



VW Polo GTI DSG (7-Gang)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(132 kW / 180 PS)

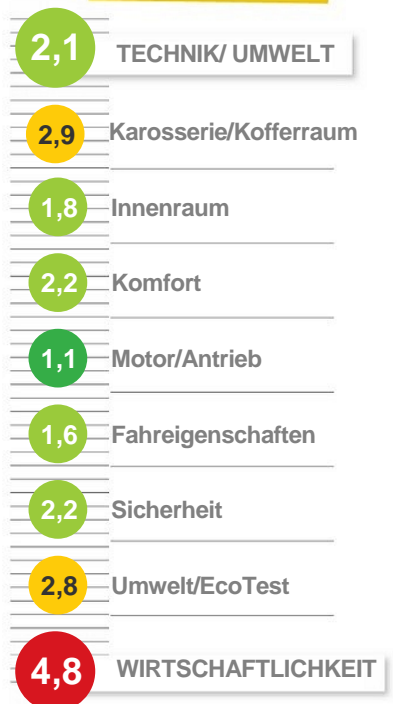
Beim Polo GTI wird auf modernste Technik zurückgegriffen. Der mit einem 1,4 Liter-TSI-Triebwerk ausgestattete Kleinwagen zeigt dank Kompressor/Turbo-Kombination und 180 PS in Verbindung mit dem 7-Gang-DSG für sehr gute Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt schon bei moderater Fahrweise mit durchschnittlich 6,7 l/100 km hoch aus, bei flotter Gangart schnell er weiter in die Höhe. Das sportliche Gesamtpaket sorgt für hohen Fahrspaß und gleichzeitig sichere Fahreigenschaften. Der Komfort bleibt dabei nicht ganz auf der Strecke. Ein Schaltgetriebe ist für den stärksten Polo nicht lieferbar. Neben der guten Verarbeitungs- und Materialqualität gefällt auch das Platzangebot. Vom Kofferraum darf man im GTI nicht zu viel erwarten, es fehlt der variable Ladenboden der anderen Polo-Modelle, da serienmäßig ein Ersatzrad verbaut ist. Auf der Straße ist er ganz vorne mit dabei - Im Kostenkapitel kann der kleine Renner leider nicht punkten. Wenn man sich aber bei der Konkurrenz umsieht, relativiert sich der Anschaffungspreis von 22.500 Euro für den GTI. Hier wie dort kommen hohe Unterhaltskosten hinzu. **Karosserievarianten:** Fünftürer
Konkurrenten: Fiat Grande Punto Abarth, Ford Fiesta ST, Opel Corsa OPC, Peugeot 207 RC, Renault Clio RS, Seat Ibiza Cupra

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, kräftiger Motor, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau

- kleiner Kofferraum, hoher Verbrauch, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



⊕ 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. Der Innenraum des GTI wirkt hochwertig und ist ordentlich verarbeitet, alles sitzt passgenau und selbst auf sehr schlechten Straßen hört man keine Geräusche. Die in Karo-Optik gehaltenen Sportsitze mit GTI-Schriftzug und rote Ziernähte an Lenkrad und Schalthebel heben die Sportlichkeit des Polo GTI hervor. Aufgeschäumte Kunststoffe und Softlack für eine angenehme Haptik. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei 445 kg, das ist für einen Kleinwagen ein guter Wert. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden. Der GTI ist serienmäßig anstatt mit einem Reifenreparaturset mit einem schmalen Notrad ausgestattet. Ein vollwertiges Reserverad ist dagegen nicht erhältlich.

⊖ Bloß nicht anecken sollte man mit den lackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Zudem fehlen Seitenleisten, welche bei unvorsichtig geöffneten Türen den Lack schützen.

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 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.

⊕ Der Innenspiegel bietet nach hinten eine recht gute Sicht, auf Wunsch ist er automatisch abblendend (abschaltbar). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Helle Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht gibt es optional. Mit den serienmäßigen Halogenscheinwerfern kostet Tagfahrlicht dagegen Aufpreis. Auf Wunsch gibt's die Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion.

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

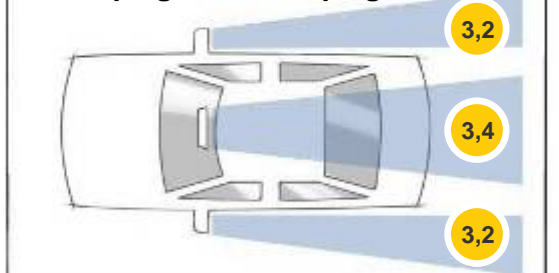


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

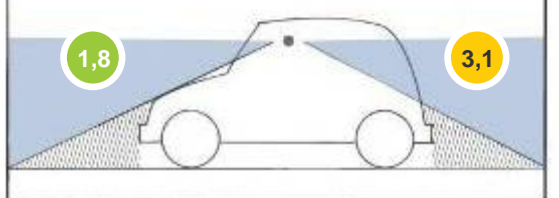
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

3,3

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).

3,9

Kofferraum-Volumen*

Da beim Polo GTI serienmäßig ein Ersatzrad verbaut ist, fällt der variable Ladeboden weg. Dadurch verringert sich das Kofferraumvolumen auf magere 180 l (mit variablen Ladeboden: 240 l). Klappt man die Rückbank (geteilt, Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Das serienmäßig verbaute Ersatzrad beim Polo GTI verringert das Kofferraumvolumen von 240 auf 180 Liter.

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine hohe Ladekante gehoben werden (außen über 68 cm). Die innere Bordwand beträgt nur 6 cm und bei umgeklappter Rückbank steht ein weitgehend ebener Ladeboden zur Verfügung. 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.

2,8

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die asymmetrisch geteilte Rückbank gibt es serienmäßig. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Die Zugänglichkeit ist beim Dreitürer aber nicht optimal. Zur Gepäcksicherung stehen Verzurrösen bereit.
- ⊖ Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer.

1,8

INNENRAUM

1,4

Bedienung

+ Bei der Bedienung gibt auch der Polo GTI 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. Der GTI verfügt gegenüber den normalen Versionen über ein DOT-Matrix Display und extra Instrumente für Kraftstoffanzeige und Kühlmitteltemperaturanzeige. 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. Beim GTI wird aufgrund des DOT-Matrix Displays im Gegensatz zu den anderen Polo auch eine nicht richtig verschlossene Motorhaube angezeigt.

- 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.

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 Größe von 1,78 m Platz.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der GTI ist 15 mm tiefer gelegt und merklich straffer gefedert. Das Sportfahrwerk sorgt für eine gute Straßenlage, filtert aber Unebenheiten nicht ganz so gut, wie das Standardfahrwerk. Einzelhindernisse oder kurze Bodenwellen dringen deutlich stärker bis zu den Insassen durch. Langgezogene Bodenwellen werden sehr gut abgefedert, der Polo schwingt dabei praktisch nicht nach. Die Vorteile der straffen Auslegung zeigen sich vor allem bei Kurvenfahrten, hier fällt die Seitenneigung sehr gering aus. Fährt man den Polo GTI beladen, ändert sich die Federung nur wenig, der Fahrkomfort nimmt geringfügig zu.

2,1 Sitze

⊕ Beide vorderen Sportsitze sind serienmäßig höhenstellbar. Die hohen Lehnen bieten einen sehr 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.

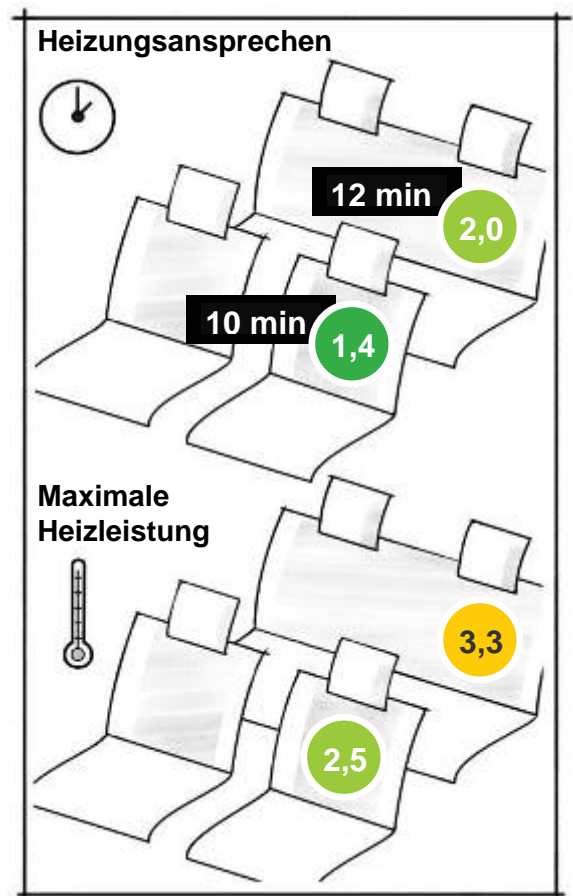
2,6 Innengeräusch

Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch fallen weder Motor- noch Wind- oder Fahrgeräusche störend auf. Der sportliche Motor zeigt sich bei Konstantfahrt kaum präsent, erst unter Volllast ist ein tiefes Brummen hörbar, welches über einen Soundgenerator im Innenraum erzeugt wird. Auf Dauer nervt das Brummen etwas, deshalb wäre es durchaus sinnvoll, wenn man diese Funktion abschalten könnte.

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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,1

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Der doppelt aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer leistet satte 180 PS und sorgt im GTI für erstklassige Fahrleistungen. Einzigartiges Merkmal der TSI-Technik ist die Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung. Der "Twincharger", ein Kompressor in Kombination mit einem nachgeschalteten Abgasturbolader, sorgt mit einer Literleistung von 129 PS für einen Spitzenwert unter den Serien-Vierzylindern im PKW-Bereich. Das maximale Drehmoment von 250 Nm steht über einen weiten Drehzahlbereich von 2.000 - 4.500 U/min an und sorgt für einen gleichmäßig kräftigen Antritt.

1,7

Laufkultur

⊕ Das innovative TSI-Triebwerk läuft überraschend kultiviert und vibrationsarm, bei sehr gleichmäßiger und weicher Leistungsentfaltung.

1,1

Schaltung

⊕ Das im Polo GTI serienmäßige 7-Gang-Direktschaltgetriebe passt perfekt zum 1,4 Liter TSI-Motor. Die Schaltvorgänge vollziehen sich weich und sind kaum wahrnehmbar. Die Trockenkupplung zeigt auch bei kaltem Motor keine Auffälligkeiten, insgesamt hinterlässt das Getriebe einen ausgezeichneten Eindruck. Auf Wunsch können die Gänge mit Hilfe der Schalt paddels am Lenkrad bzw. des Wählhebels auch manuell gewechselt werden.

1,4

Getriebeabstufung

⊕ Sieben Gänge sorgen für besonders geringe Drehzahlunterschiede beim Schalten, so kann der Motor sein volles Temperament entfalten. Aufgrund der weichen Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung fallen die vielen Gangwechsel nicht störend aus, da sie praktisch nicht spürbar sind. Der siebte Gang hätte etwas länger übersetzt werden können, um das Drehzahlniveau auf der Autobahn noch weiter zu senken. Der drehmomentstarke Motor würde gut damit zurecht kommen.

1,6

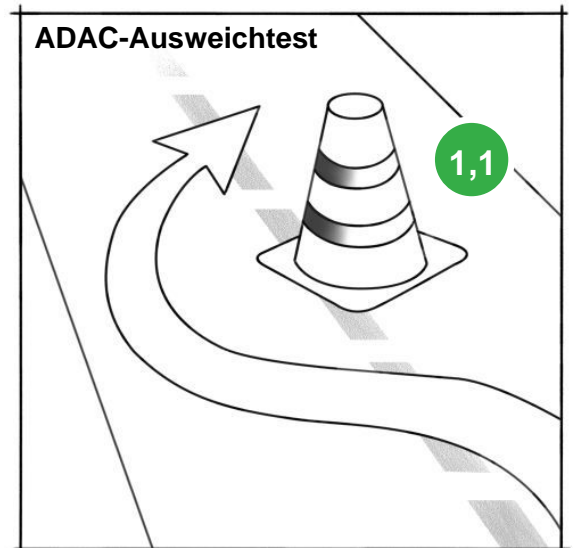
FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

Fahrstabilität

⊕ Der Polo GTI 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.

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.

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 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. Dank des Sportfahrwerks zeigt er sich beim Ausweichtest noch einen Tick sicherer als der normale Polo.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen sehr hoch. 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.

2,4 Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung sehr gut an, die straffere Fahrwerksabstimmung sorgt für eine etwas spontanere Reaktion. Sie arbeitet dank der etwas sportlicheren Auslegung im GTI sehr präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt hat VW die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des Polo GTI unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,5 m hoch aus.

1,9 Bremse

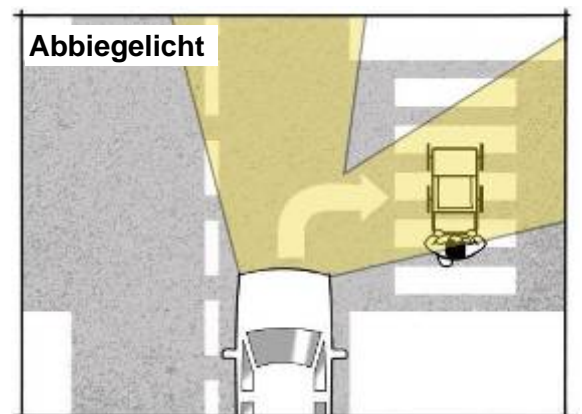
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo GTI durchschnittlich nur 36,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx der Größe 215/40R17V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht sehr 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

2,4 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. Wählt man die Xenonscheinwerfer, gibt es sogar ein separates Abbiegelicht, welches den seitlichen Bereich vor dem Fahrzeug noch besser ausleuchtet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

⊖ 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

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.

⊕ 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 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.

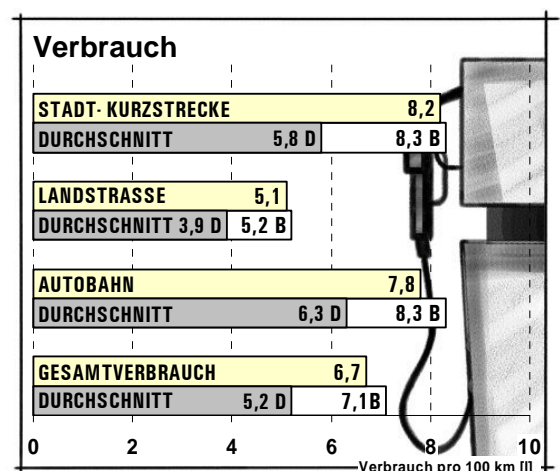
3,4 Fußgängerschutz

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 Windschutzscheiben rahmen sind hart und unnachgiebig.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Polo GTI zeigt sich mit dem 180 PS starken TSI-Motor nicht besonders sparsam. Beim ADAC-EcoTest beträgt der Durchschnittsverbrauch 6,7 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 153 g/km werden nur magere 19 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,2 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 7,8 l pro 100 km.



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

1,4

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die CO-Werte nicht zu hoch aus. Der Lohn: 46 von 50 möglichen Punkten bei der Abgas-Wertung des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Polo GTI aber nicht über 65 Punkte heraus, was lediglich für drei Sterne im ADAC-EcoTest erreicht.

4,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,8

Betriebskosten*

⊖ Die Note für die Betriebskosten fällt aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauchs schlecht aus.

4,4

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. Der 1,4 Liter Turbo-Kompressor Motor 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. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz und spezielles Motoröl sorgen für die schlechte Benotung.

1,8

Wertstabilität*

⊕ Der Polo GTI wird sich als Gebrauchtwagen auch bei jüngeren Autofahrern großer Beliebtheit erfreuen. Das sollte trotz des hohen Verbrauchs für einen soliden Restwertverlauf sorgen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Die sportliche GTI-Version des VW Polo ist ab 22.500 Euro erhältlich. Auch wenn ein sehr aufwendiger Motor mit Kompressor und Turbolader und ein hochmodernes und fortschrittliches 7-Gang-DSG-Getriebe zum Einsatz kommen, für einen Kleinwagen ist das trotzdem eine Menge Geld.

3,9

Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt trotz des leistungsstarken Motors bei lediglich 66 Euro.

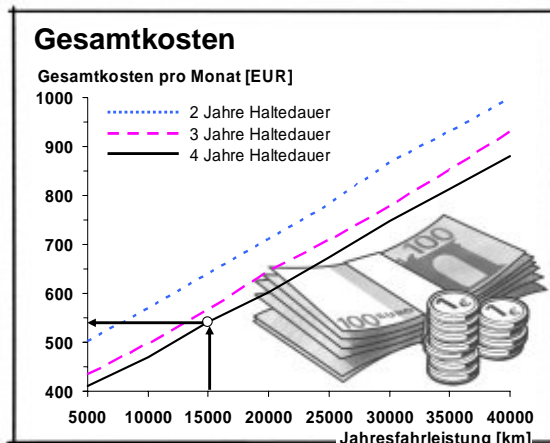
⊕ Die Einstufung der Haftpflichtversicherung liegt im günstigen Bereich.

⊖ Sehr teuer zeigen sich dagegen die Teil- und Vollkaskoversicherung.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Der hohe Anschaffungspreis sowie die hohen Aufwendungen für Kraftstoff und Kasko-Versicherung sorgen für sehr hohe monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 541 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.4	1.2 TSI	1.2 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI	1.4 BiFuel
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	4/1390
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	55(75)	66(90)	77(105)	60(82)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	180/2000	230/1500	250/1500	126/3800
0-100 km/h[s]	16,1	14,1	11,9	9,7	13,9	11,5	10,4	13,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	165	177	190	170	180	189	174
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,7	5,8	6,1 S	5,8 S	4,3 D	4,7 D	4,8 D	8,7 FG
CO2 [g/km]	128	128	139	124	99	109	109	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/15	16/16/15	14/16/15	14/16/15	17/16/18	17/16/18	16/17/18	13/14/15
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40	66	32	114	152	152	52
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	373	378	415	423	370	400	412	379
Preis [Euro]	12.275	12.800	15.250	16.600	15.050	17.225	17.850	16.475

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	132 kW (180 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/40R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 5,1/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 153g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3976/1682/1452 mm
Leergewicht/Zuladung	1235 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	170 l/460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	670 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	80 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig (beim GTI)	Serie
Tempomat	200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	840 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	470 Euro°
Audioanlage	ab 480°
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/305 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar/ elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	860 Euro
Tagfahrlicht	50 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	274 Euro
Monatliche Gesamtkosten	542 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/23
Grundpreis	22.500 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

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen