



VW Polo 1.2 BlueMotion Technology Comfortline

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(51 kW / 70 PS)

Der Polo gehört zu den erfolgreichsten Kleinwagen in Europa - nicht ohne Grund. Er kann mit guter Qualität und einfacher Bedienbarkeit punkten. Ein sicheres und komfortables (ausgenommen Sportabstimmung) Fahrwerk gehören ebenso zu den Kaufargumenten. Im Innenraum findet man vorne viel Platz und auch sonst bietet der Polo alles Nötige und so manches Komfortdetail - leider vieles gegen Aufpreis. Der kleine 1,2-l-Dreizylinder bietet eine ordentliche Laufkultur und verkneift sich auch beim Ausdrehen nervendes Dröhnen. Soll es flott vorangehen, muss viel geschaltet werden, was mit dem präzisen Fünfgang-Getriebe leicht gelingt. Im Testwagen ist der Benziner mit dem BlueMotion Technology Paket auf Diät gesetzt - zumindest etwas, denn 0,3 l/100 km weniger (ADAC EcoTest) sind nicht die Welt. Aber damit landet der Verbrauch unter 6 l/100 km. Wer öfter in der Stadt unterwegs ist, profitiert vor allem von der Start-Stopp-Automatik. Der Preis für die getestete dreitürige Variante startet bei 14.925 Euro.

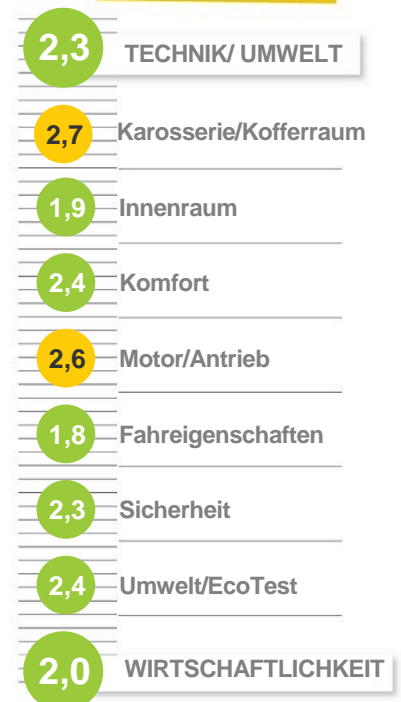
Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris.

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk, Start-Stopp-Automatik und Rekuperation

- magere Serienausstattung, Motor etwas müde



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 recht 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 475 kg, das ist für einen Kleinwagen sehr gut. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad lässt sich VW extra bezahlen. 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. Praktisch ist natürlich die serienmäßige Einparkhilfe hinten. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Polo als Dreiturier 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 sind für den BlueMotion Technologie leider nicht lieferbar.

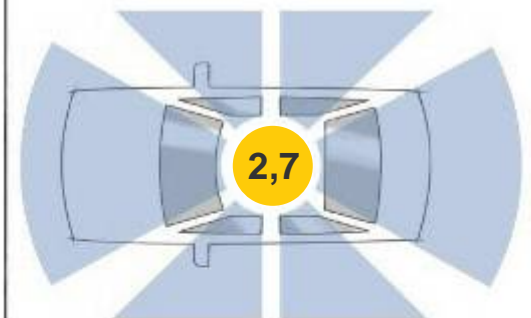
⊕ Der Innenspiegel bietet nach hinten eine recht gute Sicht, auf Wunsch ist er automatisch abblendend (abschaltbar). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und beheizen. Das optionale Tagfahrlicht (50 Euro) sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss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

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

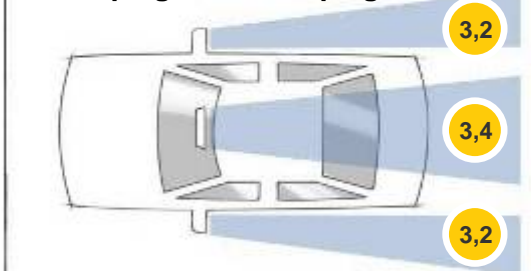


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

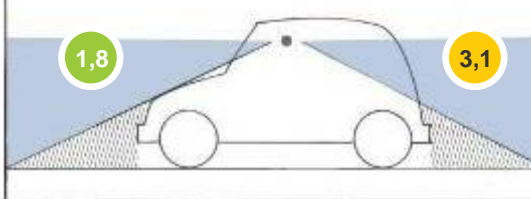
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

3,3

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 hintereinander).

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 (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.



2,3

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.

Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des Polo von klassenüblicher Größe.

2,3

Kofferraum-Variabilität

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

1,9

INNENRAUM

1,5

Bedienung

+ Bei der Bedienung gibt der Polo keine Rätsel auf, alle Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Günstig ist die hohe Position der Klimaregelung (Klimaautomatik als Option) und des Radios. Die Steuerung der Klimaanlage bedarf wenig Eingewöhnung, die Drehregler leicht verständlich und simpel in der Bedienung; Umluftschaltung und Heckscheibenheizung sind deutlich abgesetzt; im Testwagen war die gut regelnde Klimaautomatik verbaut. 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. 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. Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor. Der Bordcomputer mit Verbrauchs- und Reichweitenanzeige findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

- Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet, die Bedienungsanleitung hat aber ihren eigenen Platz - das wiederum ist vorbildlich.



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.

2,4 KOMFORT

2,8 Federung

Der Testwagen war mit dem optionalen Sportfahrwerk ausgestattet. Neben der Tieferlegung zeigte sich auch ein deutlich strafferes Ansprechen der Federn und Dämpfer. Während das Serienfahrwerk für seine gelungene Ausgewogenheit bekannt und gelobt ist, kann das Sportfahrwerk unter Komfortaspekten nicht überzeugen. Wer gerne möglichst wenig Seitenneigung und eine möglichst direkte Straßenlage möchte, der ist mit der straffen Abstimmung wohl zufrieden - allen anderen sei das gute und ohnehin etwas straffer als bei den Dieselmotorisierungen ausgelegte Serienfahrwerk ans Herz gelegt. Denn die Sport-Variante bleibt zwar auf langen Bodenwellen ruhig auf der Straße, kurzweilige Fahrbahn-Abschnitte und Einzelhindernisse kommen aber etwas ruppig bis zu den Insassen durch. Die Karosserie ist bei nicht perfekter Fahrbahn in ständiger Bewegung. Auch voll beladen bleiben die straffen und weniger komfortablen Federeigenschaften bestehen.

2,2 Sitze

⊕ Beider 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.

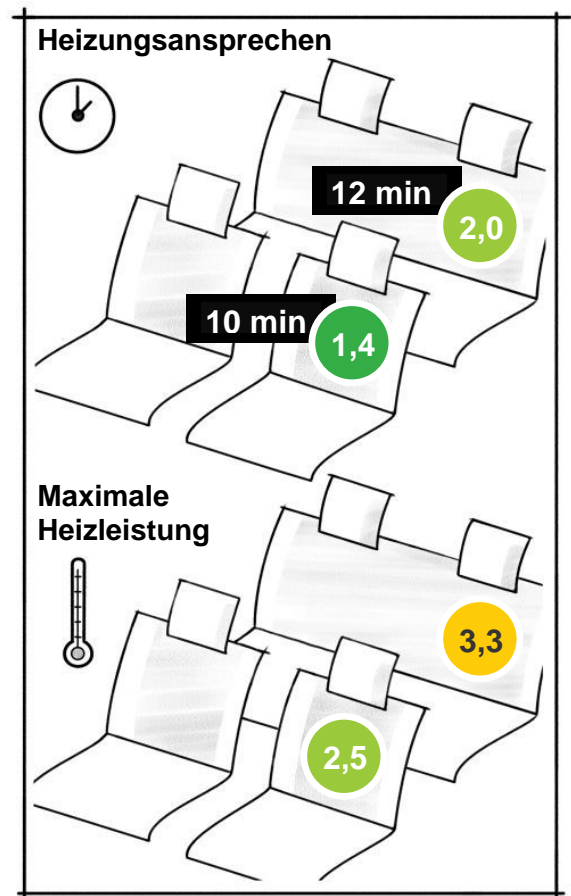
2,6 Innengeräusch

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 bei hohen Drehzahlen etwas lauter, aber nicht dröhnig. Insgesamt gesehen ist dieser Polo im Vergleich zu vielen Mitbewerbern in dieser Leistungsklasse subjektiv eher leise.

2,1 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. Die Klimaautomatik arbeitet effektiv und sorgt für rasche Abkühlung an heißen Tagen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Die Luftmengenverteilung kann der gut abgestimmten Automatik überlassen oder manuell gewählt werden, oben, mitte, unten sind dabei frei kombinierbar. Den Aktivkohlefilter liefert VW bei der Klimaautomatik mit.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen*

– Die drei Zylinder erzeugen in ihren 1,2 Liter Hubraum ausreichende 70 PS. Damit stellt der Polo kein Hindernis dar, eine stramme Beschleunigung darf man aber auch nicht erwarten. Schon für das Mitschwimmen im Verkehr muss man ab und an die Gänge ausdrehen. Die Elastizität im fünften Gang reicht meistens nur zum Halten der Geschwindigkeit aus, will man schneller werden, muss man eben zurückschalten. Für den Polo stellt diese Leistungsstufe eigentlich das Minimum dar, erst recht bei eingeschalteter Klimaanlage - ausreichend ist sie aber allemal.

2,0 Laufkultur

+ Die typischen Eigenschaften eines Dreizylinders kann der 1,2-l-Motor nicht verbergen, unter 2.000 U/min. zeigt er sich etwas brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter. Darüber läuft er aber recht ordentlich und vibrationsarm, angenehm fällt auf, dass er sich Dröhnen weitgehend verkneift - insgesamt wird eine gute Laufkultur geboten.

1,6 Schaltung

+ Die Fünfgang-Handschtaltung 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. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang.

2,0 Getriebeabstufung

+ Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen weitgehend, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Lediglich der Sprung vom zweiten auf den dritten Gang könnte etwas kleiner ausfallen. Insgesamt hat VW eine eher lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn nicht zu hoch werden zu lassen. Der kleine Motor hat damit bisweilen seine liebe Not, häufigeres Schalten und Ausdrehen der Gänge hilft hier aber.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 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 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 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.

1,3 Kurvenverhalten

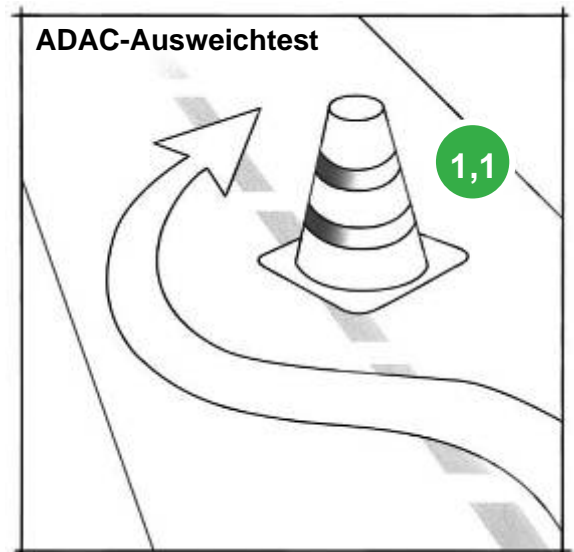
⊕ Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP und Traktionskontrolle greifen im Ernstfall hilfreich ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch beladen bleibt der neue Polo gutmütig und problemlos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

2,3 Lenkung*

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

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 185/60 R15). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.



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 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo 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.

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.

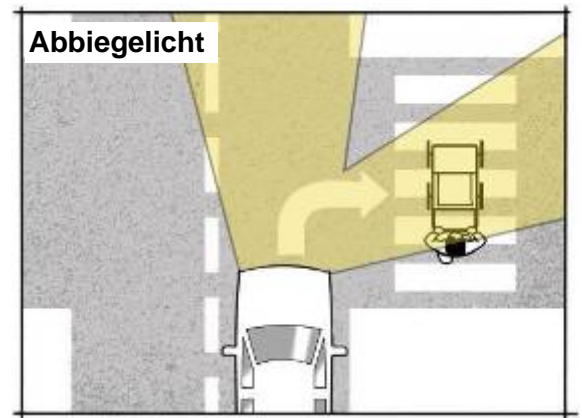
1,7 Kindersicherheit

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. Konstruktionsbedingt ist das Installieren von Kindersitzen hinten beim Dreitürer umständlicher als beim Fünftürer.

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.



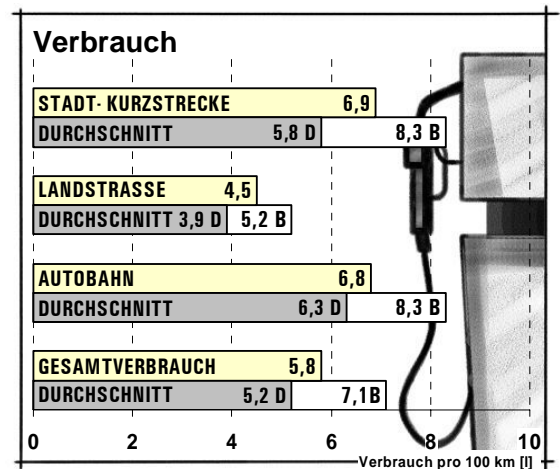
Abbiegelicht

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.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des 1,2-l-Dreizylinder-Motors im Polo 1.2 BlueMotion Technology liegt bei 5,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 132 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das in dieser Klasse für 26 Punkte. Innerorts verbraucht der Motor 6,9 l, hier macht sich gegenüber der Standard-Variante die Start-Stopp-Automatik positiv bemerkbar. Außerorts bleibt der Spritkonsum bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Super pro 100 km. Zum BlueMotion Technology Paket gehört neben der Start-Stopp-Automatik auch ein Batterielademanagement - dieses lädt die Batterie hauptsächlich in Phasen, in denen dem Motor keine große Last abgefordert wird oder in denen gebremst wird. Letzteres bringt im EcoTest etwa 0,2 l/100 km Verbrauchersparnis.



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 besonders hoch aus. Der Lohn: 46 von 50 möglichen Punkten bei der Abgas-Wertung des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Polo 1,2 BlueMotion Technology damit 72 Punkte und vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest erzielen - ein ordentliches Ergebnis für einen Kleinwagen.

2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Polo 1.2 BlueMotion Technology nicht besonders sparsam mit dem teuren Super-Kraftstoff umgeht, erhält er hier eine nur ausreichende Bewertung - bezogen auf die Kleinwagenklasse.

1,0 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 1,2 Liter-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. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und spezielles Motoröl verhindern eine noch bessere Bewertung.

1,4

Wertstabilität*

⊕ Dem Polo wird in der getesteten Variante eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Das positive Image von Volkswagen und das des Kleinwagens sowie sein aktueller technischer Stand wirken sich dabei hilfreich aus.

2,7

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis für den Polo BlueMotion Technology mit dem 1,2-l-Motor (70 PS) liegt bei 14.925 Euro - nicht gerade günstig. Zumal vieles angenehme noch Aufpreis kostet. Immerhin ist die Serienausstattung im Sicherheitsbereich ohne Lücken (ESP und vier Airbags serienmäßig).

1,6

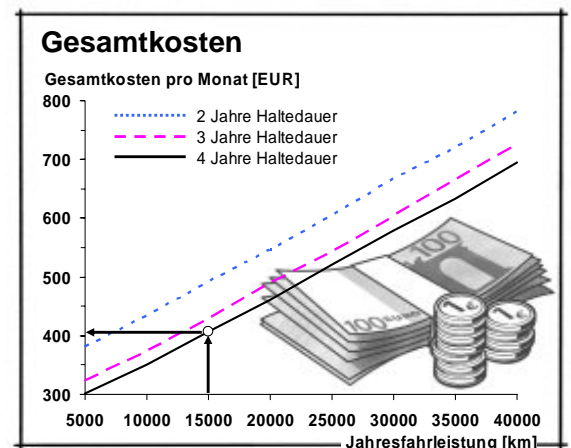
Fixkosten*

⊕ Die Einstufungen bei der Versicherung fallen nicht zu hoch aus, günstig liegt die Teilkasko, verbesserungswürdig sieht es bei der Haftpflichtversicherung aus, im guten Mittelfeld reiht sich die Vollkaskoeinstufung ein. Kaum der Rede Wert ist die KFZ-Steuer: lediglich 24 Euro im Jahr.

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann der Polo 1.2 BlueMotion Technology im Umfeld seiner Klasse ein gutes Ergebnis erzielen. Vor allem für Wenigfahrer ist diese Variante damit interessant, da die festen Kosten sehr niedrig ausfallen und nur die Kraftstoffkosten sich etwas negativ auswirken. Die Spritersparnis gegenüber der Standard-Variante dieser Motorisierung liegt im ADAC EcoTest bei 0,3 l Super alle 100 km - bis man die 400 Euro Aufpreis bei den Kraftstoffkosten wieder hereingefahren hat, muss man sehr weit fahren. Trotzdem sollte ein niedrigerer Verbrauch immer im Fokus stehen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 407 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.4	1.2 TSI	GTI	1.2 TDI	1.6 TDI BMT	1.6 TDI	1.6 BiFuel
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1390	4/1197	4/1390	3/1199	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	63(85)	77(105)	132(180)	55(75)	66(90)	77(105)	60(82)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	132/3800	175/1550	250/2000	180/2000	230/1500	250/1500	145/3800
0-100 km/h[s]	16,1	11,9	9,7	6,9	13,9	11,5	10,4	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	177	190	229	170	180	189	174
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,7 S	6,1 S	5,8 S	6,4 S	4,3 D	4,3 D	4,8 D	8,3 FG
CO2 [g/km]	128	139	124	139	99	96	109	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/15	14/16/15	14/16/15	14/22/23	17/16/18	17/16/18	16/17/18	14/16/15
Steuer pro Jahr [Euro]	40	66	32	66	114	152	152	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	426	433	545	400	417	430	418
Preis [Euro]	12.450	15.500	16.850	22.825	15.250	16.450	18.125	17.125

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1198 ccm
Leistung	51 kW (70 PS)
bei	5400 U/min
Maximales Drehmoment	112 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60 R15 H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	10,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,5/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 132g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3970/1682/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	1075 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	530 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	775 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	220 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Reifendruckkontrolle	165 Euro°
Reserverad, vollwertig (Fahrbereifung)	62 Euro
Tempomat	205 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/480 Euro°
Audioanlage	ab 490°
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/315 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	300 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	185 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Winterpaket)	410 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	50 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	33 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	176 Euro
Monatliche Gesamtkosten	406 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/15
Grundpreis	14.925 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	2,7	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	3,2	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,4
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,4
Federung	2,8		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,0
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	4,2
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,0
Motor/Antrieb	2,6	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	4,1	Kosten für Anschaffung*	2,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	1,6
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen