





**1.2, 60 PS**



**1.2, 70 PS**



**1.4, 85 PS**



**1.2 TSI, 105 PS**



**1.2 TDI Blue Motion, 75 PS**



**1.6 TDI, 75 PS**



**1.6 TDI Blue Motion Technology, 90 PS**



**1.6 TDI, 105 PS**

# O POLO MIO

Nicht nur in der Zulassungsstatistik rangiert der Polo gleich hinter dem Golf, auch bei Komfort, Interieurqualität und Antrieb orientiert er sich am großen Bruder. Acht Motoren, drei Ausstattungslinien und unterschiedliche Blue-Motion-Konzepte machen das Angebot inzwischen jedoch reichlich verwirrend. Mit der großen Kaufberatung findet jeder die passende Variante. ▷

**Zwei- oder Viertürer** Der Verzicht auf die hinteren Türen lässt den Polo sportlicher wirken und spart Geld

**Polo 1.6 TDI Blue Motion Technology mit 90 PS**  
**16 075 €**

**Vier Türen**  
**735 €**

**Zwischen-summe**  
**16 810 €**

Zwei Karosserievarianten und acht Motoren sorgen für große Auswahl

## KAROSSERIE UND ANTRIEB

**Z**uerst die gute Nachricht: Ein echter Loser findet sich im derzeit acht Motoren umfassenden Antriebsprogramm des Polo nicht. Dank wirkungsvoller Geräuschisolierung bleiben sogar die beiden rau laufenden 1,2-Liter-Dreizylinder akustisch erträglich. Die 525 Euro Aufpreis für die stärkere 70-PS-Variante sind jedoch gut angelegt, da dem 60-PS-Basistriebwerk speziell beladen oder auf der Autobahn schnell die Puste ausgeht.

Der Sprung zum 925 Euro teureren und kultivierteren, aber subjektiv kaum spritzigeren 1,4-Liter mit 85 PS lohnt hingegen weniger. Wenn schon, dann lieber abermals 1350 Euro drauflegen und den famosen 1.2 TSI mit 105 PS und Sechsgang-Getriebe wählen, der sich dank Turbo-Schub souverän und schaltfaul fahren lässt. Zudem hält er sich akustisch zurück und verbraucht nicht mehr als die kleinen Dreizylinder-Maschinen. Interessant auch, dass der kräftigste Benziner in der Versicherungseinstufung auf dem Niveau der

beiden schwachen 1,2-Liter liegt, die häufig von Fahranfängern gewählt werden.

**Temperamentsunterschiede tun sich auch bei den Dieseln auf:** So rechnet sich der 1,2-Liter-Dreizylinder im Blue Motion nur für Fahrer, die bereit sind, sich für minimale Verbräuche von der langen Getriebeübersetzung und einer heftigen Anfahrtschwäche einbremsen zu lassen. Wie der Verbrauchsvergleich zeigt, kann der Asket im Alltag bei normaler Fahrweise einen Vorteil von 0,4 L/100 km verbuchen.

Harmonischer – und in der Anschaffung als Trendline auch 1700 Euro günstiger – läuft hingegen der ebenfalls 75 PS starke 1.6 TDI. Highlight unter den Dieseln ist aber die 90-PS-Variante, die fast ebenso wuchtig durchzieht wie der Top-TDI mit 105 PS, jedoch 600 Euro günstiger kommt. Automatik-Fans bekommen für den 90-PS-TDI und die beiden starken Benziner mit dem DSG ein schnell und geschmeidig schaltendes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (1400 Euro).

**auto motor sport**  
**TIPP**  
Der 90-PS-TDI mit Blue-Motion-Paket vereint Fahrspaß mit überragender Sparsamkeit. Wer einen günstigen Basis-Benziner sucht, sollte unbedingt die 70-PS-Version wählen.



### Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe

Ohne Einbußen bei Temperament und Verbrauch empfiehlt sich das Siebengang-DSG mit schnellen Gangwechseln und bequemem Automatik-Modus.



### Viertürer beliebt

Obwohl inzwischen auch als Zweitürer lieferbar, wählen 75 Prozent der Polo-Käufer nach wie vor den 735 Euro teureren Viertürer.

### 90-PS-Version mit Rekord-Verbrauch

## WAS BRINGT BLUE MOTION?

**Wer hätte das gedacht:** Auf der Autobahn und in der Stadt verbraucht nicht das dreizylindrige Sparmodell Blue Motion am wenigsten, sondern der 1,6-Liter-TDI mit 90 PS und Blue-Motion-Technology-Paket – zumindest bei sehr zurückhaltender Fahrweise. Die lange Getriebeübersetzung zwingt beim 1,2-Liter häufiger zum Zurückschalten als beim stärkeren Modell, das mit seinem wuchtigen Durchzug extrem niedertourig bewegt werden kann. Insgesamt darf jedoch der Verbrauch aller Diesel-Varianten als sensationell niedrig bezeichnet werden.

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Polo Blue Motion 1.2 TDI (87g)	Polo 1.6 TDI	Polo 1.6 TDI Blue Mot. Techn.
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³		1199	1598	1598
Leistung	kW (PS) bei 1/min	55 (75) 4200	55 (75) 4000	66 (90) 4200
ECE-Verbrauch	L/100 km	3,3	4,2	3,7
Normrunde	L/100 km	3,3	3,7	3,4
Autobahn*	L/100 km	4,1	4,0	3,9
Stadtverbr.*	L/100 km	4,6	5,0	4,5
Testverbrauch	L/100 km	4,4	5,0	4,8

\* sehr zurückhaltende Fahrweise



**1.2, 60 PS**

- + günstiger Basismotor
- + akzeptable Geräuschkulisse
- + geringer Verbrauch
- schwacher Durchzug
- rauer Lauf

**1.2, 70 PS**

- + spürbar kräftiger als 60 PS
- + geringer Aufpreis
- + niedriger Verbrauch
- rauer Lauf
- teuer in Versicherung

**1.4, 85 PS**

- + kultivierter Vierzylinder
- + mit DSG kombinierbar
- höherer Verbrauch als 1.2
- nicht für Trendline lieferbar
- wenig temperamentvoll

**1.2 TSI, 105 PS**

- + sehr durchzugsstark
- + äußerst kultiviert
- + Sechsganggetriebe Serie
- nicht für Trendline lieferbar
- hoher Grundpreis

**1.2 TDI Blue Motion, 75 PS**

- + sehr günstige CO<sub>2</sub>-Einstufung
- + äußerst niedriger Verbrauch
- kerniger Klang
- schwacher Durchzug
- hoher Anschaffungspreis

**1.6 TDI, 75 PS**

- + ordentlicher Durchzug
- + geringer Verbrauch
- + kultivierter Vierzylinder
- nur für Trendline lieferbar
- bei hohen Drehzahlen schlapp

**1.6 TDI, 90 PS**

- + kräftiger Durchzug
- + kultivierter Lauf
- + äußerst niedriger Verbrauch
- + mit Start-Stopp lieferbar
- hoher Grundpreis

**1.6 TDI, 105 PS**

- + sehr gute Fahrleistungen
- + kultivierter Lauf
- + geringer Verbrauch
- kaum elastischer als 90 PS
- hoher Grundpreis

**TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE**

Fahrzeugtyp		VW Polo 1.2	VW Polo 1.2	VW Polo 1.4 16V	VW Polo 1.2 TSI	VW Polo Blue Motion (87g)	VW Polo 1.6 TDI	VW Polo 1.6 TDI Blue Mot. Techn.	VW Polo 1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1198	1198	1390	1197	1199	1598	1598	1598
Leistung	kW (PS) bei 1/min	44 (60) 5200	51 (70) 5400	63 (85) 5000	77 (105) 5000	55 (75) 4200	55 (75) 4000	66 (90) 4200	77 (105) 4400
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	108 bei 3000	112 bei 3000	132 bei 3800	175 bei 1550	180 bei 2000	195 bei 1500	230 bei 1500	250 bei 1500
Schadstoffeinstufung		Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km	128	128	135	124	87	109	96	109
Leergewicht/Zuladung	kg	1051/499	1049/501	1116/476	1133/437	1135/455	1154/496	1172/478	1193/467
Länge × Breite × Höhe	mm	3970 × 1682 × 1462							
Radstand	mm	2470							
Gepäckraum	L/VDA	280/952							
Anhängelast ungebr./gebr.	kg	530/800	530/800	550/1000	540/1200	570/800	570/1000	570/1200	580/1200
Tankinhalt	L	45	45	45	45	45	45	45	45
Kraftübertragung		Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Siebengang-Direktschaltgetr.	Vorderradantr. Sechsganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s								
0 – 80 km/h		11,4	9,5	8,3	6,4	10,3	8,8	7,3	6,8
0 – 100 km/h		18,4	15,0	13,0	9,8	15,5	13,6	11,1	10,3
0 – 120 km/h		30,7	22,5	19,0	13,9	22,7	21,0	16,5	14,7
0 – 130 km/h		40,4	29,3	24,4	16,6	28,3	26,4	20,2	17,7
0 – 140 km/h		58,5	37,4	30,2	19,8	–	33,1	24,5	21,6
Elastizität <sup>1)</sup>	s								
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		16,1/23,9	15,5/22,9	9,6/14,7	9,0/12,6	11,5/19,2	11,3/17,5	9,2/15,9	8,4/15,1
80 – 120 km/h (V./VI./VII. G.)		28,9/–/–	27,2/–/–	15,8/22,7/38,6	13,7/19,1/–	17,2/–/–	18,7/–/–	14,4/–/–	13,1/–/–
Höchstgeschwindigkeit	km/h	157	165	177	190	173	170	180	190
Testverbrauch	L/100 km	6,6	6,7	7,3	6,6	4,4	5,0	4,8	5,2
min. (ams-Verbrauchsrunde)		4,5	4,7	5,0	4,7	3,3	3,7	3,4	3,6
Reichweite	km	681	672	616	681	1022	900	938	865
ECE-Verbrauch	L/100 km	Superbenzin	Superbenzin	Superbenzin	Superbenzin	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Stadt/über Land/gesamt		7,3/4,5/5,5	7,3/4,5/5,5	7,7/4,7/5,8	6,8/4,5/5,3	4,0/2,9/3,3	5,1/3,6/4,2	4,6/3,2/3,7	5,1/3,6/4,2
Innengeräusch	dB(A)								
bei 80 km/h		64	64	65	65	67	65	64	64
bei 100 km/h		66	66	68	67	67	66	66	66
bei 140 km/h		70	70	71	70	71	71	70	70
Festkosten	Euro								
Steuer		40,–	40,–	58,–	32,–	114,–	152,–	152,–	152,–
Haftpflicht		257,–	257,–	210,–	210,–	278,–	278,–	278,–	278,–
Teilkasko <sup>1)</sup>		63,–	63,–	63,–	63,–	87,–	87,–	87,–	87,–
Vollkasko <sup>2)</sup>		314,–	314,–	335,–	335,–	401,–	401,–	401,–	401,–
Grundpreis	Euro	12 150,–	12 675,–	16 475,– <sup>3)</sup>	16 425,– <sup>3)</sup>	16 500,–	14 800,–	16 075,–	17 650,– <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> erst ab Comfortline lieferbar



auto  
motor  
sport

## TIPP

Der Polo Comfortline bietet viele sinnvolle Optionen zu einem akzeptablen Aufpreis. Sparfüchse nehmen den Trendline und beschränken sich auf das Ausstattungspaket Cool & Sound.

Motoren und Ausstattungsvarianten nicht frei kombinierbar

# AUSSTATTUNG UND EXTRAS

**D**ie Wahl der Ausstattungsvariante ist beim Polo eng mit der Entscheidung für einen Motor verknüpft. So liefert VW die Basisversion Trendline nur mit den Dreizylinder-Benzinern (60 und 70 PS) sowie den 75 und 90 PS starken 1,6-Liter-TDI. Wer in den Genuss der stärkeren Varianten kommen möchte, muss mindestens zum Comfortline greifen, für den es wiederum die jeweils schwächsten Benzin- und Diesel nicht gibt.

Eine Sonderstellung nimmt das Blue-Motion-Modell ein. Obwohl auf dem

Trendline basierend, sind neben den aerodynamischen Änderungen an der Karosserie unter anderem Alufelgen, Lederlenkrad und Tempomat an Bord. Dafür bietet VW nur eine äußerst eingeschränkte Anzahl an Optionen für den Öko-Polo an (etwa Klimaanlage nur für den Zweitürer). Wer mehr Ausstattung wünscht, kann aber zu einer modifizierten Variante greifen, die mit einem minimal höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß (89 statt 87 g/km) aufwartet.

Um die Blue-Motion-Verwirrung komplett zu machen, lässt sich der

90-PS-TDI im Polo für 400 Euro Aufpreis mit einem Blue Motion Technology genannten Paket ordern, das ein Start-Stopp-System enthält (siehe Verbrauchervergleich auf Seite 40).

**Zu den rechts aufgeführten Werksop-tionen** bieten VW-Händler weiteres Zubehör an. Dabei fällt auf, dass einige Extras kaum teurer kommen als im markenunabhängigen Fachhandel. So entspricht etwa der abgebildete VW-Kindersitz für 189 Euro dem Modell Kidfix, der vom Hersteller Römer für 175 Euro angeboten wird.

Polo 1.6 TDI  
Blue Motion  
Technology  
mit 90 PS  
**16 075 €**

Vier Türen  
**735 €**

Comfortline  
**1375 €**

Metallic  
**425 €**

Nebellampen  
mit  
Abbiegelicht  
**180 €**

Winterpaket  
**395 €**

Kopfairbags  
hinten  
**465 €**

Zwischen-  
summe  
**19 650 €**



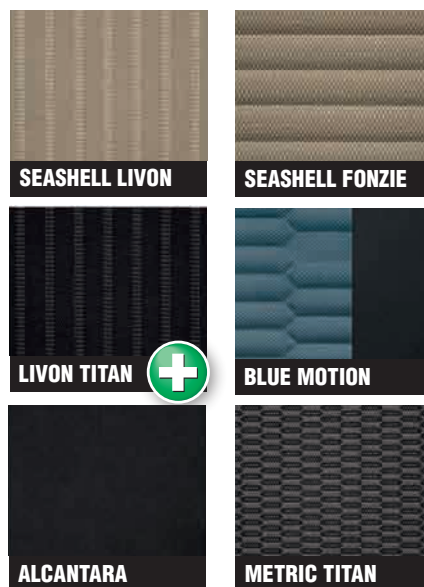
Räder von 14 bis 17 Zoll

## FELGEN

Nur das Basismodell Trendline rollt ab Werk auf 14-Zoll-Rädern. Ab Comfortline sind 15-Zoll-Felgen serienmäßig. 25 Prozent aller Polo werden mit Alufelgen bestellt. Käufer haben dabei die Wahl zwischen 15-, 16- und 17-Zoll-Varianten. Beim Test überzeugten vor allem die 16-Zöller Cartagena (1040 Euro) durch ihren Kompromiss aus Abrollkomfort und Lenkpräzision. Die 17-Zoll-Räder Boavista sehen zwar wuchtig aus, filtern mit ihren flachen Serie-40-Reifen jedoch kurze Unebenheiten kaum aus.

## Sportsitze nur im Paket mit Leder SITZAUSSTATTUNGEN

Schon die Basissitze in Trend- und Comfortline sind ausreichend groß und bequem geformt. Der Aufpreis zu den Sportsitzen mit viel Seitenhalt (Serie bei Highline) lohnt sich jedoch vor allem deshalb nicht, da sie VW nur in Kombination mit Alcantara-Lederbezügen, Lederlenkrad und Sitzheizung anbietet und dafür 1040 Euro verlangt. Beigefarbene Stoffe für Comfort- und Highline (Fonzie bzw. Livon) sehen zwar edler aus als das übliche Schwarz, ihre Schmutzempfindlichkeit macht sie jedoch nicht empfehlenswert.



Silber bisher beliebteste Farbe

## SONDERLACKIERUNGEN

Silber, Schwarz-Metallic und Rot stehen mit jeweils rund 20 Prozent oben auf der Beliebtheitskala. Wer auf beste Wiederverkaufschancen schießt, liegt damit also richtig. Ohne Aufpreis liefert Volkswagen lediglich Weiß und Blau, selbst Schwarz, Rot und Gelb kosten zwischen 130 und 225 Euro extra, bei Metallic sind es 425 Euro.



50%

## Keine Lücken in der Sicherheitsausstattung **TRENDLINE**

Schon die Basisausstattung hat mit ESP, Kopf- und Seitenairbags wichtige Sicherheitsdetails an Bord. Hintere Luftsäcke kosten in allen Varianten 465 Euro extra.



Elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung oder der höhenverstellbare Fahrersitz lassen erste Wohlstandsgefühle aufkommen. Kein Wunder, dass jeder zweite Polo-

Käufer die Basis wählt. Werden noch Radio und Klimaanlage per Cool & Sound-Paket für 910 Euro ergänzt, lassen sich unlackierte Spiegelgehäuse und 14-Zoll-Stahlfelgen verschmerzen.



35%

## Hochwertige Materialien und viel Komfort **COMFORTLINE**

Die beste Wahl unter den Ausstattungslinien: Für knapp 1500 Euro Aufpreis verwöhnt der Comfortline mit manueller Klimaanlage, Park-Piepern hinten, Fernbedienung für die Zentralverriegelung und elektrisch einstellbaren Außenspiegeln. Schubladen unter den Sitzen schlucken ebenso Kleinkram wie das Fach in der Armleh-



ne, während Easy-Entry den Fond-Zugang erleichtert. Im Interieur schmücken viel Chrom und ein geschäumtes Armaturenbrett, dennoch rollt der Comfortline noch auf Stahlrädern.



15%

## Sportliche Note innen und außen **HIGHLINE**

Mit 825 Euro Aufpreis fällt der Preissprung zur Top-Version Highline geringer aus. Entsprechend übersichtlich auch die Ausstattungsvorteile:



Zwar gehören jetzt Alufelgen (6J x 15) dazu, ebenfalls beheizte Sportsitze, Lederlenkrad oder Nebellampen. Die praktische Klimaautomatik oder ein Radio müssen hingegen immer noch

separat bezahlt werden. Dass nur 15 Prozent der Polo-Käufer zum Highline greifen, kann offensichtlich auch etwas Extra-Chrom an Kühlergrill und Frontschürze nicht ändern.

Einige sinnvolle Extras gibt es nur im Paket mit überflüssigen Dingen

## DIE WICHTIGSTEN AUSSTATTUNGSOPTIONEN



**Manuelle Klimaanlage**  
Pflichtextra Nummer eins. Am besten für 910 Euro im Cool & Sound-Paket mit Radio ordern



**Klimaautomatik**  
Für nochmals 300 Euro kümmert sich eine Automatik um Temperatur und Luftverteilung



**Geteilte Rückbank**  
Die asymmetrisch umklappbare Rückbank kostet im Trendline 170 Euro (sehr sinnvoll)



**Funkfernbedienung**  
Im praktischen Elektrikpaket (170 Euro) zusammen mit beheizbaren Außenspiegeln



**Parkpieper**  
Die sinnvolle Option liefert VW leider nur im 455-Euro-Paket mit dem Tempomat



**Nebelscheinwerfer**  
Sinnvoll, da sich die Extra-Lampen auch als Abbiegelicht nützlich machen (180 Euro)



**Gepäckraumwanne**  
Freizeitaktivisten halten so Ordnung im Kofferraum (Händlerzubehör 179 Euro)



**Sitzhöhenverstellung**  
Für 115 Euro lassen sich beide Vordersitze in der Höhe justieren (Serie ab Comfortline)



**Sitzheizung vorn**  
Am besten im Paket mit Scheinwerfer-Reinigungsanlage nehmen (395 Euro)



**Dachboxen**  
Mit einer der drei Boxen ab 399 Euro lässt sich das Gepäckraumvolumen verdoppeln



**Fahrradträger**  
Der Träger für 439 Euro fasst zwei Räder und lässt sich verrenkungsfrei bestücken



**Kindersitz**  
Der VW-Sitz liegt mit 189 Euro Kaufpreis in der Region vergleichbarer Zubehörsitze



**Kleiderbügel**  
Das praktische Teil für 19 Euro hält Jacketts und Hemden während der Fahrt knitterfrei



**Einstiegsleiste**  
Die Leisten mit Edelstahl-Einlage verleihen Glanz, kosten jedoch happige 99 Euro



**Pedal-Kappen**  
Braucht eigentlich keiner, sehen für bescheidene 34,90 Euro jedoch peppig aus

Polo 1.6 TDI  
Blue Motion  
Technology  
mit 90 PS  
**16 075 €**

Vier Türen  
**735 €**

Comfortline  
**1375 €**

Metallic-Lack  
**425 €**

Nebellampen  
mit  
Abbiegelicht  
**180 €**

Winterpaket  
**395 €**

Kopfairbags  
hinten  
**465 €**

CD-Radio  
RNS 310  
**640 €**

Navifunk-  
tion  
**500 €**

Multi-  
media-  
Buchse  
**170 €**

**Endpreis**  
**20 960 €**



**RCD 210**  
70 Prozent aller Polo-Käufer entscheiden sich für das Basisradio für 475 Euro



**RCD 310**  
Das mittlere Gerät (640 Euro) bietet einen besseren Empfang und mehr Anschlüsse



**RNS 310**  
Die Navigationsfunktion und Farb-Display kosten für das RCD 310 weitere 500 Euro extra



**RCD 510**  
Nur zwei Prozent der Käufer wählen das 950 Euro teure Top-Radio mit CD-Wechsler



**Multimedia-Buchse**  
Über die Anschlüsse im Handschuhfach (170 Euro) lassen sich MP3-Player steuern



**TIPP**

Da das Basis-Radio RCD 210 schon happige 475 Euro kostet, legen Musik-Fans lieber noch 165 Euro drauf und bekommen mit dem RCD 310 einen empfangsstarke Doppel-Tuner.

Das mittlere Gerät bietet den besten Gegenwert fürs Geld

## MULTIMEDIA

Immerhin 92 Prozent aller Käufer bestellen ihren Polo mit Radio. Auf höhere Ausstattungsquoten kommen nur die Klimaanlage (97 Prozent). Auch wenn der Basistuner in der Gunst der Kunden klar führt, ist es für Musikfans sinnvoll, für 165 Euro Aufpreis das mittlere Gerät mit Doppel-Tuner und besserer Ausstattung zu wählen. Über einen Aux-Eingang lassen sich etwa portable MP3-Player anschließen.

Noch komfortabler gestaltet sich die Integration von Zusatzgeräten mit der Media-Schnittstelle im Handschuhfach (170 Euro), über die iPods und USB-Spieler gesteuert und gleichzeitig geladen werden. Eher verzichtbar hingegen ist der 210 Euro DAB-Tuner, der Radioempfang in CD-Qualität ermöglicht.

Wer den Kabelsalat und die fummelige Bedienung von TomTom & Co. satt hat, wählt für 500 Euro lieber die Navigationsfunktion mit Farbdisplay, die es ausschließlich für das RCD 310 gibt.

Gegen das Topgerät RCD 510 spricht jedoch auch der hohe Aufpreis, der über die Zusatzfunktionen (CD-Wechsler, Verkehrsnachrichten-Speicher) nicht gerechtfertigt wird. Beim Thema Freisprecheinrichtung empfiehlt sich anstelle der teuren Mobiltelefonvorbereitung (415 Euro) eher eine günstige Nachrüstlösung wie das links abgebildete Bluetooth-Touch-Phone-Kit. Das von Bury stammende Gerät ist für 179 Euro beim VW-Händler erhältlich.

Text: Dirk Gulde. Fotos: Hans-Dieter Seufert

Topmotorisierungen in der Versicherung nicht teurer als Basistriebwerke

## SO VIEL KOSTET DER VW POLO IM UNTERHALT

km/Jahr	1.2, 60 PS	1.2, 69 PS	1.4 16V	1.2 TSI	Blue Motion	1.6 TDI, 75 PS	1.6 TDI, 90 PS	1.6 TDI, 105 PS
10 000 km	262/144*	268/145	307/152	309/144	291/126	277/136	307/134	324/140
15 000 km	318/190	326/192	371/202	371/191	336/157	324/170	356/167	377/176
20 000 km	382/241	391/243	443/257	441/244	390/193	379/209	413/205	438/218
30 000 km	492/341	502/345	563/365	559/346	473/263	466/285	501/279	534/299
40 000 km	592/434	604/439	674/466	663/442	544/325	542/353	577/345	617/371

\* Angaben in Euro. Aufgeführt sind die monatlichen Unterhaltskosten bei angenommenen Jahresfahrleistungen von 10 000, 15 000, 20 000, 30 000 und 40 000 Kilometern mit/ohne Wertverlust. Den monatlichen Unterhaltskosten liegt eine Fahrzeughaltedauer von drei Jahren und eine Versicherungseinstufung nach SF 12 zugrunde. Es wird eine Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung mit Vergünstigungen (u.a. Garagenplatz, Fahrerbeschränkung) angenommen. In die Berechnung fließen Wartungskosten, Verschleißkosten (etwa Reifen und Bremsbeläge), der auto motor und sport-Testverbrauch sowie die Steuern ein.

## DAS MODELLPROGRAMM WÄCHST



Im Juni stürmt der Polo GTI mit einem 180 PS starken 1,4-Liter-TSI, serienmäßigem DSG-Getriebe und Sportfahrwerk zum Händler. Nicht tiefer-, sonder höhergelegt und mit Kunststoffplanken versehen, will der Cross Polo abseits befestigter Pisten weiterkommen (mit dem 70-PS-Benziner ab 16 550 Euro). Auch für den 1.4 Bi-Fuel, der sowohl mit Benzin als auch Autogas fährt, stehen die Preise fest. Als Trendline ist der Polo mit seinem 52 Liter fassenden LPG-Zusatztank in der Reserviermulde ab 16 325 Euro zu haben.

Drei Angebote der Volkswagen-Bank

## FINANZIERUNGSFORMEN

	Finanzierung	Auto-Credit	Leasing
Fahrzeugpreis	16 425	16 425	16 425
Anzahlung	3285	3285	3285
Laufzeit	36 Monate	36 Monate	36 Monate
effekt. Jahreszins	3,9%	3,9%	—
Monatsrate	386,96	179,46	171,00
Schlussrate	—	8082,74	—
Eigentümer	Kunde	Kunde	Bank

Basis für die Berechnung: VW Polo Comfortline 1.2 TSI (105 PS); alle Preisangaben in Euro; für Leasing und Drei-Wege-Finanzierung (Auto-Credit) wird eine Gesamtfahrleistung von 45 000 km angenommen. Kosten für die Finanzierungsangebote jeweils ohne Restschuldversicherung; Berechnungen gemäß Finanzierungsrechner der Volkswagen-Bank; Stand: März 2010