

---

## Fahrvorstellung VW e-Up: Facelift für Preis und innere Werte

Von Hans-Robert Richarz

Von außen ist nur schwer erkennbar, dass der batterieelektrisch angetriebene e-Up von VW eine drastische Verjüngungskur verpasst bekommen hat. Doch wie im richtigen Leben kommt es in der Hauptsache auf die inneren Werte an. Und die können sich jetzt im Unterschied zu seinem Vorgänger wirklich sehen lassen.

Konnten sich bisher nur wenige Autokäufer für ein Elektrofahrzeug begeistern, weil ihnen der Preis zu hoch, die Reichweite zu niedrig und die Ladezeit der Batterie zu langwierig war, so könnte das bei der Entscheidung für einen Klein- oder Zweitwagen jetzt leichter fallen. Der aufwändig verjüngte Volkswagen e-Up empfiehlt sich als idealer Begleiter für den Kurzstreckenbetrieb oder den Stadtverkehr: Weil er preislich dank staatlicher und werksseitiger Stütze nur noch wenig Unterschied zu seinen traditionell mit einem Verbrennungsmotor ausgestatteten Brüdern aufweist, sich im Idealfall schon nach einer Stunde bis auf 80 Prozent der Batterieleistung wiederbeleben lässt und seinen Insassen eine für ein Elektroauto seiner Größe stolze Reichweite von bis zu, wenn nicht gar mehr als 260 Kilometer bietet.

In zwei Ausstattungsstufen, der etwas bescheideneren Version e-Up für 21 975 Euro laut Preisliste und der leicht besseren Variante e-Up Style für 1025 Euro mehr, soll der kleinste Elektro-Volkswagen Anfang kommenden Jahres bei den Händlern stehen. Doch diese Preise stehen so nur auf dem Papier. Zuzüglich der staatlichen Förderung von 2000 Euro zieht VW selbst noch einmal 2380 Euro Umweltbonus ab. Sparfüchse sollten allerdings mit der Unterschrift unter den Kaufvertrag noch so lange warten, bis die jüngst von der Bundesregierung beschlossene neue Förderregel in Kraft tritt. Dann vermindert sich der ausgewiesene Listenpreis um insgesamt 6000 Euro.

Das sah bei seiner Markteinführung 2013 noch ganz anders aus. Damals kostete das erste rein elektrisch angetriebene Modell von Volkswagen noch stolze 26 900 Euro. Die jetzige Preispolitik gehört zur neuen Strom-Offensive der Marke, bei der bis 2025 mehr als 50 rein elektrische Modelle aus Wolfsburg auf den Markt erscheinen sollen. Das erklärte Volkswagen-Ziel lautet, bis zu drei Millionen Elektroautos pro Jahr unter die Leute zu bringen.

Die Sitzprobe fällt für die beiden Frontpassagiere erstaunlich angenehm aus. Keiner kam dem anderen zu nahe, ein angenehmes Gestühl mit genügend Oberschenkelauflage sorgt für komfortable Reise, die Bedienelemente für den Menschen am Steuer sind leicht zu erreichen, das Instrumentarium ist verständlich und gut ablesbar. In der zweiten Reihe freilich wird es für Erwachsene recht eng, was bei einem Kleinwagen dieser Dimension kein Wunder ist. Zum Glück aber lässt der Viertürer den Einstieg nach hinten ohne nennenswerte Verrenkungen zu. Auch der Kofferraum weist bescheidene Dimensionen auf, doch der e-Up ist ja auch nicht als Reisewagen für längere Strecken gedacht.

Dennoch bietet er mit seiner, für ein Auto von nur dreieinhalb Metern Länge mit versprochenen bis zu 260 Kilometern Reichweite einen vergleichsweise großen Radius. Der Wert kommt der Praxis ziemlich nahe. Wir bewegten das Auto in und außerhalb Valentias zunächst auf einer Strecke von etwa 125 Kilometern. Darunter waren auch einige längere Autobahnabschnitte, auf denen wir die offiziell auf Spaniens Schnellstraßen verordnete Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h hin und wieder großzügig zu unseren

---

Gunsten interpretierten. Hinreißende Agilität gehört eben zu einem jeden Elektroauto.

Das straffe Fahrwerk stört den Komfort keineswegs, die Servolenkung erlaubt notwendige Rückmeldungen über die Fahrbahnbeschaffenheit, und das Geräuschniveau beschränkt sich auf die Quellen Reifen und Wind. Am Ende der Fahrt hatte die Ladung der Batterie laut Anzeige erst um knapp die Hälfte abgenommen.

Die Mittagspause verbrachte der Wagen an einer Ladesäule, so dass wir die Fahrt beruhigt fortsetzen konnten. Es entspricht also der Wahrheit, wenn es in den Unterlagen der Presseabteilung heißt: „Bis zu 260 km praxisnahe Reichweite – der aktualisierte e-Up ist ein Allrounder für kurze und mittlere Strecken. Die etwa 35 Kilometer, die ein Pendler in Deutschland jeden Tag durchschnittlich zur Arbeit und zurück fährt, bewältigt der kompakte City-Spezialist ohne Nachladen siebenmal nacheinander. Und auch eine Tour von Frankfurt am Main nach Düsseldorf kann er ohne Zwischenstopp schaffen.“

Möglich macht das die Batterie des Autos, deren Kapazität nun fast doppelt so groß ist wie die seines Vorgängers. Außerdem verbraucht der Wagen nur 12,7 bis 12,9 kWh Energie pro 100 Kilometer wobei eine Wahl unter drei Fahrprofilen möglich ist – dem Standard-Modus und den Programmen „Eco“ und „Eco+“, die über Tasten aktiviert werden. In der ersten Fahrstufe reduziert das Antriebsmanagement die Motorleistung auf 68 PS (50 kW) und das Drehmoment auf 167 Newtonmeter. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit geht auf 115 km/h zurück, die Klimaanlage wird ausgeschaltet. Noch sparsamer fährt der e-Up in Eco+ – mit 54 PS (40 kW), 133 Nm und 90 km/h Spitze.

Die serienmäßige Ausstattung kann sich sehen lassen. Sie reicht zum Beispiel von den Halogen-Hauptscheinwerfern, dem höhenverstellbaren Fahrersitz oder elektrisch betriebener Fensterheber vorne bis zur Klimaanlage, der Servolenkung und dem Radio. Und auch der aktive Spurhalteassistent ist Standard.

Das Radiosystem „Composition Phone“ mit Bluetooth-Schnittstelle und DAB+ gehört ebenso zur Basis wie das Smartphone-Dock mit der neuen App „Maps + more“, die viele Navigations- und Multimedia-Funktionen bietet. Über die „We Connect“-App mit e-Remote können die Kunden des e-Up das Laden und die Standklimatisierung aus der Ferne starten, stoppen und programmieren.

Zusätzlich gibt es eine ganze Reihe aufpreispflichtiger Sonderausstattung – sinnvolle und weniger sinnvolle. Empfehlenswert dürfte das Fahrerassistenzpaket für 495 Euro mit Einparkhilfe, Geschwindigkeitsregelanlage und Rückfahrkamera sein. Ob die 30 Euro für die Raucherausführung mit Zigarettenanzünder und Aschenbecher wirklich nötig sind, muss jeder für sich selbst entscheiden. Auf sie sollte man aber auf jeden Fall verzichten, wenn der e-Up als Zweitwagen gedacht ist und gelegentlich Kinder zum Kindergarten oder zur Schule transportieren soll.

Spannend wird es jetzt, ob der eUp in der Lage ist, neue Käuferschichten anzusprechen, die bisher einem Elektroauto skeptisch gegenüber standen. Es wäre ihm zu gönnen.  
(ampnet/hrr)

Daten Volkswagen e-Up

Länge x Breite x Höhe (m): 3,6 x 1,9 x 1,5

Radstand (m): 2,40

Motor: Permanentmagneterregte Synchronmaschine

Leistung: 61 kW / 83 PS bei 2800–12 000 U/min

Max. Drehmoment: 212 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 32,3 kWh

Anzahl Zellen / Module: 168 / 14

Nennspannung: 307 V

---

Ladedauer AC (2,3 kW) bis 100 Prozent SOC: 16:12 h  
Ladedauer DC (50 kW) bis 80 Prozent SOC: 1 h  
Reichweite: bis zu 260 km  
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,9 Sek.  
Durchschnittsverbrauch: 12,9 - 12,7 kWh/100 km  
CO2-Emissionen: 0  
Leergewicht / Zuladung: min. 1160 kg / max. 370 kg  
Kofferraumvolumen: 251–959 l  
Wendekreis: 9,8 m  
Bereifung: 165/65 R 15  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31  
Wartungsintervalle: 1. Service nach zwei Jahren bzw. 30 000 km (dann 1 x Jahr)  
Basispreis: 21 975 Euro

---

## Bilder zum Artikel



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



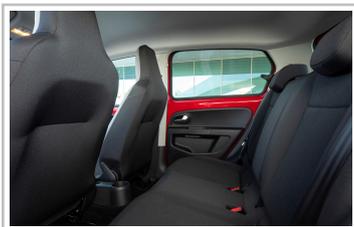
VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---