



VW Polo 1.0 TSI OPF Highline DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Das der Polo seit Jahrzehnten so erfolgreich ist, hat durchaus gute Gründe - allen voran im aktuellen Modell sehr gut umgesetzt ist das angemessene Platzangebot bei kompakten Außenmaßen. Das macht den Wolfsburger im Alltag sehr praktisch. Die gute Verarbeitung gefällt ebenso, wenngleich das Material kleinwagentypisch einfach gehalten ist. Immerhin wartet das Armaturenbrett oben noch mit einer weichen Schäumung auf und ist damit ein Hand- und Augenschmeichler. Die farblich abgesetzten Dekorleisten und die Hochglanzapplikationen rund um Instrumente und Infotainment-Monitor machen auch was her. Die Highline-Ausstattung bietet sogar beleuchtete Schminkspiegel und eine Ambientebeleuchtung, unter Kleinwagen keine Selbstverständlichkeit.

Also alles perfekt? Nicht ganz, denn die weggesparten Haltegriffe am Dachhimmel hätte man zumindest noch als Option anbieten können, ebenso eine Tankvergrößerung für den knapp bemessenen 40 l-Serientank. Immerhin hat man am Motor nicht gespart und seine Manieren weiter verbessert; der 115 PS-TSI läuft trotz nur drei Zylindern recht kultiviert und versteht sich mit dem 7-Gang-DSG sehr gut. Die Automatik nutzt das hohe Drehmoment bei mittleren Drehzahlen optimal und sorgt sich um ein moderates Drehzahlniveau. Das kommt auch dem Verbrauch zugute, der trotzdem mit 6,3 l/100 km im Ecotest nicht besonders niedrig ausfällt - die Variante mit Handschaltung legt das Sparpotenzial des 1.0 TSI besser frei. Wer sich also die knapp 1.600 Euro für die Automatik spart, kann beim Fahren noch mehr sparen. Immerhin liegt der Grundpreis der Testvariante mit DSG bei üppigen 21.670 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A1, Ford Fiesta, KIA Rio, Mini One, Peugeot 208, Seat Ibiza, Toyota Yaris.

- ⊕ gutes Platzangebot für Kleinwagen, dynamisches Sport-Select-Fahrwerk (Option), gutes LED-Frontlicht (Option), sauberer TSI-Motor mit OPF
- ⊖ Subwoofer des Soundsystems schränkt Kofferraum-Variabilität ein, recht kleiner Tank (40 l), keine Haltegriffe am Dachhimmel, keine Ausstattungspakete, dadurch Extras in Summe teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Polos ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend, diese sind auch sauber gefertigt. Getrübt wird der gute

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 635 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 465 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung darf aber nur 50 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei normalen Räder mag das noch reichen, stattdessen zwei Pedelecs sind meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,1 Tonnen wiegen -

2,5 Licht und Sicht

⊕ Der Polo ist ein inzwischen schon recht großer Kleinwagen, seine Abmessungen lassen sich aber dennoch gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen sowie die breite rechte B-Säule schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit einigen Assistenten wieder auszugleichen. So gibt es beim Polo in Highline-Ausstattung serienmäßig Parksensoren vorne



Sehr breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Gesamteindruck allerdings, wenn man ganz genau hinschaut: dann stellt man fest, dass mit Ausnahme der Oberseite des Armaturenbretts überwiegend harte Kunststoffe verbaut wurden.

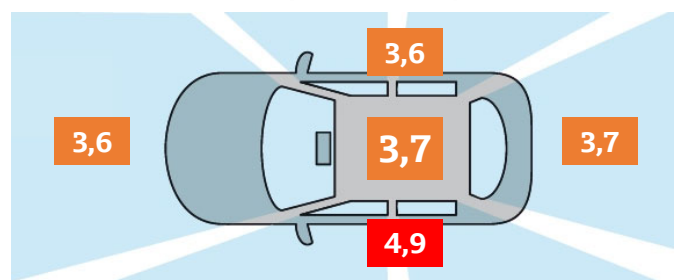
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 590 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Polo nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der Polo im Stadtverkehr: mit 4,05 m Länge und 1,97 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leichter einen Parkplatz, und der Wendekreis von 10,7 m vereinfacht das Rangieren.

und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's

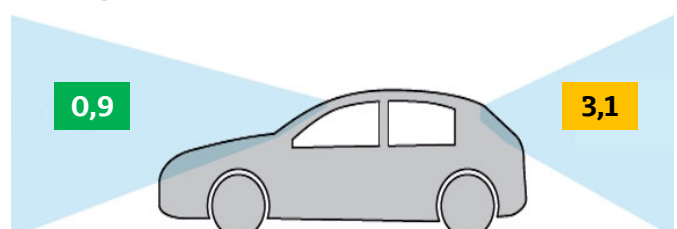
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



überdies eine Rückfahrkamera, die nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und sonst schmutzgeschützt liegt - unter Kleinwagen eine einmalige und sehr praktische Lösung, weil auch im Winter bei Schmuddelwetter die Linse stets sauber ist und vollen Durchblick gewährt. In der Optionsliste finden sich überdies LED-Scheinwerfer, die eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten und damit eine Empfehlung darstellen; Kurvenlicht gibt es nicht, das Abbiegelicht wird

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Polo gelingt recht leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich etwa 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van, für ein "normales" Auto aber kein schlechter Wert. Die Türen öffnen weit und geben - für Kleinwagenverhältnisse - angemessen große Türausschnitte frei; die Türen werden dabei vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, auch an Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüssel-

über die Nebelscheinwerfer umgesetzt - besser als nichts, mehr jedoch auch nicht. Einen Fernlichtassistenten kann man für den Polo nicht ordern.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

loses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe mehr, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sein können. Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, es besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 215 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 305 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 600 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.020 Liter Volumen verfügbar. Da der Testwagen mit dem optionalen Beats-Soundsystem ausgestattet ist, kann aufgrund des Subwoofers im Kofferraum der Boden nicht mehr abgesenkt werden; unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 55 Liter Platz - allerdings sollte man dort nichts "Verkratzendes" verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist.



Lediglich 215 l Gepäck fasst der Kofferraum des Testwagens. Ohne das Beats-Soundsystem und mit dem dann verfügbaren variablen Kofferraumboden sind es immerhin 35 l mehr.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch gut 1,86 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt; wer größer ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht seinen Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit

noch insgesamt günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 8 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Im Falle des Testwagens lässt sich aufgrund des darunter verbauten Subwoofers der Boden nicht absenken. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den Polo nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht

entfernt werden. Es gibt ein praktisches Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Polos macht in der Highline-Ausstattung durchaus was her. Die digitalen Instrumente (Option) erscheinen über die umrandende Hochglanzverkleidung verbunden mit dem Infotainment-Monitor. Dieser besitzt, weit oben positioniert und zum Fahrer hin geneigt, ein acht Zoll großes Touchdisplay ab dem optionalen Multimediasystem Composition Media. Dieses lässt sich dann noch um die Navigationsfunktion erweitern. Sehr Praktisch: Selbst das Top-System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Alle Schalter mit Ausnahme der Lüftungsrädchen und der Beleuchtungstasten am Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte aber etwas größer ausfallen. Die klassischen analogen Instrumente liegen beim Polo gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen - gegen Aufpreis ist auch ein digitales Display wie im Testwagen erhältlich.

Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz - Fensterheber mit Automatikfunktion sind im Kleinwagensegment nicht mehr selbstverständlich, hier kann der Polo gegenüber vielen Konkurrenten punkten.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt auch beim aktuellen Polo.



Verarbeitung und Materialanmutung machen in der Highline-Version einen wertigen Eindruck. Die Funktionalität im Innenraum kann weitgehend überzeugen.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Polo ist auch in der höchsten Ausstattung Highline nur mit einem einfachen Radio samt einem SD-Karten-Slot und einem AUX-Anschluss serienmäßig ausgestattet. Alles weitere kostet Aufpreis, selbst heutige Selbstverständlichkeiten wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. In der Optionsliste findet sich das Radio Composition Media, das ein größeres Touchdisplay besitzt und zu dessen Umfang zusätzlich zwei weitere Lautsprecher sowie ein CD-Laufwerk und ein USB-Anschluss gehören. Optional gibt es auch DAB+. Erweitert werden kann

der Polo zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link. Dank Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, dafür benötigt man aber eine Datenverbindung - hierfür kann man das System beispielsweise via WLAN mit dem Mobilfunktelefon verbinden oder einen LTE-Stick anschließen. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern zurück schieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,10 m große

Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Schiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

2,8 Raumangebot hinten

Für einen Kleinwagen bietet der Polo eine ganze Menge Platz auf der Rückbank, zumindest für zwei Leute nebeneinander - bei dreien wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite arg eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird nur durch die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen etwas gemindert.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man abgesehen von Flaschenhaltern in den Türfächern und Lehnentaschen keine



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Der Testwagen trat mit dem optionalen Sport-Select-Fahrwerk an. Diese Option bringt eine Fahrwerkstieferlegung sowie einstellbare Dämpfer mit zwei Kennlinien mit (Normal und Sport). Im Normal-Modus federt der Polo damit williger als mit dem ebenfalls verfügbaren reinen Sportfahrwerk, spricht aber etwas straffer an als das Standardfahrwerk. Innerorts ist der Komfort damit nur zufriedenstellend, die Insassen werden über schlechte Straßenbeläge doch recht deutlich informiert. Kopfsteinpflaster führt zu etwas Wummern im Innenraum, ansonsten halten sich die Erschütterungen aber in Grenzen.

Während Querfugen gut absorbiert werden und hauptsächlich akustisch wahrnehmbar sind, spürt man beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln die durch die Tieferlegung etwas geringeren Federwege. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt auch der Fahrkomfort, auf der Landstraße fallen nur noch sehr wellige Fahrbahnen negativ auf, die üblichen Unebenheiten schluckt das Fahrwerk gut. Ebenso auf der Autobahn, wo der Polo egal bei welchem Tempo ruhig und gelassen liegt und kaum nachschwingt.

2,9 Sitze

In der Highline-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzu-

engen. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze kosten Aufpreis. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, aber nicht in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen angemessen einstellbar. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss

man mit hartem Kunststoff auskommen.

Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Polo zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil

man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mittelunnel am Boden.

3,1 Innengeräusch

VW hat den Polo ordentlich gedämmt, zu sehen an kleinen Details wie den beflockten hinteren Radhausschalen, die Geräusche besser absorbieren als deren glatte Pedants. Der Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die all-

gemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,9 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

3,2 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Highline bringt serienmäßig immerhin eine Klimaanlage mit. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische Umluftregelung ist

nicht erhältlich. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung. Eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen in der Optionsliste.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Im VW-Konzern ist der Einliter-Dreizylinder mit 115 PS ein weit verbreiteter Turbobenziner. Er bietet einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Leistung. Sein maximales Drehmoment beträgt 200 Nm, dieses liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 2.000 bis 3.500 1/min an. Das Ansprechverhalten des Motors ist insgesamt gut, er reagiert mit nur geringer Verzögerung auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich. Mit

etwas unter 1,2 Tonnen Leergewicht hat der Motor im Polo nicht allzuviel zu schleppen, das schlägt sich positiv auf die Beschleunigungswerte nieder. Die Fahrleistungen sind für alle Lebenslagen völlig ausreichend, es kommt sogar ein wenig sportliches Temperament auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,5 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0-l-Dreizylinder hat seinerzeit im Vorgänger-Polo den 1,2-l-Vierzylinder ersetzt - das ging mit einem erheblichen Verlust an Laufkultur einher. Inzwischen hat VW das Dreizylinder-Aggregat weiter optimiert, so dass es im aktuellen Kleinwagen nur noch wenige Vibrationen in den Innenraum entlässt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000

1/min - auch hier zeigt das VW-Aggregat gute Manieren und verkneift sich in dieser Motor-Getriebe-Kombination das Brummen weitgehend; damit ist dieser Motor fast auf dem Niveau des guten BMW-Dreizylinders. Der 1,0-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann weitgehend gleichmäßig und nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten gehen voll in Ordnung.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Polo mit dem 1,0-l-TSI steckt das bekannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe - es ist berühmt-berüchtigt im

Volkswagen-Konzern, wurde inzwischen aber mehrmals verbessert und kann mit seiner Applikation im kleinen VW

überzeugen. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge ausreichend verschliffen für guten Komfort, ohne dass die Kupplungen zu viel durchrutschen. Nur ab und zu ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken. Sehr gut gefällt die Schaltstrategie des Getriebes; denn selbst unter hoher Last wird schon bei mittleren Drehzahlen hochgeschaltet, um das üppige Drehmoment in diesem Bereich zu nutzen. Das bringt subjektiv Gelassenheit ins Fahrgeschehen und wirkt sich überdies positiv auf den Verbrauch aus. Wenn möglich, hält die Automatik zum Beschleunigen eher den Gang und nutzt das Drehmoment des Turbobenziners anstatt in hektisches Schalten zu verfallen.

Wenn man ungeschickt und hektisch anfährt, kann es etwas

rucken - ein unharmonisches Verhalten, das aber gegenüber älteren Varianten auch verbessert wurde. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, weil die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufungen der sieben Gänge passen einwandfrei zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang etwa 2.900 1/min an. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

⊕ Der Polo mit der Sport-Select-Option hat ein sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, sie fallen mit der Fahrwerkstieferlegung geringer aus als beim Standardfahrwerk. Auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im

Rahmen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das "leichte" Heck des Polo, beim Lastwechsel drängt die Hinterachse nach außen und wird erst vergleichsweise spät vom ESP eingeregelt. Das ist für die Fahrsicherheit und das Fahrgefühl ungeübter Fahrer nicht so ideal, der aktive Fahrer freut sich wiederum über die dynamischen Talente des kleinen Wolfsburgers. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

2,1

Lenkung

⊕ Die Lenkung des Polo überzeugt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Dank der guten Rückmeldung und

des spontanen Ansprechens lässt sich der Polo zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren.

Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,3

Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo 1.0 TSI DSG durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein gutes Resultat. Auch bei

hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,0 SICHERHEIT
























2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Der kleine VW rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Das System erhöht allerdings nicht den Bremsdruck, um eine Kollision möglichst zu vermeiden, wenn der Fahrer nach einer Warnung (Front Assist) selbst, aber nicht stark genug bremst (siehe www.adac.de/crashtest). Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt VW Aufpreis; ein reiner Tempomat ist für den Polo Highline nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung ist wiederum Serie. Der optionale Spurwechselassistent (Blind Spot) umfasst auch die Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer oder Personen den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Eine Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich, immerhin werden dem Fahrer mit dem optionalen Navigationssystem Tempolimits angezeigt, die auf Navigationsdaten beruhen.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Polo 96 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (Test 11/2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,75 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Ab Werk ist der Polo zudem mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert. Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

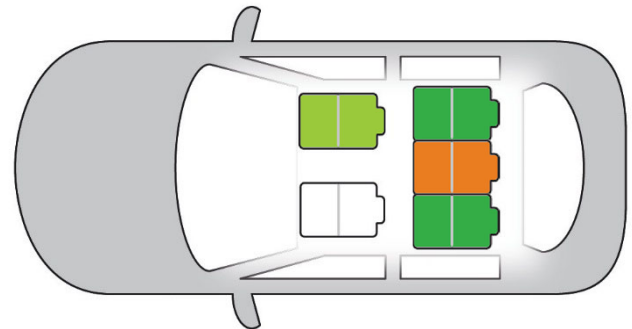
2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Polo 85 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Beim Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, dass sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Polo bietet einen ordentlichen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 76 Prozent der erzielbaren Punkte reicht.

Lobenswert: Der Polo ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 115 PS-Polo mit dem Einliter-Turbobenziner und Doppelkupplungsgetriebe DSG bei durchschnittlich 6,3 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für einen Kleinwagen nur ein zufriedenstellender Wert. Mit dem 6-Gang-Handschalter lässt sich der Polo TSI etwas sparsamer bewegen. Für die Automatik-Variante bedeutet es aber eine CO₂-Bilanz von 172 g pro km. Dafür erhält der Kleinwagen 26 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,1, außerorts 5,5 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,5 l Super pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Einliter-TSI war bei den Schadstoffen bisher schon nicht schlecht. Mit dem nun serienmäßigen Partikelfilter reduzieren sich die Partikelemissionen in Masse und Anzahl trotzdem nochmal deutlich. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen noch niedriger aus. So bekommt der überarbeitete Motor nun 49 von 50 möglichen Punkten. In den

Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Wolfsburger seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt erzielt der Polo TSI mit dem 115 PS-Benziner 75 Punkte und damit locker vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

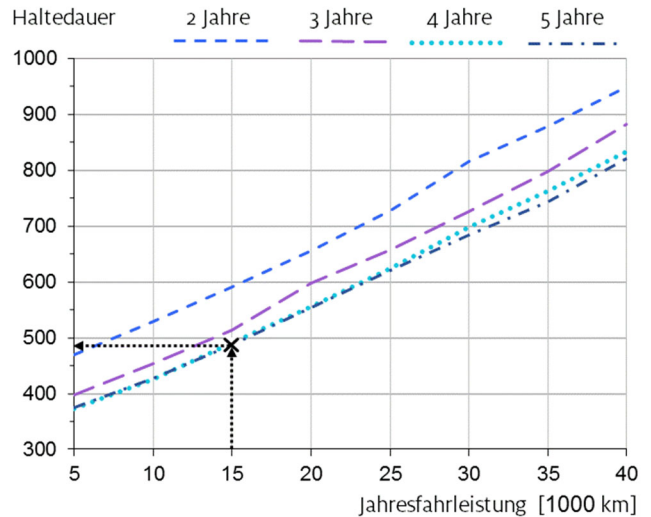
1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 21.670 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Immerhin ist die Ausstattung nicht ganz so spartanisch, wie man das von VW sonst so kennt. Immerhin sind Klimaanlage, Sitzheizung, Radio und Parksensoren schon an Bord. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Steuer liegt bei 96 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO2-Wert).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 487 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI Trendline	1.0 MPI Trendline	1.0 TSI OPF Comfort- line	1.0 TSI OPF Comfort- line	1.5 TSI OPF Highline DSG	1.6 TDI SCR Trendline	1.6 TDI SCR Com- fortline	1.0 TGI Comfort- line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	4/1498	4/1598	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	59 (80)	70 (95)	85 (116)	110 (150)	59 (80)	70 (95)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3750	93/3750	175/2000	200/2000	250/1500	230/1500	250/1500	160/1800
0-100 km/h [s]	16,1	15,4	10,8	9,5	8,2	12,9	11,2	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	171	187	200	216	175	185	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,8 S	4,6 S	4,7 S	5,1 S	3,7 D	3,7 D	3,2 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	110	104	106	116	97	97	88
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	14/15/17	13/16/17	13/16/17	15/19/22	15/15/18	13/15/18	13/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	90	92	72	78	130	218	218	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	425	431	437	458	537	453	459	415
Preis [Euro]	13.655	14.285	18.020	19.285	23.590	17.195	20.295	20.550

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,9/4,8 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	133/109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,1 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.053/1.751/1.446 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	351/1.125 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	590/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,5/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.195/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/600/1.020 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	50 Euro
Fixkosten	84 Euro	Wertverlust	223 Euro
Monatliche Gesamtkosten	487 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/17		
Basispreis Polo 1.0 TSI OPF Highline DSG	21.670 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.430 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.150 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/985 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/255 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	150 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	375 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	310 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro°
Navigationssystem	565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro°
Metalllackierung	495 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	930 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,3
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	2,6	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,2		

Stand: April 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer