



VW up! 1.0 TSI BMT beats

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(66 kW / 90 PS)

VW hat dem up! eine Frischzellenkur genehmigt. Der Kleinwagen wurde nicht nur äußerlich durch modifizierte Stoßfänger und neu designte Scheinwerfer (leider immer noch mit Halogentechnik) modernisiert, sondern es hat sich auch innen was getan. So ist das mittige Bedienfeld nun etwas kantiger gezeichnet, die Schalter sind zum Teil größer geworden und es gibt nun für beide elektrischen Fensterheber Schalter in der Fahrertür. Darüber hinaus gibt es zwei neue Audiosysteme, wovon eines mit Smartphoneanbindung zu haben ist. Letzteres ist beim getesteten up! beats sogar ebenso Serie wie ein Soundsystem mit Subwoofer. Gegen Aufpreis gibt es nun das empfehlenswerte drive pack plus, das neben Licht-/Regensensor und einem Tempomaten auch ein City-Notbremssystem beinhaltet. Neu ist ebenfalls der kleine Dreizylindermotor mit Turboaufladung. Mit seinen maximal 90 PS und einem Drehmoment von 160 Nm sorgt der Motor im Klassenvergleich für ordentliche Fahrleistungen, ohne sich im EcoTest die Blöße zu geben. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei akzeptablen 5,5 l Super auf 100 km. Doch es gibt auch Bereiche, in denen es keine Verbesserung gegeben hat: Sowohl die lackierten Türrahmen als auch der Kofferraum müssen ohne schützende Verkleidungen auskommen. Besonders dort kann das Blech schnell verkratzen. Darüber hinaus sind weiterhin einige Schalter im Innenraum unbeleuchtet. Bei einem Testwagenpreis von mindestens 15.080 Euro für den fünftürigen beats kann man schon auch hier Verbesserungen erwarten. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat 500, Hyundai iro, Opel ADAM, Renault Twingo.

- + übersichtliche Karosserie, sichere Fahreigenschaften, ordentliche Platzverhältnisse vorn
- schlechtes Licht, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, wenig Platz im Fond und Kofferraum, lauter Innenraum bei höheren Geschwindigkeiten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,3
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,7
	Transport	4,1
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★☆

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie des up! beats präsentiert sich grundsätzlich ordentlich verarbeitet und hebt sich je nach Außenfarbe durch schwarz oder rot lackierte Außenspiegelgehäuse sowie durch eine Folienbeklebung an den Türen von den anderen Varianten ab. Die weißen Kunststoffapplikationen im Innenraum bieten einen kräftigen Kontrast zu den rot lackierten Blechteilen, wodurch das Interieur einen peppigen Eindruck hinterlässt.

⊕ Defekte Scheinwerferlampen können problemlos getauscht werden, da im Motorraum genügend Platz vorhanden ist.

⊖ Schaut man jedoch genauer hin, sind auch deutliche Schwächen erkennbar. So fehlt beispielsweise eine

doppelte Dichtlippe an den Türausschnitten, die Einstiegsleisten (Serie beim beats) schützen nur einen kleinen Teil der Schweller und die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Der Motorraum an sich ist von unten unverkleidet.

Deutlich gespart hat man aber bei der Kofferraumverkleidung. Der Kofferraum ist nur spärlich ausgekleidet, wodurch die lackierten Blechteile schnell verkratzen. Selbst die Ladekante ist ungeschützt. Gleiches gilt für die Türen. Auch diese sind nur im mittleren Bereich verkleidet, ansonsten blickt man auf Blech in Wagenfarbe. Die verwendeten Kunststoffe sind zwar optisch ansprechend gestaltet, aber ungeschäumt.

3,6 Alltagstauglichkeit

Serienmäßig rollt der up! lediglich als Dreitürer vom Band, gegen Aufpreis ist er allerdings auch wie der Testwagen mit Fondtüren erhältlich. Platz finden bis zu vier Personen im up!. Die zulässige Zuladung beträgt allerdings nur 355 kg und auf dem Dach ist lediglich eine Last von 50 kg erlaubt. Neben den Transport- zeigen sich auch die Langstreckeneigenschaften eingeschränkt. Mit dem 35 l Tank sind nur Reichweiten bis 635 km möglich.

⊕ Mit seinen kompakten Außenmaßen und einem Wendekreis von 10,0 m spielt der up! seine Trümpfe in der Stadt aus.

⊖ Ein Reserverad ist alternativ zum serienmäßigen Pannenset aufgrund des Soundsystems beats mit Subwoofer in der Reserveradmulde auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Eine Stütz- bzw. Anhängelast ist nicht zulässig.

3,2 Licht und Sicht

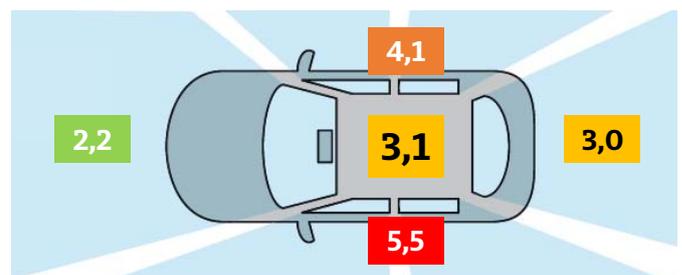
Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat der fünftürigen Variante befriedigend aus, die weitgehend senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu stark ein. Die Außenspiegel besitzen eine durchschnittliche Sichtfläche.



Teilversenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

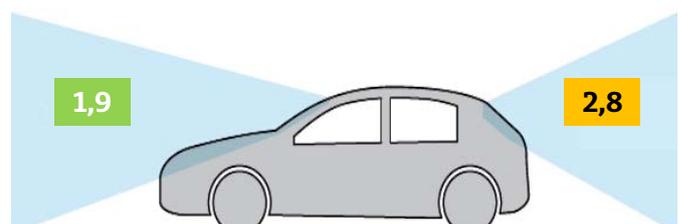
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ordert man das optionale winter pack besitzt immerhin der fahrerseitige Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Nur dann sind die Außenspiegel zusätzlich elektrisch einstell- und beheizbar und es gibt Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht.

Das serienmäßige Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nach heutigen Maßstäben nur ausreichend aus, eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie besseres LED- oder Xenonlicht sind nicht erhältlich.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim up! ohne größere Anstrengung, die Türen bleiben auch an Steigungen sicher arretiert. Vorn weist der Türausschnitt in Anbetracht der Fahrzeuggröße ein ordentliches Format auf, die Füße müssen allerdings beim Aussteigen recht weit angehoben werden, da der Schweller deutlich höher liegt als der Fußraum. Im Fond fällt der Einstiegsbereich insgesamt beengter aus, was auch am hineinragenden Schweller liegt. Ent- und

4,1 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen fällt - wie man es aber auch bei einem Wagen dieser Größe erwartet - gering aus. Es reicht von 195 l bis hin zu 260 l, wenn man die Kofferraumabdeckung ausbaut und bis unters Dach belädt. Bis zu vier Getränkeboxen finden im Kofferraum dann Platz. Nutzt man den gesamten Stauraum bei umgeklappter Rücksitzlehne, können immerhin bis zu 800 l verstaut werden.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich prinzipiell einfach entriegeln und anheben. Bei schlechter Witterung verschmutzt allerdings der Taster und folglich auch die Hand beim Betätigen. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m aufrecht stehen. Das rechteckige Kofferraumformat ist prinzipiell praktisch, aufgrund der geringen Tiefe lassen sich sperrige Gegenstände allerdings nur bedingt einladen. Positiv fällt auf, dass die Hutablage im Vergleich zum Vorgänger nun mit der Heckklappe verbunden ist und automatisch mit dieser hoch bzw. runter klappt.

⊕ Dank des (ab move up!) serienmäßigen variablen Ladebodens muss das Gepäck zum Ausladen nicht weit

⊕ Dank der kompakten Außenmaße lassen sich die Karosserieenden gut abschätzen. Wer dennoch beim Rangieren Probleme hat, kann Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera ordern. Niedrige Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut, dahinter aber schlechter zu erkennen.

⊖ Störend: Klappt man die Sonnenblenden zum Blendschutz heraus, irritieren die Innenraumspiegelungen im Schminkspiegel den Fahrer, da sich dieser nicht verdecken lässt.

Verriegeln lässt sich das Fahrzeug mit einer Funkfernbedienung.

⊕ Ordert man das optionale drive pack plus, leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf-/Abschließen aus.

⊖ Es gibt nur über der Beifahrertür einen Haltegriff, der das Ein-/Aussteigen erleichtert.



Der Kofferraum bietet immerhin 195 l Volumen.

angehoben werden, wenn sich der Boden in der oberen Position befindet. Dann entsteht auch beim Umklappen der Rücksitzlehnen ein nahezu ebener Ladeboden.

⊖ Da die Ladekante mit 78 cm weit über der Fahrbahn liegt, muss Gepäck zum Beladen weit angehoben werden. Gleiches gilt beim Ausladen, wenn sich der variable Ladeboden ganz unten befindet. Es gibt zwar nun ab Werk eine Kofferraumbeleuchtung, doch fällt diese trotz des kleinen Ladeabteils spärlich aus. Das Schloss steht ungünstig ab, sodass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Standardmäßig lässt sich die Rücksitzlehne nur im Gesamten umklappen. Erst ab der zweiten Ausstattungsvariante move up! ist die Lehne asymmetrisch geteilt. Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand möglich und dank der optionalen Fondtüren ist auch das Zurückklappen kein Problem, da man gut hinkommt. Für Einkaufstaschen gibt

es je einen Haken links und rechts in der Seitenverkleidung. Gegen Aufpreis ist das storage pack mit Durchlade-funktion und Gepäcknetz erhältlich.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man auf die Gurte achten, da diese leicht eingeklemmt und beschädigt werden können. Staufächer für kleine Utensilien fehlen im Kofferraum.

3,2 INNENRAUM

2,6 Bedienung

VW hat das Cockpit des up!, speziell was das Lenkrad und die Mittelkonsole angeht, an das Erscheinungsbild der aktuellen VW-Modelle angepasst. Das mittige Bedienteil ist kantiger geformt und die Tasten der aufpreispflichtigen Klimaautomatik sind zum Teil sogar etwas größer und dadurch besser bedienbar geworden. Das gesamte Bedienteil ist weit oben positioniert, wodurch man den Blick zum Bedienen nicht weit von der Straße wenden muss. Dank der guten Übersichtlichkeit kommt man mit den Grundfunktionen nach kurzer Zeit zurecht.

In der Fahrertür gibt es nun Schalter für beide elektrischen Fensterheber, der Fahrer muss nicht mehr zur rechten Tür greifen. Das ist erwähnenswert, da es bis zum Facelift nicht der Fall war. Etwas störend ist hingegen, dass sich das Lenkrad nur in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, eine Weitenjustierung ist allerdings nicht möglich. Auch der Platz um das Gaspedal ist etwas eingeschränkt. Dank des optionalen drive pack plus ist nicht nur das Abblendlicht, sondern auch die Scheibenwischer sensorgesteuert.

⊖ Trotz der Lichtautomatik spart sich VW eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, die dem Fahrer den Lichtstatus anzeigt. Eine Kontrolllampe für die Nebelscheinwerfer fehlt ebenfalls im Kombiinstrument.

3,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim up! beats gehören sowohl ein Radio mit Telefonschnittstelle als auch ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern und eine Subwoofer zum Serienumfang - bei der Basisausstattung muss ein Radio extra geordert werden. Das Smartphone (max 5,5 Zoll) lässt sich via eines 3-Arm-Halters mit USB-Schnittstelle am Armaturenbrett befestigen und per Bluetooth mit dem Fahrzeug verbinden. Mit entsprechender App lässt sich Musik über

Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus und auch eine Helligkeitsanpassung des Kombiinstrumentes ist nicht möglich. Die elektrischen Fensterheber haben weder eine Ab-/Aufwärtsautomatik noch sind die Schalter beleuchtet oder lassen sich die Fenster mit der Funkfernbedienung öffnen bzw. schließen.



Die Funktionalität gibt wenig Anlass für Kritik. Die Verarbeitungsqualität und Materialauswahl ist dagegen nur zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.

die Fahrzeuglautsprecher hören und es kann auch offline navigiert werden. Zudem lassen sich verschiedene Parameter wie der Verbrauch, die Restreichweite oder auch die Kühlmitteltemperatur anzeigen. Darüber hinaus gibt es eine Freisprechfunktion und das System verfügt über eine Handschrifterkennung. Ein SD-Kartenslot und ein Aux-Anschluss gehören zum Serienumfang. Gegen Aufpreis ist DAB+ erhältlich.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der kleinen Karosserie finden vorn Fahrer bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite fällt erwartungsgemäß gering aus,

wodurch man auch schnell mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung anstößt. Insgesamt ist das Raumgefühl aber dennoch angenehm.

4,3 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond muss man deutlich weniger Platz in Kauf nehmen. Bei 1,85 m großen Fahrern reicht die Beinfreiheit dahinter lediglich für rund 1,65 m große Passagiere aus. Darüber hinaus stößt man auch hier seitlich mit den Ellbogen an. Gut, dass sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m ausreichend Platz.

4,9 Innenraum-Variabilität

⊖ Um die Innenraum-Variabilität des up! ist es nicht gut bestellt. Es sind weder Sitzvarianten erhältlich, noch fällt die Anzahl brauchbarer Ablagen üppig aus. Sowohl vorn als auch hinten gibt es kaum Möglichkeiten, kleine Utensilien zu verstauen. Auch das unbeleuchtete und nicht klimatisierte Handschuhfach fällt klein aus.

3,5 KOMFORT

3,2 Federung

Der Federungskomfort im up! ist durchschnittlich. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten fehlt es dem Fahrwerk an Feinschliff, was bei einem Fahrzeug, das vorwiegend in der Stadt genutzt wird, schade ist. Die Federung absorbiert feine Unebenheiten wenig, wodurch der up! etwas unruhig wirkt. Während Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel noch akzeptabel geschluckt werden,

schlagen Querfugen schon deutlich durch. Auch Kopfsteinpflaster ist beim Überfahren deutlich spürbar. Bei Überlandgeschwindigkeiten spricht die Federung etwas feiner an, wodurch der Komfort dann besser ist. Auf der Autobahn neigt der up! bei höheren Geschwindigkeiten, die mit dem Motor durchaus möglich sind, zu leichtem Nachschwingen, der Federungskomfort geht aber in Ordnung.

3,3 Sitze

Vorn lassen sich die Sitze serienmäßig zwar in der Höhe einstellen, weitere Anpassungsmöglichkeiten sind neben der Lehnenneigung aber nicht möglich. Zudem haben die Sitze integrierte Kopfstützen und sind im oberen Bereich etwas schmal geschnitten, was zur Folge haben kann, dass Fahrer mit bestimmten Staturen keine bequeme Sitzposition finden - daher unbedingt vor dem Kauf eine Probefahrt machen. Sowohl der Sitzkomfort als auch der Seitenhalt sind akzeptabel.

⊖ Vorn fehlt eine Mittelarmlehne und die Sicherheitsgurte können nicht in der Höhe an den Fahrer angepasst werden.

Im Fond sind die Sitze kaum konturiert und der Seitenhalt dadurch auch nur mäßig. Zudem fehlen brauchbare Armablagen.

4,0 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt hohe 71,5 dB(A). Das ist selbst für einen Kleinwagen ein hoher Wert. Maßgeblich dafür verantwortlich sind die starken Windgeräusche bei höheren Geschwin-

digkeiten. Doch auch der Dreizylinder-Benzinmotor raselt deutlich hörbar vor sich hin und leistet somit seinen Beitrag zur Gesamtkulisse. Auf schlechten Fahrbahnoberflächen sind zudem gelegentlich Achsgeräusche oder auch Kieselsteine in den Radkästen zu vernehmen.

3,8 Klimatisierung

Während bei den zwei niedrigsten Ausstattungsvarianten eine Klimaanlage nur optional erhältlich ist, gehört diese beim up! beats zumindest zum Serienumfang. Darüber hinaus sind die Fondscheiben ab Werk abgedunkelt. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Einzonen-Klimaatomatik erhältlich. Dann braucht der Fahrer nur die Wunschtemperatur einstellen und die Anlage regelt sowohl diese als auch die Gebläseintensität.

⊖ Es fehlen sowohl Luftdüsen in der Mitte des Armaturenbrettes als auch unter den Vordersitzen, die für eine rasche Erwärmung des Fondfußraums sorgen könnten. Die Seitenscheiben lassen sich im Fond zulasten der Durchlüftung nur ausstellen und nicht versenken.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

VW bietet für den up! ausschließlich 1,0-l-Dreizylindermotoren an. Neben der Erdgasvariante gibt es den Ottomotor mit unterschiedlichen Leistungsstufen. Im Testwagen war die kräftigste Motorisierung mit Turbolader und einer Leistung von 66 kW/90 PS verbaut. Der Motor spricht zwar etwas verzögert auf Gasbefehle an, was man beispielsweise

beim Abbiegen im zweiten Gang merkt, sorgt dann aber für genügend Vortrieb. So ist der Sprint von Tempo 60 auf 100 km/h nach 6,6 s abgeschlossen. Hält man den Motor mit etwas höheren Drehzahlen bei Laune, sorgt er für eine gewisse Portion Fahrspaß.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Bereits im Leerlauf sind die Vibrationen des Dreizylindermotors am Lenkrad und am Bodenblech spürbar. Mit steigender Drehzahl fallen die Vibrationen auch etwas kräftiger aus, die in den Innenraum übertragen werden. Im oberen Drehzahlbereich zeigt sich der Motor knurrig, fällt insgesamt aber nicht durch übermäßiges Brummen negativ

auf. Das maximale Drehmoment von 160 Nm steht ab 1.500 1/min zur Verfügung. Der Motor spricht zwar leicht verzögert auf Gasbefehle an, geht im weiteren Drehzahlverlauf aber recht energisch zur Sache.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Während die Schaltwege etwas kürzer ausfallen dürften, gehen die Schaltvorgänge auch dank des ordentlich geführten Schalthebels leicht von der Hand. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, sinnvolle Schaltzeitpunkte zu nutzen. Anfahren klappt in allen Lebenslagen dank fein dosierbarer Kupplung und serienmäßiger Berganfahrhilfe einwandfrei. Die Gang-

anschlüsse der Fünfganggetriebes passen, im größten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit 2.900 1/min.

⊖ Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert. Dadurch kracht es im Getriebe, wenn man den Gang bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug einlegt.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Viersitzer spricht spontan auf Lenkbefehle an und lässt sich leichtfüßig über kurvige Landstraßen dirigieren. Das gleiche Bild zeigt sich im ADAC Ausweichtest. Der Parcours wird weitgehend neutral durchfahren. Nähert man sich dem Grenzbereich, neigt der up! zum Untersteuern, was auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Die möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten sind dabei hoch. Was den Fahrspaß etwas trübt, ist die Wankneigung des Kleinwagens bei kräftigerem Lenkeinschlag und eine gewisse Empfindlichkeit auf Fahrbahnverwerfungen, die sich auf die Richtungsstabilität auswirken.

2,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet dem Fahrer in Verbindung mit der 17 Zoll Bereifung eine zufriedenstellende Rückmeldung, wenn auch das Lenkmoment insgesamt etwas höher liegen dürfte. Das würde auch für eine bessere Erfühlbarkeit der Mittellage sorgen. Das Ansprechen selbst ist ebenso wie die Zielgenauigkeit tadellos.

⊖ Störend: Schlaglöcher oder auch abgesenkte Bordsteine schlagen teils deutlich bis aufs Lenkrad durch.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des up! liegt auf noch gutem Niveau. Gemessen wurden 34,9 m Bremsweg aus 100 km/h. Das Bremspedal bietet eine ordentliche Rückmeldung, der Druckpunkt ist gut erfühlbar.

3,7 SICHERHEIT

4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Sieht man mal von den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ab, sind für den up! kaum mehr Assistenzsysteme lieferbar. Gegen Aufpreis gibt es nur einen Tempomaten und einen City-Notbremsassistent. Letzterer macht bei einem Stadtfahrzeug Sinn und sollte daher auch mitbestellt werden (drive pack plus). Bei einer Notbremsung warnen zunächst blinkendes Bremslicht und ab Stillstand die Warnblinkanlage nachfolgende Fahrzeuge.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht verfügbar
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der up! erreicht im ADAC Crashtest von 2011 mit 89 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Resultat. Insgesamt kommt der VW auf die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorn für Fahrer bis zu einer Körpergröße von 1,80 m und im Fond für Passagiere bis 1,70 m. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Display angezeigt. Leider ist die Anzeige sehr klein geraten.

3,2 Kindersicherheit

Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 80 Prozent der möglichen Punkte gut aus. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag zum Transport von Kindersitzen geeignet. Es fehlen aber Isofix-Haken und hohe Kindersitze sind unter Umständen nicht richtig fixierbar, da die Kopfstützen im Weg stehen können und sich diese auch nicht ausbauen lassen. Im Fond gibt es zwar Isofix-Haken, es fehlt aber eine i-Size-Kennzeichnung.

⊖ Da hinten die Gurt ungünstig unter dem Polster angebracht sind, lassen sich bestimmte Kindersitze damit nur bedingt lagestabil sichern. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Base, muss der jeweilige Vordersitz dazu vollständig nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen, ob er hinein passt.

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Mit 46 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest erhält der up! in diesem Kapitel keine gute Bewertung: Die Motorhaube und der Scheibenrahmen sind unnachgiebig gestaltet.

2,5 UMWELT/ECOTEST

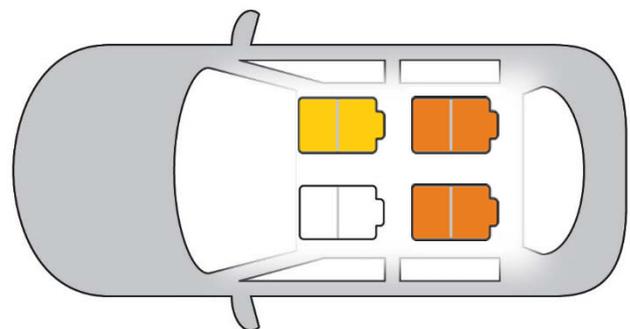
2,6 Verbrauch/CO2

Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz des up! 1.0 TSI beträgt 150 g/km. Dieser Wert liegt im zufriedenstellenden Bereich und beschert dem VW 34 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen auch dank des Start-Stopp-Systems 5,1 l und außerorts 4,9 l auf 100 km. Auf der Autobahn steigt der Verbrauch auf 6,6 l pro 100 km an.

⊖ Die Sicherheitsausstattung entspricht nicht den heutigen Erwartungen. So lassen sich beispielsweise die Sicherheitsgurte vorn nicht in der Höhe justieren, anstatt durchgängiger Kopfairbags gibt es nur kombinierte Seiten-Kopfairbags vorn und im Fond fehlen sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,3 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen hält sich der up! weitgehend zurück und erzielt mit 37 Punkten ein gutes Ergebnis. Da der Wagen auch bei der anspruchsvollen Überprüfung der Ergebnisse im realen Straßenverkehr durch ein portables Emissionsmessgerät die guten Prüfstandswerte bestätigt, erzielt er insgesamt 71 Punkte im EcoTest und somit vier von fünf Sternen.

1,0 AUTOKOSTEN

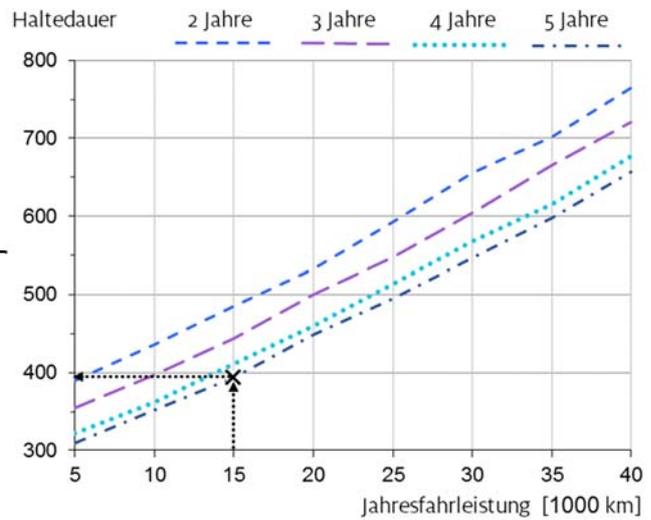
1,0 Monatliche Gesamtkosten

Der up! 1.0 TSI BMT beats ist als Fünftürer mit einem Grundpreis von 15.080 Euro (Dreitürer 14.600 €) ohnehin kein Schnäppchen. Zudem kann man den Preis durch einige Extras wie beispielsweise die Klimaautomatik und das drive pack plus (u.a. City-Notbremsfunktion, Licht-/Regensensor, Tempomat) weit nach oben schrauben - mit allen im Testwagen verbauten Extras verlangt VW 16.712 Euro, was im Klassenvergleich eine stolze Summe ist.

⊕ Dennoch fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten gering aus. VW gewährt eine

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 394 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Fahrzeuggarantie von zwei Jahren und eine Lack- bzw. Rostgarantie von drei respektive zwölf Jahren. Die Inspektionsintervalle fallen mit 12 Monaten oder 15.000 km durchschnittlich lang aus. Die Kfz-Steuer ist mit 32 Euro sehr niedrig und auch die Einstufungen in der Versicherung sind günstig (KH: 14, TK: 15, VK: 14).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	up! 1.0 move up!	up! 1.0 BMT beats	up! 1.0 TSI BMT move up!	eco up! e-take up!
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	66 (90)	50 (68)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	160/1500	90/3000
0-100 km/h [s]	14,4	13,5	9,9	16,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	172	185	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 l S	4,1 l S	4,4 l S	2,9 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	101	96	101	82
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/15	14/14/15	14/14/15	14/14/15
Steuer pro Jahr [Euro]	32	22	32	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	351	374	372	338
Preis [Euro]	10.900	13.950	12.350	12.950

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,08 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R15
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.645/1.504 mm
Leergewicht/Zuladung	1.002/358 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	251/959 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- /- kg
Stützlast/Dachlast	- /50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,3/15,7/,0 s
Drehzahl bei 130km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	195/40 R17 81V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	10,00 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,9/6,6 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	127 g/km(WTW* 150 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130km/h	71,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.890 mm
Leergewicht/Zuladung	1005/355 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	195/430/800 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	95 Euro	Werkstattkosten	50 Euro
Fixkosten	74 Euro	Wertverlust	175 Euro
Monatliche Gesamtkosten	394 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/15		
Basispreis up!	15.080 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.712 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.300 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	405 Euro°/-
Regen- /Lichtsensor	390 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	390 Euro°/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/300 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	200 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/390 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/240 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/335 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	405 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 465 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

1,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,5	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	4,1	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	2,4
Innenraum	3,2	Sicherheit	3,7
Bedienung	2,6	AktiveSicherheit - Assistenzsysteme	4,1
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot hinten	4,3	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	4,9	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	3,5	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	3,2	Schadstoffe	2,3
Sitze	3,3		
Innengeräusch	4,0		
Klimatisierung	3,8		

Stand: Januar 2017
 Test und Text: M. Brand