



VW Polo 1.2 TSI Highline

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(77 kW / 105 PS)

Mit dem neuen Polo setzt VW Maßstäbe in der Kleinwagenklasse. Neben der guten Verarbeitungs- und Materialqualität jetzt auch mit einem neuen Motor. Der getestete 1,2-l-TSI-Vierzylinder gefällt durch guten Durchzug schon bei sehr niedrigen Drehzahlen und ansehnlichen Fahrleistungen. Gleichzeitig hält er sich beim Kraftstoffkonsum einigermmaßen zurück, wenn man mit Bedacht fährt. Der Platz ist ordentlich, wenngleich merklich geringer als beim großen Bruder Golf. Das Fahrwerk haben die Techniker sehr sicher und tendenziell straff abgestimmt, wobei der Komfort nicht zu kurz kommt. Airbags und ESP sind immer an Bord, neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung bietet der Highline auch so manches Komfort-Detail. Selbstverständlich lässt sich der Geldbeutel mit der Optionsliste noch weiter strapazieren, Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik oder Farb-Navi verschlingen weitere Euros. Die über 17.000 Euro Anschaffungskosten sind happig, der neue Polo ist mit dem 1,2-l-TSI aber ein gelungenes und empfehlenswertes Auto. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, kräftiger und sauberer Motor, sicheres und souveränes Fahrwerk, hohes Sicherheitsniveau

- teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,0	TECHNIK/ UMWELT
2,7	Karosserie/Kofferraum
1,8	Innenraum
2,0	Komfort
1,4	Motor/Antrieb
1,6	Fahreigenschaften
2,2	Sicherheit
2,4	Umwelt/EcoTest
2,7	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. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum abgeschottet, das reduziert Lärmemissionen vom Motor und Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen würden. 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 über 465 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 als Dreitürer etwas besser ab als sein fünftüriger Bruder, das Ergebnis ist gut bis zufriedenstellend; die B-Säulen und die hinteren C-Säulen schränken die Sicht etwas weniger ein. Vorbildlich sind die versenkbaren Kopfstützen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus, Xenonscheinwerfer sollten aber noch erheblich besser sein und sind voraussichtlich ab Mitte 2010 lieferbar.

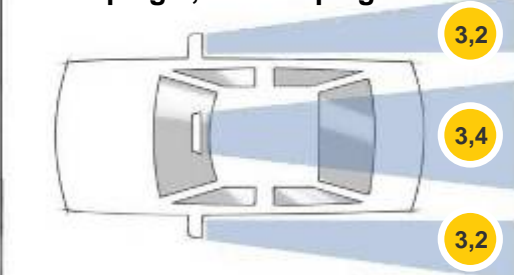
⊕ Der Innenspiegel bietet nach hinten eine recht gute Sicht, auf Wunsch ist er automatisch abblendend (abschaltbar). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Das optionale Tagfahrlicht (50 Euro) sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss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

⊖ Die Alu-Applikationen der seitlichen Luftausströmer spiegeln sich in den Seitenfenstern.

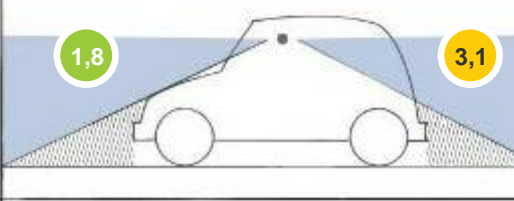
Rundumsicht



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.

Ein-/Ausstieg

- +** Vorne kann man insgesamt bequem ein- und aussteigen, wenn seitlich neben dem Fahrzeug genug Platz vorhanden ist, um die langen Türen weit öffnen zu können. Die Türbremsen können die schweren Türen zufriedenstellend auch an Steigungen halten. Mit der Fernbedienung lassen sich die Zentralverriegelung steuern und die Fenster öffnen und schließen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- Der Zustieg zu den Rücksitzen ist beschwerlich - das übliche bei einem Dreitürer. Immerhin gibt es eine Easy-Entry-Funktion, Lehne und Sitz gleiten nach vorne und erleichtern das Ein- und Aussteigen. 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).

Kofferraum-Volumen*

Bis 240 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Gepäckraumboden befindet sich dabei auf dem unteren Boden liegend. 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).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine hohe Ladekante gehoben werden (außen über 68 cm). Es gibt einen doppelten Kofferraumboden; ist dieser in der oberen Stufe eingehängt, beträgt die innere Bordwand nur 6 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 1,87 m große Personen stoßen sich nicht den Kopf an der geöffneten Klappe.
- Acht geben sollte man aber dennoch auf die spitzen Ecken der Kofferraumklappe.

Kofferraum-Variabilität

- +** Die asymmetrisch geteilte Rückbank gibt es serienmäßig. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Zur Gepäcksicherung stehen Verzurrsen 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 Schalthebel 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 verstauen, einen Becherhalter gibt's ebenso. Vorne und hinten erhellen Leseleuchten den Innenraum. 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.

⊖ 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.



Der Polo überzeugt 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, und 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,78 m Platz.

2,0

KOMFORT

1,9

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen. Das Fahrwerk bietet eine straffe Grundtendenz, merklich straffer als das Standard-Fahrwerk bei den Dieseln, liefert aber trotzdem einen guten Fahrkomfort. Langgezogene Bodenwellen werden sehr gut abgefedert, der Polo schwingt dabei praktisch nicht nach. Bei kurzen Bodenwellen und welligem Fahrbahnbelag (beispielsweise an Kreuzungen) spricht das Fahrwerk immer noch gut an, lässt aber schon mehr Unruhe zu den Insassen durch. Aber auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel dringen nicht unangenehm zu den Passagieren. Die Vorteile der straffen Auslegung zeigen sich vor allem bei Kurvenfahrten, hier fällt die Seitenneigung deutlich geringer aus. Führt man den Polo beladen, ändert sich die Federung nur wenig, die Seitenneigung, aber auch der Fahrkomfort nehmen etwas zu.

2,2

Sitze

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig höhenstellbar. 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.

2,4

Innengeräusch

⊕ Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch fallen weder Motor- noch Wind- oder Fahrgeräusche störend auf. Der Motor wird erst oberhalb von 4.500 U/min. etwas lauter, aber nicht dröhnig - das Geräusch kann noch als sportlich durchgehen.

1,9

Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter, aber völlig ausreichend. 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.

1,4

MOTOR/ANTRIEB

1,4

Fahrleistungen*

⊕ Der brandneue 1,2-l-TSI hat erstaunlich Dampf, schon bei sehr niedrigen Drehzahlen schiebt er nachdrücklich an und verhilft dem Polo zu sehr guten Fahrleistungen beispielsweise beim Überholvorgang - dreht man die Gänge aus, ist ein solcher rasch erledigt. Und auch bei schaltfauler Fahrweise zeigt sich der kleine Benziner nicht müde und sorgt für gute Elastizitätswerte. Erst im sechsten Gang lässt die Beschleunigung merklich nach, jedoch muss man deshalb an Steigungen noch nicht zurückschalten.

1,3

Laufkultur

⊕ Der neue 1,2-l-TSI-Motor läuft angenehm kultiviert, er zeigt kaum Brummfrequenzen. Das Aggregat dreht angenehm ab 1.000 U/min. bis über 5.000 U/min. hoch und arbeitet nur unterhalb von 1.500 U/min. etwas rauh. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch gehobenen Komfortansprüchen gerecht wird.

1,6

Schaltung

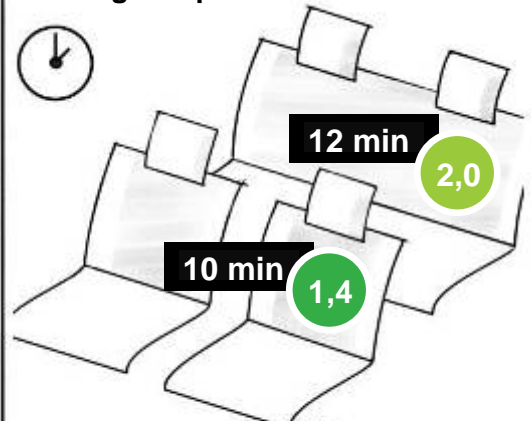
⊕ Die Sechsgang-Handschaltung lässt sich präzise schalten, man kann die Gänge leicht und ohne Haken einlegen. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, er lässt sich leicht einlegen.

1,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Insgesamt hat VW eine lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn niedrig halten zu können. Der kleine Motor kommt damit erstaunlich gut zurecht.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,6

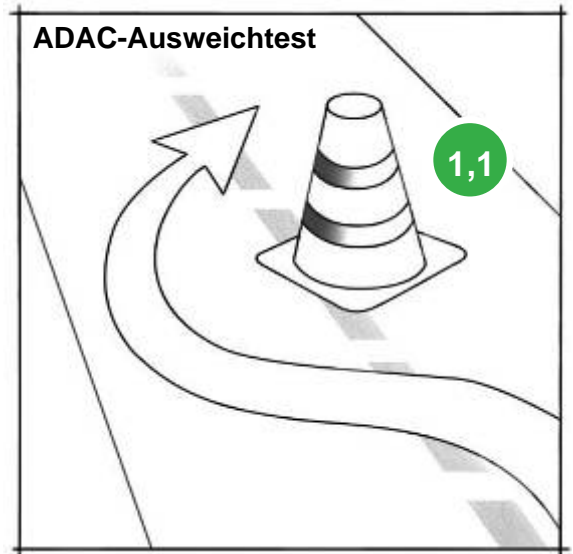
FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

Fahrstabilität

⊕ Der neue Polo verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. 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.

1,3

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.

2,6

Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an, die straffere Fahrwerksabstimmung sorgt für eine etwas spontanere Reaktion. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen 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.

1,7

Bremse

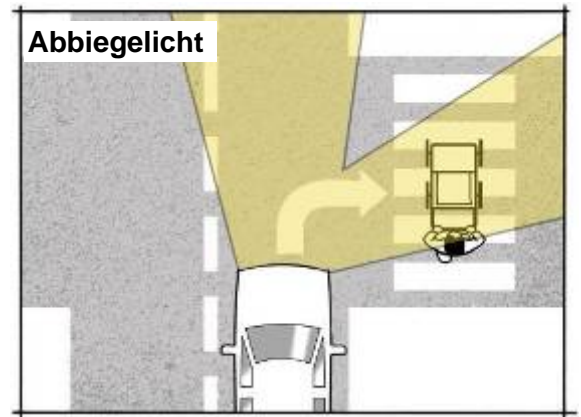
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo durchschnittlich nur 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Polo verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Ebenso ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem aufpreisfrei 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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 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 anzuschnallen; für die hinteren Plätze fehlt eine solche Funktion leider.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Polo mit vollen fünf Sternen sehr gut ab (90 Prozent). Er bietet serienmäßig Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne, von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags kosten Aufpreis. 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.

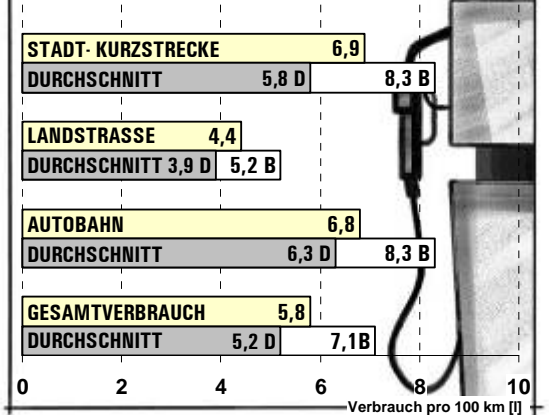
⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der neue Polo mit 82 Prozent bei der Kindersicherheit gut ab. Neben den Isofixhalterungen kann man auch mittels Gurte Kindersitze auf den Außenplätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang, die Gurtanlenkpunkte weit 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.

3,4 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Polo zwei von vier möglichen Sternen. Nur der mittlere Bereich der Motorhaube und der Stoßfänger bergen ein geringes Verletzungsrisiko. Die Randbereiche der Haube, die Kotflügelkanten und der untere Windschutzscheibenrahmen sind hart und unnachgiebig.

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des neuen 1,2-l-TSI-Motors im Polo liegt bei 5,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 130 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das in dieser Klasse nur für 26 Punkte. Innerorts verbraucht der Motor 6,9 l, außerorts günstige 4,4 l und auf der Autobahn 6,8 l Super pro 100 km. Erst bei hoher Leistungsabforderung steigt der Verbrauch erheblich an. Wer vernünftig und vorausschauend fährt, kann ohne Probleme eine 5 vor dem Komma beim Durchschnittsverbrauch erreichen.

Verbrauch



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

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die CO-Werte nicht besonders hoch aus. Der Lohn: 47 von 50 möglichen Punkten bei der Abgas-Wertung des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Polo 1,2 TSI damit 73 Punkte und vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest erzielen - ein ansehnliches Ergebnis und nicht selbstverständlich in dieser Klasse.

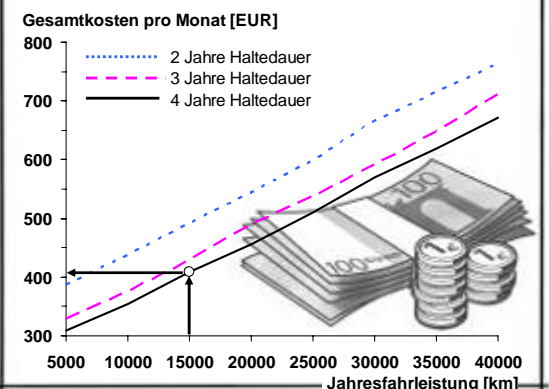
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ist und zudem das teurere Super benötigt wird, kann der Polo hier nur eine zufriedenstellend bis ausreichende Bewertung erreichen.

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 1,2 Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 409 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0

Wertstabilität*

Dem Polo mit dem 1,2 TSI Motor wird eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Es fehlen leider noch besondere Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik oder Bremsenergie-Rückgewinnung. Hier könnte der Kleinwagen in Zukunft noch punkten.

4,0

Kosten für Anschaffung*

17.250 Euro sind eine Menge Geld für einen Kleinwagen - auch wenn wie in diesem Fall die Ausstattung schon recht ansehnlich ist. Immerhin ist im Sicherheitsbereich alles Nötige an Bord und auch der Komfort kommt nicht zu kurz: die Highline-Ausstattung bringen neben einer Klimaanlage sogar Parksensoren hinten mit.

0,6

Fixkosten*

Dank sehr niedriger Typenklasseneinstufungen fallen die Kosten für die Versicherung sehr gering aus. Und 32 Euro Steuer im Jahr sind auch kaum der Rede wert.

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die festen Kosten sind sehr gering, die Betriebskosten liegen im Mittelfeld, ebenso die Wertstabilität. Da aber die Anschaffung teuer ausfällt, ergibt sich doch eine nennenswerte absolute Belastung beim Wertverlust. Daher schneidet der Polo 1,2 TSI bei den monatlichen Gesamtkosten im Umfeld seiner Klasse nur durchschnittlich ab.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.2 TSI	1.2 TDI Blue Motion	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1197	3/1199	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	55(75)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	180/2000	195/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	11,9	9,7	13,9	13,9	11,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	190	173	170	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	5,8 S	6,1 S	5,8 S	3,8 D	4,7 D	4,7 D	4,8 D
CO ₂ [g/km]	128	128	139	124	87	109	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/15	16/13/15	13/14/15	13/14/15	n.b./n.b./ n.b.	17/16/18	17/16/18	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	40	66	32	32	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]		357	392	400	k.A.	359	385	396
Preis [Euro]	12.150	12.675	15.075	16.425	16.500	14.800	17.050	17.650

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	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,4/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km/ 130g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1485 mm
Leergewicht/Zuladung	1115 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	540 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	775 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	80 Euro°
Automatikgetriebe	ab Mitte 2010
Bremsassistent	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	210 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	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°
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Winterpaket)	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	50 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	36 Euro
Monatliche Fixkosten	55 Euro
Monatlicher Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	410 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/14/15
Grundpreis	17.250 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

2,0

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT **2,7**

Betriebskosten*	3,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	0,6
Monatliche Gesamtkosten*	2,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen