



## VW e-up! Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (61 kW / 83 PS)

Auch der e-up! profitiert von der in der zweiten Jahreshälfte 2020 massiv hochgeschraubten Förderung für Elektroautos - so spart man über die Förderungen insgesamt (beim aktuellen Mehrwertsteueranteil von 16 Prozent) 9.480 Euro vom Brutto-Kaufpreis. Beim annähernd voll ausgestatteten Testwagen bedeutet das eine Ersparnis von fast 40 Prozent - normalerweise wäre des Testwagen mit fast 25.000 Euro kein Schnäppchen.

Angenehm: Auch nach dem Kauf ist man mit dem e-up! kostengünstig unterwegs, da der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch mit 16,7 kWh/100 km niedrig liegt und bei reinem Stadtverkehr - wohl der Einsatzbereich vieler e-up! - noch unterschritten werden kann.

In Verbindung mit der 32,2 kWh fassenden Batterie (mit Ladeverlusten braucht man 36,7 kWh zum Aufladen) ergibt sich so eine Reichweite von 220 Kilometern. Wie erwähnt, bei reinem Stadtverkehr kann man hier noch bessere Werte erzielen. Beim Reichweitenmanagement hilft auch die We Connect-App, mit der man den e-up! schon mal aus der Ferne vorklimatisieren kann, während er noch an der Steckdose hängt. Die maximal mögliche und stark vom aktuellen Ladestand abhängige Ladeleistung beträgt 40 kW, die man natürlich nur per Gleichstrom-Ladung erreicht. Die zugehörige CCS-Ladedose kostet allerdings Aufpreis.

Wie beim schon seit acht Jahren erhältlichen up! bekannt, fährt auch die Elektrovariante für ein Kleinstfahrzeug tadellos. Spursicher, präzise lenkbar und mit einem für die einfache Fahrwerkstechnik positiv auffallendem Fahrkomfort unterwegs, zeugt der kleinste VW von sorgfältiger Abstimmung. Abzüge gibt es andernorts, denn die Sicherheitsausstattung ist wirklich nicht mehr auf Höhe der Zeit und den Sparzwang der Kleinwagen-Klasse stellt der Wolfsburger an manchen Stellen etwas zu sehr zur Schau. **Konkurrenten:** u.a. Seat Mii electric, Skoda CITIGOe iV, smart forfour EQ.

- + übersichtliche Karosserie, niedriger Verbrauch, ordentliche Platzverhältnisse vorn
- hintere Scheiben nicht versenkbar, unverkleideter Kofferraum, CCS nur gegen Aufpreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,6
	Transport	4,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	1,9

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 ist auch bei der Elektrovariante von unten unverkleidet, bis auf die Schwellerbereiche sind am Unterboden (also unter der dort verbauten Batterie) aber

großzügige Kunststoffverkleidungen 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 innen unverkleidetes Blech in Wagenfarbe, weil nur der mittlere Bereich über Kunststoffeinlagen verfügt. Die verwendeten Kunststoffe sind zwar optisch ansprechend gestaltet, aber wie in dieser Klasse üblich komplett ungeschäumt und hart.

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Im e-up! finden bis zu vier Personen Platz.

⊕ Der e-up! ist 3,60 m lang und 1,98 m breit (inklusive Außenspiegel) - mit diesen kompakten Ausmaßen und seinem Wendekreis von 10,5 m ist er vorbildlich wendig und fühlt sich damit auch in der Innenstadt wohl.

⊖ Die erste Frage bei Interessenten eines Elektroautos richtet sich meist nach der Reichweite. Und hier schneidet der kleine elektrische Niedersachse mit seinem 32,3 kWh großen Akku absolut gesehen nicht gut ab, im Kleinwagensegment aber ist die Reichweite ordentlich. Im ADAC Ecotest kommt der e-up! bescheidene 220 km weit, ehe er wieder an die Steckdose muss. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 36,7 kWh benötigt. Angeschlossen an eine Haushaltssteckdose (Kabel dafür gegen Aufpreis) braucht er bei 2,3 kW gut 16 Stunden, bis die Akkus wieder voll sind. An einer Wallbox mit dem Typ 2-Kabel und 7,2 kW dauert ein kompletter Ladevorgang circa fünf 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 47 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, welche eine Aufladung an einer 3-phasigen Starkstromsteckdose bzw. Ladesäule ermöglichen würde.

Ein VW-Hinweis ist für den Ladevorgang an der Haushaltssteckdose interessant: "Die Restladeanzeige kann nur eine maximale Restladezeit von 10:30 Stunden anzeigen. Laden Sie also eine komplett entladene Batterie an der Haushaltssteckdose auf, zeigt die Restladezeitanzeige eine Restladezeit von >10:30 Stunden an, obwohl es 16:12 Stunden sein müssten. Erst wenn die Restladezeit unter 10:30 Stunden liegt, zählt die Restladezeit rückwärts. Dies gilt für die Restladeanzeige im Kombiinstrument, in der We Connect App und im We Connect Portal. Das bedeutet, dass die tatsächliche Restladedauer bei leerer Batterie erst nach ungefähr 5:40 Stunden Ladezeit angezeigt wird."

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 erlaubt. Die zulässige Zuladung des Testwagens beträgt nur 342 kg und auf dem Dach ist lediglich eine Last von 50 kg erlaubt.

### 3,1 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 Rangieren Unterstützung möchte, kann Parksensoren am

Heck ordern, die dann gleich inklusive einer Rückfahrkamera kommen. Niedrige Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut, dahinter zufriedenstellend zu erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der viertürige up! mittelprechtig ab, die Dachsäulen sind immerhin nicht allzu breit. Beim e-up! sind elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel aufpreispflichtig, der linke besitzt dann einen zusätzlichen asphärischen Bereich.

⊖ Die feinen Heizdrähte der optionalen beheizbaren Frontscheibe erzeugen mitunter störende Lichtreflexe. Die sichelförmigen Tagfahrleuchten im vorderen Stoßfänger verhindern eine Option, die bei den konventionell betriebenen up!-Varianten verfügbar ist: Nebelscheinwerfer samt Abbiegelichtfunktion. VW möchte seine Elektrofahrzeuge stets mit dieser speziellen Leuchtengrafik auf den Straßen unterwegs wissen.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

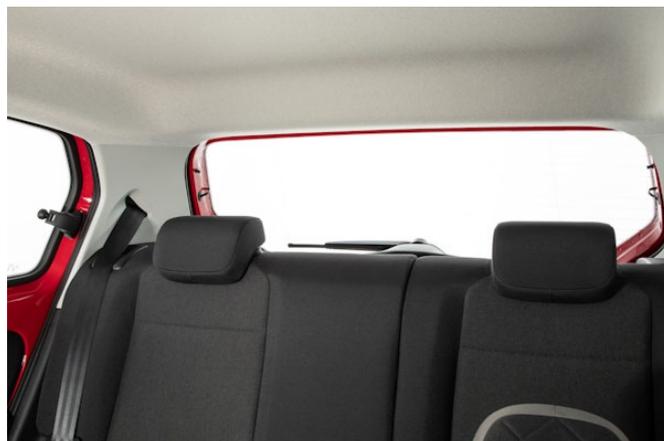
Das Ein- und Aussteigen klappt vorn ohne größere Anstrengung, die Türen bleiben auch an Steigungen sicher in den drei möglichen Positionen arretiert. Der Türausschnitt ist in Anbetracht der Fahrzeuggröße üppig, die Füße müssen allerdings beim Aussteigen recht weit angehoben werden, da der Schweller deutlich höher liegt als der Fußraum. Hinten ist weniger Platz beim Einstieg, zudem macht sich der angesichts des kleinen Fahrzeugs hohe Schweller auch hier bemerkbar. Ent- und Verriegeln lässt sich das Fahrzeug mit einer Funkfernbedienung. Beim e-up! leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf-/Abschließen aus und ein Regen- und Lichtsensor steuert Scheibenwischer und Scheinwerfer - alles gegen Aufpreis.

## 4,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der überschaubare Gepäckraum 195 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 260 Liter. 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.

## 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

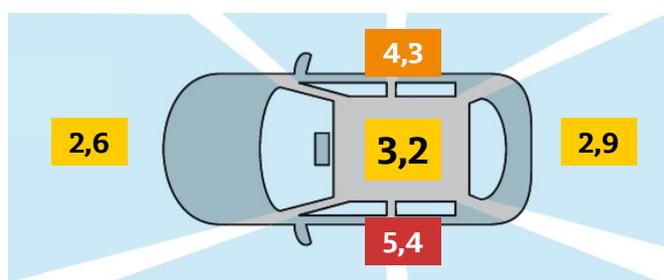
Die Heckklappe lässt sich prinzipiell einfach entriegeln und anheben. Bei schlechter Witterung verschmutzt allerdings der Taster und folglich auch die Hand beim Betätigen. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m aufrecht stehen. Das rechteckige Kofferraumformat ist prinzipiell praktisch, aufgrund der geringen Tiefe lassen sich sperrige Gegenstände allerdings nur bedingt einladen. 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 optionale variable 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



Teilversenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

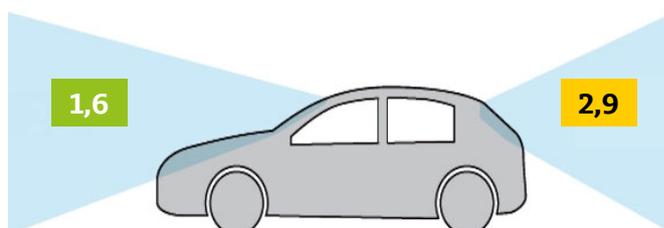
## Rundumsicht

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.



Lediglich 195 l Gepäck passen in den Kofferraum des e-up!

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 an der

Heckklappe steht ungünstig ab, sodass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

## 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 links und rechts Haken in der Seitenverkleidung.

⊖ 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. Die Bordcomputer-Anzeige muss noch mit betagter LCD-Pixeltechnik auskommen, alles Nötige wird aber mitgeteilt. Die Tasten in der Mittelkonsole sind hoch und übersichtlich angeordnet, mit ihnen kann man die 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. Anders als beim Technikbruder Seat Mii electric bietet der e-up! gegen Aufpreis ein Multifunktionslenkrad, über dessen Tasten sich Bordcomputer und Infotainment ebenfalls bequem steuern lassen. Dank der guten Übersichtlichkeit kommt man mit den Grundfunktionen nach kurzer Zeit gut zurecht. 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. Abblendlicht und Scheibenwischer sind nur gegen Aufpreis sensorgesteuert.

⊕ Der serienmäßige Smartphone-Adapter ist keine schlechte Idee. Das eigene Smartphone lässt sich damit auf dem Armaturenbrett fixieren und über eine kostenlose App kann man verschiedene Funktionen des Autos anzeigen und steuern.

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Beim e-up! gehören ein Radio mit analogem sowie digitalem Empfang, ein SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sowie ein USB-Anschluss zum Serienumfang, auch den Smartphone-Halter und eine Telefonschnittstelle gibt es serienmäßig. Sechs Lautsprecher sind Serie. 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 oder Restreichweite

⊖ Trotz der Lichtautomatik spart sich VW eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, die dem Fahrer den Lichtstatus anzeigt. 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.



Harte, kratzempfindliche Kunststoffe dominieren den Innenraum des e-up!. Die Funktionalität gibt wenig Anlass für Kritik.

anzeigen lassen. Auch offline kann dann navigiert werden. Die von Volkswagen "We Connect" genannte App liefert Fernzugriff auf diverse Fahrzeugfunktionen. Klimatisierung, Parkposition, Fahrdaten, Batteriefüllstand und Reichweite sind nur einige Beispiele, die man per Smartphone anzeigen beziehungsweise steuern kann.

⊖ Zwar ist die Lösung mit dem Smartphone-Halter nicht schlecht, hat man aber kein Handy zur Hand, ist das fehlende fahrerseitige Navigationssystem gerade beim Elektroauto jedoch ärgerlich. So kann man sich nicht die nächste Ladesäule

## 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

## 4,3 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond muss man mit deutlich weniger Platz auskommen. Bei 1,85 m großen Insassen vorn 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 Kleinstwagens 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 verstauen. Auch das unbeleuchtete und nicht klimatisierte Handschuhfach fällt klein aus.

# 3,2 KOMFORT

## 2,9 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist gelungen. Insgesamt federt die Elektroversion einen Hauch komfortabler als die konventionell angetriebenen Varianten des Kleinstwagens. 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 Kleinstwagen wird wohl hauptsächlich in der Stadt

## 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

suchen oder den noch verfügbaren Aktionsradius auf einer Karte darstellen lassen, wie es viele andere Elektroautos ermöglichen.

auch schnell mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung anstößt. Insgesamt ist das Raumgefühl aber dennoch angenehm, vor allem wegen der verhältnismäßig großen Fensterflächen.



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

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.

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.

### 3,2 Innengeräusch

⊖ Der Innengeräuschpegel ist recht hoch: Bei 130 km/h herrschen 69,3 dB(A) im Innenraum. Die mit Verbrennungsmotor ausgestatteten Varianten von Seat Mii und VW up! sind aber bei Autobahntempo noch lauter, sie liegen bei etwa 72 dB(A). Nicht nur die kaum vorhandenen Motorgeräusche sollten an dem etwas besseren Ergebnis Anteil

haben, auch die Geräuschdämmung ist bei der Elektroversion aufwendiger. So dämmt die Unterbodenverkleidung der Batterien auch Fahrgeräusche. 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 würden.

### 3,4 Klimatisierung

Eine Einzonen-Klimaautomatik ist Serie beim e-up!, wie auch die dunkle Scheibentönung hinten. Frontscheibe, Vordersitze und Außenspiegel sind beheizbar, wenn man das Winterpaket bestellt.

⊖ 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 nicht versenkbar, sondern nur - aber immerhin - ausstellbar.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Bei den Fahrleistungen kann der e-up! mit seinem 61 kW/ 83 PS starken Elektromotor punkten. Dank des bereits ab der ersten Umdrehung anliegenden maximalen Drehmoments von 212 Nm schiebt der Elektro-Kleinstwagen bei Druck aufs Gaspedal fast verzögerungsfrei an und sorgt so für ein mehr als ausreichendes Spurtvermögen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der e-up! nur 7,1 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 VW auch für Autobahnetappen, ohne dass man dabei zum Verkehrshindernis wird. Neben dem Standardmodus können auch die Modi Eco und Eco+ 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 Modus Eco+ 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 bauarttypisch sehr ruhig. Weder Vibrationen noch sonstige Antriebsgeräusche sind im Innenraum wahrnehmbar. Auch die bei manchen Elektrofahrzeugen immer noch typischen hochfrequenten Antriebsgeräusche findet man beim elektrischen e-up! nicht. Der Motor gibt selbst unter Last kaum Geräusche von sich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten warnt der e-up! per künstlich

erzeugtem Fahrgeräusch Passanten vor dem eigentlich fast lautlos nahenden Fahrzeug - schade, dass VW im schon relativ betagten e-up! dafür immer noch Aufpreis nimmt, ist ein solches Geräusch doch seit Juli 2019 für neu auf dem Markt zugelassene Elektroautos Pflicht.

## 0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Wählhebel ist gut angeordnet und problemlos erreichbar. Der elektrische VW bleibt nach dem Lösen des Bremspedals weiter stehen und die Kriechfunktion setzt erst ein, wenn der Fahrer kurz das Gaspedal betätigt. Dann rollt der Kleinstwagen 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 kaum Rekuperation (Energierückgewinnung) statt, wenn man sich im Schubbetrieb befindet. Das Fahrzeug "segelt" weitgehend. Erst durch Betätigen der Bremse beginnt das Fahrzeug zu rekuperieren. Drückt man den Wählhebel im D-Modus nach links oder rechts, kann man 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 Schubbetrieb 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, was eine Gewichts- und Kostenreduktion ermöglicht.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der up! wie auch die baugleichen Modelle von Seat und Skoda gefielen im ADAC Autotest schon immer mit einer guten Agilität, da macht auch die Elektro-Variante keine Ausnahme. Auf Lenkbefehle spricht der kleinste VW ziemlich spontan an und lässt sich präzise durch Kurven aller Art dirigieren. Aber auch geradeaus geht es zuverlässig, eine Kleinstwagentypische Nervosität lässt der Konzern seinen Modellen 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 e-up! durchfährt den Parcours souverän und gut beherrschbar. Sein ESP regelt bedarfsgerecht. Die Lastwechsel fallen gering und gut beherrschbar aus. Im Grenzbereich neigt der VW 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.

### 3,6 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des getesteten e-up! ist mit 38,2 Metern Bremsweg bei einer Vollverzögerung von 100 km/h bis zum Stillstand nur zufriedenstellend (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Bremsst man nur leicht, wird zuerst über den Elektromotor verzögert (Rekuperation), erst bei stärkerer

Verzögerung wird die normale Betriebsbremse aktiviert. Den Übergang hat VW gut hinbekommen, wodurch sich das Pedalgefühl kaum von dem einer normalen Bremsanlage unterscheidet.

**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 Kleinstwagen kaum mehr Assistenzsysteme lieferbar. Serienmäßig gibt es einen Spurhalteassistenten, der vor dem Verlassen der Fahrspur durch leichte Lenkeingriffe warnt. Gegen Aufpreis gibt es noch einen Tempomat. 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 zumindest für den Insassenschutz 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, es gibt nur kombinierte Seiten-Kopfairbags vorn und hinten, außerdem fehlen im Fond sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben ihre Halterung in der Reserveradmulde und sind im Notfall bei beladenem Kofferraum nicht zügig erreichbar.

**3,3**

**Kindersicherheit**

Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 83 Prozent der möglichen Punkte gut aus. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag zum Transport von rückwärts gerichteten 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 wie etwa eine solche mit Base, muss der jeweilige Vordersitz dazu vollständig nach vorn

**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

geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Hier empfiehlt es sich wie immer eigentlich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

## 5,5 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. Auch hier differenziert der VW-Konzern wieder zwischen up! und Mii: Ein künstlich erzeugter Klang, der Fußgänger bei niedrigen Geschwindigkeiten vor dem fast lautlos herannahenden Mii warnt, ist für den Seat nicht erhältlich. Der up! ist zumindest gegen Aufpreis mit diesem sinnvollen Feature zu haben.

## 1,2 UMWELT/ECOTEST

### 0,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

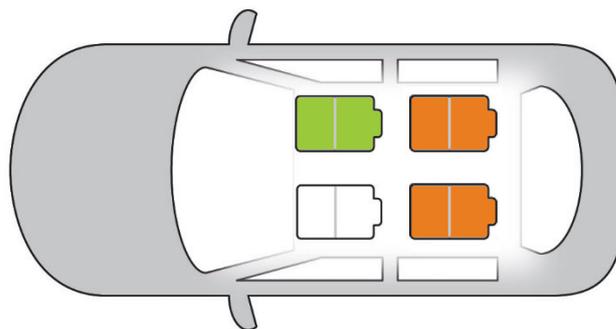
⊕ Im ADAC Ecotest haben wir im Normal-Modus einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 16,7 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 36,7 kWh benötigt. Aus den 16,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 92 g/km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,7 kWh pro 100 km sind

## 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)

ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 11,4, außerorts bei 18,3 und auf der Autobahn bei 20,2 kWh/100 km. Der e-up! ist also auch vom Verbrauch her für die Stadt am meisten geeignet.

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 73 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-up! 44 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der VW gut da – mit insgesamt 97 Punkten erhält er als eines von wenigen Autos die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

## 1,1 AUTOKOSTEN

### 1,1 Monatliche Gesamtkosten

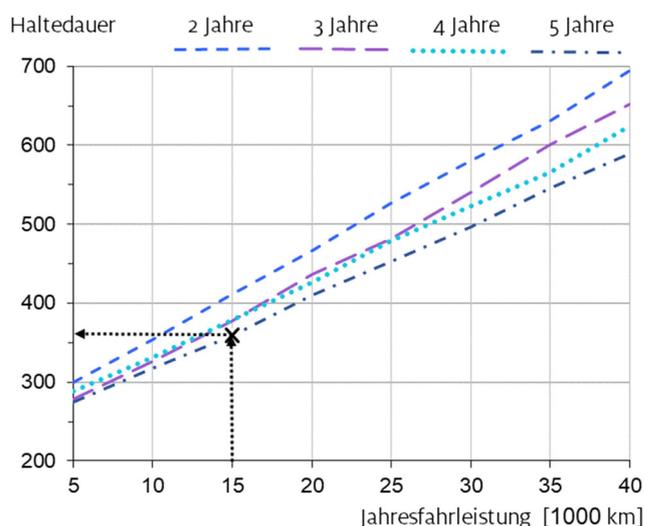
⊕ Der Kaufpreis für den e-up! style liegt bei 22.420 Euro, der Testwagen mit Tempomat, höhenverstellbarem Beifahrersitz, Ladekabel für die Haushaltssteckdose sowie CCS-Ladedose und Winterpaket kostet 24.960 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 9.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen - so senkt sich der Preis um immense 9.480 Euro. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 45 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn das E-Auto bis 31.12.2020 erstmals zugelassen wird. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt günstig (KH: 12, VK: 16 und TK: 16), entsprechend niedrig die Kosten.

Alle Euro-Beträge hier beziehen sich auf die bis Ende 2020 von 19 auf 16 Prozent reduzierte Mehrwertsteuer.

Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert. Die Garantie auf das Gesamtfahrzeug beträgt zwei Jahre, die sich optional auf bis zu fünf Jahre oder 150.000 Kilometer erweitern lässt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 358 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	up! 1.0	eco up! 1.0	up! GTI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	50 (68)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	91/2950	90/3000	200/2000
0-100 km/h [s]	15,6	17,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	165	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   S	3,8 kg G	5,5   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	98	85	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/12/15	19/14/15	14/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	38	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	383	392	467
Preis [Euro]	13.038	15.499	18.116

#### 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

permanenterregte Synchronmaschine, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	61 kW/83 PS
Maximales Drehmoment	212 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.645/1.507 mm
Leergewicht/Zuladung	1.235/295 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250/923 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Batteriekapazität	32,30 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R15 81T
Reifenmarke Testwagen	GoodYear Efficient Grip Compact
Wendekreis links/rechts	10,4 m
EcoTest-Verbrauch	16,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	220 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.188/342 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	195/430/800 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>86 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>33 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>71 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>168 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	358 Euro		
Steuer pro Jahr	45 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/16/16		
Basispreis e-up! Style	22.420 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.10.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.153 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. \* 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	-
Regen-/Lichtsensoren	195 Euro° (Komfortpaket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	483 Euro° (Fahrerassistenzpaket)/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/483 Euro° (Fahrerassistenzpaket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	483 Euro° (Fahrerassistenzpaket)/-
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/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	405 Euro° (Winterpaket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/195 Euro° (Komfortpaket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	483 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,4</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Kofferraum-Volumen	4,1	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,6
<b>Innenraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,8</b>
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,0
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	3,3
Raumangebot hinten	4,3	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	4,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,2</b>	Verbrauch/CO2	0,7
Federung	2,9	Schadstoffe	1,6
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,4		

Stand: Oktober 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.