



## VW Polo 1.6 TDI Blue Motion Technology Trendline (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(66 kW / 90 PS)

**G**erne wird der Polo in der Kleinwagenklasse als Referenz angeführt. Die Verarbeitung und Materialqualität sind Top, das Platzangebot angemessen und es gibt ein komfortables und sehr sicheres Fahrwerk. Besondere Spritspartechiken blieben dem kleinen Wolfsburger bisher verwehrt. Das ändert sich jetzt, der 90 PS TDI ist nun auch als BlueMotion Technology lieferbar. Neben kleineren aerodynamischen Retuschen bietet diese Variante Leichtlaufreifen, Bremsenergie-Rekuperation und eine gut funktionierende Start-Stopp-Automatik. Heraus kommt ein Verbrauch von 4,4 l/100 km - das reicht locker für vier Sterne beim ADAC EcoTest. Kleine Einschränkungen muss man bei der Optionsliste machen, nicht alle Extras sind lieferbar. Immerhin sind die wichtigsten Ausstattungsdetails wie ESP und Seitenairbags (inkl. Kopfbereich) Serie. Insgesamt ein sparsamer Fünfsitzer mit ordentlichen Fahrleistungen und gutem Komfort. Mit einem Grundpreis von 16.810 Euro aber nicht gerade günstig.

**Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Fiat Punto, 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

**-** wenig Serienausstattung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### ADAC-URTEIL



## 2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 2,1

## Verarbeitung

⊕ 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 spezielle Unterboden beim BlueMotion Technology ist nochmals optimiert, 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 465 kg, das ist für einen Kleinwagen sehr gut. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad auf einer Stahlfelge ist gegen Aufpreis erhältlich. Das serienmäßige (im Testwagen vorhandene) Reifenreparaturset kann sich schon bei kleinen Reifenschäden als wirkungslos zeigen. Einen Wagenheber sucht man ohne das aufpreispflichtige Reserverad vergebens. 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.

## 2,8

## Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht insgesamt in Ordnung, die Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Polo zufriedenstellend ab, vor allem die B-Säulen und die hinteren C-Säulen schränken aber die Sicht etwas ein. Vorbildlich sind die versenkbaren Kopfstützen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus, Xenonscheinwerfer sind vorerst nicht lieferbar. Die Sicht im Innen- und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel besser sichtbar macht.

## Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Rundumsicht etwas ein.

⊕ Beim Polo BlueMotion Technology muss man für sämtliche sichtverbessernde Ausstattungsdetails extra bezahlen. So sind elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel ebenso optional, wie auch ein automatisch abblendender Innenspiegel (nicht im Testwagen verbaut) und eine Einparkhilfe hinten. Das aufpreispflichtige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Auf Wunsch gibt es Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht.

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

## 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. Hinten ist es etwas enger, die Füße müssen hinter den Vordersitzen "eingefädelt" werden, insgesamt geht der Einstiegskomfort 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. Klappt man die Rückbank 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 des Polo von klassenüblicher Größe.

## 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 spitzen Ecken der Kofferraumklappe.

---

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rückbank ist beim Trendline nur komplett klappbar. Für eine asymmetrisch geteilte Rückbank muss Aufpreis bezahlt werden (im Testwagen vorhanden). 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.

---

## 1,8 INNENRAUM

### 1,3 Bedienung

+ 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 gegen Aufpreis) und des Radios. Die Steuerung der optionalen manuellen Klimaanlage ist sehr einfach, da die Drehschalter griffig und logisch angeordnet sind. Bei der aufpreispflichtigen Klimaautomatik (nicht im Testwagen vorhanden) bedarf es ein wenig an Eingewöhnung, die Tasten und ihre Piktogramme sind etwas klein und gleichförmig. 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 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 (nur mit Regensensor, nicht im Testwagen). Elektrische Fensterheber sind vorne wie hinten Serie, Elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel sind dagegen nur gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen vorhanden). 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 (beides nicht verbaut). Selbst den Bordcomputer mit Verbrauchs- und Reichweitenanzeige muss man bei der Trendline-Ausstattung extra bestellen.



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

- 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.

---

### 1,6 Raumangebot vorne\*

+ 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.

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

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 Körpergröße von 1,78 m ausreichend Platz vor.**

---

## 2,5 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.

---

### 2,2 Sitze

⊕ Nur der Fahrersitz ist serienmäßig höhenstellbar. Den Beifahrersitz kann man gegen Aufpreis höhenstellbar ordern (im Testwagen vorhanden). 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.

---

### 2,5 Innengeräusch

⊕ Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch sind weder Wind- noch Fahrgeräusche besonders aufdringlich. Der Diesel-Motor hält sich akustisch immer leicht im Hintergrund, ist aber ebenfalls kaum störend wahrnehmbar.

## 3,5 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne noch zufriedenstellend schnell an, zeigt aber eine schlechte maximale Heizleistung. Die Messwerte für den Fond fallen noch etwas schlechter aus. Das leider übliche Problem sparsamer Dieselmotoren mit relativ wenig Abwärme. Eine halbautomatische Klimaanlage (Climatic) ist sowohl gegen Aufpreis lieferbar, wie auch eine Klimaautomatik (Climatronic). Die im Testwagen verbaute Climatic arbeitet effektiv und situationsgerecht. Die Temperatur kann aber nur grob für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden, ebenso die Luftmengenverteilung. Die Umluftfunktion schaltet nach gewisser Zeit automatisch wieder ab, damit ein Beschlagen der Scheiben verhindert wird. Ein Aktivkohlefilter ist bei der Climatic inbegriffen.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen\*

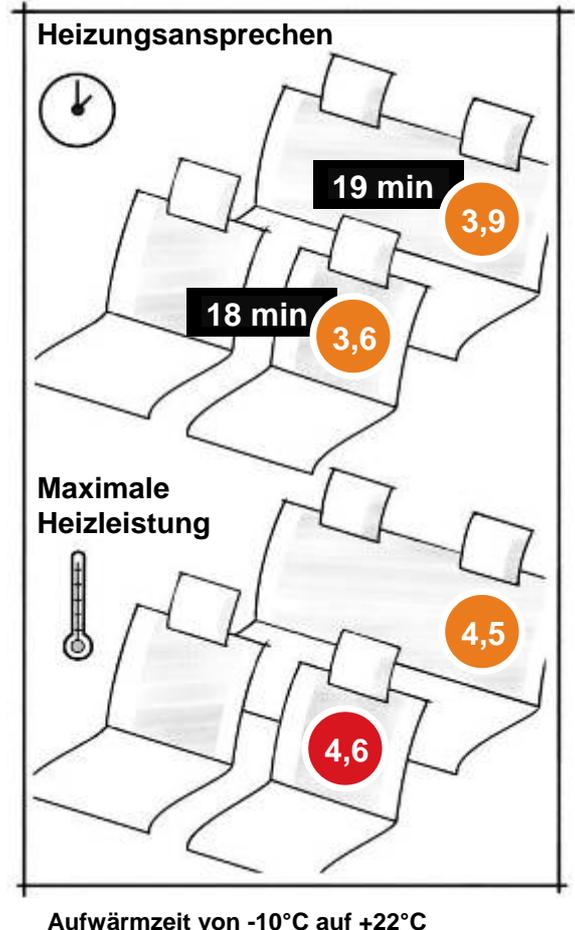
⊕ Der neue 1,6-l-TDI mit 90 PS schiebt den kleinen Polo kräftig an, trotz des lang übersetzten Getriebes können gute Elastizitätswerte erzielt werden. Schaltfaules Fahren ist also kein Problem. Aber auch Überholvorgänge können im Eiltempo absolviert werden, weil der Motor auch bei hohen Drehzahlen noch ordentlich anzieht.

## 1,8 Laufkultur

⊕ Mit der Umstellung auf Common-Rail-Einspritzung ist nun eine ansehnliche Laufkultur in den Diesel-Polo eingezogen. Der Motor gibt kaum Vibrationen in den Innenraum ab und hält sich auch akustisch angenehm zurück. Erstaunlich ist, wie ruhig und ohne Schütteln der Motor schon startet. Störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden.

## 1,6 Schaltung

⊕ Die Fünfgang-Handschtung 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. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, Kraftstoff zu sparen. Die gut funktionierende Start-Stopp-Funktion stellt den Motor automatisch ab, wenn der Gang ausgelegt ist und die Kupplung nicht betätigt wird. Tritt der Fahrer die Kupplung um weiter zu fahren, springt der Motor wieder an.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. VW verbaut zwar nur fünf Gänge, spreizt diese aber relativ weit - die Spreizung ist zwar grenzwertig, weil man die Gänge etwas weiter ausdrehen muss, der elastische Motor kommt damit aber recht gut zurecht.

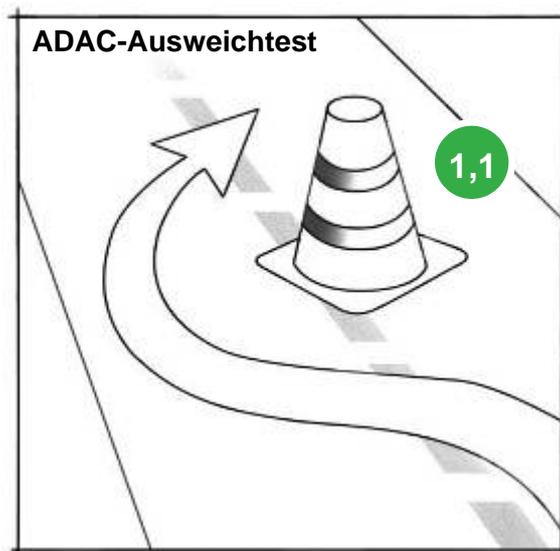
---

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,3 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.



---

### 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 Polo gutmütig und problemlos beherrschbar.

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.

---

### 2,3 Lenkung\*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an, die straffere Fahrwerksabstimmung sorgt für eine etwas spontanere Reaktion als mit dem Standard-Fahrwerk. 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.

## 1,9 Bremse

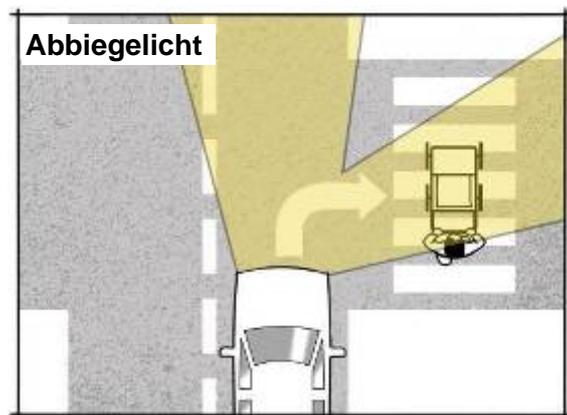
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo BlueMotion Technologie durchschnittlich geringe 36,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 185/60R15, Dunlop SP Sport 01 84T). Die Bremsanlage zeigt sich ausgesprochen standfest und frei von Fading, allerdings fällt der durchschnittliche Bremsweg rund zwei Meter länger aus, als beim vergleichbaren Polo ohne BlueMotion Technologie Paket und breiterer 16-Zoll Bereifung. 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. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist beim BlueMotion Technologie nur gegen Aufpreis an Bord. Optional kann man Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion ordern.

⊖ 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 1,80 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 anzuschnallen; 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. Beim Crashtest laut EuroNCAP erreicht der Polo mit 32 Punkten 90% bei der Insassensicherheit (nach neuem Rating), das ist ein sehr gutes Ergebnis. 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. Bei der Kindersicherheit erhält der VW Polo beim EuroNCAP-Crashtest 42 Punkte und erreicht dadurch sehr gute 86% der möglichen Punkte.

## 3,4 Fußgängerschutz

Das Ergebnis beim Fußgängerschutz laut EuroNACP ist nur mittelmäßig. Mit 15 Punkten werden nur zufriedenstellende 41% der möglichen Punkte erreicht. 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.

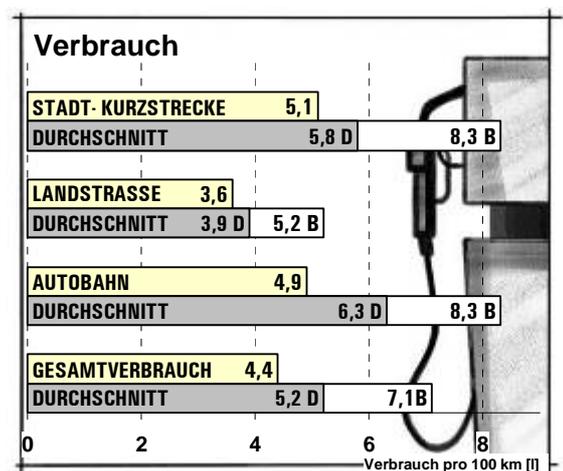
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Polo 1,6 TDI BlueMotion Technologie liegt bei 4,4 l Diesel pro 100 km. Der CO2-Ausstoß liegt dadurch bei 112 g pro Kilometer. Im EcoTest erhält er damit 31 Punkte, ein durchschnittliches Ergebnis in der Kleinwagenklasse. Innerorts benötigt der kleine Wolfsburger 5,1 l, außerorts 3,6 l und auf der Autobahn 4,9 l alle 100 km.

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, keine bestimmte Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig. Die Euro5-Werte werden problemlos eingehalten. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem fängt die Rußpartikel auf und verbrennt sie praktisch rückstandsfrei. Und so erreicht der Polo 1.6 TDI BlueMotion Technologie im EcoTest 42 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO2 ergeben sich 73 Punkte und damit vier Sterne im ADAC EcoTest - ein gutes Ergebnis, das sich sehen lassen kann. Bisher gibt es nur ganz wenige Kleinwagen, die das schaffen.



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

## 2,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,4 Betriebskosten\*

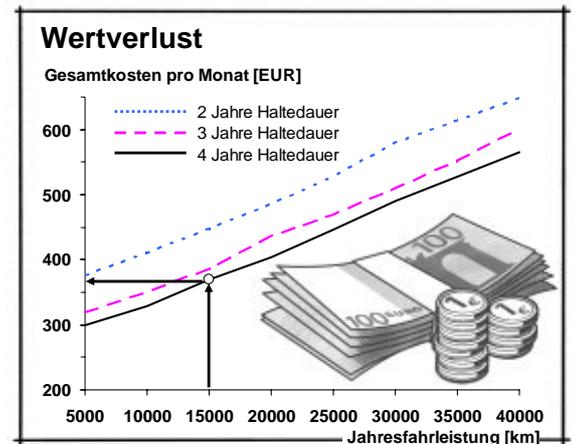
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Polo relativ genügsam mit dem Sprit umgeht und zudem den weniger teuren Diesel braucht, erhält er hier eine gute Bewertung.

### 2,0 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 1,6 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 300.000 km gewechselt werden muss.

⊕ 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 369 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,1 Wertstabilität\*

⊕ Der Polo mit BlueMotion Technologie-Paket ist ganz neu auf dem Markt und verfügt in dieser Version über einen sparsamen und zudem sauberen Motor. Daher wird ihm eine gute Wertstabilität prognostiziert.

### 3,6 Kosten für Anschaffung\*

Knapp 17.000 Euro verlangt VW für den Polo 1,6 TDI Trendline BlueMotion Technologie. Da der 1,6 TDI mit 90 PS in der Trendline-Ausstattung ausschließlich mit BlueMotion Technologie Paket lieferbar ist, ist dass gleichzeitig die Einstiegsvariante beim 90 PS Diesel. Die Grundausstattung fällt dabei nicht gerade üppig aus, immerhin sind die wichtigsten Ausstattungsdetails wie ESP und Seitenairbags mit Kopfbereich Serie. Vollwertige Kopfairbags für vorne und hinten müssen extra bezahlt werden.

### 3,4 Fixkosten\*

Die Einstufungen für die Haftpflicht und Teilkasko liegen relativ ungünstig, daher fallen die Kosten für die Versicherung recht hoch aus. Einzig die Vollkaskoeinstufung fällt recht günstig aus. Verhältnismäßig günstig für einen Diesel fällt auch die Steuer aus, nach der neuen Berechnung mit CO<sub>2</sub>-Komponente werden 152 Euro im Jahr fällig - das ist nur etwas die Hälfte von dem, was der Vorgänger gekostet hat.

⊕ Verglichen mit anderen Fahrzeugen in dieser Klasse liegen die absoluten monatlichen Kosten des Polo 1,6-l-TDI mit 90 PS sehr niedrig. Sowohl Steuer als auch Versicherung sind nicht zu teuer, die Kraftstoffkosten liegen sehr niedrig. Auch der Wertverlust ist absolut gesehen nicht all zu hoch.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.2 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI BMT	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1198	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	55(75)	66(90)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	195/1500	230/1500	230/1500	230/1500
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	11,9	9,7	14,0	11,5	11,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	190	170	180	180	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,7 S	5,8 S	6,1 S	5,6 S	4,7 D	4,7 D	4,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	128	128	139	124	109	109	96	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/15	16/13/15	13/14/15	13/14/15	17/16/18	17/16/18	17/16/18	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40	66	32	152	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	362	367	400	403	366	392	380	404
Preis [Euro]	13.075	13.600	15.810	17.160	15.535	17.785	17.000	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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/60R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,1/ 3,6/ 4,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	96g/km/ <b>112g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1462 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1185 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>1020 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (+ Nebelscheinwerfer)	180 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Fahrkomfortpaket)	455 Euro°
Reifendruckkontrolle (incl. Verbrauchsanzeige)	160 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	200 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	465 Euro°
Audioanlage	ab 475 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Regensensor)	140 Euro
Klimaanlage/-automatik (Cool&Sound Pakete)	910 Euro°/1.210 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ungeteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	715 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (Komfortpaket)	170 Euro°
Lackierung Metallic	425 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>83 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>36 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>178 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>369 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/18
Grundpreis	16.075 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 / UMWELT<sup>1</sup>

**2,2**

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

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