



VW Polo 1.2 TDI BlueMotion 87g (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(55 kW / 75 PS)

Der sparsamste Fünfsitzer der Welt - damit bewirbt VW den neuen Polo BlueMotion. Und tatsächlich, im ADAC EcoTest kann der Spar-Polo mit 3,8 l Diesel pro 100 km einen Spitzenwert erzielen. Es zeigt sich aber auch, dass der niedrige Verbrauch nur bei sehr zurückhaltender Fahrweise erzielt werden kann. Der neue Motor bietet eine annehmbare Laufkultur, sie reicht aber bei Weitem nicht an die der 1,6-l-TDI heran. Das Fahrwerk ist merklich straffer durch die Tieferlegung, bietet trotzdem ordentlichen Komfort und wie gewohnt ist es sehr sicher abgestimmt. Im Innenraum geht es geräumig zu, hinten fehlt es aber an Variabilität: die Rückbank kann man nicht geteilt umlegen. Ob 87- oder 89-g-Variante macht beim Basispreis keinen Unterschied, wohl aber bei der Verfügbarkeit von Optionen. Und da für die fünftürige 87-g-Version nicht mal eine Klimaanlage lieferbar ist, sollte man sich intensiv überlegen, ob nicht die zweite Version die erste Wahl wäre. Ab 17.610 Euro geht's los, viel Geld zum Sparen. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer
Konkurrenten: u.a. Seat Ibiza Ecomotive, Skoda Fabia Greenline

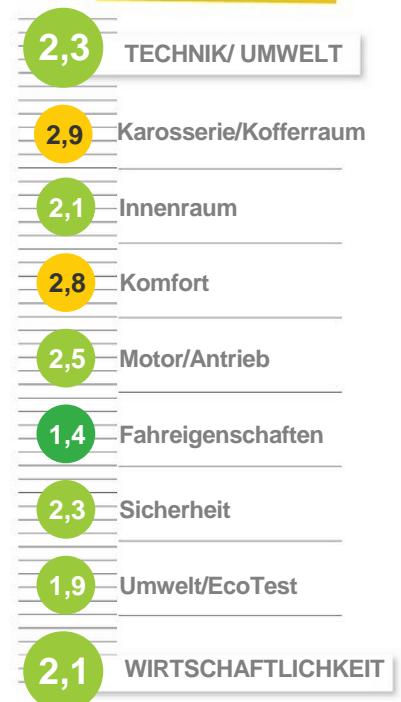
+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk, hohes Sicherheitsniveau

- magere Serienausstattung, kaum Extras bestellbar für 87-g-Variante, keine Klima für Fünftürer lieferbar, keine geteilte Rückbank

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



ADAC-URTEIL



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 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 sind leider den höherwertigen Ausstattungslinien vorbehalten, ebenso aufgeschäumte Kunststoffe und Softlack für eine angenehme Haptik. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei 455 kg, das ist für einen Kleinwagen gut. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht lieferbar. Bloß nicht anecken sollte man mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Beim aktuellen Modell gibt's jetzt auch keine Seitenleisten mehr. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist aufwendig und mit Bordmitteln praktisch nicht durchführbar.

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht insgesamt in Ordnung, die Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Polo ordentlich ab, das Ergebnis ist gut bis zufriedenstellend; 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, helle Xenonscheinwerfer sind für die Sparvariante nicht lieferbar - sehr fragwürdige Modellpolitik!

⊕ Der Innenspiegel bietet nach hinten eine recht gute Sicht. 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.

⊖ Eine elektronische Einparkhilfe für den Heckbereich gibt's für die 87-g-BlueMotion-Variante leider nicht. Ebenso nicht lieferbar: Innenspiegel automatisch abblendend, Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar. Diese Extras gibt's nur für die 89-g-BlueMotion-Version, weshalb diese klar empfehlenswerter ist.

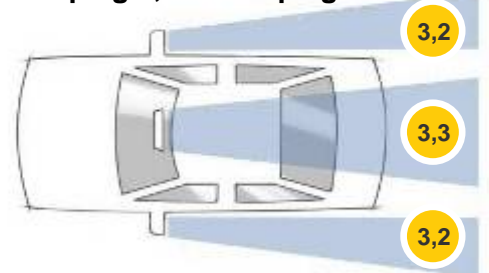


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

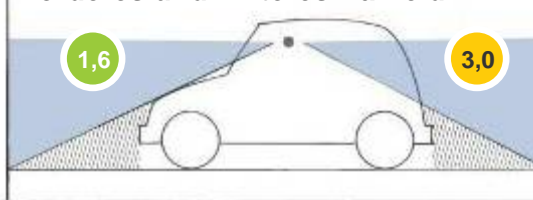
Rundumsicht



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.

3,4 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 Einstiegskomfort aber in Ordnung. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt, sie können die Türen auch an Steigungen gut halten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Eine Fernbedienung für die Zentralverriegelung ist nicht lieferbar.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Bis 240 l Gepäck finden im Kofferraum Platz. 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.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine hohe Ladekante gehoben werden (außen fast 70 cm), innen ist die Ladekante knapp 19 cm hoch. 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. Der praktische doppelte Gepäckraumboden ist für die 87-g-BlueMotion-Variante nicht lieferbar. Dadurch entsteht bei umgeklappten Rücksitzen auch eine Stufe am Boden, die beim Verschieben des Gepäcks hinderlich ist.

3,7 Kofferraum-Variabilität

Für diese Version gibt es nur eine ungeteilt umklappbare Rückbank, das ist wenig variabel und umständlich zu bedienen - und es betrifft wieder mal nur die 87-g-Variante.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer. Zur Gepäcksicherung stehen nur Verzurrösen bereit.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

+ Bei der Bedienung gibt auch der aktuelle Polo keine Rätsel auf, alle Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Günstig ist die hohe Position der Klimaregelung (Klimaanlage als Option, jedoch nur für Dreitürer bei 87-g-Variante) und des Radios. Die Steuerung der Klimatisierung bedarf wenig Eingewöhnung, die Drehregler sind leicht verständlich und simpel in der Bedienung; Umluftschtaltung und Heckscheibenheizung sind deutlich abgesetzt. 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 gut 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 Türfächern verstauen, einen Becherhalter gibt's ebenso. 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 vorne sind serienmäßig. Die Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. 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. Es gibt nur manuell einstellbare Außenspiegel. Regensensor oder automatische Lichtsteuerung sucht man auch in der Optionsliste vergeblich.



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

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.

2,8 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW recht gut gelungen. Das Fahrwerk federt deutlich straffer als das Serienfahrwerk der anderen Modelle, ein Tribut an die Fahrwerkstieferlegung zur Reduzierung des Luftwiderstandes. Es liefert nach wie vor 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 gut bis zufriedenstellend an, lässt schon etwas mehr Unruhe zu den Insassen durch. 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 geringer aus. Fährt man den Polo beladen, ändert sich die Federung nur wenig, die Seitenneigung, aber auch der Fahrkomfort nehmen etwas zu.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist 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 an Seitenhalt. Die Oberschenkelunterstützung fällt recht ordentlich aus, jedoch könnte die Sitzfläche für Erwachsene länger sein.

⊖ Für den Beifahrersitz gibt's die Höheneinstellung auch optional nicht, wenn man die 87-g-Variante wählt.

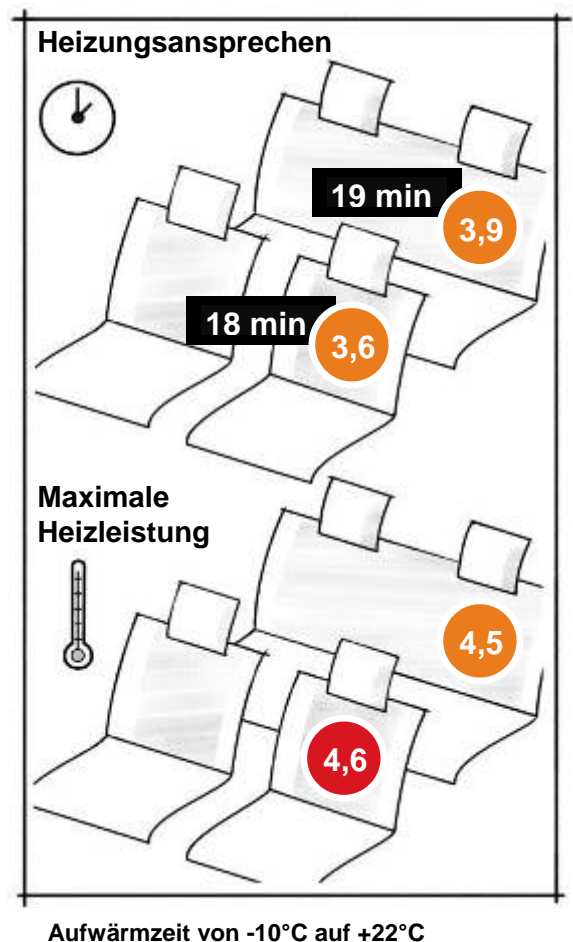
2,9 Innengeräusch

⊕ Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch fallen weder Wind- noch Fahrgeräusche störend auf. Der Motor wird erst unter Last etwas lauter, aber nicht dröhnig. Insgesamt gesehen ist dieser Polo im Vergleich zu vielen Mitbewerbern in dieser Leistungsklasse subjektiv eher leise.

4,3 Klimatisierung

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

⊖ Die Heizung spricht vorne wie hinten nur ausreichend schnell an und zeigt eine sehr bescheidene Wirkung, wenn die Außentemperaturen sehr kalt sind. Eine Klimaanlage ist für die 87-g-Variante mit fünf Türen nicht lieferbar - nur für den Dreitürer. Die Temperatur kann nur grob vorgewählt werden und muss stets manuell nachgeregelt werden. Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen erfolgen.



2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,9

Fahrleistungen*

Dank Turboaufladung holt der Dreizylinder-Motor aus 1,2 Liter Hubraum ordentliche 75 PS und ein maximales Drehmoment von 180 Nm. Damit kann man den BlueMotion-Polo recht flott bewegen, im Verkehr mitzuschwimmen stellt überhaupt kein Problem dar. Auch Überholmanöver sind gut machbar, wenn man die Gänge ausdreht. Insgesamt ist die Elastizität des Motors ordentlich, spätestens im fünften Gang geht ihm aber langsam die Luft aus, da die Getriebeübersetzung sehr lang gewählt wurde.

3,3

Laufkultur

Der Dreizylinder-Diesel verfügt zwar über eine Ausgleichswelle, jedoch kann er gerade unter Last deutliche Vibrationen nicht verhindern. Diese dringen in den Innenraum und sind vor allem in Lenkrad und Sitzgestell zu spüren. Im Leerlauf dagegen läuft der Motor ausgesprochen ruhig. Bei ruhigem Dahingleiten bietet der kleine Dieselmotor insgesamt eine ordentliche Laufkultur. Brummen oder Dröhnen verkneift er sich weitgehend.

2,0

Schaltung

+ Die Fünfgang-Handschtaltung lässt sich präzise schalten, man kann die Gänge ohne Haken einlegen. Die Schaltwege sind kurz genug. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, er lässt sich leicht einlegen. Die Schaltpunktanzeige informiert über den jeweils ökologischsten Gang in Abhängigkeit der Fahrsituation.

- Merkwürdig schwergängiger als bei den Benzinern oder Vierzylinder-Dieseln lassen sich die Schaltstufen einlegen, vor allem schnelles Schalten wird dadurch erschwert. Technischer Grund: die Synchronisierung benötigt etwas länger, die unterschiedlichen Drehzahlen der rotierenden Massen anzugleichen.

2,0

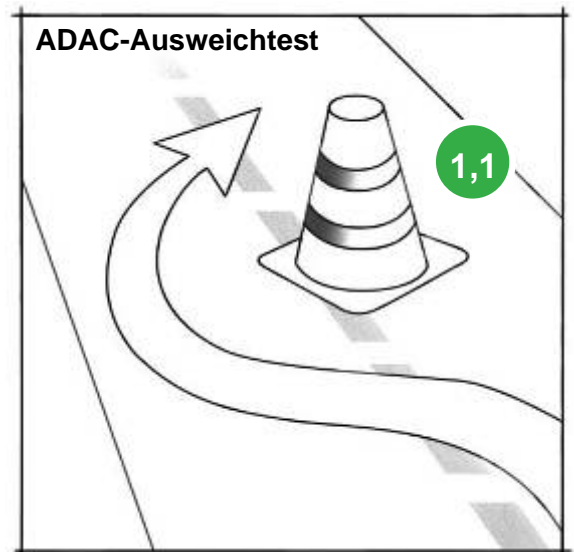
Getriebeabstufung

+ Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen recht gut, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Ein enger gestuftes Sechsganggetriebe wäre aber sinnvoller, da der Motor dann leichter im jeweils optimalen Drehzahlbereich gehalten werden kann. Insgesamt hat VW eine lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn möglichst niedrig zu halten. Der kleine Motor kommt damit aber erstaunlich gut zurecht, freilich ist er in den oberen Gängen nicht mehr besonders dynamisch unterwegs.

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Der 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, nur bei hohen Geschwindigkeiten merkt man eine leichte Seitenwindempfindlichkeit. Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP unterstützt den Fahrer, in kritischen Situationen Schleudern zu vermeiden und auf der Fahrbahn zu bleiben. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Polo sehr gut ab, er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch die Gassen steuern. Dabei bleibt er stets beherrschbar, dank effektiver ESP-Eingriffe wird Schleudern vollständig verhindert.



1,3 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.

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.

2,2 Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an, die Fahrwerksabstimmung sorgt für eine recht spontane Reaktion. Die Lenkung 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 nicht besonders klein aus.

1,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo durchschnittlich nur 34,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serien-Eco-Reifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt ebenso weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,3

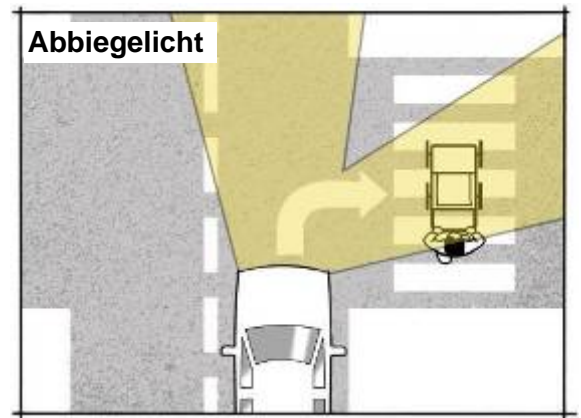
SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo BlueMotion verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Ebenso ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem optional an Bord. Gegen Aufpreis kann man Nebelscheinwerfer mit einer 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 1,85 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.

2,0

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 Windschutzschreiben rahmen sind hart und unnachgiebig.

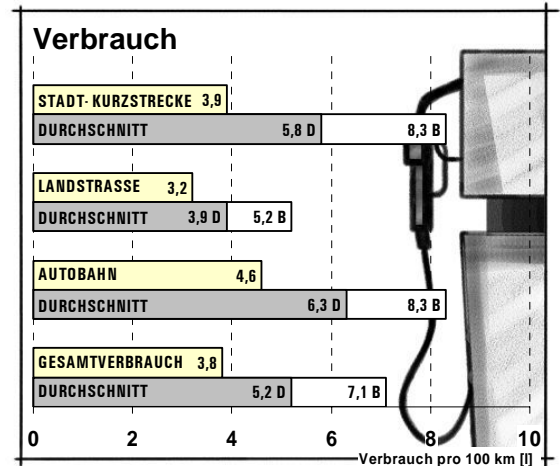
1,9

UMWELT/ECOTEST

2,1

Verbrauch/CO₂*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Polo BlueMotion liegt bei 3,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 99 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für respektable 39 Punkte. Innerorts verbraucht der BlueMotion 3,9 l, außerorts 3,2 l und auf der Autobahn 4,6 l Diesel pro 100 km. Das zeigt, dass der Kleinwagen nur bei zurückhaltender Fahrweise richtig sparsam ist, bei Leistungsanforderung aber mit deutlichem Verbrauchsanstieg etwas enttäuscht. Dann kann er sich vom deutlich lauffruhigerem 1,6-l-TDI kaum noch absetzen.



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

1,7

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die NO_x-Werte nicht besonders hoch aus. Das Resultat: 43 von 50 möglichen Punkten bei der Abgas-Wertung des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Polo 1,2 TDI BlueMotion damit 82 Punkte und problemlos vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest erzielen - ein erfreuliches Ergebnis.

2,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,7

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Vergleich zu den Konkurrenten sehr niedrig liegt, kann der BlueMotion-Polo hier eine sehr gute Bewertung erreichen.

2,2

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 1,2 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 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.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

0,6

Wertstabilität*

⊕ Sparen hat Zukunft, und so wird dem Polo in der BlueMotion-Version eine sehr günstige Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist zwar mit einer Modellpflege, aber nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen - das wirkt sich auch positiv auf die Wertentwicklung aus.

4,1

Kosten für Anschaffung*

⊖ Angesichts der mageren Ausstattung sind die Anschaffungskosten von über 17.500 Euro sehr hoch. Dass kaum Extras lieferbar sind und man so bei der 87-g-Variante kaum über 20.000 Euro kommt, hilft wenig, denn die Basisausstattung hält nur im Sicherheitsbereich alles Nötige bereit; dass für den Fünftürer nicht mal eine Klimaanlage lieferbar ist (aus Gewichtsgründen für den EU-Verbrauchswert), ist eigentlich nicht mehr zeitgemäß.

3,2

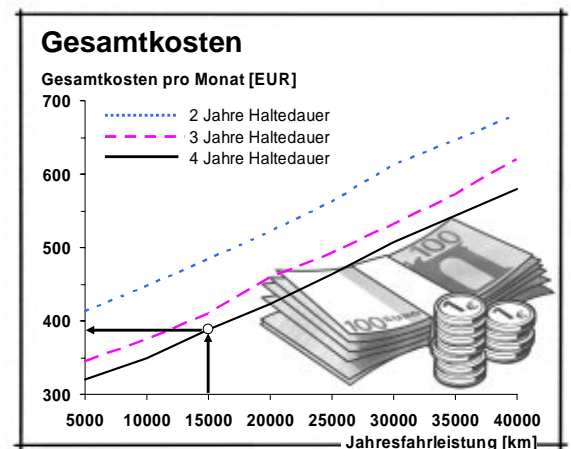
Fixkosten*

Obwohl Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung vergleichsweise teuer sind, halten sich die festen jährlichen Kosten im Rahmen. Günstig fällt die Teilkaskoeinstufung aus, aber besonders bei der Steuer profitiert der kleine BlueMotion von der Neuregelung mit CO₂-Komponente - 114 Euro im Jahr sind für einen Diesel vergleichsweise wenig.

2,1

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Während der Polo BlueMotion bei den Anschaffungs- und Fixkosten nur mäßig abschneidet, kann er vor allem bei den geringen Betriebskosten punkten. Daher schneidet er bei den Kosten im Umfeld seiner Wettbewerber gut ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 388 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.2 TSI	GTI	1.2 TDI	1.6 TDI BMT	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1390	3/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	132(180)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	250/2000	180/2000	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	11,9	9,7	6,9	13,9	11,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	190	229	170	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,0 S	6,1 S	6,3 S	5,8 S	6,9 S	4,3 D	4,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	128	128	139	124	139	99	96	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/15	16/13/15	13/14/15	13/14/15	14/22/23	17/16/18	17/16/18	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40	66	32	32	114	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	383	388	420	424	k.A.	379	395	419
Preis [Euro]	13.210	13.735	15.990	17.340	23.240	15.985	17.160	18.590

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

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,4 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	3,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,9/ 3,2/ 4,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	87g/km / 99g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	1135 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1180 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	210 Euro
Abbieglicht	80 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (Licht-Sicht-Paket)	140 Euro
Reifendruckkontrolle (inkl. Bordcomputer)	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (inkl. RDK)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	475 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	140 Euro
Klimaanlage (nur für 3-Türer)	nicht erhältlich
Klimaautomatik (nur für 3-Türer)	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ungeteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	425 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	79 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	387 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/18
Grundpreis	17.610 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

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen