und nehmen leicht Schaden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, nicht über einen Dämpfer. Die Tanklappe, unter welcher sich die Ladeanschlüsse des e-up! befinden, ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und lässt sich nicht abschließen.

## 4,6

## Alltagstauglichkeit

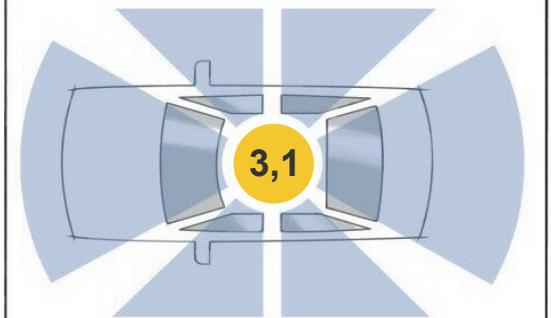
Der VW up! mit Elektroantrieb weißt keine besonders gute Alltagstauglichkeit auf. Das liegt vor allem an der eingeschränkten Reichweite und der je nach Ladesystem variierenden Ladedauer von 0,5 bis 9 Stunden. Der e-up! ist lediglich mit einem 18,7 kWh kleinen Lithium-Ionen-Akku ausgestattet, damit sind Reichweiten von bis zu 165 km möglich. Als Grundlage für die Reichweitenermittlung wurde der im ADAC EcoTest gemessene durchschnittliche Stromverbrauch (11,5 kWh) ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Auch wenn die Reichweite für tägliche Stadtfahrten mehr als ausreichend ist, bleibt das übliche Problem von reinen Elektroautos, dass die Langstreckentauglichkeit aufgrund der langen Ladezeiten stark eingeschränkt ist. Der e-up! wird serienmäßig mit einem Ladekabel für übliche Haushaltssteckdosen ausgeliefert (230 V/ 2,3 kW). Damit kann der Akku in rund neun Stunden wieder komplett aufgeladen werden. Optional kann man über den Volkswagen Partner eine Wallbox ordern, welche fest installiert wird (z.B. in der Garage). Dann kann der e-up! mit dem Typ 2 Ladestecker (Mennekes-Stecker) mit 3,6 kW in ca. sechs Stunden aufgeladen werden. Möchte man den e-up! an einer öffentlichen Ladestation aufladen, muss das entsprechende Ladekabel separat geordert werden (Kabel für Wechselstrom-Ladestation). Dann erfolgt die Aufladung aber ebenfalls nur mit 3,6 kW (wie an der optionalen Wallbox, sechs Stunden Ladezeit). Optional kann man das Fahrzeug für eine CCS-Ladestation (Stromtankstelle) mit Gleichstrom (DC) vorbereiten. Damit lässt sich der Akku mit einer Ladeleistung von bis zu 40 kW in ca. 30 Minuten auf 80% aufladen.

Insgesamt fallen die Ladezeiten für den e-up! nicht zu lange aus, ein deutlicher Nachteil gegenüber anderen Elektrofahrzeugen ist aber der fehlende 11 kW-Lader, welcher eine Aufladung an einer 3-phasigen Starkstrom-Steckdose bzw. Ladesäule ermöglichen würde.

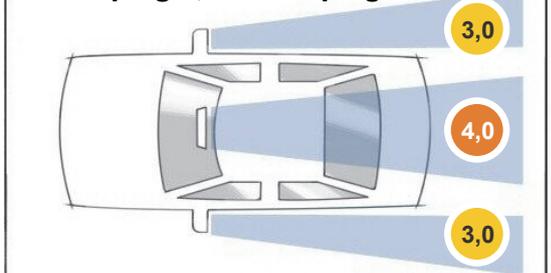
⊕ Die kompakten Abmessungen des Kleinswagens machen den e-up! zu einem sehr wendigen Stadtfliitzer, der zugleich vier vollwertige Sitzplätze besitzt und somit genügend Platz für vier Personen und etwas Gepäck bietet. Im Gegensatz zum konventionellen up! ist der e-up! serienmäßig mit fünf Türen ausgestattet, was im Stadtverkehr von Vorteil ist, da die Vordertüren dann nicht so lang sind und in engen Parklücken nicht so leicht ans Nachbarauto schlagen. Zudem sind die Fondplätze einfacher erreichbar als bei einem Dreitürer. Die Ladedose findet man anstelle des Tankstützens hinter der Tankklappe. Sperrt man das Fahrzeug ab, wird auch der Ladestecker verriegelt. Damit ist das Ladekabel während dem Laden vor Diebstahl geschützt. Ist es angeschlossen, kann mit dem VW nicht losgefahren werden - eine Fehlbedienung ist dadurch ausgeschlossen. Durch eine LED neben der Ladedose wird dem Fahrer signalisiert, ob das Fahrzeug geladen wird. Im Kombiinstrument sind zusätzlich der Akkufüllstand sowie die Restladedauer ablesbar. Diese Informationen lassen sich auch über eine Smartphone-App abrufen. damit kann auch die Klimatisierung des Fahrzeugs aktiviert werden.

⊖ Die zulässige Zuladung des e-up! beträgt nur magere 310 kg. Auf dem Dach dürfen nur Lasten von bis zu 50 kg transportiert werden. Es gibt keine stabile Dachreling. Ein Anhängerbetrieb ist nicht zulässig. Im e-up! ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserverad ist für die Elektro-Variante nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht verfügbar. Im Winterbetrieb gibt VW eine um rund 30% reduzierte Reichweite an, was sich auch beim ADAC Heizungstest (Außentemperatur -10° C) bestätigt hat.

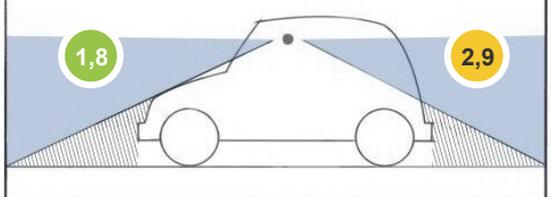
### Rundumsicht



### 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.

## 2,9 Sicht

⊕ Nach hinten lässt sich der up! aufgrund der steil stehenden Heckscheibe 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. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der fünftürige e-up! zufriedenstellend ab, die weitgehend senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu stark ein. 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. Das serienmäßige LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man tagsüber nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem gut vom Verkehr wahrgenommen 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 klein aus. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, das Öffnen und Schließen der Fenster ist jedoch nicht möglich. Der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt zufriedenstellend.

+ Die Türschweller liegen recht niedrig und die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe angeordnet. Auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist nicht zu groß, so dass man vorn bequem ein- und aussteigen kann. Hinten geht es nicht ganz so bequem, da die Radläufe etwas in die Einstiegsbereiche hineinragen. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten.

– Ein Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da lediglich bei offener Fahrertüre eine Verriegelung unterbunden wird. Schließt man das Fahrzeug mit der Fernbedienung ab, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der teilversenkbaren Kopfstützen und der nicht allzu breiten Dachsäulen relativ gut.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des e-up! ist gegenüber dem normalen up! nicht eingeschränkt. Es finden aber trotzdem nur bis zu 195 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach immerhin noch ein paar Liter mehr in den Kofferraum (255 l).

+ Legt man die Rücksitzlehne um, finden gute 425 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, sind es maximal 795 l.



Der Kofferraum mit immerhin 195 l Volumen bietet noch genügend Platz für den Einkauf.

## 3,1 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 rund 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. Ein variabler Ladeboden, welcher in der Höhe eingestellt werden kann, ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen verbaut). Befindet sich dieser in oberster Stellung, muss das Gepäck nur einige Zentimeter angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. Bei umgelegter Rücksitzlehne ist der Kofferraumboden fast eben, vorausgesetzt der variable Ladeboden ist in oberster Stellung eingelegt.

⊖ Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 77 Zentimeter über der Straße liegt. Die Kofferraumbreite fällt selbst für einen Kleinstwagen gering aus. 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.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Mit der asymmetrisch geteilten Lehne weist der up! eine übliche Kofferraumvariabilität auf.

⊕ Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umlegen (aufgrund der Fondtüren gut zugänglich), die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Für Einkaufstaschen gibt es links und rechts in der Verkleidung Kunststoffhaken. Zudem findet man unter dem variablen Ladeboden Platz für kleines Gepäck, falls dieser in oberer Stellung eingelegt ist.

⊖ Werden die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück geklappt, können die Gurtbänder leicht beschädigt werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Der e-up! lässt sich weitgehend wie der normale up! bedienen und gibt keine Rätsel auf. Das Cockpit zeigt sich übersichtlich und ergonomisch aufgebaut. Die Anzahl der Bedienelemente ist gering, so dass der 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 Automatikwählhebel ist gut erreichbar. 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. Neben dem großen Tacho findet man im e-up! eine übersichtliche Anzeige zum Akkufüllstand sowie den aktuell benötigten Energiebedarf vor. Gegen Aufpreis ist für den e-up! ein Tempomat erhältlich, der über Tasten im Blinkerhebel aktiviert wird. Die eingestellte Geschwindigkeit wird aber nicht angezeigt. Die Position der serienmäßigen Klimaautomatik 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. Auch das Radio ist günstig positioniert und einfach zu bedienen. Das beim e-up! serienmäßige 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 Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität dagegen nur zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.**

⊖ Die elektrischen Fensterheber vorn 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. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Für das Abblendlicht 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.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

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

---

## 3,5 Raumangebot hinten\*

Hinten ist das Platzangebot deutlich geringer, besonders große Personen finden kaum Platz.

+ Kopffreiheit und Innenbreite sind auch im Fond großzügig bemessen.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, bleibt wenig Beinfreiheit: Nur Personen bis maximal 1,66 m Körpergröße können bequem Platz nehmen.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung des e-up! ist gut gelungen. Insgesamt federt die Elektroversion einen Hauch komfortabler als die konventionell angetriebenen Varianten des up!. Ein Anteil daran können die rund 200 kg Zusatzgewicht durch die im Unterboden verbauten Akkus haben, welche für einen veränderten Schwerpunkt des Fahrzeugs sorgen. Sowohl bei kurzen Fahrbahnwellen als auch bei groben Hindernisse wie Schlaglöcher oder Kanaldeckel federt der e-up! gut an und reicht die Stöße nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Der e-up! wird wohl hauptsächlich in der Stadt unterwegs sein. Hier gibt der VW insgesamt ein gutes Bild ab und zeigt weder bei grobem Kopfsteinpflaster als auch bei ausgeprägten Querfugen (z.B. Bahnübergänge) besondere Auffälligkeiten. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gedämpft, bei hohen Geschwindigkeiten ist aber eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Wankbewegungen in schnell durchfahrenen Kurven sind zufriedenstellend gedämpft. Bei voller Beladung wirkt das kleine Fahrzeug fast etwas unterdämpft, lässt sich dann trotzdem komfortabel bewegen.

## 2,7 Sitze

Die Sitze bieten einen guten bis zufriedenstellenden Sitzkomfort. Vorn sind die Sitze akzeptabel konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind 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. Die Polsterung erweist sich als bequem und die Lehnen fallen vorn sehr hoch aus. 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.

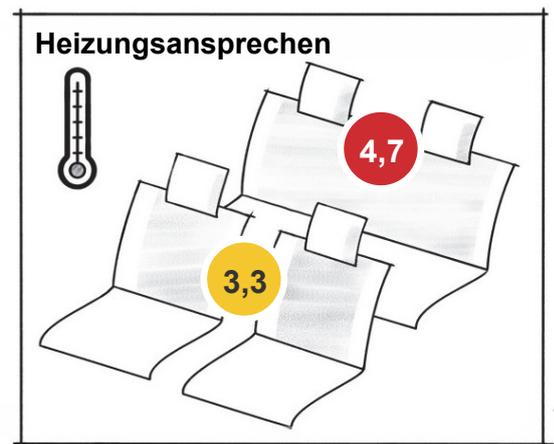
⊖ Die Lehneneinstellung hat auf den vorderen Plätzen nur eine grobe Rasterung und dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Im Fond sind Sitzfläche und -lehne nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkelauflage recht gering ist. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

## 2,3 Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräusch des VW e-up! fällt etwas geringer aus, als bei den konventionellen Varianten. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,5 dB(A) - im VW up! 1.0 sind es rund 70,5 dB(A). Nicht nur die kaum vorhandenen Motorgeräusche sollten an dem etwas besseren Ergebnis Anteil haben, auch die Geräuschdämmung ist beim e-up! aufwendiger. So kommen am Unterboden geräuschkämmende Abdeckungen zum Einsatz. Diese sorgen auch dafür, dass beim e-up! bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht Geräusche in den Vordergrund treten, die beim normalen up! durch die Motorgeräusche gar nicht wahrgenommen werden.

## 3,7 Klimatisierung

Der e-up! ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet, welche es im normalen up! nicht einmal gegen Aufpreis gibt. Die Klimaautomatik regelt automatisch die Innenraumtemperatur und sorgt so für ein möglichst ideales Raumklima, ohne dabei die Batterie mehr als erforderlich zu belasten. Die Heizung des e-up! ist stark genug dimensioniert, um auf den vorderen Sitzplätzen in akzeptabler Zeit für eine angenehme Temperatur zu sorgen. Deutlich länger müssen dagegen die Fondinsassen frieren. Hier schafft es die Heizung kaum, bei kalten Außentemperaturen für ein angenehmes Raumklima zu sorgen. Die Temperatur und die Luftverteilung lassen sich mit der Klimaautomatik zufriedenstellend justiert, es fehlen aber zusätzliche Luftauströmer in der Mitte des Armaturenbretts. Um das Fahrzeug nicht zu Lasten der Batterieladung zu erwärmen bzw. zu kühlen, kann die Klimatisierung vorkonditioniert werden, während das Fahrzeug noch am Ladestecker hängt. Dabei kann über den im Navigationssystem integrierten e-Manager die Abfahrtszeit und die entsprechende Aktivierung der Standheizung bzw. Klimaanlage programmiert werden. Zudem lässt sich die Klimatisierung über die Smartphone-App "Car-Net e-Remote" fernsteuern. Leider konnte die App während des Tests nicht genutzt werden, weshalb keine Aussagen zur Funktion der App getroffen werden können. Der e-up! ist serienmäßig mit einer elektrischen Frontscheibenheizung ausgestattet.



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

Die feinen Drähte in der Windschutzscheibe sorgen ähnlich wie bei der Heckscheibenheizung bei beschlagenen Scheiben schnell für eine freie Sicht. Nachteil der feinen Heizdrähte sind die störenden Lichtreflexe in der Frontscheibe, die bei Nacht durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge verursacht werden können.

– Die Fenster im Fond lassen sich nur ausstellen und sind nicht versenkbar.

---

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

+ Bei den Fahrleistungen kann der e-up! mit seinem 60 kW/ 82 PS starken Elektromotor punkten. Dank des bereits aus dem Stand heraus anliegenden maximalen Drehmoments von 210 Nm schiebt der Elektro-Kleinwagen bei Druck aufs Gaspedal fast verzögerungsfrei an und sorgt so für ein mehr als ausreichendes Spurtvermögen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der e-up! nur 7,3 s - kaum ein anderes Fahrzeug in der Kleinwagenklasse kann mit so einem Spurtvermögen punkten. Auch oberhalb von 100 km/h geht es nicht träge voran. Die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h wird spielend erreicht. Mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit eignet sich der e-up! auch für kurze Autobahnetappen, ohne dass man dabei zum Verkehrshindernis wird. Neben dem Standardmodus können auch ein Eco und Eco+ Modus aktiviert werden. Bei zügiger Fahrweise empfiehlt sich der Normalmodus. Um die Reichweite zu verlängern, kann der Eco-Modus gewählt werden, welcher die Motorleistung auf 50 kW reduziert und die Leistung der Klimaanlage zurücknimmt. Beim Eco+ Modus wird die Elektronik dann auf maximale Sparsamkeit getrimmt. Der Motor liefert dann nur noch 40 kW und die Klimatisierung wird deaktiviert. In den Eco-Modi wird zudem die Höchstgeschwindigkeit auf 115 km/h bzw. 90 km/h reduziert. Um durch die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht die Verkehrssicherheit zu gefährden - z.B. wenn man überholt und plötzlich abgeregelt wird, lässt sich die Geschwindigkeitsbegrenzung in den Eco-Modi durch Kickdown (Übertreten eines Widerstands am Gaspedal) deaktivieren.

---

### 1,0 Laufkultur

+ Der Elektromotor läuft sehr ruhig. Weder Vibrationen noch sonstige Antriebsgeräusche sind im Innenraum wahrnehmbar. Auch das bei vielen Elektrofahrzeugen typische Problem von hochfrequenten Antriebsgeräuschen findet man beim e-up! nicht. Der Motor gibt selbst unter Last kaum Geräusche von sich.

---

### 1,0 Schaltung

+ Der Wählhebel für das Fahrprogramm ist gut angeordnet und problemlos erreichbar. Die Bezeichnungen der Fahrprogramm sind mit denen eines Automatikgetriebes identisch und somit einwandfrei verständlich. Der e-up! bleibt nach dem Lösen des Bremspedal weiter stehen und die Kriechfunktion setzt erst ein, wenn der Fahrer kurz das Gaspedal betätigt. Dann rollt der up! spontan aber trotzdem sanft an, was das Rangieren sehr angenehm gestaltet. Startet man das Fahrzeug, wird immer erst der normale D-Modus gewählt. Damit kann man wie mit einem konventionellen Automatik-Fahrzeug fahren und es findet keine Rekuperation (Energierückgewinnung) statt, wenn man sich im Schubbetrieb befindet. Das Fahrzeug "segelt". Erst durch Betätigen der Bremse beginnt das Fahrzeug zu rekuperieren. Drückt man den Wählhebel im D-Modus nach links oder rechts, kann man dagegen drei verschiedenen Intensitätsstufen der Rekuperation wählen, wenn man vom Gas geht. Im D1-Modus erfolgt nur eine geringe Rekuperation sobald man vom Gas geht und das Fahrzeug wird nur leicht verzögert.

Wählt man den D2-Modus verzögert das Fahrzeug im Schubetrieb so stark, dass die Bremslichter aktiviert werden, im D3-Modus nimmt die Verzögerung nochmals deutlich zu. Zusätzlich gibt es unabhängig der drei D-Modi den B-Modus. Hierzu muss kurz am Wählhebel nach hinten getippt werden und es steht sofort die maximale Rekuperation mit bis zu 40 kW bereit. Das ist hilfreich wenn man z.B. einen Berg herabrollt und dann möglichst stark rekuperieren möchte. Tippt man den Wählhebel nochmals an, springt die Automatik in den ursprünglich gewählten D-Modus wieder zurück. Der e-up! besitzt auch einen Leerlauf (N), dabei wurde aber auf eine konventionelle Kupplung verzichtet, die den E-Motor abkoppeln würde. Stattdessen wird das Magnetfeld des E-Motors durch entsprechende Bestromung kompensiert, wodurch sich dieser frei drehen lässt. Nachteil dieser Variante ist, dass Energie benötigt wird, um den Leerlauf zu ermöglichen. Dagegen konnte man durch diesen Trick eine Kupplung sparen, welche eine Gewichts- und Kostenreduktion ermöglicht.

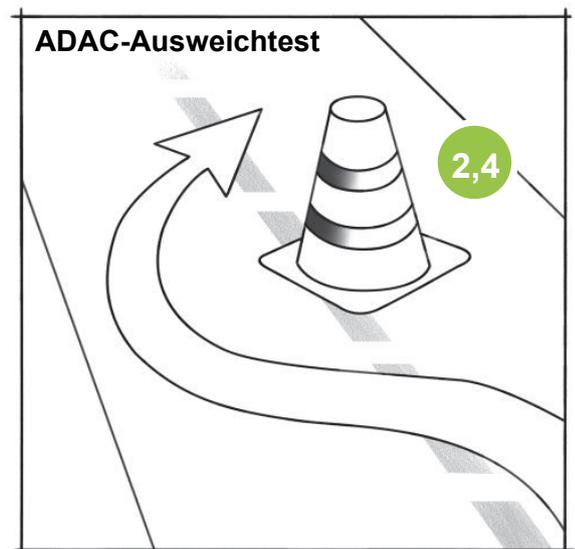
## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Getriebe mit starrer Übersetzung gekoppelt. Da es keine Getriebeabstufungen gibt und der Elektromotor ein sehr großes nutzbares Drehzahlband besitzt, erhält der e-up! in diesem Kapitel die Bestnote.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der VW e-up! zeigt trotz der 200 kg Mehrgewicht durch die Batterien um Unterboden ein ähnlich agiles und sicheres Fahrverhalten wie der konventionelle up!. Das Elektrofahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen nehmen praktisch keinen Einfluss auf die Spurtreue des Fahrzeugs. Beim ADAC Ausweichtest kann der e-up! ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Der e-up! untersteuert beim Gegenlenken zwar deutlicher, als der Standard-up!, verhält sich aber trotzdem sehr sicher. Auch bei schneller Kurvenfahrt zeigt das Fahrzeug ein sicheres, leicht untersteuernd ausgelegtes Fahrverhalten, welches auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. In kritischen Situationen regelt das ESP effektiv und verhindert Schleudern. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren, hat aber teilweise etwas Mühe, das hohe Drehmoment zu bändigen, was durchdrehende Räder nach sich zieht. Beladen ändert sich das Fahrverhalten des e-up! kaum, Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auch wenn das Fahrzeug beim Gaswegnehmen stark rekuperiert, neigt der up! nicht zum Übersteuern.



**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.**

---

## 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung des e-up! spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Sie 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 ca. 9,8 m für ein kleines Stadtauto nur zufriedenstellend aus.

---

## 2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der e-up! durchschnittlich 38,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Streetresponse 81T der Größe 165/65 R15). Gegenüber dem normalen up! fällt der Bremsweg rund zwei Meter länger aus, was neben dem höheren Leergewicht auch an den schmälere Reifen liegen kann. Die Bremsanlage zeigt sich absolut standfest und lässt auch bei stärkster Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach.

⊕ Erstaunlich gut hat VW das Bremsgefühl hinbekommen. Bremst man nur leicht, wird zuerst nur über den Elektromotor verzögert (Rekuperation), erst bei stärkerer Verzögerung wird die normale Betriebsbremse aktiviert. Den Übergang hat VW gut hinbekommen, wodurch sich das Pedalgefühl kaum von dem einer normalen Bremsanlage unterscheidet. 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 e-up! ist mit allen Assistenzsystemen ausgestattet, die es auch für den normalen up! gibt. Serienmäßig findet man das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten an Bord. 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. 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 e-up! wurde in einem Sondertest des ADAC separat zum normalen up! einem Frontalcrash unterzogen, um die Sicherheit der Elektrovariante zu untersuchen. Ein Vergleich nach dem 40% Frontal offset Crash mit 64 km/h zeigt deutlich, dass der VW e-up! mit dem zusätzlichen Gewicht durch die Batterien keine Einbußen in der Sicherheit aufweist. Die Vermessungsdaten der Fahrzeugstruktur zeigen keine höheren Deformationswerte und auch die Insassenwerte sind identisch mit denen des benzinbetriebenen up!. Der normale VW up! erreicht bei der Insassensicherheit 89% der möglichen Punkte und erhält damit fünf Sterne im ADAC Crashtest. Das Ergebnis sollte damit auf den e-up! übertragbar sein.

⊕ 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.

---

## 1,8 Kindersicherheit

Dem VW up! kann eine gute Kindersicherheit attestiert werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der up! 80 % der möglichen 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. 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! 46 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte auf den e-up! übertragbar sein.

---

## 1,0 UMWELT/ECOTEST

---

### 0,9 Verbrauch/CO2\*

⊕ Beim ADAC EcoTest kann der VW e-up! ein hervorragendes Ergebnis einfahren. Der durchschnittliche Energieverbrauch liegt bei lediglich 13,8 kWh. Im Stadtzyklus liegt der Energieverbrauch bei 10,4 kWh, außerorts sind es 11,9 kWh und auf der Autobahn 18,6 kWh pro 100 km. Die Erzeugung der ermittelten durchschnittlichen Strommenge von 13,8 kWh pro 100 km entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO<sub>2</sub>- Ausstoß von 77 g/km. Damit erreicht der e-up! in diesem Kapitel des EcoTest sehr gute 51 Punkte. Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. Im Falle des e-up! setzt sich der Energieverbrauch aus 11,5 kWh reinem Verbrauch und 2,3 kWh an Ladeverluste zusammen.

## 1,0 Schadstoffe

+ Da der e-up! beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der VW klar fünf Sterne im EcoTest und kann mit 101 Punkten das bisher beste EcoTest-Ergebnis einfahren.

## 4,4 AUTOKOSTEN

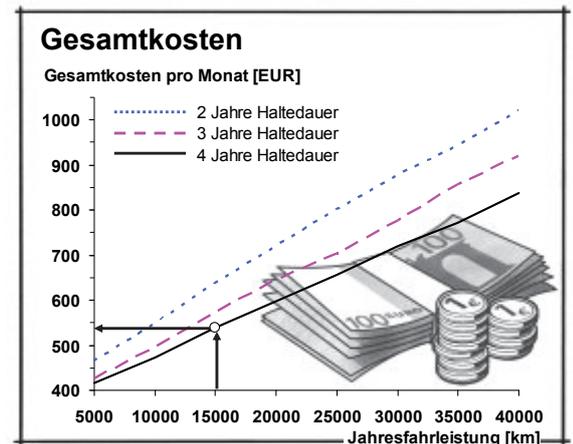
### 1,0 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 11,7 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Dadurch ergeben sich pro 100 km Stromkosten von rund drei Euro (Ladeverluste nicht mit eingerechnet).

### 0,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

+ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Für die Hochvoltbatterie gewährt VW eine Garantie über acht Jahre oder 160.000 km.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 540 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 5,4 Wertstabilität\*

- Da Elektrofahrzeuge einer rasanten Entwicklung unterliegen und sich die Anschaffungskosten sowie Batteriepreise in den nächsten Jahren stark verringern werden, kann dem e-up! während des vierjährigen Berechnungszeitraumes kein stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

- Die Anschaffungskosten des e-up! fallen für einen Kleinwagen sehr hoch aus. Der e-up! ist ab 26.900 Euro zu haben, bietet dabei immerhin eine sehr gute Serienausstattung die sich an der high-up! Ausstattung des normalen up! orientiert, darüber hinaus aber noch einige weitere Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Sitzheizung oder Navigationssystem beinhaltet. Empfehlenswert ist das Ausstattungspaket drive pack "plus", welches für 440 Euro zu haben ist und neben einem City-Notbremsassistent auch eine Einparkhilfe hinten sowie einen Tempomat beinhaltet.

---

3,5

## Fixkosten\*

- + Die Kfz-Steuer würde 45 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung.
- Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen für einen Kleinwagen sehr ungünstig aus, was die Fixkosten trotz der Steuerbefreiung nach oben treibt.

---

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

- Der hohe Anschaffungspreis sowie der zu erwartende starke Wertverlust sorgen für sehr hohe monatliche Gesamtkosten. Da können die geringen Betriebskosten kaum noch die Kostenbilanz positiv beeinflussen.

## DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	60 kW (82 PS)
bei	2800 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,85/9,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	11,7 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom (kWh))	<b>13,8 kWh</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,4/11,9/18,6 kWh</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>77 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3540/1645/1489 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1910 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1190 kg/310 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>195 l/425 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	18,7 kWh
Reichweite	<b>165 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>28 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>82 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>371 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>540 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/18
Grundpreis	26.900 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

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (1-Gang)	Serie
City-Notbremsfunktion (drive pack "plus")	440 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (drive pack "plus")	440 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
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
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (portabel)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Einparkhilfe hinten (drive pack "plus")	440 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	455 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	880 Euro <sup>o</sup>
vier Türen	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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