
Fahrbericht Volkswagen e-Up: Wer bremst, hat verloren

Von Peter Schwerdtmann, cen

Das Ausrufezeichen macht ihn nicht größer, die englische Aufforderung zum Aufstehen auch nicht. Der „up!“ bleibt der kleinste Volkswagen. Bei seiner Vorstellung vor fünf Jahren schon fiel er zunächst mit der Wolfsburger Rechtschreibung und Zeichensetzung auf. Dabei hätte er die Marketingschnörkel nicht nötig gehabt. Sein Design überraschte positiv. Und auch heute noch macht er eine gute Figur – nun sogar auf Wunsch auch politisch korrekt mit einem „e“ vor dem Up. Mit dem batterieelektrischen Antrieb fällt sein Preis allerdings höher aus als seine Länge vermuten lässt: in der Ausstattung „Style“ rund 24.000 Euro.

6000 Euro davon übernehmen allerdings der Staat und Volkswagen. Wegen der restlichen 18.000 Euro muss sich der e-Up immer noch das Etikett „teuer“ anheften lassen. Dennoch fällt es leicht, ihn sich nicht nur schön zu gucken, sondern auch schön zu rechnen. Für 100 km Strom werden keine vier Euro für Energie fällig, rund ein Fünftel weniger als bei einem Benziner. Doch für die netto etwa 4000 Euro Preisunterschied zwischen den beiden Style-Varianten muss der e-Fahrer lange laden.

Emissionsfrei in die Stadt

Kleinwagen sind Autos für die Stadt. Dort erreichen Elektroautos am meisten für ihre Nachbarn, weil sie die nicht mit Abgas belästigen oder gar gefährden. Emissionsfreier Verkehr – davon träumen alle Stadtplaner und unsere Umweltfreunde. Wer ein Elektroauto kauft, hat sich deren höchstes Lob verdient. Doch sind unsere Städte schon bereit für die E-Mobilität?

3,70 Meter Länge, vier Türen und viel Platz zwischen den ans Ende gerückten Achsen, kleiner Wendekreis und ein Energieverbrauch, der ausgerechnet im Innenstadtverkehr am niedrigsten ausfällt – artgerechter kann individuelle Mobilität in Städten kaum abgewickelt werden. Man könnte höchstens noch einen Meter von der Gesamtlänge abschneiden. Dann landete man etwa bei einem Smart Fortwo mit E-Antrieb, also einem Zweisitzer, der auch nicht weniger kostet, aber im Vergleich zum e-Up deutliche Schwächen bei der Reichweite zeigt.

Wo steht die nächste Ladesäule

Der e-Up soll maximal 260 km Strecke schaffen, der e-Smart gut die Hälfte. Der e-Up muss beim üblichen innerstädtischen Kurzstreckenverkehr vielleicht nur einmal in der Woche an den Ladestecker, der Smart zweimal. Doch beide Modelle haben dasselbe Problem: Wo steht die nächste Ladesäule? Gerade in dicht besiedelten Stadtbezirken, in denen Wohlhabende sich öfter fürs Elektrische entscheiden, stellt sich diese Frage für die Wohnungsbesitzer „im Block“. Die Kabeltrommel aus dem Penthaus ist wohl kaum eine geeignete Energiequelle. Und in Tiefgaragen sind die Wallboxen noch nicht erlaubt.

Vom Stadtrand aus, dort wo sich die Reihen- und die Einfamilienhäuser ballen, sieht die Lage anders aus. Wer auf dem eigenen Grundstück oder in der eigenen Garage laden kann, kommt in den vollen Genuss des emissionsfreien Antriebs, des guten Gewissens und der Stromkosten. Im Vergleich zu Kraftstoffpreisen werden die Strompreise so lange niedrig bleiben, bis dem Finanzminister die Verluste bei der Mineralölsteuer zu hoch werden. Bis zu dem Zeitpunkt bleibt das Elektroauto für Menschen aus den Vororten und für Pendler aus dem Nahbereich interessant, zumal der Staat sie auch weiterhin mit Prämien verbilligen, sie als Dienstwagen bei der Steuer bevorzugt und ihnen unter

Umständen auch noch den Strom schenkt, wenn er vom eigenen Solardach stammt.

Der Lebensraum unseres e-Up ist eine typische norddeutsche Kleinstadt im Einzugsgebiet einer Großstadt. Er übernachtet unter einem Carport in direkter Nachbarschaft zu einer Steckdose. Es verlangt ihm nicht nach einer Wallbox, denn sein Tagespensum schafft er leicht mit haushaltsüblichen Dosen, so dass immer auch Strecken möglich sind, die mehr als das Tagespensum ausmachen. Meist aber bekommt der Kleine nur dann seine Mahlzeit, kurz bevor sich im Rundinstrument im Blickfeld des Fahrers der Zeiger drohend senkt.

Rundinstrument, Zeiger – das sind doch Begriffe aus einer analogen Autowelt, die in modernen Automobilen längst vom blinkenden Digitalen überwunden scheint. Der e-Up ist wohlthuend konservativ mit Zündschloss und Zündschlüssel, Handbremshebel und einer Armaturentafel, die keine Irritationen auslöst. So kennt man das. Einzige Hinweise auf die neuen Zeiten sind der Smartphone-Halter aus dem Zubehörprogramm mitten auf der Tafel und das geräuschlose „Anspringen“ – besser gesagt: aufwachen – des Antriebs.

In der Stadt sinkt der Verbrauch

Der Druck aufs Fahrpedal führt umgehend zu vehementem Vortrieb. Bis 50 km/h glaubt man, allen davonfahren zu können. Bis 100 km/h braucht der e-Up dann zwölf Sekunden, was für einen Kleinstwagen immer noch ein guter Wert ist. Die automatisch eingebremste Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h reicht für die kurze Stadtautobahnetappe, kostet aber natürlich Strom, jedenfalls deutlich mehr als die knapp 13 kWh, die im Durchschnitt fällig werden.

Doch ein solcher Blick auf die Maximalwerte hat beim Elektroauto viel von Gestern an sich. V-max und Spurt von 0 auf 100 interessieren die Insassen eines e-Up selten. Die wundern sich eher, dass auch hinter einem großen Fahrer noch Platz für Hinterbänkler bleibt oder amüsieren sich über den Versuch, zwei Kisten Mineralwasser in den kleinen Kofferraum zu zirkeln.

Vielleicht liegt es am Gewicht der Batterie im leer immerhin fast 1,2 Tonnen schweren Kleinwagen, dass die Federung zwar straff, aber doch komfortabler und gelassener reagiert als man es in Autos dieser Klasse gewohnt ist. Dieses Fahrverhalten, die direkte und präzise arbeitende Lenkung, die guten Sitze und der erwachsen wirkende Wahlhebel für das Ein-Gang-Getriebe schaffen eine Atmosphäre, die man auch einem größeren Modell zugetraut hätte. Dieser Eindruck verstärkt sich beim Fahren, einerlei ob im Normal-Modus oder mit Eco oder Eco plus.

Zwei neue Geschicklichkeitsspiele

Neu bei Elektroautos wie dem e-Up sind zwei Geschicklichkeitsspiele. Beide haben etwas mit Reichweite zu tun, beide heißen „Wer bremst, hat verloren“. Das eine fordert zu einer vorausschauenden Fahrweise heraus, die den Antrieb so wenig wie möglich mit Beschleunigen und Bremsen nötigt. Das andere Spiel gilt dem richtigen Umgang mit der Rekuperation. Wer mit dem Gangwahlhebel geschickt umgeht, braucht keine Bremse, weil der Generator beim Verlangsamten so viel Energie aus der Bewegung saugt, dass der e-Up nicht ausrollt, sondern spürbar verzögert.

Fazit: Wer sich's leisten will, bekommt mit dem Kleinstwagen Volkswagen e-Up einen perfekten batterieelektrischen Stadtwagen, der keinen Nachbarn mit Motorlärm oder -abgas ärgert, so manchem imponiert und sich mit staatlicher Förderung auch schönrechnen lässt. Spaß bringt der Kleine mehr, als einem Fahrzeug seiner Klasse zukommt – sowohl beim Fahren, als auch beim Spielen mit den neuen Formen der elektrifizierten Fortbewegung. Wenn dann der Strom eines Tages in Deutschland nur noch

aus erneuerbaren Quellen stammt, wird auch das Klima seine Freude an einem e-Up haben. (ampnet/Sm)

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: Erster Service nach zwei Jahren bzw. 30 000 km (dann 1 x Jahr)

Basispreis: 21 975 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up: Koffer fasst 16,8 Liter Mineralwasser, wenn man die Kisten vorsichtig reinzirkelt.

Foto: Auto-Medienportal.Net



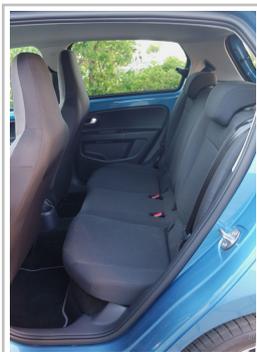
Volkswagen e-Up: Koffer fasst 16,8 Liter Mineralwasser, wenn man die Kisten vorsichtig reinzirkelt.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net



VW e-Up.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen