



## VW Polo BlueGT

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (103 kW / 140 PS)

Mit dem Namen „BlueGT“ sollen nicht nur Sparsamkeit und Dynamik assoziiert werden, der neue Polo verbindet auch modernste Motorentechnologie mit sportlichem Auftreten. Der aufgeladene 1.4-Liter-TSI-Motor verfügt über ein aktives Zylindermanagement (ACT). Das bedeutet, dass zwei Zylinder im Drehzahlbereich zwischen 1.400 und 4.000 U/min und Drehmomenten zwischen 25 und 100 Nm abgeschaltet werden können, was den Kraftstoffverbrauch reduzieren soll. Zudem besitzt der Polo ein Start-Stopp-System. Für das dynamische Auftreten sorgen eine um 15 mm tiefergelegte Karosserie, ein modifizierter Frontstoßfänger, Seitenschweller, Heckspoiler und eine Heckschürze mit Diffusor. Abgerundet wird das Erscheinungsbild durch die großen 17 Zoll Räder. Doch diese Modifikationen lassen den Polo nicht nur sportlich aussehen sie wirken sich auch positiv auf die Aerodynamik des Kleinwagens aus. Fazit: Völlig überzeugen kann der Polo bei den Fahrleistungen, diese untermauern das „GT“ im Namen. Beim EcoTest schneidet er mit vier Sternen und einem Durchschnittsverbrauch von 5,6 Liter auf 100 km im Klassenvergleich mittelmäßig ab. Der Anschaffungspreis liegt mit 20.605 Euro im Klassenvergleich jedoch hoch, zumal ein Audiosystem nicht serienmäßig an Bord ist. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo MiTo, Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Mini Cooper, Opel Corsa, Suzuki Swift.

**+** gute Verarbeitung, Xenonscheinwerfer erhältlich, vorne gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk, sehr gute Fahrleistungen, Zylinderabschaltung

**-** geringe Zuladung, kleiner Kofferraum, straffe Federung



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,2 Langstrecke

3,3 Transport

1,4 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012  
Text: Martin Poloczek

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind auf sehr hohem Niveau. Auch der Innenraum präsentiert sich ansprechend, wenn auch nicht alle Materialien von hoher Qualität zeugen.

**+** Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Motorraum ist abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Das Interieur wird von schwarz lackierten Teilen und Chrom-Einfassungen optisch aufgewertet, zudem ist das Armaturenbrett teilweise geschäumt. Auch hier sind die Teile passgenau verbaut.

**-** Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die Stoßfänger sind ohne schützende Stoßleisten. Am Heck ist zwar im unteren Bereich ein austauschbarer Einsatz, jedoch hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Verbesserungspotential wäre auch bei der Lackierung vorhanden, da die Motorhaube innen ohne schützenden Decklack auskommen muss. Einen Kratzschutz für die lackierten Schweller gibt es ebenfalls nicht. Der Polo kann mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

Der Polo BlueGT kann bei der Alltagstauglichkeit ein gutes Ergebnis einfahren. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet.

**+** Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 800 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein vollwertiges Ersatzrad. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls an Bord.

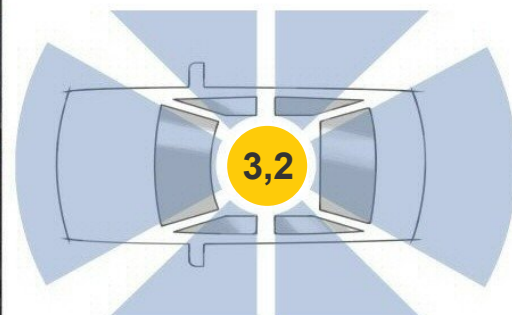
**-** Die maximale Zuladung fällt mit 425 kg gering aus.

Hier schneidet der Polo (als Fünftürer) mit einer recht übersichtlichen Karosserie, einer durchschnittlichen Rundumsicht und gutem Licht noch gut ab.

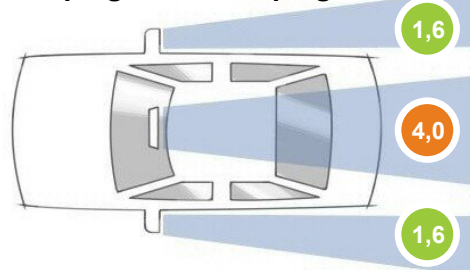


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

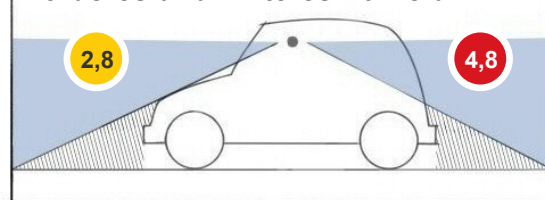
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

**+** Serienmäßig gibt es den Polo BlueGT mit Halogescheinwerfern, Nebelleuchten sowie Tagfahrlicht. Ordert man das Xenonlicht, gibt es LED-Tagfahrlicht (Entfall der Nebelscheinwerfer), zudem können gegen weiteren Aufpreis Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion geordert werden. Die Sitzposition im Polo BlueGT ist günstig, das Verkehrsgeschehen lässt sich gut überblicken. Vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der flachen Motorhaube recht gut erkannt werden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional/Funktion abschaltbar). Die Außenspiegel bieten ein großes Sichtfeld nach hinten, zudem ist der Linke asphärisch gestaltet, dadurch lässt sich der tote Winkel besser einsehen. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich.

**-** Der Innenspiegel ist klein und somit auch das Sichtfeld. Bei der ADAC Rundumsichtmessung verhindern die breiten C-Säulen eine bessere Beurteilung. Hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden schlecht wahrgenommen. Eine Einparkhilfe am Heck gibt es nur gegen Aufpreis. Die Alu-Applikationen der seitlichen Luftausströmer spiegeln sich in den Seitenfenstern.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Der Polo BlueGT wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Die Sitze sind in einer durchschnittlichen Höhe angeordnet - insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug.

**+** Die Türschweller liegen recht tief, so dass die Füße nicht zu weit angehoben werden müssen. Auch der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Türaußenseite fällt nicht zu groß aus. Dank großer Türausschnitte gelangt man auch recht bequem in den Fond. Die Türhalterungen sind ausreichend dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

**-** Durch die flache Dachlinie können sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertüre wird eine Verriegelung unterbunden. Schließt man mit der Fernbedienung ab, kann eine im Auto befindliche Person nicht mehr heraus (Safe-Sicherung; abschaltbar durch zweimaliges Verriegeln hintereinander).

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Es lassen sich fünf handelsübliche Getränkekisten verstauen.

**+** Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil 530 Liter (gemessen bis Fensterunterkante), dann lässt sich der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen.

**-** Ist die Rücksitzlehne nicht umgelegt können bis zu 240 Liter verstaут werden, wenn der variable Ladeboden unten ist. Befindet sich dieser oben, sind es rund 70 Liter weniger.



**Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des Polo von klassenüblicher Größe.**

## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist noch gut.

- ⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden, dafür gibt es eine große Mulde in der Verkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis rund 1,86 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite ist durchschnittlich. Die äußere Ladekante liegt mit 68 Zentimetern nicht zu hoch und auch zum Ausladen muss das Ladegut lediglich über eine 6,5 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden (Ladeboden oben). Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände leicht erreichen.
- ⊖ Der Kofferraum ist recht schmal und niedrig. Große Personen sollten auf den Kopf acht geben, da dieser leicht an den spitzen Ecken der Kofferraumklappe oder am abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Befindet sich der Zwischenboden unten, vergrößert sich die innere Ladekante auf rund 17,5 Zentimeter. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit einer Lampe spärlich aus.

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist durchschnittlich, die Handhabung des Klappmechanismus jedoch umständlich.

- ⊕ Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dabei müssen die Kopfstützen nicht abgezogen werden. Zur Gepäcksicherung stehen Verzurrösen bereit.
- ⊖ Der Klappmechanismus ist recht umständlich. Damit die Ladefläche eben ist, müssen erst die Sitzflächen umgelegt werden und erst dann kann die Lehne geklappt werden. Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer.

## 2,2 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Insgesamt ist das Cockpit ergonomisch gestaltet und nach einer kurzen Eingewöhnungszeit intuitiv bedienbar.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale liegen günstig - ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas weiter oben positioniert sein. Das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet und im Lenkstock, aber dennoch recht gut erreichbar. Das Licht sowie die Nebelschlussleuchte werden über einen gut erreichbaren, links im Armaturenbrett angebrachten Drehschalter aktiviert. Die Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gekennzeichnet. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Im Kombiinstrument wird auch angezeigt wenn sich der Motor im Zwei-Zylinder-Betrieb befindet. Der Tempomat wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit jedoch nicht angezeigt. Die Bedieneinheit des Radio/Navigationssystems erweist sich als günstig positioniert - die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Auch das Klimaanlagebedienteil ist funktionell aufgebaut und nicht zu tief angeordnet.



**Das Verarbeitungsniveau bewegt sich auf Höhe des Bestsellers Golf, die Bedienbarkeit liegt ebenfalls auf sehr hohem Niveau.**



Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Insgesamt sind die meisten Bedienelemente sinnvoll angeordnet sowie beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es einige Ablagen, so auch einen großen Flaschenhalter in den Türen. Im Fond ist das Ablagenangebot akzeptabel.

➖ Für das Abblendlicht fehlt eine gut sichtbare Kontrollleuchte im Kombiinstrument. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet, so dass die Einstellrichtung der Spiegel nicht sofort schlüssig ist, zudem sind die Piktogramme schlecht ablesbar. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist deutlich vom Klimaanlagenbedienteil abgesetzt - das ist gewöhnungsbedürftig, da man ihn dort nicht erwartet.

## 1,9 Raumangebot vorne\*

Vorn ist das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig.

➕ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m finden bequem Platz, besonders die Kopffreiheit ist großzügig bemessen. Auch die Innenbreite kann überzeugen und so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

## 3,3 Raumangebot hinten\*

Nicht ganz so großzügig geht es auf der Rückbank zu, hier landet der Polo BlueGT im hinteren Klassenmittelfeld.

➕ Die Innenbreite zeigt sich auch hier im Klassenvergleich großzügig, angenehm ist es aber nur zu zweit. Auch im Fond ist die Kopffreiheit recht großzügig.

➖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,75 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Polo BlueGT werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

## 2,6 KOMFORT

## 2,9 Federung

Der Polo BlueGT ist serienmäßig mit einem um 15 mm tiefer gelegtem Sportfahrwerk ausgestattet. Das Feder-/Dämpfersystem ist straff abgestimmt und lässt den VW auf rauen Fahrbahnbelägen etwas nervös wirken.

- + Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, kurze Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend absorbiert. Bei regelmäßiger Anregung ist eine Stuckerneigung vorhanden, die jedoch nicht als zu unangenehm wahrgenommen wird. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft. Insgesamt kann noch ein zufriedenstellender Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen ändern sich die Federungseigenschaften kaum.
- Besonders Einzelhindernisse oder auch Querfugen dringen wenig gedämpft bis zu den Insassen durch.

## 2,2 Sitze

Der Polo BlueGT ist serienmäßig mit Sportsitzen vorn ausgestattet. Insgesamt sind diese körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt.

- + Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. Die hohen Lehnen sind vorn stark konturiert und bieten auch einen guten Seitenhalt. Die Sitzflächen sind ebenfalls angenehm gestaltet. Das recht straffe Polster bietet einen guten Sitzkomfort und der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Auch auf der Rückbank sitzt man nicht schlecht, die Konturierung von Lehne und Sitzfläche könnte aber ein wenig ausgeprägter sein - so fehlt es etwas an Seitenhalt. Die Oberschenkelaufgabe ist im Fond zufriedenstellend, jedoch könnte die Sitzfläche etwas länger sein.
- Eine Lordosenstütze, die für mehr Rückenunterstützung im Lendenbereich sorgen würde, gibt es nicht.

## 2,5 Innengeräusch

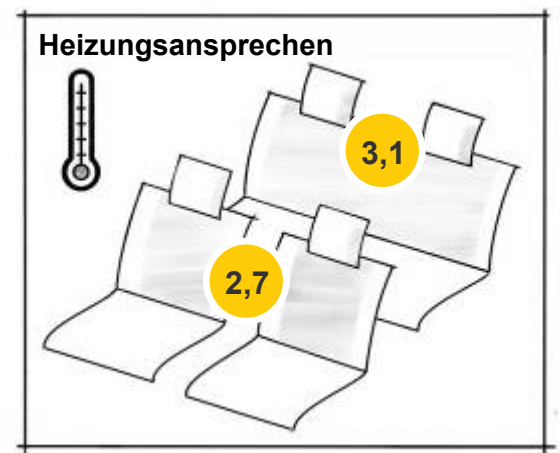
Das Geräuschniveau im Innenraum ist recht niedrig.

- + Der gemessene Geräuschpegel liegt mit 68,7 dB(A) bei 130 km/h nicht zu hoch. Das Motorgeräusch hält sich meist im Hintergrund und auch die Windgeräusche fallen bei moderaten Geschwindigkeiten nicht zu sehr auf. Fahrgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

## 2,8 Klimatisierung

Der Polo BlueGT ist serienmäßig mit einem Heiz- und Frischluftsystem ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Klimaautomatik verbaut.

- + Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen, die Luftverteilung kann jedoch individuell (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche. Beim ADAC Heizungstest werden entsprechend dem menschlichen Behaglichkeitsempfinden die Fußbereiche schnell erwärmt, insgesamt spricht die Heizung zufriedenstellend an.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

0,8

### Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen gibt der Polo BlueGT im Klassenvergleich ein sehr gutes Bild ab. Der aufgeladene 1,4-l-Ottomotor leistet 140 PS und entfacht sein maximales Drehmoment von 250 Nm bereits bei 1500 U/min.

**+** Der Motor kann in den obersten drei Gängen mit sehr guten Elastizitätswerten überzeugen. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in sehr guten 4,6 Sekunden absolviert.

**-** Fordert man Leistung während des Zwei-Zylinder-Betriebs ab, benötigt das Aggregat eine gewisse Zeit bis alle vier Zylinder arbeiten und die volle Leistung zur Verfügung steht.

2,0

---

### Laufkultur

Die Laufkultur des Fremdzünders geht insgesamt in Ordnung.

**+** Bei Konstantfahrten läuft das Aggregat nahezu frei von Vibrationen und störenden Brummfrequenzen.

**-** Der Umschaltvorgang vom Zwei auf den Vierzylinderbetrieb ist nicht frei von Rucken.

1,9

---

### Schaltung

Die Schaltung ist VW gut gelungen.

**+** Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass sich auch recht schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer einen ökonomischen Gang zu finden. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und eine Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen.

2,3

---

### Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung passt, könnte aber aufgrund der hohen Motorleistung etwas länger und somit spritsparender sein.

**+** Zwischen den Stufen entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit moderaten 2950 U/min.

2,0

## FAHREIGENSCHAFTEN

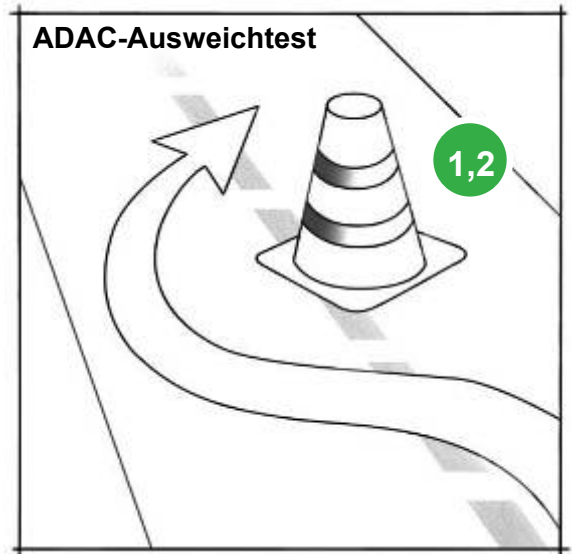
1,7

### Fahrstabilität

Dem Polo BlueGT weist eine gute Fahrstabilität auf, er verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl.

**+** Der Polo reagiert schnell und präzise auf Lenkbefehle. Bei Bodenwellen in Kurven wird der VW aufgrund des straffen Fahrwerks leicht versetzt, bleibt aber dennoch auf Kurs. Aufgrund der breiten Reifen läuft er Spurrillen etwas nach, zeigt aber insgesamt ein unkritisches Verhalten. Beim ADAC Ausweichtest gibt er ein sehr gutes Bild ab. Er reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich recht neutral durch den Parcours manövrieren. Dabei bleibt er stets sicher beherrschbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Einlenkverhalten kaum. In kritischen Situationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zuverlässig und verhindert ein Schleudern. Auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (Frontantrieb mit elektronischer Differenzialsperre) die Antriebsräder ab, allerdings hat diese aufgrund der hohen Leistung Mühe die Räder am Durchdrehen zu hindern.

#### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4

### Lenkung\*

Die Lenkung kann mit guten Eigenschaften überzeugen.

**+** Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung spontan an und kann mit einer guten Präzision überzeugen. Der Fahrer erhält eine gute Lenkradrückmeldung, dies könnte lediglich um die Mittellage etwas ausgeprägter sein. Die Lenkübersetzung hat VW durchschnittlich gewählt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering.

**-** Der Wendekreis fällt mit 10,5 m nicht besonders klein aus.

2,1

### Bremse

Die Bremsanlage kann mit guten Eigenschaften überzeugen.

**+** Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Polo Blue GT 36,7 m bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx; 215/40 R17 87V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

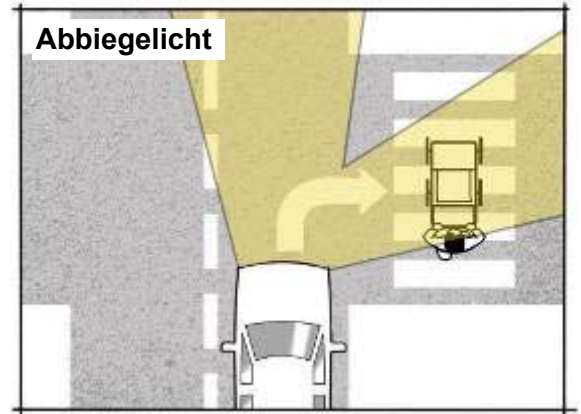


## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Polo BlueGT bietet eine noch gute aktive Sicherheitsausstattung.

**+** Der Polo BlueGT verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten, der im Notfall dem Fahrer hilft das volle Potential der Bremse zu nutzen. Ebenso ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis kann man Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion ordern. Im Falle einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch lassen sich z. B. Richtungsänderungen beim Abschleppen anzeigen.

**-** An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

## Passive Sicherheit - Insassen

Der Polo BlueGT bietet vorn einen guten und im Fond einen noch zufriedenstellenden Insassenschutz.

**+** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Polo einen Erfüllungsgrad von 90 Prozent auf, dies entspricht vollen fünf Sternen. Er bietet serienmäßig Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne, von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags kosten Aufpreis. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,78 m guten Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Bügeltürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, dadurch lassen sich die Türen nach einem Unfall leichter öffnen.

**-** Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu 1,59 m Körpergröße, der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend.

## Kindersicherheit

Der Polo kann eine gute Kindersicherheit aufweisen, allerdings reicht die Innenbreite für drei Kindersitze nebeneinander nicht aus. Nach Bedienungsanleitung sind auf dem Beifahrerplatz und auf den äußeren Plätzen der Rückbank universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

**+** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Polo mit 82 Prozent der möglichen Punkte gut bei der Kindersicherheit ab. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze neben den Isofixhalterungen auch mit den Gurten sicher fixiert werden. Dort und vorn rechts reichen die Gurte auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf, zudem sind die Schlösser kurz und fixiert. Auf diesen Plätzen sind sowohl die Position als auch die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Vorn reicht der Platz auch für hohe Kindersitze.

**-** Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

## 3,4 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Polo nur einen Erfüllungsgrad von 41 Prozent auf - damit liegt er im hinteren Mittelfeld.

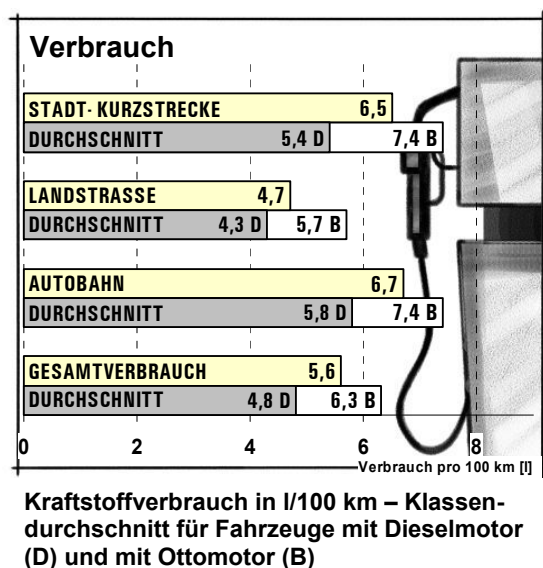
- + Der mittlere Bereich der Motorhaube und der Stoßfänger bergen ein geringes Verletzungsrisiko.
- Die Randbereiche der Motorhaube, die Kotflügelkanten und der untere Windschutzscheibenrahmen sind hart und unnachgiebig.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der Polo BlueGT ist u.a. mit einem Start-Stopp-System sowie einem aktiven Zylindermanagement (ACT) ausgestattet. Letzteres schaltet bei geringerem Leistungsbedarf während der Fahrt automatisch in den 2-Zylinder-Betrieb - wodurch der Kraftstoffverbrauch reduziert werden soll. Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet er dennoch nur im Klassenmittelfeld.

- Beim ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 151 g/km ermittelt - dies entspricht 27 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Motor 6,5 l/100 km, außerorts benötigt der BlueGT 4,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 6,7 Liter pro 100 km.



## 1,7 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel reiht sich der Polo BlueGT im vorderen Klassenfeld ein.

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es fällt keine Schadstoffgruppe unangenehm auf. Das Resultat sind 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kann der Polo BlueGT 70 Punkte und vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest erzielen.

## 3,8 AUTOKOSTEN

### 3,9 Betriebskosten\*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Polo BlueGT nicht besonders sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, erhält er hier eine nur ausreichende Bewertung - bezogen auf die Kleinwagenklasse.

4,3

## Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

- ⊕ Der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,7

## Wertstabilität\*

- ⊖ Trotz des guten Markenimages und der modernen Motorentechnologie mit ACT, wird dem Polo für den vierjährigen Berechnungszeitraum nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert.

4,3

## Kosten für Anschaffung\*

- ⊖ Auch hier landet der Polo BlueGT hinten im Klassenvergleich. Der Grundpreis für die fünftürige Variante liegt bei 20.605 Euro, das ist viel Geld für einen Kleinwagen. Dafür zeigt sich der VW jedoch recht gut ausgestattet, wenn auch nach ADAC Ausstattungskorb aber weitere 490 Euro für ein Audiosystem anfallen.

1,7

## Fixkosten\*

- ⊕ Hier kann der VW mit einer sehr guten Note auftrumpfen. Die Kfz-Steuer fällt mit 28 Euro pro Jahr günstig aus und auch die Versicherungseinstufungen sind gut bis akzeptabel. Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sind günstig, die Vollkaskoeinstufung zufriedenstellend (KH: 14; TK: 14; VK: 17).

4,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

- ⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, reiht sich der BlueGT mit 511 Euro im hinteren Klassenmittelfeld ein.

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.2 TSI	1.2 TSI	Polo BlueGT	Polo GTI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1197	4/1197	4/1395	4/1390
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	66(90)	77(105)	103(140)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	160/1500	175/1550	250/1500	250/2000
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	11,9	10,9	9,7	7,9	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	182	190	210	229
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,5 S	5,9 S	5,1 S	5,3 S	4,6 S	5,9 S
CO2 [g/km]	128	128	139	119	124	107	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17	14/17/17	14/17/17	14/17/17	14/17/17	14/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	60	60	86	42	52	28	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	447	450	479	461	478	511	599
Preis [Euro]	13.405	13.930	16.455	16.685	17.805	20.605	23.780

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1395 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/40R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,4/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>4,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/ 4,7/ 6,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	107g/km / <b>151g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,7dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1462 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1905 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1205 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>800 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegeliht (im Nebelscheinwerfer)	85 Euro°
Automatikgetriebe (7-Gang DSG)	1.425 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (Licht-und-Sicht-Pake)	145 Euro°
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Xenonlicht	860 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/480 Euro°
Audioanlage	ab 490°
Fensterheber, elektrisch hinten (vier Türen)	955 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Licht-und-Sicht-Paket)	145 Euro°
Klimaanlage(Cool and Sound)	940 Euro
Klimaautomatik (Cool and Sound Clima)	1.255 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	880 Euro
Tagfahrlicht	Serie
vier Türen (inkl. elektr. Fensterheber)	955 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>118 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>256 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>511 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/17
Grundpreis	20.605 Euro

## NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,4
Sicht	2,5	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	2,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen*	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	3,4
Bedienung	1,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO2*	3,3
Raumangebot hinten*	3,3	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>		
Federung	2,9		
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	2,8		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>		
Fahrleistungen*	0,8		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3		

### AUTOKOSTEN

3,8

Betriebskosten*	3,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	4,3
Fixkosten*	1,7
Monatliche Gesamtkosten*	4,0

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen