VW Lupo (1998-2005)

Dreitüriger Kleinstwagen mit Schrägheck

ADAC

Testergebnis VW Lupo 1.0

getestet: 05.2001

Sympathischer Kleinstwagen mit vier Sitzplätzen. Für die Wagenklasse viel passive Sicherheit. Bequemer Zustieg und großzügiges Raumgefühl. Für Autokäufer, die Wert auf Ökonomie und weniger auf Tempo Wert legen. Konkurrenten: Daewoo Matiz, Ford Ka, Peugeot 106, Renault Twingo, Seat Arosa.

+ gute Verarbeitung
+ viel Platz auf den Vordersitzen
+ vorn bequemer Zustieg
+ kräftige Heizung
+ gute Kindersitzbefestigung
+ niedriger Verbrauch
+ wenig Schadstoffe im Abgas

- keine fünftürige Version erhältlich
- Standardzubehör z. T. nur gegen Aufpreis
- Heizungsbedienung im Fußraum
- großer Wendekreis

Karosserie/Kofferraum

Verarbeitung/Handhabung

Zentrale Türverriegelung - auch fernbedienbar - ist gegen Aufpreis erhältlich.

+ Der äußere Verarbeitungseindruck ist gut. Die Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig; im Innenraum gibt es hochwertige, gut passende Kunststoffteile.

- Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und somit kratzempfindlich. Der Unterboden ist stark zerklüftet und im Motorbereich offen, was den Luftwiderstand erhöht und ungehindert Straßenschmutz eintreten läßt. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum leer sein und eine Abdeckplatte angehoben werden.

Übersichtlichkeit

Gegen Aufpreis sind die Außenspiegel beheizt.

+ Die "Rahmenkopfstützen" verbessern die Sicht nach hinten.

- Fahrer kann den Bug des Fahrzeugs nicht sehen. Der rechte Außenspiegel ist klein.

Ein/Ausstieg

+ Die leicht erhöhte Karosserie, der tiefe Wagenboden und die breiten, sehr weit öffnenden Türen sorgen für sehr bequemen Zustieg. Mit dem Easy-Entry-System (gegen Aufpreis) steigt man auch hinten verhältnismäßig leicht ein und aus.

- Die lackierten Schweller sind sehr kratzemfindlich; wegen fehlender Abdichtungen verschmutzen die Türausschnitte stark. Die Lehnen der Vordersitze sind vorgeklappt nicht arretiert, daher kann man sich nicht festhalten, wenn man von hinten aussteigt.

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 130 l und ist für diese Wagenklasse noch ausreichend groß.

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich mit einem praktischen Griff mühelos öffnen.

- Die Kofferraumklappe lässt sich nicht weit genug öffnen; an den seitlichen Ecken kann man sich leicht den Kopf stoßen. Beim Schließen macht man sich die Hände schmutzig. Eine Beleuchtung fehlt.

Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis ist die Rücksitzbank geteilt.

+ Die Rücksitzbank lässt sich zur Vergrößerung des Kofferraums vorklappen.

- Für kleinere Utensilien fehlen Ablagefächer. Die Kopfstützen müssen zum Vorklappen der Rücksitzbank abgezogen werden.

Innenraum

Bedienung

Servolenkung kostet Aufpreis.

+ Die großen Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld des Fahrers. Wichtige Funktionen sind gut erreichbar in Lenksäulenhebeln untergebracht. Das Radio (Aufpreis) befindet sich an besonders übersichtlicher Stelle. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe bzw. Neigung einstellen. Praktisch: der Schalter für die Nebelrückleuchte ist im Fahrlichtschalter integriert.

- Die Vordersitzgurte sind zum Anlegen schwer zu erreichen. Die Schalter für Heizung, heizbare Heckscheibe und Umluftzirkulation sind weit unten im Fußraum untergebracht. Der Einsteller für die Außenspiegel (Aufpreis) ist nur durch weites Vorbeugen zu erreichen. Die Bedientasten für die elektrischen Fensterheber (Aufpreis) sind unbequem weit hinten untergebracht. Eine Fahrlichtkontrolle fehlt. Das Handschuhfach ist sehr klein. Hinten fehlt eine Innenraumbeleuchtung.

Mit * gekennzeichnete Kriterien beziehen sich auf die Fahrzeugklasse

Raumangebot vorne*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückschieben. Durch die üppige Kopf- und Ellenbogenfreiheit sowie den großen Abstand zur Frontscheibe ist das Raumgefühl auf den Vordersitzen sehr großzügig.

Raumangebot hinten*

Wahlweise ist eine zwei- oder dreisitzige Rücksitzbank erhältlich.

+ Wenn die Vordersitze normal weit nach hinten geschoben sind, ist auf der Rücksitzbank für zwei Personen relativ viel Platz vorhanden.

- Sind die Vordersitze zurückgeschoben, ist die Kniefreiheit auf den Rücksitzen knapp.

Komfort

Federungskomfort

Die Fahrwerksabstimmung tendiert eher in Richtung weich.

+ Kleinere und mittlere Unebenheiten schlucken Federung und Dämpfung gut.

- Bei großen Bodenwellen federt die Karosserie zu stark aus, bei schnellem Richtungswechsel wankt sie zu stark.

Sitzkomfort

+ Die gut gefederten Sitze bieten festen Rückenhalt und gute Oberschenkelunterstützung. Auf allen Sitzen ist die Sitzposition einwandfrei und entspannt.

- Am Fahrersitz verändert sich die Neigung, wenn die Höhe eingestellt wird. Hinten ist die Rückenlehne zu kurz.

Innengeräusch

Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel zufriedenstellend.

- Bei hohem Tempo dröhnt der Motor.

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Gegen Aufpreis sind ein Pollenfilter und ausstellbare Seitenfenster hinten erhältlich.

+ Schon nach kurzer Zeit erwärmt die kräftige Heizung den vorderen Bereich auf angenehme Temperaturen.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen*

Das Durchzugsvermögen beim Beschleunigen aus niedriger Drehzahl ist zufriedenstellend.

- Selbst wenn die Gänge ausgedreht werden, um z.B. schnell zu überholen, ist die Beschleunigung relativ schlecht.

Laufruhe

+ Der Motor läuft bei jeder Drehzahl ohne auffällige Vibrationen.

Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und präzise schalten.

- Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges wird von lautem Krachen begleitet.

Getriebeabstufung

+ Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Der Lupo hält bei flotter Autobahnfahrt zufriedenstellend den Kurs.

- Die Pendelneigung ist jedoch ausgeprägt. Bei Richtungsänderungen und anschließendem Loslassen des Lenkrades schwingt das Fahrzeug nach.

Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt.

Handlichkeit

Der Kraftaufwand am Lenkrad liegt in normalen Bereichen.

- Der Wendekreis ist mit knapp 10,8 m zu groß. Die Lenkung stellt in Kurven stark zurück.

Lenkung

Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend. Der Fahrer hat ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Bremsen

Bei Vollbremsung steht der Lupo nach ca. 42,5m (halbe Zuladung, Reifen: 185/65-14). Gegen Aufpreis ist ABS erhältlich.

Gestaltung

+ Die weitgehend glattflächige Karosserie und die nachgiebigen Stoßfänger mindern das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern. Die Außentürgriffe sind als stabile Bügel ausgeführt. So lassen sich die Türen besser öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

- Warndreieck und Verbandkasten sind schlecht erreichbar unter der Bodenplatte des Kofferraums untergebracht.

Rückhaltesysteme

Durch die Rahmenkonstruktion sind die Kopfstützen nur in einem schmalen Bereich optimal wirksam und müssen deshalb in der Höhe exakt eingestellt werden. Hinten sind sie für ca. 1,65 m große Personen ausreichend hoch. Seitenairbags und Gurtstraffer sind vorn gegen Aufpreis erhältlich.

+ Vorn lassen sich die Kopfstützen für Personen bis ca. 2,05 m Größe ausziehen.

- Der rechte Airbag liegt in dem Bereich, in dem sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach.

Kinder

+ Das Isofix-Kindersicherungs-System ist serienmäßig vorhanden. Gurtgeometrie und Sitzanordnung eignen sich sehr gut, um Kinderrückhaltesysteme lagestabil zu befestigen.

- Ein Schalter zur Deaktivierung des Front-Airbags ist nicht vorhanden, deshalb darf man auf dem Beifahrersitz keine rückwärts gerichtete Kindersitze befestigen.

Verbrauch/Umwelt

Verbrauch*

Der Stadtverbrauch ist mit 7,8 l/100 km Super akzeptabel.

+ Der Verbrauch auf der Landstraße ist niedrig (4,7 l), auf der Autobahn sehr niedrig (6,1 l). Der Testsverbrauch ist 6,1 l/100 km.

Abgas

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Betriebskosten*

Trotz niedriger Verbrauchswerte sind die Betriebskosten wegen der hohen Preise für Kraftstoff nur durchschnittlich.

Werkstatt und Reifenkosten*

+ Zeitgemäße Wartungsintervalle und verschleißarme Materialien halten die Werkstattkosten niedrig.

Wertverlust*

+ Durch den günstigen Anschaffungspreis und die hohe Wertbeständigkeit ist der absolute Wertverlust niedrig.

Fixkosten*

Die Kosten in der Haftpflichtversicherung liegen auf durchschnittlichem Niveau.

+ Niedrig und damit preisgünstig ist die Einstufung in der Voll- und Teilkaskoversicherung.

Technische Daten (Testwagen)

Motor und Antrieb

Mot.-Bauart/Zylinder Otto/4
Schadstoffklasse Euro4
Hubraum ..... 999 ccm
Leistung ..... 37 kW(50 PS)
bei ..... 5000 U/min
Drehmoment ..... 86 Nm
bei ..... 3000 U/min
Kraftübertragung ..... Frontantrieb
Getriebe ..... 5 Gang-Schaltgetriebe

Fahrwerk und Reifen

Reifengröße (Serie) 155/70R13T
Bremse v./h ..... Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts ..... **10,7 m /10,8 m**

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit ..... 152 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h ..... 17,7 s
Überholvorgang 60-100km/h ..... **14,4 s im 2. und 3. Gang**
Elastizität ..... **16,9 s im 4. Gang**

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe ..... 3527 mm /1639 mm /1460 mm
Kofferraumvolumen ..... **130 l / 400 l**
Leergewicht/Zuladung ..... **971kg /369kg**
Dachlast 50kg
Anhängelast gebremst/ungebremst ..... 650kg /450kg
Tankinhalt ..... 34 l
Reichweite ..... 590 km

ADAC-Messwerte **fett**

Modellgeschichte

09/1998 Neueinführung der Baureihe. 3-türiger Kleinwagen mit Frontantrieb. Motoren: 1,0-l mit 37 kW/50 PS; 1,4-l mit 55 kW/75 PS und 1,7-l-SDI mit 44 kW/60 PS.

04/1999 1,4-l-16V-Motor mit 74 kW/100 PS und 1,4-l-TDI mit 55 kW/75 PS.

07/1999 1,2 3L TDI mit 45 kW/61 PS. Erstes 3-Liter-Auto. Leichtmetallbauweise und Luftwiderstandsoptimiert. Automatisches Schaltgetriebe und Start-Stopp-System. ABS Serie.

08/2000 Vorstellung der sportlichen GTI Version mit 92 kW/125 PS

09/2000 Neuer Motor: Benzin-Direkteinspritzer 1,4 FSI mit 77 kW/105 PS

11/2004 3L TDI mit Tiptronic

Häufigste Mängel im Detail

Sonstiges Ältere Baujahre liegen im Mittelfeld, neuere in der Spitzengruppe der Pannenstatistik.

Motor Selten Störungen im Motormanegement. Unangenehme Motorgeräusche (bes. beim "Dreiliter-Lupo" 1.2 TDI 3L, 99). Auffällig oft defekte Anlasser und Magnetschalter; Motorschäden durch eingefrorene Kurbelgehäuse-Entlüftung bei 1,0 und 1,4l Motoren (Abhilfe durch Nachrüstung Heizelement, erweiterte Kulanzregelung)

Kühlsystem durchgebrannte Sicherungen des Kühlerlüfters

Allgemeine Elektrik Vereinzelte Defekte der Wegfahrsperre und Zündschlösser

Antrieb Besonders frühe "Dreiliter-Lupo" leiden unter Problemen mit Getriebe und Schaltung.

Bremsen Rubbelnde Bremsen sind beim Lupo keine Seltenheit.

Karosserie Defekte an den Türschlössern

Innenausstattung Kaputte Fensterheber und Probleme mit den Sitzen

Rückrufe Bremskraftverstärker (MJ 98/00), Verschraubung der Kraftstofftandempumpe bei Pumpe-Düse Motoren (2004)

Wichtige Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.4 (44kW)	1.4 (55kW)	1.4 16V	1.4 FSI	1.7 SDI	1.2 3L TDI	1.4 TDI
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/999	4/1390	4/1390	4/1390	4/1390	4/1716	3/1191	3/1422
Leistung [kW(PS)]	37/50	44/60	55/75	74/100	77/105	44/60	45/61	55/75
Max. Drehmoment [Nm]bei U/min	86/3000	116/3000	126/3800	126/4400	130/4250	115/2200	140/1800	195/2200
0-100 km/h[s]	17,7	14,3	12,0	10,0	11,8	16,8	14,5	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	160	172	188	199	157	165	170
Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	6,1 S	6,2 S	6,6 SP	4,9 SP	4,4 D	3,0 D	4,3 D

(Herstellerangaben)

Kraftstoff: N = Normalbenzin, S = Superbenzin, SP = SuperPlus, D = Diesel,

Steuer und Versicherung

Typ	1.0	1.4 (44kW)	1.4 (55kW)	1.4 16V	1.4 FSI	1.7 SDI	1.2 3L TDI	1.4 TDI
Kfz-Steuer pro Jahr	67	94	94	94	94	277	185	231
Typklassen KH/TK/VK	14/15/13	13/15/15	13/17/15	16/19/20	16/19/20	18/16/17	13/15/15	17/17/17
Versicherung pro Jahr (in Euro)	871/133/ 624	794/133/ 691	794/163/ 691	962/202/ 1045	962/202/ 1045	1106/147/ 810	794/133/ 691	1022/163/ 810

Die Versicherungsbeiträge basieren auf den Normal -Tarifen der ADAC Autoversicherung (Prämieneinstufung 100%). Die angegebene Steuer bezieht sich auf die zuletzt gültige Schadstoffeinstufung.

Wichtige Werkstattkosten (Ersatzteile und Arbeitslohn in Euro incl.MwSt)

Wartung 1	65	65	65	65	65	105	120	90
bei km/Monate	15000/	15000/	15000/	15000/	15000/	15000/	15000/	15000/
Wartung 2	140	140	140	140	140	165	180	145
bei km/Monate	/12	/12	/12	/12	/12	/12	/12	/12
Wartung 3	220	220	220	220	160	255	260	230
bei km/Monate	30000/	30000/	30000/	30000/	30000/	30000/	30000/	30000/
Wartung 4	310	310	275	275	240	270	320	285
bei km/Monate	60000/	60000/	60000/	60000/	60000/	60000/	60000/	60000/
Zahnriemen	Wechsel nach Sichkontrolle im Rahmen der Wartung			-	-	230	235	230
bei km/Monate				-/-	-/	90000/-	90000/-	90000/-
Bremsscheiben und Beläge vorne	270	270	270	300	340	305	285	310
Bremssch./-trommeln u. Beläge hinten	250	250	250	165	265	245	275	295
Auspuffanlage(nach Kat)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Kupplung	510	510	565	565	495	520	545	550
Generator	340	340	340	340	395	475	330	395
Anlasser	330	330	320	320	255	365	315	270

bei einem durchschnittlichen Arbeitslohn pro Stunde von 70 Euro

Kosten (Ohne Wertverlust in Euro)

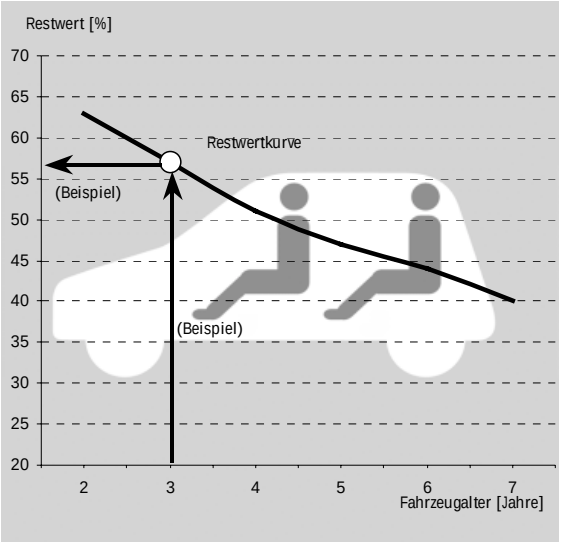
Fixkosten pro Monat	85	86	86	108	108	120	94	112
Betriebskosten pro Monat	105	110	111	121	95	76	59	75
Werkstattkosten pro Monat	34	35	35	35	30	40	41	39
Gesamtkosten pro Monat	224	231	232	264	233	236	194	226
Gesamtkosten pro km [Cent]	17,9	18,5	18,6	21,1	18,6	18,9	15,5	18,1

bei einer Fahrleistung von 15000 km pro Jahr

Restwertverlauf für VW Lupo 1,0 (in Basisausstattung)

Sie möchten den Wert eines VW Lupo 1,0 ermitteln? Ganz einfach: Suchen Sie auf unserem Diagramm das Fahrzeugalter, gehen Sie senkrecht nach oben und finden Sie den Schnittpunkt mit der Restwertkurve, dann nach links und Sie erhalten damit den Restwert in Prozent. Multiplizieren Sie diesen Prozentwert mit dem Neupreis des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Erstzulassung (rechter Kasten) und Sie erhalten den im Augenblick gültigen Gebrauchtwagenwert.

Dieser Wert gilt für unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge mit einem dem Alter entsprechenden Zustand. Der Wert ist als Anhaltspunkt zu sehen, Abweichungen sind aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. Zusatzausstattungen) möglich.



Erstzulassung	Neupreis
2005	10150 Euro
2004	10150 Euro
2003	9995 Euro
2002	9800 Euro
2001	9800 Euro
2000	9615 Euro
1999	9433 Euro
1998	9198 Euro

Beispiel: Bei einem drei Jahre alten VW Lupo 1,0 beträgt der Restwert noch ca. 57% des Neupreises. Bei einem Neupreis von 9800 Euro im Jahre 2002 (3 Jahre) ergibt dies einen Restwert des Fahrzeugs von ca. 5550 Euro.

Stand der Kostenangaben Januar 2005

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise erfahren Sie unter der ADAC-Service-Telefonnummer 01805/10 11 12 (0,12 Euro/min.) oder unter **www.adac.de**.

Gebrauchtwageninformationen über alle wichtigen Modelle finden Sie im ADAC Special Gebrauchtwagen-Katalog und auf der ADAC Special Gebrauchtwagen CD-ROM, erhältlich im Buchhandel und bei den meisten ADAC-Geschäftsstellen.

Als weitere Unterstützung zum Kauf / Verkauf eines Gebrauchtwagens bietet Ihnen Ihr ADAC:
Prüfung des Fahrzeugs, Checkliste Kaufvertrag, Auswahl der günstigsten Versicherungsgesellschaften