



## VW eco up! 1.0 move up!

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (50 kW / 68 PS)

Aktuell geht es oft um umweltfreundliche Autos - ein Kleinwagen mit Erdgasantrieb könnte hier eine Lösung für alle sein, die es ernst meinen, aber nicht auf das Auto verzichten können oder wollen. Zumindest macht VW Werbung für den vermeintlich sparsamen und kostengünstigen eco up!. Günstig ist er zunächst aber nicht wirklich, zumindest laut Listenpreis kommt unser vernünftig ausgestatteter Testwagen auf über 19.000 Euro - hier hat man preislich die Kleinwagenklasse verlassen. Auch der Basispreis ist mit 15.645 Euro schon hoch. Die Folgekosten aber sind tatsächlich niedrig, denn der ADAC Ecotest-Verbrauch von vier Kilogramm Erdgas auf 100 Kilometer bedeutet bei den aktuellen Gaspreisen etwa 4,50 Euro Treibstoffkosten für 100 Kilometer Fahrstrecke. Günstiger geht es kaum.

Niedrig hält VW auch die Produktionskosten, denn die Ausstattung des up! ist gerade in Sachen Assistenzsystemen nicht auf der Höhe der Zeit. Die Materialien im Innenraum sind klassentypisch einfach, die hinteren Fenster lassen sich selbst im Viertürer lediglich ausstellen. Man merkt schon, dass man in einem Sparmodell sitzt. Die Kernkompetenzen eines Autos beherrscht der up! aber immer noch gut, denn Lenkung und Fahrwerk passen und zeugen von der langen Erfahrung der Entwickler.

Was bleibt noch zu erwähnen? Ganz klar: Dass der Motor mit 68 PS zwar wirklich sparsam ist, eilig darf man es allerdings nicht haben. Hier zeigt sich, dass die Physik nicht zu überlisten ist: Möchte man ein wirklich sparsames Auto, muss man eben auf Leistung, Platz und Komfort verzichten. **Konkurrenten:** .

- ⊕ übersichtliche Karosserie, niedriger Verbrauch, saubere Abgase, ordentliche Platzverhältnisse vorn
- ⊖ träge Motorisierung, kaum Sicherheitssysteme, hinten keine Fensterheber

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,2**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,9</b>
	Stadtverkehr	<b>2,3</b>
	Senioren	<b>3,2</b>
	Langstrecke	<b>4,4</b>
	Transport	<b>4,1</b>
	Fahrspaß	<b>4,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,1</b>

**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! zeigt sich 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, nur seitlich am Unterboden sind schützende Kunststoff-

verkleidungen angebracht. Zu viel gespart hat man aber bei der Kofferraumverkleidung. Der Kofferraum ist nur spärlich ausgekleidet, wodurch die lackierten Blechteile schnell verkratzen. Die lackierte Ladekante ist ungeschützt, beim Ein- und Ausladen holt man sich schnell unschöne und auf Dauer problematische Kratzer, weil der Korrosionsschutz verloren geht. Auch die Türen zeigen unverkleidetes Blech in Wagenfarbe, weil nur der mittlere Bereich über Kunststoffeinlagen verfügt. Die verwendeten Kunststoffe sind zwar optisch ansprechend gestaltet, aber komplett ungeschäumt und hart.

### 3,7 Alltagstauglichkeit

Serienmäßig rollt der up! als Dreitürer vom Band, gegen Aufpreis ist er auch mit Fondtüren erhältlich. Platz finden bis zu vier Personen im up!. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4 kg/100 km kommt der kleine Erdgas-VW mit seinem 11 kg fassenden Gastank 275 km weit. Zusätzlich steht noch ein 10 l großer Benzintank zur Verfügung, um zur Not auch ohne Erdgastankstelle mobil zu bleiben.

⊕ Er ist 3,60 m lang und 1,98 m breit (inklusive Außenspiegel) - mit diesen kompakten Ausmaßen und seinem Wendekreis

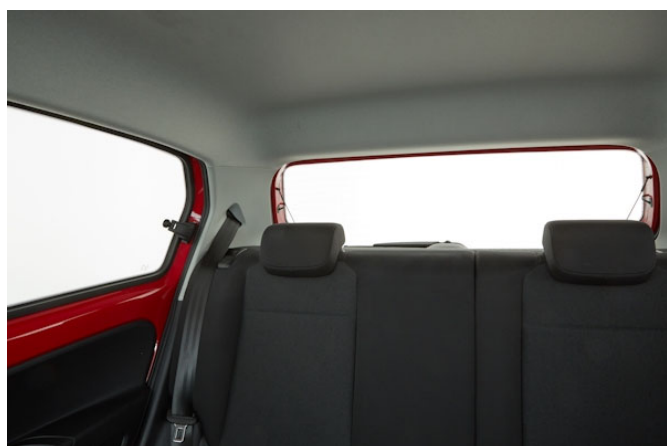
von 10 m ist er vorbildlich wendig und fühlt sich damit auch in der Innenstadt wohl.

⊖ VW gibt keine Anhängelast oder Stützlast frei. Ein Reserverad wird für den Erdgas-up! in der Preisliste nicht angeboten, ab Werk ist nur ein Reifenreparaturset dabei. Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur an Bord, wenn man die Winterräder mitbestellt. Die maximale Zuladung im Falle des Testwagens beträgt schmale 340 kg, das reicht mit etwas Glück für vier Erwachsene und höchstens ein kleinwenig Gepäck - viel passt aber ohnehin nicht in den Kofferraum.

### 2,9 Licht und Sicht

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

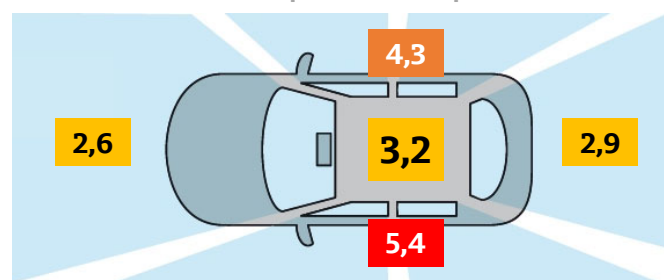
⊕ Dank der kompakten Außenmaße lassen sich die Karosserieenden gut abschätzen. Wer dennoch beim



Teilversenkbare Fondkopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

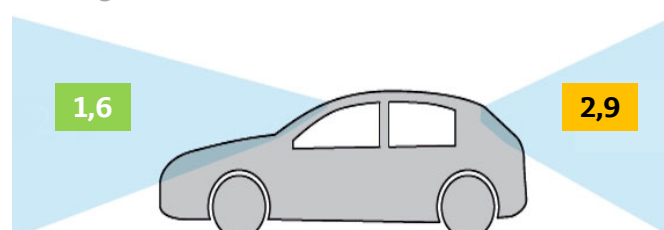
### Rundumsicht

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.



Rangieren Unterstützung möchte, kann Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera ordern. Niedrige Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut, dahinter zufriedenstellend zu erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der viertürige up! mittelpfänglich ab, die Dachsäulen sind

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim up! vorn ohne größere Anstrengung, die Türen bleiben auch an Steigungen sicher in den drei möglichen Positionen arretiert. Der Türausschnitt ist in Anbetracht der Fahrzeuggröße üppig, die Füße müssen allerdings beim Aussteigen recht weit angehoben werden, da der Schweller deutlich höher liegt als der Fußraum. Hinten ist weniger Platz beim Einstieg, zudem macht sich der angesichts des

## 4,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der überschaubare Gepäckraum 195 Liter, immerhin beschränkt der Gastank das Kofferraumvolumen nicht. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 260 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwei Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 430 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 800 Liter Volumen verfügbar.

## 3,9 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. 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 nun serienmäßige variable

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist serienmäßig. Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand möglich und gelingt über den Kofferraum wie auch von vorn über die Entriegelung an den Rücksitzlehnen. Für Einkaufstaschen gibt es je einen Haken links und rechts in der Seitenverkleidung.

immerhin nicht allzu breit. Beim up! sind elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel aufpreispflichtig, der linke besitzt dann einen zusätzlich asphärischen Bereich. Auch die Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion sind Bestandteil dieses Pakets.

kleinen Fahrzeugs hohe Schweller auch hier bemerkbar. Ent- und Verriegeln lässt sich das Fahrzeug mit einer Funkfernbedienung. Ordert man das optionale Lichtpaket, leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf-/Abschließen aus und ein Regen- und Lichtsensor steuert Scheibenwischer und Scheinwerfer.



Lediglich 195 l Gepäck passen in den Kofferraum des up!.

Ladeboden unten befindet; dann hat man innen eine Stufe von fast 29 cm. Ist der Ladeboden dagegen oben eingesetzt, schrumpft die Stufe auf 11 cm; unter dem Boden hat man dann 95 Liter Stauraum. Außerdem ergibt sich bei umgeklappter Rückbank eine weitgehend ebene Ladefläche.

⊖ Es gibt zwar 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.

⊕ Ordert man die hinteren Türen, kann man sich entweder für eine Sitzhöhenverstellung des Beifahrersitzes oder eine komplett umlegbare Beifahrersitzlehne entscheiden.

⊖ 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

Die Instrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Sonderfall Erdgasvariante: Es gibt eine kombinierte Tankanzeige für Gas- und Benzintank. Der jeweilige Füllstand wird nur für die gerade aktive Antriebsart angezeigt. Die Bordcomputer-Anzeige muss noch mit betagter Pixeltechnik auskommen, alles Nötige wird aber mitgeteilt. Die Tasten in der Mittelkonsole sind hoch und übersichtlich angeordnet, mit ihnen kann man die optionale Klimaautomatik einfach steuern. Auch das Multimediasystem darunter gibt keine großen Rätsel auf, wird jedoch nicht durch einen heute eigentlich üblichen Touchscreen bedient, sondern über eine variabel belegte Tastenreihe unten am Bildschirmrand. Erfreulich sind die zwei Drehregler für Lautstärke und Scrollfunktion. Dank der guten Übersichtlichkeit kommt man mit den Grundfunktionen nach kurzer Zeit gut zurecht. Etwas störend ist hingegen, dass sich das Lenkrad nur in der Höhe an den Fahrer anpassen lässt, eine Justierung in der Horizontale ist nicht möglich. Auch der Platz um das Gaspedal ist etwas eingeschränkt. Mit dem optionalen Licht-und-Sicht-Paket sind Abblendlicht und Scheibenwischer sensorgesteuert.

⊕ Das seit dem Modelljahr 2020 serienmäßige "maps&more-dock" ist keine schlechte Idee. Das eigene Smartphone lässt sich damit auf dem Armaturenbrett fixieren und über eine kostenlose VW-App kann man verschiedene Funktionen des Autos anzeigen und steuern.

### 3,3 Multimedia/Konnektivität

Beim up! gehören ein Radio mit SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sowie ein USB-Anschluss zum Serienumfang, auch den Smartphone-Halter "maps + more dock" und eine Telefonschnittstelle gibt es seit der letzten Preislistenänderung serienmäßig. DAB+ und sechs statt zwei Lautsprecher kosten

### 2,6 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der kleinen Karosserie finden vorn Fahrer bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit vor, die Innenraumhöhe würde für fast 2,10 m große Leute reichen. Die Innenbreite fällt erwartungsgemäß gering aus, wodurch man auch schnell mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung

⊖ Eine Kontrolllampe im Kombiinstrument für die Nebelscheinwerfer fehlt. 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.

Aufpreis. Die Navigation lässt sich nur über das Handy im Halter umsetzen, das gekoppelt aber auch Daten vom Fahrzeug über die VW App anzeigt. Man kann sich verschiedene Parameter wie Verbrauch, Restreichweite oder Kühlmitteltemperatur anzeigen lassen. Auch offline kann dann navigiert werden.

anstößt. Insgesamt ist das Raumgefühl aber dennoch angenehm, vor allem wegen der verhältnismäßig großen Fensterflächen.

### 4,3 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond muss man mit deutlich weniger Platz auskommen. Bei 1,85 m großen Insassen vorne reicht die Beinfreiheit dahinter lediglich für rund 1,65 m große Passagiere aus, dann stehen die Knie an den Vordersitzlehnen an. Auch der seitliche Platz ist nicht sehr üppig. Gut, dass sich nur zwei Personen die Rückbank teilen dürfen.

### 4,9 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Innenraum des up! ist wenig variabel. Mehr als eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzbank gibt es nicht. Es sind weder verschiedene Sitzvarianten erhältlich, noch fällt die Anzahl brauchbarer Ablagen üppig aus. Es gibt jeweils einen Becherhalter vorn und hinten. Ansonsten stehen nur wenig Möglichkeiten zur Verfügung, um kleine Utensilien zu



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

verstauen. Auch das unbeleuchtete und nicht klimatisierte Handschuhfach fällt klein aus.

## 3,5 KOMFORT

### 3,1 Federung

Der eco up! gefällt mit einem nicht nur im Kleinwagensegment annehmbaren Federungskomfort. Trotz des kurzen Radstands und der eher simplen Achsgeometrie (MacPherson vorn, Verbundlenkerachse hinten) verkneift er sich Stuckern meist und kommt auch durch mehrere aufeinander folgende Kanaldeckel, Fräskanten oder ähnliches nicht aus dem Tritt.

Auf Landstraße und Autobahn schwingt er sachte nach und bleibt für einen solch kleinen Wagen angenehm stabil. Kopfsteinpflaster reicht er zwar ziemlich deutlich - auch durch die Lenksäule - weiter, der insgesamt entstehende Komforteindruck ist aber ein bemerkenswert ordentlicher.

### 3,4 Sitze

Vorn lassen sich die Sitze zwar nach vorne und hinten schieben und in der Höhe einstellen (Beifahrerseite gegen Aufpreis), 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.

⊖ Eine Mittelarmlehne für die Vordersitze ist nicht verfügbar. Die vorderen Sicherheitsgurte können nicht in der Höhe angepasst werden. Im Fond sind die Sitze kaum konturiert und der Seitenhalt dadurch auch nur mäßig. Zudem fehlen brauchbare Armablagen.

### 4,1 Innengeräusch

⊖ Die mäßigen Dämmmaßnahmen (z.B. keine doppelten Türdichtungen usw.) sorgen für einen recht hohen Innengeräuschpegel: Bei 130 km/h herrschen 72,2 dB(A) im Innenraum. Der Motor erhebt mit höherer Drehzahl und unter

hoher Last deutlich seine Stimme. Wegen der mäßigen Motorleistung ist letzteres kein seltener Zustand. Auch Umgebungs- und Abrollgeräusche nimmt man deutlich wahr.

### 3,9 Klimatisierung

Die Klimaanlage ist Serie, eine Einzonen-Klimaautomatik gegen Aufpreis zu haben. Ebenso optional ist die Sitzheizung für die Vordersitze. Getönte hintere Scheiben gibt es für den eco up! nicht.

⊖ Es fehlen sowohl Luftdüsen in der Mitte des Armaturenbretts als auch unter den Vordersitzen, die für eine rasche Erwärmung des Fondfußraums sorgen könnten. Die hinteren Seitenscheiben sind nur ausstellbar.

## 4,1 MOTOR/ANTRIEB

### 5,2 Fahrleistungen

⊖ Nun ja - 68 PS bei hohen 6.200 Touren und 90 Nm bei 3.000 Kurbelwellenumdrehungen sind schon auf dem Papier dürftig. Im Alltag gilt: Eile mit Weile. Überholvorgänge auf der Landstraße muss man gut voraus planen können oder lieber gleich lassen, denn der Testwagen braucht 12,9 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Auch nach dem Abbiegen muss man ordentlich Gas geben, um in den fließenden Verkehr einzufädeln. Selbst unter Volllast braucht der kleine VW 3,5 Sekunden, um sich von 15 auf 30 km/h zu schleppen.

Die Durchzugsmessungen von 60 auf 100 km/h im vierten und fünften Gang sind wahrlich Geduldsproben. 23,4 oder gar schier unglaubliche 35,7 Sekunden weisen die ADAC Messungen für diese Messfahrten aus. Am besten hält man den Motor also durch fleißige Schaltarbeit bei Touren, möchte man etwas nachhaltiger beschleunigen.

Laut VW braucht der eco up! 16,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 165 km/h lässt es der Erdgas-Kleinstwagen gut sein.

### 3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Einem Dreizylinder seine Vibrationen auszutreiben, ist gar nicht so einfach. Der up! macht da keine Ausnahme, fällt aber auch nicht über Gebühr auf. Es geht kernig rumpelnd voran, bei ganz niedrigen Drehzahlen um die 1.000 Umdrehungen machen die drei Zylinder deutlich brummend klar, dass man ihm

doch bitte eine andere Getriebewelle zur Verfügung stellen soll. Davon abgesehen ist in diesem Bereich ohnehin kein Vortrieb zu erwarten, das Leben spielt sich eher im Bereich ab 2.000 Touren ab.

### 3,2 Schaltung/Getriebe

Die Länge der Schaltwege und die Schaltpräzision gehen in Ordnung, ein Hochgenuss für Autofans sind sie aber nicht. Zu weit muss der Hebel dafür durch die Gassen wandern und zu kratzig fühlt es sich für den enthusiastischen Fahrer an. Um keinen falschen Eindruck zu hinterlassen: Das ist gute Hausmannskost und für einen Kleinstwagen völlig angemessen.

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes wurden günstig gewählt, man kann den Motor gut bei Laune halten. Da der Motor eher schwach auf der Brust ist, wurde die Gesamtübersetzung aber sehr kurz gewählt - bei 130 km/h im fünften Gang zeigt der Drehzahlmesser schon direkt auf die große "4".

Die Abstimmung zwischen Kupplung, Motor und Getriebe ist ebenfalls gut gelungen; Anfahren gelingt leicht und auch beim Durchschalten der Gänge muss sich der Fahrer nicht übermäßig konzentrieren, um geschmeidige Gangwechsel hinzubekommen. Beim Losfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des up!. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

⊖ 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der up! gefiel im ADAC Autotest schon immer mit einer guten Agilität, da macht auch die Erdgas-Variante keine Ausnahme. Auf Lenkbefehle spricht der kleine VW ziemlich spontan an und lässt sich präzise durch Kurven aller Art dirigieren. Aber auch geradeaus geht es zuverlässig, eine Kleinstwagen-typische Nervosität lässt VW dem up! nicht durchgehen. Wenn man in einer schnell durchfahrenen Kurve vom Gas geht, ergibt sich nur eine geringe Lastwechselreaktion - das leichte Eindrehen in der Kurve kann als zusätzliches

fahrdynamisches Element genutzt werden. Die gute Abstimmung zeigt sich auch beim ADAC Ausweichtest. Der up! durchfährt den Parcours souverän und gut beherrschbar. Sein ESP regelt bedarfsgerecht. Die Lastwechsel fallen gering und gut beherrschbar aus. Im Grenzbereich neigt der up! auch wegen der ESP-Eingriffe zu kontrolliertem Untersteuern.

## 2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet dem Fahrer eine vernünftige Rückmeldung, zudem ist sie zwar eher leichtgängig, dennoch übersetzt die elektromechanische Lenkung steigende Lenkwinkel in passende Lenkkräfte. Das Ansprechen selbst ist ebenso wie die Zielgenauigkeit tadellos. Die Übersetzung der Lenkung liegt bei etwas unter drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

## 2,8 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des eco up! ist mit 35,9 Metern Bremsweg bei einer Vollverzögerung von 100 km/h bis zum Stillstand nur zufriedenstellend (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse selbst spricht aber gut an und lässt sich fein dosieren, da gibt es nichts zu kritisieren.

## 3,8 SICHERHEIT

### 4,0 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. Serienmäßig gibt es seit der letzten Überarbeitung einen Spurhalteassistenten, der vor dem Verlassen der Fahrspur durch leichte Lenkeingriffe warnt. Gegen Aufpreis gibt es noch einen Tempomaten. Wenn der Fahrer eine Notbremsung durchführt, warnen zuerst das blinkende Bremslicht und ab Stillstand die Warnblinkanlage nachfolgende Fahrzeuge.

### 3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Der up! erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm mit 81 Prozent der möglichen Punkte ein noch gutes Resultat (Test 12/2019). Insgesamt kommt der nicht mehr ganz taufrische VW auf nur drei von fünf Sternen. Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorn für Insassen bis zu einer Körpergröße von gut 1,80 m und im Fond für Passagiere bis knapp 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, 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 unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	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	Serie
	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

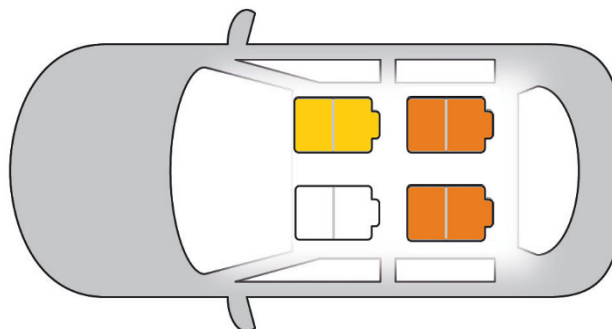
## 3,5 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 83 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 Kopfstütze im Weg stehen kann und sich diese auch nicht ausbauen lässt. Im Fond gibt es zwar Isofix-Haken, es fehlt aber eine i-Size-Kennzeichnung.

⊖ Da hinten die Gurte 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.

### 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)

## 5,3 Fußgängerschutz

⊖ Mit 46 Prozent der möglichen Punkte im Euro NCAP Crashtest erhält der up! in diesem Kapitel keine gute Bewertung: Die Motorhaubenvorderkante und die A-Säulen

sind zu unnachgiebig gestaltet und bergen ein hohes Verletzungsrisiko bei einer Fußgänger-Kollision.

## 1,5 UMWELT/ECOTEST

### 1,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des eco up! liegt im ADAC Ecotest bei vier Kilogramm Gas alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 116 g/km. Innerorts

verbraucht der er 3,8 kg, außerorts 3,7 kg und auf der Autobahn 4,5 kg pro 100 km. Dafür gibt es in der Verbrauchsbewertung des Ecotest 45 von 60 Punkten.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Der Motor ist nicht nur sparsam, sondern auch sehr sauber: Mit vollen 50 Punkten erreicht er die Maximalpunktzahl in diesem Teil des Ecotest. Insgesamt kann

der eco up! so 95 Punkte erzielen und erhält alle 5 Sterne im ADAC EcoTest.

## 1,2 AUTOKOSTEN

### 1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für den eco up! liegt bei 15.645 Euro, der Testwagen ist abgesehen von einer Sonderlackierung mit allen wichtigen Optionen wie etwa vier Türen, Klimaautomatik, Sitzheizung, Licht- und Regensensor ausgestattet und kostet 19.120 Euro. Für einen Kleinwagen kein Schnäppchen - der

Unterhalt ist aber durchaus günstig. Der Verbrauch sorgt für niedrige Rechnungen an der Tankstelle, die Versicherungseinstufungen sind äußerst niedrig (KH 18, TK 15, VK 13) und die Steuer liegt bei nur 36 Euro pro Jahr.



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	up! 1.0	eco up! 1.0	up! GTI	e-up!
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	0/0
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	50 (68)	85 (115)	61 (83)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	90/3000	200/2000	210/2800
0-100 km/h [s]	14,9	16,6	8,8	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	165	196	130
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 l S	3,7 kg G	5,3 l S	14,5 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	100	84	110	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	18/13/15	15/18/18	12/16/16
Steuer pro Jahr [Euro]	76	36	70	45
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	379	475	393
Preis [Euro]	12.960	15.645	18.295	21.975

### 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

3-Zylinder Gasmotor (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	50 kW/68 PS bei 6.200 1/min
Maximales Drehmoment	90 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	3,7 kg
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	81 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/65 R14
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.645/1.504 mm
Leergewicht/Zuladung	1.033/347 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	213/913 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	11,00 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre / 12 Jahre
Produktion	Bratislava, Slowakei

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	12,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	23,4/35,7/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	185/50 R16 81Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	10,0 m
EcoTest-Verbrauch	4,0 kg/100km
Stadt/Land/BAB	3,8/3,7/4,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	109 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	275 km
Innengeräusch 130 km/h	72,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.040/340 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	195/430/800 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>62 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>50 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>81 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>192 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	385 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/13/15		
Basispreis eco up! 1.0 move up!	14.970 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.120 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.998 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	495 Euro° (Paket)/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/495 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	495 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 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° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/550 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	495 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**1,2**

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

Stand: Februar 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.