



Der Innenraum des neuen VW up!

TECHNIK IM BLICK

Volkswagen up!

Karosserie: Limousine, 2 Türen, 5-Sitzer
Länge/Breite/Höhe: 3 540/1 424/1 485 mm
Motor: 3-Zylinder-Ottomotor
Hubraum: 999 ccm
Leistung: 44 kW/60 PS
Maximales Drehmoment: 95 Nm (bei 3 000 U/min)
Getriebe: 5-Gang-Schaltung, Frontantrieb
Bremsen vorn/hinten: Scheiben/Trommeln
Sicherheitstechnik: ABS, ESP, Bremsassistent
Kofferraum: 251–951 Liter
Leer-/Gesamtgewicht: 929/1 290 kg
Basisbereifung: 175/65 R14
0–100 km/h: 14,4 sec
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Verbrauch (Werksangaben): 4,5 Liter Super (BlueMotion: 4,2)
Testverbrauch: 6,0 Liter Super
Tankinhalt: 35 Liter
CO₂-Emission: 105 g/km
Grundpreis: 10 650 Euro
Versicherungs-Typklassen HP/VK/TK: 15/13/15
J.steuer/Abgasnorm: 20 Euro/EU 5

Neue Topmotoren für den BMW 1er

MÜNCHEN. BMW erweitert im Frühjahr das Motorenangebot für den 1er. Das fünftürige Kompaktklassensmodell bekommt unter anderem einen besonders sparsamen Diesel: Der mindestens 25 950 Euro teure BMW 116d Efficient-Dynamics Edition mit 1,6 Liter großem und 85 kW/116 PS starkem Turbo-Vierzylinder soll im Schnitt mit 3,8 Litern Sprit auskommen (CO₂-Ausstoß: 99 g/km), teilt der Hersteller mit. Damit werde der 1er zum vorerst günstigsten Modell des Unternehmens. Neue Topmotoren sind ein Benziner und ein Diesel mit jeweils 2,0 Litern Hubraum und 160 kW/218 PS: Der BMW 125i kostet ab 31 000 Euro, der Normverbrauch des Handschalters liegt den Herstellerangaben nach bei 6,6 Litern (CO₂: 154 g/km). Damit erreicht der Wagen in 6,4 Sekunden Tempo 100 und schafft 245 km/h. Der ähnlich schnelle und beschleunigungsstarke 125d, der ab 33 500 Euro zu haben ist, steht mit 4,9 Litern in der Liste (CO₂: 126 g/km). Die neuen Antriebe stellt BMW auf dem Genfer Autosalon (8. bis 18. März) vor. Der Einstiegspreis für den 1er liegt bei 23 850 Euro. (tmn)

Von Schwarz auf Blau

BERLIN. Bis 1. März müssen sich Mopedfahrer ein neues Versicherungskennzeichen besorgen. Thorsten Rudnik, Vorstand des Bundes der Versicherten (BdV): »Für das Versicherungsjahr vom 1. 3. 2012 bis zum 28. 2. 2013 muss ein blaues Moped-Kennzeichen her. Die Kennzeichen werden für Leichtmofas, Mofas bis 25 km/h, Mopeds bis 60 km/h, Mokicks bis 60 km/h und Roller bis 60 km/h benötigt.« Rudnik warnt: »Wer danach ohne blaues Kennzeichen fährt, hat keinen Versicherungsschutz mehr.« (pr)

NÄCHSTE WOCHE IN AUTO+FREIZEIT
 Neuvorstellung
Skoda Citigo 1.0 MPI

Fahrbericht – Der kleine Wagen fürs Volk hat Qualität und Stil, verbraucht aber zu viel

Volkswagen up! als neuer Käfer?

VON STEPHAN ZENKE

REUTLINGEN. Wie putzig und preiswert kann ein Volkswagen sein? Die Antwort hat vier Räder, drei Ausstattungsvarianten, zwei Buchstaben und ein Ausrufezeichen. Der Volkswagen up! soll den Käfer des 21. Jahrhunderts darstellen, sagt Volkswagen. Zu erfahren, wie die Wolfsburger ihn gemacht haben, ist eine spannende Sache. Denn je kleiner und billiger das Auto, umso größer das Kunststück von Ingenieuren und Designern, aus jedem Verzicht einen Gewinn zu machen. Wie ist das beim up! gelungen?

Der up! hat nur zwei Türen, ist gerade mal 3,54 Meter kurz, nur 1,48 Meter hoch sowie 1,64 Meter breit, wirkt aber trotzdem wie ein anständiges Auto. Der lange Radstand (2,52 Meter) und die kurze Motorhaube lassen den Winzling größer erscheinen als er ist.

Weglassen ist sein Stil. Es gibt keine Zierleisten, keinen Chromschmuck und auch keine Blinker in den Außenspiegeln. Die Karosserie verzichtet auf jegliche Dekoration, selbst das Farbangebot ist ein Bekenntnis zur Einfachheit, denn ohne Aufpreis gibt's den up! nur in Weiß. Form folgt der Funktion.

Vier Menschen erwartet



Das klare moderne Design des Volkswagen up! ist inklusive, Rot kostet extra.

FOTOS: VOLKSWAGEN

ein Platzangebot, das vorne beeindruckend und hinten befriedigend ist. Wer fährt, schaut sich einmal um und hat alles begriffen. Was nicht da ist an Anzeigen und Schaltern, muss auch nicht erlernt werden. Kein Krieg der Knöpfe, dafür beste Ausichten durch große Fenster, die für Bewegung sorgen können. Im Einstiegsmodell take up! dürfen die vorderen Seitenscheiben mit einer Kurbel per Hand bedient werden. Erfrischung gefällig? Eine Klimaanlage kostet im Paket mit Radio 895 Euro.

Die getestete mittlere Ausstattungsvariante move up! für rund 11 000 Euro hat we-

nigstens elektrische Fensterheber und eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Beides wirkt wie damals die Tankuhr des Käfers als Luxus in einer bescheidenen Hütte.

Solide gemacht

Einfachstes Hartplastik und unverklebtes Blech prägen den Innenraum ebenso nachhaltig wie zahlreiche fehlende Annehmlichkeiten. Die Vordersitzlehnen lassen sich nur in groben Rasten und nicht stufenlos verstellen, sind aber dennoch bequem. Scheibenwischer mit verstellbarer Intervallschaltung haben andere Autos, eine Lenksäule mit Höhen- und Längsverstellung auch. Im up! kann das knuffig unten abgeflachte Lenkrad nur in der Höhe verstellt werden. Die Kopfstützen der Vordersitze sind der Einfachheit halber in die Sitzlehnen integriert, und im mit 251 Litern beachtlich großen Kofferraum brennt kein Licht.

Aber das Wenige ist gut und solide gemacht, klappt nicht, und wirkt stabil wie die übrigens nur teilverzinkte Karosserie. Ob der up! langfristig läuft und läuft wie sein legendärer Urahn oder eher schwächelt wie seine direkten Vorgänger Lupo und Fox, werden TÜV und Dekra in ein paar Jahren wissen. Im Neuzustand liefert das Miniaturmobil eine überzeugende Vorstellung.

Wenn sich die Türen mit sattem Plopp geschlossen

haben, der kleine Dreizylinder seine bescheidenen 60 Pferdestärken dezent schnatternd über das leicht zu schaltende Fünf-Gang-Getriebe zur Vorderachse schickt, dann wächst mit jedem Kilometer eine Erkenntnis: Eigentlich braucht kein Mensch mehr Auto. Nicht nur weil der up! nüchtern betrachtet immer flott genug durch verstopfte Städte oder überfüllte Autobahnen unterwegs ist. Wie er das tut, nötigt einem Respekt ab. Das Wägelchen umrundet Kurven straff und sicher, steckt dabei Schlaglöcher ohne zu hopteln brauchbar weg und fährt sich insgesamt einfach problemlos. Selbst auf der Autobahn frisst der up! erstaunlich schnell Kilometer, auch wenn seine bescheidenen Motorisierung an jeder Steigung spürbar zu kämpfen hat.

Keine Sparbüchse

Beruhigend reist im Hinterkopf die Gewissheit mit, in einem stabilen Winzling unterwegs zu sein. Wenn's darauf ankommt beschützt einen der Wagen fürs Volk besser als andere Kleinstwagen. Lobenswert nicht nur das serienmäßige ESP, sondern auch die 590 Euro günstige City-Notbremsfunktion, die bei Geschwindigkeiten bis Tempo 30 Unfälle verhindern soll. Falls es dennoch knallt, sprechen fünf Sterne beim Euro-NCAP-Crashtest für Top-Insassenschutz. Eher sprachlos machen die Verbrauchswerte.

Wolfsburgs Kleiner ist der rollende Beweis für die Erkenntnis, dass wirklich sparsame Technik teurer ist als ein preiswerter Kleinwagen kosten darf.

Der getestete up! hat jenseits des Dreizylinders nichts, was den Verbrauch wesentlich drücken könnte: eben keinen alternativen Antrieb, keine Start-Stopp-Automatik und keine rollwiderstandsarmen Reifen. Der günstigste im Alltag erzielte Verbrauch liegt bei 6,0 Litern Superbenzin pro 100 Kilometern. Der von VW angegebene kombinierte Durchschnittsverbrauch von 4,5 Litern ist nicht erfahrbar gewesen. Die Modelle mit BlueMotion Technologie sollen sparsamer sein, weitere Antriebsvarianten hat VW bereits angekündigt, wird sie aber bestimmt kaum verschonen wollen. Ernüchternd ist in diesem Sinne auch der Blick in die Preisliste.

Wirklich sparsam ist der kleinste Volkswagen auch nicht in der Anschaffung. Preislich hält lediglich das kümmerlich ausgestattete Einstiegsmodell für 9 850 Euro einen hinlänglichen Abstand zur nächstgrößeren Kleinwagenklasse, ist in der Knutschkugel-Klasse aber kein Schnäppchen. Komplett ausgestattet wie der Testwagen kann ein up! allerdings rund 14 000 Euro kosten, und dafür gibt's jede Menge erheblich größere und erwachsenere Kleinwagen. Der Käfer war einst fast konkurrenzlos. (GEA)

Tipps – Auto nur mit geschlossenen Türen verriegeln. Safe-Lock-Funktion macht Passagiere »dingfest«

Aussperren vorbeugen

MÜNCHEN. Bevor Autofahrer ihren Wagen per Fernbedienung am Schlüssel verriegeln, sollten alle Fahrzeugtüren geschlossen sein. »So lässt sich das Risiko minimieren, sich versehentlich aus dem Auto auszusperrern«, erklärt Arnulf Thiemele vom ADAC Technik Zentrum. Allein der ADAC-Pannendienst musste im vergangenen Jahr mehr als 99 000 Mal ausrücken, um Fahrzeuge zu öffnen, in denen der Autoschlüssel liegen geblieben war.

Viele verriegeln ihren Wagen etwas zu voreilig: »Am geöffneten Kofferraum wird

schon mal die Funkverriegelung betätigt, bevor der schwere Einkauf herausgehoben und mit einer Hand die Klappe zugeschlagen wird«, gibt Thiemele ein Beispiel. Wer dabei den Schlüssel geistesabwesend im Kofferraum ablegt, etwa um herausgefallene Brötchen zurück in die Einkaufstüten zu stecken, und den Deckel schließt, hat ein Problem: Der Wagen macht dicht und lässt sich ohne Zweitschlüssel oder professionelle Hilfe nicht mehr öffnen.

Oder der Schlüssel wurde nach dem Druck auf die Fernbedienung für die Tür-

verriegelung in die Hemdtasche gesteckt und rutscht unbemerkt heraus, während sich der Fahrer noch einmal in den Wagen beugt. »Das kann zum Beispiel leicht passieren, wenn man ein Kind im Kindersitz abschnallt«, stellt Thiemele fest. Der Autoschlüssel gehöre deshalb immer in eine Tasche, aus der er nicht herausfallen kann.

In Panik geraten

Gelegentlich kommt es laut dem ADAC-Experten vor, dass Mitfahrer versehentlich im Wagen eingesperrt

werden und in Panik geraten: »Viele Automodelle haben eine Safe-Lock-Funktion, von der viele Fahrzeugbesitzer nichts wissen: Wird der Wagen von außen verriegelt, lässt er sich auch von innen nicht mehr öffnen«, erklärt Thiemele.

Safe-Lock diene dem Diebstahlschutz: So gesicherte Autos können zum Beispiel nicht mit einem Draht durch die Fenstergummis geknackt werden. Das bedeutet aber auch, dass eingeschlossene Mitfahrer den Wagen nicht mehr aufbekommen. »Generell sollte man Passagiere, vor allem Kinder,

nicht im Wagen alleinlassen – dann kann auch so etwas nicht passieren«, betont Thiemele.

In vielen Fällen könne die Safe-Lock-Funktion deaktiviert werden, indem zum Abschließen zweimal kurz hintereinander auf den Funktionsschlüssel gedrückt wird, weiß der ADAC-Mann. »Dann können die Autotüren zwar nicht von außen, aber von innen geöffnet werden.« Mancher Autofahrer wisse das nicht, weil die Bedienungsanleitung von Fahrzeugen viel zu selten aufmerksam gelesen werde, bedauert er. (tmn)