



VW Polo 1.4 Highline DSG (7-Gang)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(63 kW / 85 PS)

Mit dem neuen Polo setzt VW wieder Maßstäbe in der Kleinwagenklasse. Die gute Verarbeitung und Materialqualität gefallen, der Platz ist ordentlich, wenngleich merklich geringer als beim großen Bruder Golf. Der 85 PS Benziner zeigt akzeptable Fahrleistungen, das DSG-Getriebe mit sieben Gängen passt aber aufgrund der geringen Spreizung der Gänge nicht optimal zum Motor. Empfehlenswerter ist hier das konventionelle Schaltgetriebe mit fünf Gängen. Der Verbrauch liegt mit 6,0 l/100 km auf akzeptablem Niveau. Das Fahrwerk haben die Techniker sehr sicher und komfortabel abgestimmt. Neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung bietet der Highline auch so manche Komfort-Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik oder Farb-Navi. Die hier getestete Variante kostet inklusive DSG knapp über 18.000 Euro, eine Menge Holz für einen Kleinwagen mit Basismotor.

Karosserievarianten: Dreitürer, Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, sicheres und souveränes Fahrwerk, kräftige Heizung, hohes Sicherheitsniveau

- teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,2	TECHNIK/ UMWELT
2,7	Karosserie/Kofferraum
1,8	Innenraum
2,0	Komfort
2,5	Motor/Antrieb
1,6	Fahreigenschaften
2,3	Sicherheit
2,4	Umwelt/EcoTest
2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT

+ Wie von VW gewohnt, zeigt sich die Verarbeitung und das Finish der Karosserie auf sehr hohem Niveau, die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung erfüllen VW's Premiumanspruch. Beim Benziner ist der Motor von unten nur teilweise gegen eintretenden Schmutz geschützt. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte hat VW sehr gut nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, leider fehlt ein vernünftiger Schwellerschutz, der den Lack vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen bewahrt. Der Innenraum hat an Qualität zugelegt, die Materialien wirken hochwertig und sind ordentlich verarbeitet, alles sitzt passgenau und selbst auf sehr schlechten Straßen hört man keine Geräusche. Alurahmen und schwarzer Klavierlack sorgen für Noblesse, aufgeschäumte Kunststoffe und Softlack für eine angenehme Haptik. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei knapp 440 kg, das ist für einen Kleinwagen sehr gut. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

- Ein vollwertiges Ersatzrad lässt sich VW mit üppigen 220 Euro bezahlen. Bloß nicht anecken sollte man mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Beim neuen Modell gibt's jetzt auch keine Seitenleisten mehr. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist aufwendig und mit Bordmitteln praktisch nicht durchführbar.

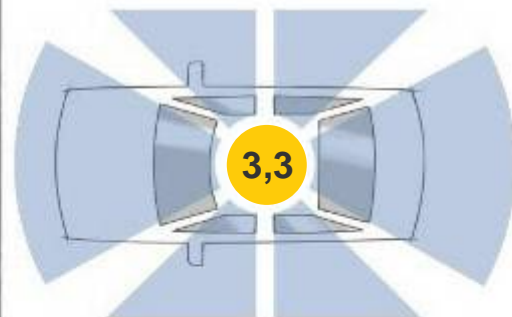
Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht insgesamt in Ordnung, die Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Praktisch ist natürlich die serienmäßige Einparkhilfe hinten. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Polo zufriedenstellend ab, vor allem die B-Säulen und die hinteren C-Säulen schränken die Sicht etwas ein. Vorbildlich sind die versenkbaren Kopfstützen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus, Xenonscheinwerfer sind vorerst nicht lieferbar.

+ Der Innenspiegel bietet nach hinten eine recht gute Sicht, auf Wunsch ist er automatisch abblendend (abschaltbar). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Das optionale Tagfahrlicht (50 Euro) sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch Tagsüber besser gesehen wird. Auf Wunsch gibt's die Nebelscheinwerfer auch mit Abbiegelichtfunktion.

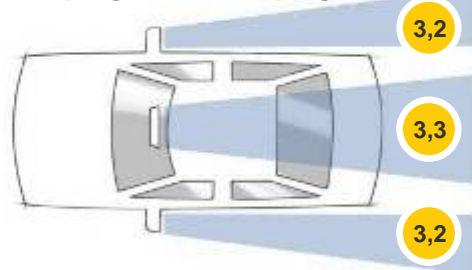


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen verbessert.

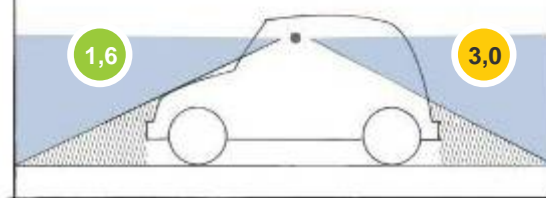
Rundumsicht



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.

2,9

Ein-/Ausstieg

Vorne kann man recht gut ein- und aussteigen. Die Türausschnitte sind ausreichend groß, der Schweller nicht zu hoch und die Sitzfläche in zufriedenstellender Höhe über der Straße (58 cm). Hinten ist es etwas enger, die Füße müssen hinter den Vordersitzen "eingefädelt" werden, insgesamt geht der Einstiegscomfort aber in Ordnung. Mit der Fernbedienung kann man die Zentralverriegelung steuern, aber auch die elektrischen Fenster öffnen und schließen. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt, sie können die Türen auch an Steigungen gut halten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich recht 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).

3,0

Kofferraum-Volumen*

Bis 240 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Gepäckraumboden befindet sich dabei auf dem unteren Boden liegend. Legt man den Kofferraumboden oben ein, wird der Kofferraum zweigeteilt, unter dem Boden stehen dann ca. 70 l zur Verfügung, oberhalb 170 l. Klappt man die Rückbank (geteilt, Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bei der Ausstattung mit Reifenreparaturset bleibt die halbe Reserveradmulde frei und bietet ein zusätzliches Fach für Kleingepäck.



Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig kleiner als beim Vorgängermodell (255 l).

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine hohe Ladekante gehoben werden (außen knapp 70 cm). Es gibt einen doppelten Kofferraumboden; ist dieser in der oberen Stufe eingehängt, beträgt die innere Bordwand nur 7 cm und bei umgeklappter Rückbank steht ein weitgehend ebener Ladeboden zur Verfügung. Befindet sich der Zwischenboden unten, vergrößert sich die innere Ladekante auf knapp 19 cm. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt eher spärlich aus.

⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet (und geschlossen) werden, zum Entriegeln kippt man das VW-Emblem; an diesem kann man die Klappe auch anheben und macht sich so die Finger nicht schmutzig. Sie gibt eine große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem Format einwandfrei nutzbar. Auch 1,90 m große Personen stoßen sich nicht den Kopf an der geöffneten Klappe.

⊖ Acht geben sollte man aber dennoch auf die sehr spitzen Ecken der Kofferraumklappe.

2,3

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rückbank gibt es serienmäßig. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Zur Gepäcksicherung stehen Verzurrösen bereit.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer.

- +** Bei der Bedienung gibt auch der neue Polo keine Rätsel auf, alle Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Günstig ist die hohe Position der Klimaregelung (Klimaanlage Serie) und des Radios. Die Steuerung der optionalen Klimaautomatik bedarf ein wenig Eingewöhnung, die Tasten und ihre Piktogramme sind etwas klein und gleichförmig; Umluftschaltung und Heckscheibenheizung sollten deutlicher abgesetzt sein. Sachlich, übersichtlich und mit einem sehr guten Kontrast versehen ist die Instrumentierung - inzwischen leider nicht mehr vollständig, weil eine Kühlmitteltemperaturanzeige fehlt. Für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Pedale und Getriebewählhebel sind gut zu erreichen. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagen, in die Türfächer passen sogar 1,5-l-Flaschen. Auch hinten kann man Kleinigkeiten in den Lehnentaschen und den Türfächern verstauen. Vorne und hinten gibt's Leseleuchten. Weitere Komfort-Gimmicks sind der nach Betätigen der Scheibenwaschanlage nachwischende Scheibenwischer vorn und der bei Regen automatisch aktivierte Heckwischer, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Elektrische Fensterheber sowie elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel sind serienmäßig. Die Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet. Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor. Der Bordcomputer mit Verbrauchs- und Reichweitenanzeige ist serienmäßig. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis.
- Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet, die Bedienungsanleitung hat aber ihren eigenen Platz - das wiederum ist vorbildlich.



Wie bereits beim Vorgängermodell überzeugt der neue Polo durch gute Funktionalität und hohe Verarbeitungsqualität.

- +** Selbst Personen mit einem Gardemaß von über 1,90 m finden vorn bequem Platz, besonders die Kopffreiheit ist großzügig bemessen. Die Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse überzeugen, so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

Nicht ganz so großzügig geht's auf der Rückbank zu. Für zwei Leute sind Sitzplätze ausgeformt, die aber nur für 1,78 m große Menschen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m-Personen eingestellt sind. Die Innenbreite reicht für zwei Erwachsene problemlos, drei sitzen aber sehr beengt nebeneinander.

2,0

KOMFORT

2,0

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen. Langgezogene Bodenwellen werden gut abgefedert, der Polo schwingt kaum nach. Bei kurzen Bodenwellen und welligem Fahrbelag (beispielsweise an Kreuzungen) spricht das Fahrwerk gut an. Auch Einzelhindernisse dringen nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung und Vertikalbewegungen sind akzeptabel. Insgesamt bietet der Polo ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk, welches sich auch langstreckentauglich zeigt. Wer es etwas sportlicher mag, kann gegen Aufpreis ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk ordern. Der Fahrkomfort wird zwar etwas gemindert, es bietet aber immer noch genügend Restkomfort, bei geringer Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven.

2,2

Sitze

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig höhenverstellbar. Die hohen Lehnen bieten einen guten Seitenhalt, es fehlt aber ein wenig an Rückenunterstützungen im Lendenbereich - eine Lordosenstütze ist nicht lieferbar. Die Sitzflächen sind günstig geformt und körpergerecht gepolstert. Insgesamt bieten die Vordersitze damit einen guten Sitzkomfort, der Fahrer kann seine Beine und Füße zudem fest abstützen. 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 Oberschenkelunterstützung fällt recht ordentlich aus, jedoch könnte die Sitzfläche für Erwachsene etwas länger sein.

2,3

Innengeräusch

⊕ Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h noch im guten Bereich. Es stören weder Wind- noch Motorgeräusche sonderlich. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten ist der Geräuschpegel noch akzeptabel - ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem Vorgänger.

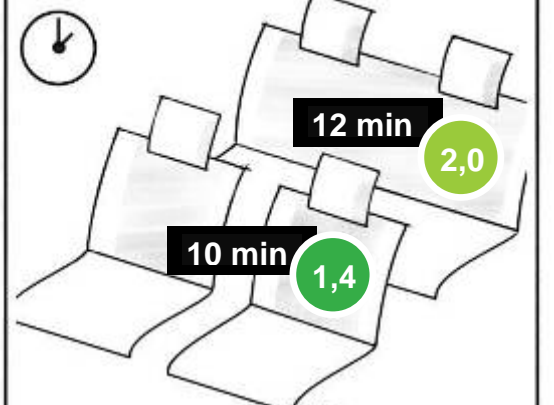
1,9

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten schnell an und erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Auch die maximale Heizleistung gibt keinen Anlass zur Kritik. Eine halbautomatische Klimaanlage gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis ist eine Klimaautomatik lieferbar. Sie regelt effektiv und situationsgerecht. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt, ebenso die Luftmengenverteilung. Diese kann auch manuell gewählt werden, es sind keine bestimmten Kombinationen vorgegeben. Die Umluftfunktion schaltet nach gewisser Zeit automatisch wieder ab, damit ein Beschlagen der Scheiben verhindert wird. Den Aktivkohlefilter liefert VW ohne Aufpreis.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Basis-Benziners mit 85 PS in Verbindung mit dem DSG-Getriebe sind zufriedenstellend. Für Überholmanöver auf der Landsstraße reicht es allemal, allerdings muss der Motor weit ausgedreht werden. Auf der Autobahn fühlt sich der Motor zäh an, es dauert lange, bis höhere Geschwindigkeiten erreicht werden.

2,7

Laufkultur

⊕ Das Vibrationsverhalten des 1.4 l-Motors ist recht unauffällig, der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert.

2,0

Schaltung

⊕ Das 7-Gang-Direktschaltgetriebe schaltet die Gänge bei Normalfahrt schnell und kaum wahrnehmbar durch. Aufgrund des leistungsschwachen Motors müssen aber bei starkem Beschleunigen oft mehrere Gänge auf einmal übersprungen werden, dann gibt es eine Verzögerung und die Schaltharmonie ist nicht mehr perfekt. Die nun verwendete Trockenkupplung zeigt auch bei kaltem Motor im Winter keine Auffälligkeiten.

3,0

Getriebeabstufung

Die sieben Gänge des DSG haben zur Folge, dass die Spreizung zwischen den Gängen relativ gering ist und trotzdem die Gesamtübersetzung recht lang ausfällt. Dadurch schaltet der Automatikmodus oft die Gänge hin und her und weiß nicht so recht welches die beste Gangstufe ist. Speziell beim Beschleunigen (Kickdown) merkt man das. Das manuelle Fünf-Gang-Getriebe sollte bei diesem leistungsschwachen Motor die bessere Wahl sein.

1,6

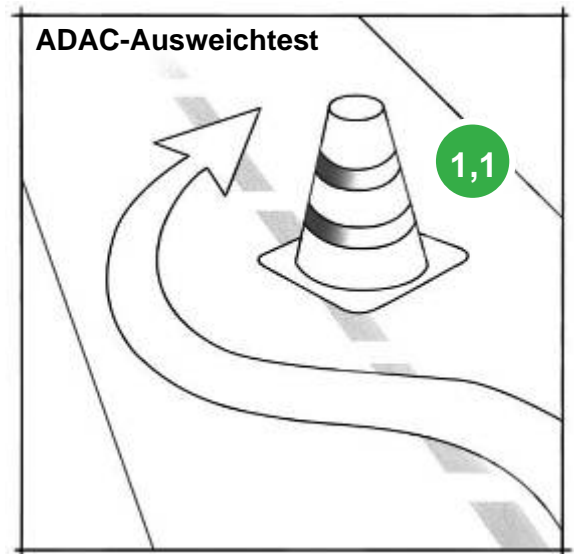
FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

⊕ Der neue Polo verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Nur die ausgeprägte Seitenneigung stört hier etwas. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält das Auto sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP unterstützt den Fahrer, in kritischen Situationen Schleudern zu vermeiden und auf der Fahrbahn zu bleiben. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der neue Polo sehr gut ab, er reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch die Gassen steuern. Dabei bleibt er stets beherrschbar, dank effektiver ESP-Eingriffe wird schleudern vollständig verhindert.

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.

1,4

Kurvenverhalten

⊕ Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP und Traktionskontrolle greifen im Ernstfall hilfreich ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch beladen bleibt der neue Polo gutmütig und problemlos beherrschbar schiebt aber dann etwas deutlicher über die Vorderräder.

2,3

Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt hat VW die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des Polo unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering, die variable Lenkunterstützung je nach Anforderungsprofil ist sehr gut abgestimmt. Der Wendekreis fällt mit 10,5 m nur durchschnittlich aus.

1,6

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo 1,4 DSG durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/45 R16). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,3

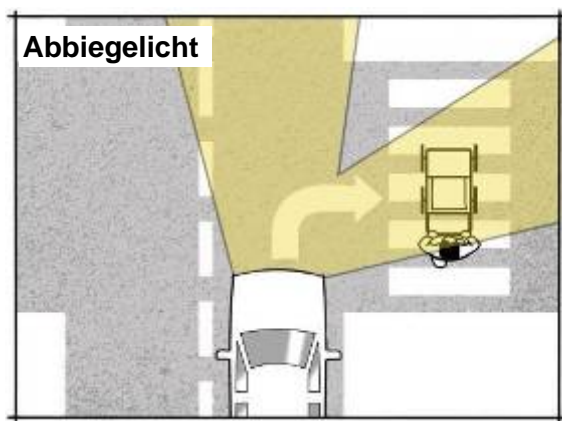
SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Ebenso ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Optional kann man die Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion ausstatten.

⊖ 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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen; für die hinteren Plätze fehlt eine solche Funktion leider.

⊕ Der Polo bietet serienmäßig Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne, von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags kosten Aufpreis. Es ist von einem insgesamt hohen Sicherheitsniveau und einem guten Abschneiden beim Crashtest auszugehen, da VW viel Entwicklungsarbeit in den Bereich Sicherheit steckt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,6 Kindersicherheit

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigen. Für drei Kindersitze nebeneinander reicht die Innenbreite nicht aus. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der Sitzwulst ohnehin nicht zur lagestabilen Befestigung von Kindersitzen.

⊕ Auch mittels Gurte kann man Kindersitze auf den Außenplätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander und die Gurtschlösser fixiert, so dass auch das Anschnallen mit einer Hand nicht zum Geduldsspiel wird. Dabei sollte man aber auf die passenden Gurtschlösser achten, denn sie sind nicht verwechslungssicher. Ein Crashergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor, es ist jedoch aufgrund des Entwicklungsaufwands ein gutes Abschneiden zu erwarten.

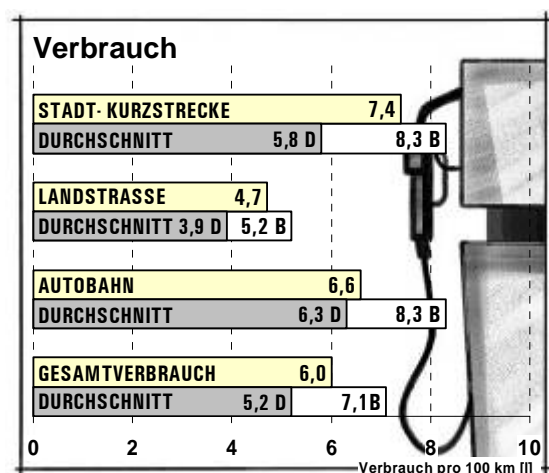
3,4 Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist von einem mittelmäßigen Abschneiden auszugehen. Es gibt keine besonders harten Teile an der Front und Motorbauteile sind ausreichend weit entfernt von der Motorhaube. Es gibt aber keine besonderen Fußgängerschutzmaßnahmen und einige harte Bauteile im Bereich der Kotflügel und der A-Säulen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Polo 1,4 mit DSG-Getriebe beträgt im Schnitt 6,0 l. Mit einem CO₂-Ausstoß von 140 g/km werden beim ADAC-EcoTest 23 Punkte erreicht. Der Landstraßenverbrauch fällt mit 4,7 l und der Autobahnverbrauch mit 6,6 l akzeptabel aus. In der Stadt gönnt sich das Fahrzeug mit 7,5 l auf 100 km etwas mehr.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,1

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des kleinen Benziners ist sehr gering, dadurch werden in diesem Kapitel 49 von 50 möglichen Punkten erreicht. Im Gesamtergebnis des ADAC-EcoTest werden mit 72 Punkten vier von fünf Sterne erreicht.

2,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9

Betriebskosten*

Aufgrund des Verbrauchs fallen die Betriebskosten nicht gerade gering aus.

1,4

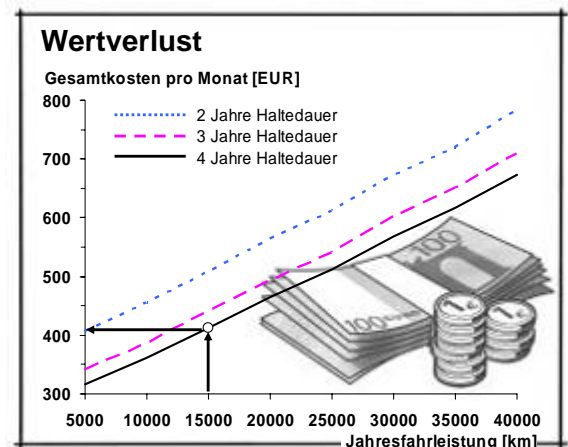
Werkstatt- / Reifenkosten*

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. Bei 210.000 km muss der Zahnriemen erneuert werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 412 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0

Wertstabilität*

Der Restwertverlauf des VW Polo mit Basismotorisierung sollte während des Berechnungszeitraumes auf mittelmäßigem Niveau liegen.

4,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Für einen Kleinwagen mit Basis-Benzinmotor liegt der Anschaffungspreis mit über 18.000 Euro auf hohem Niveau. Das DSG-Getriebe ist hier schon inbegriffen, was den Preis um 1.400 Euro in die Höhe treibt. In der Ausstattungsvariante Highline findet man dagegen ein fast vollständige Serienausstattung vor, Klimaanlage, Sitzheizung und eine Einparkhilfe gehören hier schon zum Ausstattungsumfang.

0,8

Fixkosten*

⊕ Dank des geringen Hubraums und dem insgesamt gesehen nicht besonders hohen CO₂-Ausstoßes fallen die Steuern mit 58 Euro jährlich sehr gering aus. Auch bei den Versicherungsklassen erlaubt sich der Polo keinen Ausrutscher, alle Klassen liegen auf günstigem Niveau.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen zufriedenstellend aus. Dem hohen Anschaffungspreis stehen die niedrigen Fixkosten gegenüber.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	195/1500	230/1500	230/1500
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	12,1	14,0	11,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	170	180	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,7 S	5,8 S	6,1 S	4,7 D	4,7 D	4,8 D
CO ₂ [g/km]	128	128	139	109	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/15	16/13/15	13/14/15	17/16/18	17/16/18	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40	66	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	353	358	390	361	385	397
Preis [Euro]	13.075	13.600	15.810	15.535	17.785	18.385

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	1390 ccm
Leistung	63 kW (85 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	132 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,4 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 4,7/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km/ 140g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1485 mm
Leergewicht/Zuladung	1142 kg/438 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	750 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	210 Euro
Abbiegelycht	80 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	1.400 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	220 Euro°
Tempomat	200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/465 Euro
Audioanlage (ab)	475 Euro°
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (ab)	500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	50 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten	32 Euro
Monatliche Fixkosten	56 Euro
Monatlicher Wertverlust	210 Euro
Monatliche Gesamtkosten	410 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/14/15
Grundpreis	18.035 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 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT **2,8**

Betriebskosten*	3,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,4
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	4,3
Fixkosten*	0,8
Monatliche Gesamtkosten*	3,0

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen