



VW e-up!

**Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(60 kW / 82 PS)**

Bereits seit 2013 ist der elektrisierte up! auf dem Markt. Er war das erste Elektroauto von VW und die Antwort auf den BMW i3, der im selben Jahr präsentiert wurde. Im Gegensatz zum Stromer aus München, der von Grund auf neu als Elektromobil konzipiert wurde, baut der Wolfsburger auf dem konventionellen up! auf. Und wer den Elektro-up! als solchen erkennen möchte, muss schon zweimal hinsehen. Als markantester Unterschied zu den Benziner-Brüdern fällt das für elektrifizierte VW-Modelle typische große, c-förmige LED-Tagfahrlicht in der Frontschürze ins Auge. Auch im Innenraum ähnelt er weitestgehend den Benziner-Brüdern, ehe ihn die Leistungsanzeige anstelle des Drehzahlmessers und der Wähl- anstatt des Ganghebels entlarven. Der 18,7 kWh große Akku befindet sich im Fahrzeugunterboden und sorgt damit dafür, dass der Innenraum durch das Batteriepaket nicht eingeschränkt wird. Der 60 kW leistende E-Motor befindet sich zwischen den Vorderrädern und treibt diese über eine Reduktionsstufe an. Besonders im Stadtverkehr beschleunigt der knapp 1,2 Tonnen schwere e-up! sehr energisch, oberhalb von 100 km/h lässt der Vorwärtsdrang jedoch spürbar nach, ehe der Fünftürer bei 130 km/h abgeregelt wird. Der Grund hierfür liegt auf der Hand: Bei höheren Geschwindigkeiten schrumpft die Reichweite im Eiltempo. Im ADAC EcoTest kommt der e-up! rund 105 km weit, ehe er wieder an die Steckdose muss. Damit empfiehlt sich der Wolfsburger in erster Linie als Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug. Neben der eingeschränkten Reichweite gibt es aber noch einen weiteren Haken, der den Durchbruch des e-up! verhindert (Anteil an der Baureihe in Deutschland 2,5 Prozent). Mit 26.900 Euro ist er beinahe doppelt so teuer wie ein 75 PS starker up! 1.0 high up! mit fünf Türen. **Konkurrenten:** smart forfour EQ.

- + **übersichtliche Karosserie, sichere Fahreigenschaften, ordentliche Platzverhältnisse vorn, effizienter E-Antrieb**
- **geringe Reichweite, hoher Grundpreis, Helligkeit des Kombiinstrumentes nicht einstellbar, wenig Platz im Fond und Kofferraum**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,3
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,6
	Transport	4,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

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

⊖ Die Karosserie des up! ist grundsätzlich ordentlich verarbeitet. Schaut man jedoch genauer hin, sind auch deutliche Schwächen erkennbar. So fehlt beispielsweise eine doppelte Dichtlippe an den Türausschnitten, die Einstiegsleisten 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.

3,7 Alltagstauglichkeit

Im e-up! finden bis zu vier Personen Platz. Die zulässige Zuladung beträgt allerdings nur 362 kg und auf dem Dach ist lediglich eine Last von 50 kg erlaubt.

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

⊖ Die erste Frage bei Interessenten eines Elektroautos richtet sich meist nach der Reichweite. Und hier schneidet der e-up! mit seinem lediglich 18,7 kWh großen Akku schlecht ab. Im ADAC EcoTest kommt der Wolfsburger bescheidene 105 km weit, ehe er wieder an die Steckdose muss. Angeschlossen an eine Haushaltssteckdose braucht der e-up! rund zehn Stunden, bis die Akkus wieder voll sind. An einer Wallbox mit dem Typ 2-Kabel (Option) und

3,6 kW dauert ein kompletter Ladevorgang circa sechs Stunden. Deutlich schneller geht das Laden vonstatten, wenn man die optionale CCS-Ladedose geordert hat. Dann nämlich lädt der VW mit Gleichstrom und bis zu 40 kW, bereits nach rund 40 Minuten ist die Batterie dann zu 80 Prozent geladen. Insgesamt fallen die Ladezeiten für den e-up! nicht zu lange aus, ein deutlicher Nachteil gegenüber anderen Elektrofahrzeugen ist aber die fehlende 11-kW-Lademöglichkeit, welcher eine Aufladung an einer 3-phasigen Starkstromsteckdose bzw. Ladesäule ermöglichen würde.

Ein Reserverad ist auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Im Falle eines Reifenschadens muss man mit dem serienmäßigen Pannenset zurecht kommen. Eine Stütz- bzw. Anhängelast ist nicht zulässig.

3,1 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. 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.

⊕ 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.



Teilversenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

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

2,7 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 beengt aus, was auch am hineinragenden Schweller liegt. Ent- und 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.

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.

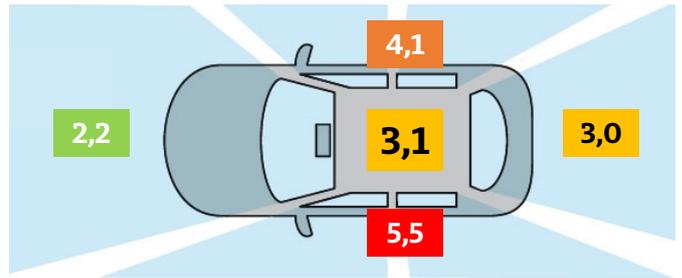
3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 Vor-Faceliftmodell nun mit der Heckklappe verbunden ist und automatisch mit dieser hoch bzw. runter klappt.

⊕ Dank des optionalen variablen Ladebodens muss das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden, wenn sich der Boden in der oberen Position befindet. Dann

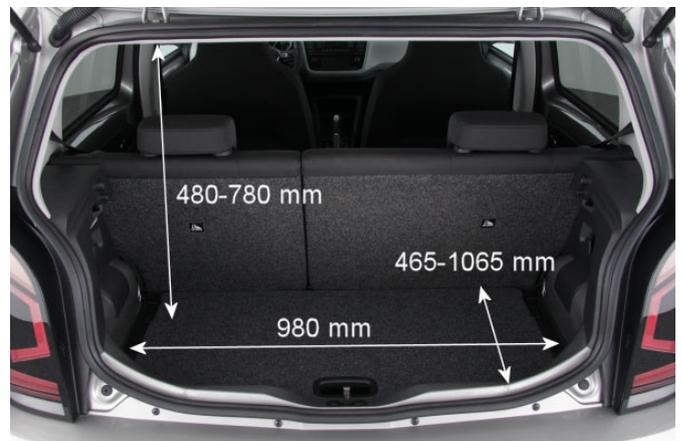
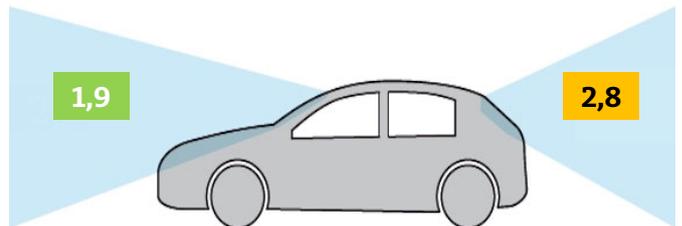
Rundumsicht

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.



Mit 195 l Volumen ist der Kofferraum des e-up! genau so groß wie der seiner konventionell angetriebenen Brüder.

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.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Lehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand möglich. Gegen Aufpreis gibt es das storage pack, das eine Gepäckraumabdeckung, ein Gepäcknetz sowie praktische Taschenhalter umfasst.

⊖ 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.

3,3 INNENRAUM

2,8 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 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 seit dem Facelift Schalter für beide elektrischen Fensterheber, der Fahrer muss nicht mehr zur rechten Tür greifen. Etwas störend ist hingegen, dass sich das Lenkrad nur in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, eine Weitenjustierung ist nicht möglich. Auch der Platz um das Gaspedal ist etwas eingeschränkt. Sowohl das Abblendlicht als auch die Scheibenwischer sind 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.

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 bieten dagegen noch Raum für Verbesserungen.

3,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim e-up! gehören ein Radio mit zwei Lautsprechern sowie Telefonschnittstelle zum Serienumfang. Das Smartphone (max 5,5 Zoll) lässt sich gegen Aufpreis via eines 3-Arm-Halters mit USB-Schnittstelle am Armaturenbrett befestigen und per Bluetooth mit dem Fahrzeug verbinden. Mit entsprechender App kann Musik

über die Fahrzeuglautsprecher gehört und auch offline navigiert werden. Zudem lassen sich verschiedene Parameter wie der Verbrauch, die Restreichweite oder auch die Kühlmitteltemperatur anzeigen. Gegen Aufpreis ist DAB+ sowie ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern erhältlich.

2,6 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. Die Kopffreiheit fällt dafür erstaunlich großzügig aus. Darüber hinaus stößt man auch hier seitlich mit den Ellbogen an. Gut, dass sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

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.



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

3,2 KOMFORT

2,9 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des e-up! ist gelungen. Insgesamt federt die Elektroversion einen Hauch komfortabler als die konventionell angetriebenen Varianten des up!. Sowohl bei kurzen Fahrbahnwellen als auch bei groben Hindernissen wie Schlaglöchern oder Kanaldeckeln 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 noch bei ausgeprägten Querfugen (z. B. Bahnübergänge) besondere Auffälligkeiten. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gedämpft, bei hohen Geschwindigkeiten ist aber eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar.

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.

3,4 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 70,0 dB(A) - im VW up! 1.0 TSI wurden 71,5 dB(A) gemessen. Nicht nur die kaum vorhandenen Motorgeräusche sollten an dem etwas besseren Ergebnis Anteil haben, auch die Geräuschdäm-

mung ist beim e-up! aufwendiger. So kommen am Unterboden geräuschdämmende 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.

3,3 Klimatisierung

Beim e-up! ist eine Einzonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Darüber hinaus sind die Fondscheiben ab Werk abgedunkelt.

⊕ In der kalten Jahreszeit ist man für die serienmäßige Sitzheizung sowie die per Draht beheizbare Frontscheibe dankbar.

⊖ Es fehlen sowohl verstellbare 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.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Bei den Fahrleistungen kann der e-up! mit seinem 60 kW/ 82 PS starken Elektromotor punkten. Dank des bereits ab der ersten Umdrehung 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 Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h benötigt der e-up! nur 7,2 s - kaum ein anderes Fahrzeug in der Kleinstwagenklasse 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 (Überwinden eines Widerstands am Gaspedal) deaktivieren.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ 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.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Wählhebel ist gut angeordnet und problemlos erreichbar. Der e-up! bleibt nach dem Lösen des Bremspedals weiter stehen und die Kriechfunktion setzt erst ein, wenn der Fahrer kurz das Gaspedal betätigt. Dann rollt der e-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 Schubetrieb 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

verschiedene 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 von den 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.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der VW e-up! zeigt trotz der 200 kg Mehrgewicht durch die Batterien im 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! und neigt in der

Ausfahrgasse zum Übersteuern, verhält sich aber trotzdem sicher. Auch bei schneller Kurvenfahrt zeigt das Fahrzeug ein sicheres, 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. Auch wenn das Fahrzeug beim Gaswegnehmen stark rekuperiert, neigt der up! nicht zum Übersteuern.

2,7 Lenkung

Die Lenkung bietet dem Fahrer in Verbindung mit der 15-Zoll-Bereifung eine zufriedenstellende Rückmeldung, wenn auch das Lenkmoment insgesamt etwas höher liegen dürfte. Das würde auch für eine bessere Erfühlbarkeit der

Mittellage sorgen. Die hohe Reifenflanke der Reifen mit 65er-Querschnitt hat zur Folge, dass das Ansprechen auf Lenkbefehle leicht verzögert erfolgt, worunter die Zielgenauigkeit leidet.

3,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der e-up! durchschnittlich 37,7 m. Ein nur mäßiges Ergebnis, was der schmalen Sprintsparbereifung geschuldet ist. Recht gut hat VW das Bremsgefühl hinkommen. Bremsst man nur leicht, wird zuerst nur über den

Elektromotor verzögert (Rekuperation), erst bei stärkeren Verzögerung wird die normale Betriebsbremse aktiviert. Den Übergang hat VW gut hinkommen, wodurch sich das Pedalgefühl kaum von dem einer normalen Bremsanlage unterscheidet.

3,7 SICHERHEIT

3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Sieht man mal von den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ab, verfügt der e-up! lediglich über einen City-Notbremsassistenten, der bei einem Stadtfahrzeug sinnvoll ist. Gegen Aufpreis gibt es lediglich einen Tempomat. Bei einer Notbremsung warnen zunächst blinkendes Bremslicht und ab Stillstand die Warnblinkanlage nachfolgende Fahrzeuge.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der up! erreicht im ADAC Crashtest (Stand: 06/2016) 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 1,85 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.

⊖ Die Sicherheitsausstattung entspricht nicht den heutigen Erwartungen. So lassen sich beispielsweise die Sicherheitsgurte vorn nicht in der Höhe justieren, statt 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.

3,2 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis 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, die allerdings unter dem Polster schlecht erreichbar sind. Zudem fehlt eine i-Size-Kennzeichnung.

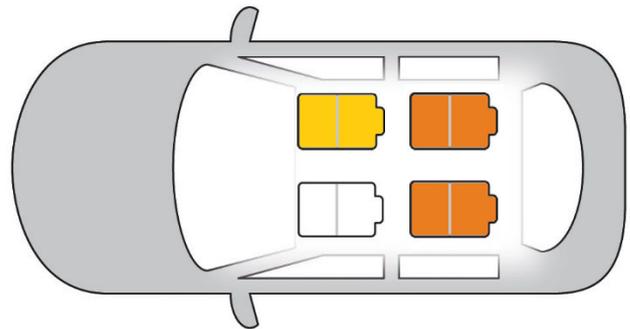
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	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 erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Da hinten die Gurte ungünstig unter dem Polster angebracht sind, lassen sich bestimmte Kindersitze damit nur bedingt lagestabil sichern. Verwendet man hinten eine platzeinehmende 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.

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)

geräusch von sich, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

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.

Das City-Notbremssystem erkennt keine Fußgänger. Leider nur gegen Aufpreis gibt der e-up! bei niedrigen Geschwindigkeiten ein künstlich erzeugtes Motor-

1,1 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO2

⊕ Im EcoTest haben wir im Normal-Modus einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 17,7 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 18,7 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC EcoTest zugrunde, ergibt sich für den e-up! eine Reichweite von gut rund 105 km. Aus den 17,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 102 g/km (zugrunde gelegt wird hier der

deutsche Strommix von 579 g/kWh). Das ergibt im CO2-Bereich des EcoTest 49 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14, außerorts bei 19 und auf der Autobahn bei 21 kWh/100 km. Der e-up! ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der e-up! die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 50 Punkten für die

CO2-Bilanz ergeben sich insgesamt 99 Punkte und somit volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

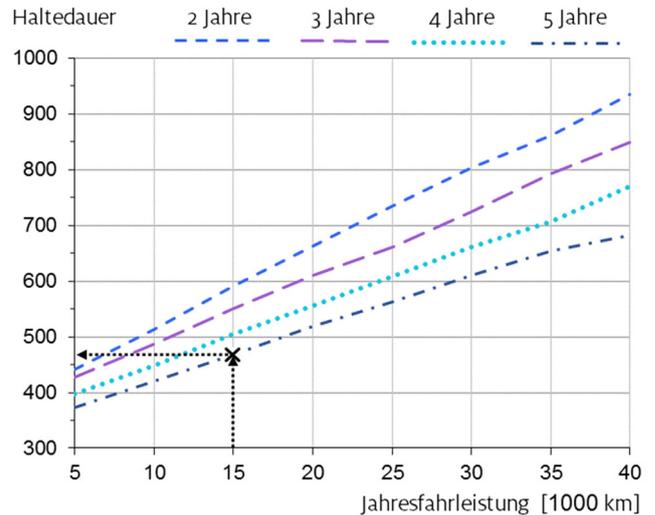
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der e-up! kostet 26.900 Euro ist damit beinahe doppelt so teuer wie ein 75 PS starker up! 1.0 high up! mit fünf Türen, auf dessen Ausstattung die Elektrovariante basiert. Das ist sehr viel Geld für einen Kleinwagen, auch wenn er immerhin eine recht gute Serienausstattung bietet. So bietet der Elektro-up! Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Sitzheizung, beheizbare Frontscheibe oder Lederlenkrad. Mit einigen Kreuzchen auf der Optionsliste ist es allerdings wie im Falle des Testwagens keine Kunst, an der 30.000-Euro-Marke zu kratzen. Immerhin fallen die Unterhaltskosten recht günstig aus. Das E-Auto ist die ersten zehn Jahre von der Steuer befreit, danach fallen jährlich 45 Euro an. Auch die Inspektionskosten befinden sich auf recht niedrigem Niveau, einen Wechsel des Motoröls muss man jedenfalls nicht bezahlen. Und auch die Bremsen sollten deutlich länger durchhalten, sofern man häufig die Rekuperation des E-Motors zum Verzögern nutzt. VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf gegen Durchrostung. Für die Hochvoltbatterie gewährt VW eine Garantie über acht Jahre oder 160.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 467 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	up! 1.0 take up!	up! 1.0 move up!	up! 1.0 TSI move up!	eco up! 1.0 take up!	up! GTI	e-up!
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/999	-/-
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	66 (90)	50 (68)	85 (115)	60 (82)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	160/1500	90/3000	200/2000	210/n.b.
0-100 km/h [s]	14,4	13,5	9,9	16,3	8,8	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	172	185	165	196	130
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,2 S	4,2 S	4,2 S	2,9 kg G	4,8 S	11,7 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	95	95	96	81	110	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/16	13/13/16	13/13/16	15/13/16	14/17/18	13/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	22	20	50	45
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	356	380	392	347	455	473
Preis [Euro]	10.955	12.430	13.130	13.580	17.505	26.900

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, Permanentmagnet-Synchronelektromotor	
Hubraum	-
Leistung	60 kW/82 PS bei 2.800 1/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Verbrauch pro 100 km	11,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	165/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.645/1.492 mm
Leergewicht/Zuladung	1.229/301 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250/923 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Batteriekapazität	18,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R15 81T
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Compact
Wendekreis links/rechts	10,0 m
EcoTest-Verbrauch	17,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	105 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.168/362 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	195/430/800 l

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

Betriebskosten	65 Euro	Werkstattkosten	34 Euro
Fixkosten	75 Euro	Wertverlust	293 Euro
Monatliche Gesamtkosten	467 Euro		
Steuer pro Jahr	45 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/16		
Basispreis e-up!	26.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.235 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 (im Paket)	-
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	595 Euro°/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/595 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	595 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten (kombinierter Kopfairb.)	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Eu
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	465 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: Oktober 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl