



VW up! GTI

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 115 PS)

Eineinhalb Jahre, nachdem der up! ein Facelift und mit dem 1,0-l-TSI einen neuen 90 PS starken Motor bekommen hat, schiebt VW nun eine noch kräftigere Variante mit diesem Motor nach und signiert ihn als GTI. Größe der Karosserie und Leistung des Motors erinnern tatsächlich an den ersten GTI, der damals ab 1976 noch ein Golf war. Allzu viel Aufwand treibt VW im sichtbaren Bereich nicht, die Modifikationen gegenüber einem konventionellen up! konzentrieren sich auf Farben und Muster innen sowie Zierleisten und geänderte Schürzen außen.

Weit interessanter ist da der Motor, denn er macht einen auf Saubermann. Der Benzindirekteinspritzer erhält einen Partikelfilter und merzt damit die letzte Schwachstelle bei den Schadstoffen aus. Die Abgase sind nun vorbildlich sauber, der Lohn volle 50 Punkte. Weil auch der Verbrauch mit 5,6 l/100 km nicht zu hoch ausfällt, gibt es vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

Leistung hat der kleine Dreizylinder mit einer Maß Hubraum natürlich auch. Freilich ist er mit 115 PS und 200 Nm maximalem Drehmoment keine Rakete, aber dank des relativ kurz übersetzten Sechsganggetriebes kann man flott unterwegs sein und so manchen anderen Verkehrsteilnehmer überraschen - kaum jemand erwartet von einem kleinen up! ein derart gutes Beschleunigungsvermögen. In Kombination mit dem straffen, aber nicht unkomfortablen Sportfahrwerk macht der kleine GTI richtig Spaß zu fahren - dank sauberer Abgase und moderatem Verbrauch braucht man sich von niemandem ein schlechtes Gewissen einreden lassen. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500 Abarth, KIA Picanto, Opel Adam, Renault Twingo, smart forfour.

- +** übersichtliche Karosserie, sichere und dynamische Fahreigenschaften, ordentliche Platzverhältnisse vorn, kräftiger Motor
- schlechtes Licht, wenig Platz in Fond und Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,2

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie des up! zeigt sich grundsätzlich ordentlich verarbeitet. Gegen Aufpreis erhält man ein schwarz lackiertes Dach. GTI-spezifisch sind die schwarzen seitlichen Klebestreifen sowie die rote Zierleiste auf der Heckklappe - und natürlich die GTI-Schriftzüge auf den vorderen Kotflügeln. Der Innenraum ist ebenfalls in Schwarz gehalten, die "Dashboard" genannte horizontale Applikation am Armaturenbrett hat ein Design mit roten Pixeln auf schwarzem Untergrund und die Sitze sind in GTI-typischem Karomuster bezogen - so hebt sich die Sportversion etwas vom "normalen" up! ab, bei genauerer Betrachtung sind es aber die gleichen Bauteile, nur mit eigenen Farben und Mustern.

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

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

doppelte Dichtlippe an den Türausschnitten, die Einstiegsleisten 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 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 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.

3,6 Alltagstauglichkeit

Serienmäßig rollt der up! GTI als Dreitürer vom Band, gegen Aufpreis ist er auch mit Fondtüren erhältlich. Platz finden bis zu vier Personen im up!. Die maximale Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 396 kg, das reicht für vier Erwachsene und ein kleinwenig Gepäck - viel mehr passt aber ohnehin nicht in den Kofferraum. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt der kleinste GTI mit seinem 35 Liter Tank immerhin 625 km weit.

⊕ Er ist 3,60 m lang und 1,88 m breit (inklusive Außenspiegel) - mit diesen kompakten Ausmaßen und seinem Wendekreis von 10,4 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 GTI in der Preisliste nicht angeboten, ab Werk ist nur ein Reifenreparaturset dabei. Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur an Bord, wenn man die Winterräder mitbestellt.

2,8 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 sowie eine Rückfahrkamera ordern. Niedrige Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut, dahinter zufriedenstellend zu erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der dreitürige up! gut ab, die Dachsäulen beeinträchtigen den Blick nach draußen nur moderat.



Teilversenkbare Fondkopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Beim GTI sind elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel serienmäßig, der linke besitzt zusätzlich einen asphärischen Bereich. Auch die Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion sind Serie.

⊖ Störend: ist die Beifahrer-Sonnenblende nach unten geklappt, können die Spiegelungen im nicht abdeckbaren Schminkspiegel den Fahrer irritieren.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim up! vorne ohne größere Anstrengung, die Türen bleiben auch an Steigungen sicher in den drei möglichen Positionen arretiert. Vorausgesetzt, man hat seitlich genug Platz, um die langen Türen ausreichend weit öffnen zu können. 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. 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.

⊖ Ein- und Aussteigen auf die Rücksitze ist beschwerlich; über die Einstiegshilfe rutschen die Sitze zwar nach vorne und klappen die Lehnen vor, jedoch muss das unten an der Lehneneinstellung bedient werden und

4,1 Kofferraum-Volumen

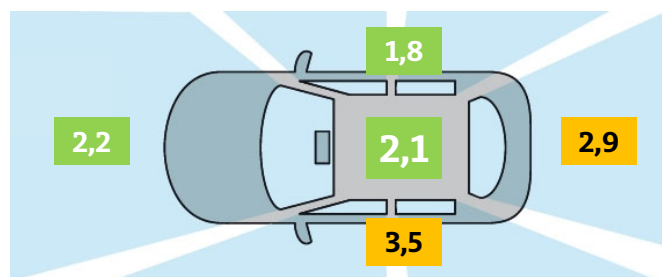
⊖ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der überschaubare Gepäckraum 195 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 260 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt 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.

3,5 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

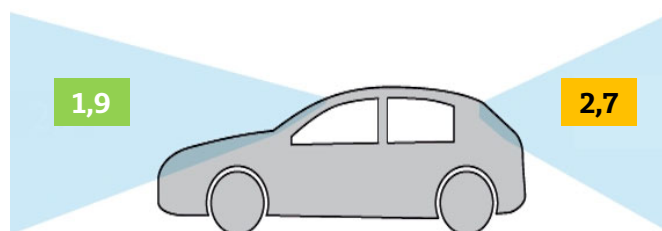
Rundumsicht

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.



nicht wie üblich oben an der Lehne über einen separaten Hebel. Hinzu kommt, dass sich die Mechanik die Lehnenneigung nicht "merkt", beim Zurückklappen die Lehnen also immer in der steilsten Position einrastet. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für den Dreitürer keine.



Der Kofferraum bietet immerhin 195 l Volumen.

Hutablage im Vergleich zum Vor-Facelift nun mit der Heckklappe verbunden ist und automatisch mit dieser hoch bzw. runter klappt. 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 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.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist im GTI serienmäßig. Das Umklappen ist ohne großen Kraftaufwand möglich und gelingt beim Dreitürer über den Kofferraum leichter als über die umständlich zu erreichenden Rücksitze. Für Einkaufstaschen gibt es je einen Haken links und rechts in der Seitenverkleidung. Gegen Aufpreis ist das storage pack mit Gepäcknetz erhältlich.

3,2 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Groß sind die Unterschiede beim GTI gegenüber einem "normalen" up! nicht, es betrifft in erster Linie Designelemente. Von daher übernimmt die Sportvariante auch alle Vor- und Nachteile seiner zivilen Geschwister. Die Instrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Die Bordcomputer-Anzeige muss noch mit betagter Pixeltechnik auskommen, alles Nötige wird aber damit 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 drive pack "plus" sind nicht nur das Abblendlicht, sondern auch die Scheibenwischer sensorgesteuert.

3,5 Multimedia/Konnektivität

Beim up! GTI gehören nur ein Radio mit CD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sowie ein USB-Anschluss zum Serienumfang - für alles andere verlangt VW selbst beim Topmodell der Baureihe Aufpreis. Optional gibt es eine Bluetooth-Schnittstelle, den Smartphone-Halter "maps + more dock", DAB+ sowie das Soundsystem "beats".

⊖ 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.

⊖ 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.

⊖ 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.

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 der Verbrauch, die Restreichweite oder die Kühlmitteltemperatur anzeigen lassen. Auch offline kann dann navigiert werden.

2,5 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

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 vorne und hinten. Ansonsten stehen nur wenig Möglichkeiten zur Verfügung, um kleine Utensilien zu verstauen. Auch das

3,5 KOMFORT

3,2 Federung

Obwohl der GTI-up! serienmäßig mit einem Sportfahrwerk daher kommt und damit spürbar straffer fährt als ein Standard-up!, ist der Federungskomfort gar nicht so schlecht. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kommen Bodenwellen, Einzelhindernisse und Kanten eher durch und halten die Insassen über den Straßenzustand auf dem Laufenden. Fieses Kopfsteinpflaster spüren die Insassen recht deut-

3,3 Sitze

Auch wenn die Sitze im typischen GTI-Dress mit Karomuster in spezifischen Farben daherkommen, darunter wird das Standard-Gestühl aller up! verbaut. Vorn lassen sich die Sitze serienmäßig zwar nach vorne und hinten schieben und 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

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



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

unbeleuchtete und nicht klimatisierte Handschuhfach fällt klein aus.

lich, es führt zu leichten Vibrationen in Lenkrad und Sitzen. Aber schon bei Landstraßen-Tempo federt der GTI recht ordentlich und ermöglicht so, auch längere Strecken ohne Stress durchzuhalten. Auf der Autobahn fühlt sich der Kleine ebenso wohl, das Fahrwerk spricht gut an und schluckt übliche Bodenwellen beflissen, gleichzeitig bleibt der Aufbau angemessen ruhig. somit hat man stets ein sicheres Fahrgefühl.

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

⊖ Mit der Lautstärke im Innenraum ist das so eine Sache. Objektiv betrachtet herrscht beispielsweise bei 130 km/h mit 72,5 dB(A) ein ziemlicher Lärmpegel im Innenraum. Der ist einerseits den mäßigen Dämmmaßnahmen geschuldet (z.B. keine doppelten Türdichtungen usw.), andererseits "verstärkt" ein Soundaktor die Motorgeräusche im Innenraum und versucht sie sportlicher wirken zu lassen. Gerade unter Last ist dieser Klang sehr dominant. Die Soundkulisse ist letztlich Geschmacks-

sache, zum kleinen Rennzweig mag sie passen - dem einen macht das GTI-Fahren damit umso mehr Spaß, den anderen nervt es auf Dauer. So oder so muss man den up! GTI als Charakterdarsteller sehen, der gar kein Leisetreter sein will. Zwei wichtige Punkte für alle Kritiker: den Lärm veranstaltet der GTI nur im Auto, außen ist er kaum lauter als seine zivilen Brüder, und die Motorsound-Verstärkung kann die Werkstatt reduzieren oder ganz deaktivieren.

3,8 Klimatisierung

Die Klimaanlage ist Serie, eine Einzonen-Klimaautomatik gegen Aufpreis zu haben. Ebenso serienmäßig an Bord sind die Sitzheizung für vorne und getönte hintere Scheiben.

⊖ Es fehlen sowohl Luftdüsen in der Mitte des Armaturenbrettes als auch unter den Vordersitzen, die für

eine rasche Erwärmung des Fondfußraums sorgen könnten. Beim Dreitürer lassen sich die Seitenscheiben im Fond zur besseren Durchlüftung des Innenraums nicht ausstellen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Einliter-Dreizylinder mit 115 PS und 200 Nm maximalem Drehmoment - das hört sich erst mal nicht besonders an. Wenn man aber bedenkt, dass dieses "Motörchen" in einem nur gut eine Tonne schweren Kleinwagen sitzt, sehen die Verhältnisse schon wieder anders aus. Von Vorteil ist zudem, dass die Übersetzung kurz genug gewählt wurde, so dass die Leistung gut in Vortrieb umgesetzt werden kann. Überdies erweist sich das Sechsganggetriebe als sinnvoll gestuft. Dadurch ist der

Motor in der Lage, in jedem Gang seine gute Durchzugskraft zu zeigen, ob vierter, fünfter oder sechster Gang, es geht immer mit spürbarem Druck voran. Am schnellsten gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h im dritten Gang, dann vergehen nur knapp 5,3 Sekunden. Insgesamt kann dieser up! den Fahrspaß vermitteln, den man von einem GTI erwartet - das Auto ist witzig und macht Laune zu fahren.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Einem Dreizylinder seine leichten, bis in den Innenraum vordringenden Vibrationen auszutreiben, ist gar nicht so einfach. Ganz ist es VW im GTI-up! auch nicht gelungen, aber sie halten sich in angenehmen Grenzen. Das für diese Zylinderzahl typische Brummen bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 1.800 1/min fällt beim GTI dagegen nicht auf - entweder ist es durch geschicktere Entkopplung besser getilgt, oder das Soundmodul arbeitet erfolgreich dagegen an. So oder so hört man hauptsächlich den

sportlichen, künstlich generierten Klang im Innenraum, der aber nur unter Last - also beim Beschleunigen - dominant ist, sich ansonsten zurückhält und diese up!-Variante ebenso wie die "zivilen" Ausführungen alltagstauglich macht. Der Motor spricht zwar bei niedrigen Drehzahlen leicht verzögert auf Gasbefehle an, geht im weiteren Drehzahlverlauf aber recht energisch zur Sache.

2,4 Schaltung/Getriebe

Als bisher einzige Variante der VW up! wird der GTI mit Sechsgang-Handschalter ausgeliefert. 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 Kleinwagen völlig angemessen - aber eben für einen GTI nicht speziell optimiert.

⊕ Die Abstufungen wurden günstig gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine großen Drehzahlsprünge. Aufgrund der heutzutage eher kürzeren Übersetzung kann der Motor seine Kraft gut auf die Straße bringen und macht den kleinsten GTI zu einem spaßigen und flotten Wagen. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h dann aber schon gut 3.200 1/min. Damit ist der höchste Gang im GTI deutlich kürzer übersetzt als der höchste Gang des Fünfganggetriebes im "zivilen" up!-Bruder mit 90-PS-TSI-Motor. 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Der GTI fährt serienmäßig mit einem Sportfahrwerk vor. Damit ist er agiler unterwegs als die ohnehin schon guten normalen up!. Auf Lenkbefehle spricht der kleine Flitzer spontan an und lässt sich präzise durch Kurven aller Art dirigieren. Aber auch geradeaus geht es zuverlässig, Spurrillen beispielsweise bringen den GTI nicht aus dem Konzept. 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 straffere Grundabstimmung reduziert die Wank- und Nickbewegungen gegenüber einem Standard-up!.

Das zeigt sich auch beim ADAC Ausweichtest. Schon die normalen Varianten des Kleinstwagens liefern ein gutes Bild ab, der GTI kann es noch besser. Er durchfährt den Parcours souverän und gut beherrschbar. Sein ESP ist geschickt abgestimmt und regelt sensibel und bedarfsgerecht. Die Lastwechsel fallen gering und gut beherrschbar aus. Im Grenzbereich neigt der up! zu kontrolliertem Untersteuern - bis dahin sind die erzielbaren Durchfahrgeschwindigkeiten erstaunlich hoch. Dank seiner dynamischen und trotzdem sicheren Abstimmung macht der kleine GTI richtig Spaß.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung bietet dem Fahrer in Verbindung mit der 17 Zoll Bereifung eine gute Rückmeldung, wenn auch das Lenkmoment für ein sportlich orientiertes Modell insgesamt etwas höher liegen dürfte. Das würde auch für eine bessere Erfühlbarkeit der Mittellage sorgen. Das

Ansprechen selbst ist ebenso wie die Zielgenauigkeit tadellos. Die Übersetzung der Lenkung hat sich gegenüber dem Standard-Modell praktisch nicht geändert, sie liegt bei etwas unter drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

3,2 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des up! GTI ist konstant und wird auch bei hoher Beanspruchung nicht schlechter, allerdings könnte sie insgesamt auf etwas besserem Niveau liegen. 37 m Bremsweg bei einer Vollverzögerung

von 100 km/h bis zum Stillstand sind nur zufriedenstellend (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse selbst spricht aber gut an und lässt sich feindosieren, da gibt es nichts zu kritisieren.

3,7 SICHERHEIT

4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

☹ Sieht man mal von den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ab, sind für den up! kaum mehr Assistenzsysteme lieferbar - beim GTI ist das leider nicht besser. Gegen Aufpreis gibt es nur einen Tempomat und einen City-Notbremsassistent mit Lidar-Sensor, der bis 30 km/h arbeitet und die Unfallschwere mindern kann bzw. unter günstigen Bedingungen eine Kollision komplett vermeiden kann. Zumindest im Stadtverkehr macht dieser Notbremsassistent Sinn und sollte daher mitbestellt werden - zumal sich der Aufpreis im drive pack "plus" in Grenzen hält. Wenn der Fahrer eine Notbremsung durchführt, warnen zuerst das blinkende Bremslicht und ab Stillstand die Warnblinkanlage nachfolgende Fahrzeuge.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der up! erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm mit 89 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Resultat (Test 2011, zuletzt bestätigt 2016). Insgesamt kommt der VW auf die vollen fünf Sterne. 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.

3,3 Kindersicherheit

Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 80 Prozent der möglichen Punkte zufriedenstellend 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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 (indirekt messend)

⊖ Wie bei den meisten Dreitürern ist das Installieren von Kindersitzen auf der Rückbank mühselig. 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.

5,3 Fußgängerschutz

⊖ Mit 46 Prozent der möglichen Punkte im 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.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

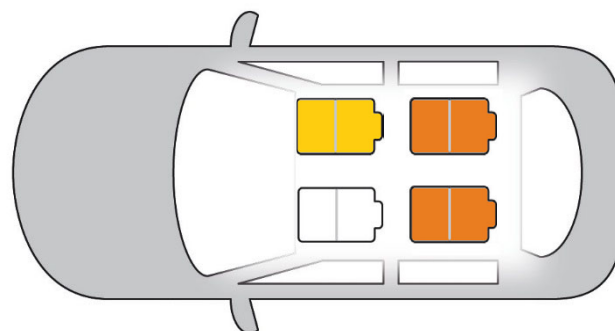
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des up! GTI liegt im EcoTest bei 5,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 154 g/km. Innerorts verbraucht der kleine Sportler 5,2 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,9 l pro 100 km. Für einen Kleinwagen sind das keine niedrigen Werte, für einen GTI aber durchaus respektabel. Der up! GTI ist das erste VW Modell, für das die Wolfsburger neben dem NEFZ-Verbrauch (4,8 l/100 km) nach altem Verfahren auch den WLTC-Verbrauch nach neuem Verfahren angeben: 5,6 l/100 km. Wie man sieht, sind die neuen Angaben durchaus realistisch, denn die gleich hohen Eco-Test-Werte konnten auch in der Praxis erzielt werden.

1,0 Schadstoffe

⊕ Vorbildlich sauber ist der kleinste GTI bei den Schadstoffen. Er ist das zweite VW-Benzinmodell, das serienmäßig einen Ottopartikelfilter (OPF) erhält. Der Aufwand lohnt sich, die Partikelemissionen sind sehr niedrig: sie liegen noch ungefähr bei einem Hundertstel gegenüber den Vergleichsmodellen mit 1,0-l-TSI ohne OPF. Auch sonst zeigt sich keine andere Schadstoffgruppe

Kindersitze

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



Notenskala

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	52	
Durchschnitt	60 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

auffällig, der Lohn sind volle 50 Punkte in diesem Bereich des EcoTest - ein sehr seltenes Resultat für einen Kleinwagen, meistens nur von besonders sauberen Hybrid-Fahrzeugen erreicht. Insgesamt kann der up! GTI so 82 Punkte erzielen und erhält locker 4 von 5 Sternen im ADAC EcoTest - unter den GTIs ist er damit der Saubermann.

1,2 AUTOKOSTEN

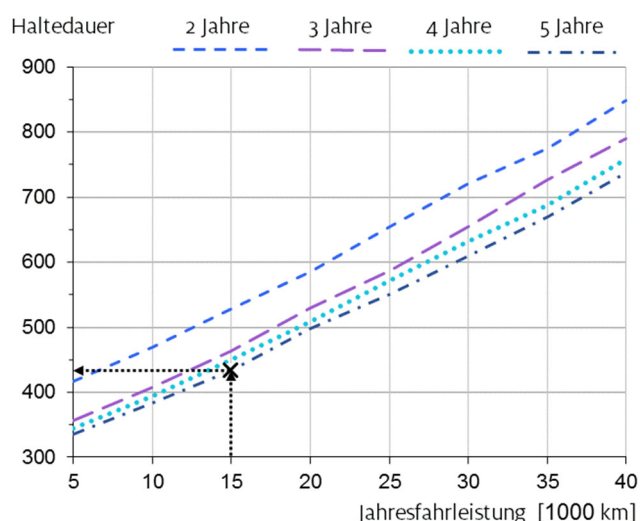
1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für den up! GTI liegt bei knapp 17.000 Euro. Für einen Kleinwagen eine Menge Geld - für einen neuen VW GTI wurde aber schon lange nicht mehr ein so niedriger Preis aufgerufen. Es ist also eine Frage der Perspektive, ob man den Preis für angemessen hält oder nicht. Optisch ist die kleinste Sportvariante mit einigen GTI-Insignien ausgestattet, beispielsweise innen die Sitzbezüge im klassischen Karomuster oder außen die roten Zierleisten und die GTI-Schriftzüge. Ein paar Kleinigkeiten wie eine manuelle Klimaanlage, Sitzheizung oder Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion steckt VW noch aufpreisfrei hinein, sonst aber kosten weitere Details extra. Allerdings gibt es für den up! nicht allzu viel an Ausstattung, er ist und bleibt auch als GTI ein Kleinwagen. Genau betrachtet ist der Preisabstand zum Polo GTI gar nicht so groß, denn mit diesem Modell bekommt man deutlich mehr Auto, erheblich mehr Leistung, eine umfangreichere Serienausstattung und viel mehr Möglichkeiten zum Aufrüsten mit Assistenz- und Komfortsystemen. Fans sportlicher Kleinwagen sollten also beide Modelle genau durchrechnen und sich ansehen - und dann entscheiden, welcher ihren Ansprüchen besser gerecht wird. Für den up! GTI sprechen beispielsweise die

niedrigen laufenden Kosten: So liegt die Steuer bei nur 50 Euro pro Jahr und auch die Ausgaben für die Versicherung halten sich in Grenzen, weil der Sport-up! in niedrige Typklassen eingestuft ist (Haftpflicht 14, Teilkasko 18, Vollkasko 17).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.0 BMT	1.0 TSI BMT	eco up! 1.0 EcoFuel BMT	up! GTI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
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)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	160/1500	90/3000	200/2000
0-100 km/h [s]	14,4	13,5	9,9	16,3	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	172	185	165	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 S	4,1 S	4,4 S	2,9 kg G	4,8 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	101	96	101	82	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/14/17	13/14/17	13/14/17	15/14/17	14/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32	22	32	20	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	356	357	375	345	433
Preis [Euro]	11.025	11.900	12.550	13.050	16.975

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Turbomotor, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,08 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/40 R17
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.645/1.478 mm
Leergewicht/Zuladung	1.070/330 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	251/959 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,5/8,6/11,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	195/40 R17 81V
Reifenmarke Testwagen	GoodYear EfficientGrip
Wendekreis links/rechts	10,2/10,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,0/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	130 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	72,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.890 mm
Leergewicht/Zuladung	1.004/396 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	195/430/800 l

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

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	82 Euro	Wertverlust	190 Euro
Monatliche Gesamtkosten	433 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/18		
Basispreis up! GTI	16.975 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.195 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.539 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	390 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	390 Euro° (Paket)/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/300 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	200 Euro/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	130 Euro°
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/335 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	465 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	905 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer