



VW Polo GTI OPF DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (147 kW/200 PS)

Die sechste Generation des Polos ist im Vergleich zu seinen Vorgängern deutlich größer geworden. So bietet das aktuelle Modell angemessen Platz bei kompakten Außenmaßen. Die roten Zierleisten, Lüftungsgitter in Wabenstruktur, rote Bremssättel und der Schriftzug GTI lassen allerdings vermuten, dass das Fahrzeug mehr zu bieten hat – und zwar 200 PS unter der Motorhaube (8 PS mehr als sein Vorgänger). So hat der TSI-Motor mit vier Zylindern einen erstaunlichen Durchzug, der den kleinen Sportler in 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) reagiert schnell auf veränderte Lastbedingungen und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h. Die elektronische Differenzialsperre XDS des GTI-Sportfahrwerks verhindert, dass das kurveninnere Vorderrad bei rasanten Fahrten durchdreht – so lassen sich Kurven sportlich und zielgenau durchfahren.

Und auch im Innenraum braucht sich der Polo nicht zu verstecken. Das Armaturenbrett wartet oben mit einer weichen Schäumung auf und die Dekorleisten sowie Hochglanzapplikationen rund um Instrumente und Infotainment-Monitor hinterlassen einen wertigen Eindruck. Haltegriffe sucht man allerdings am dunklen Dachhimmel vergeblich – die sind nicht einmal als Sonderausstattung erhältlich.

Erwartungsgemäß ist der GTI nicht auf Verbrauchsoptimierung ausgelegt, wobei er sogar einen Eco-Fahrmodus bereithält. Der Kraftstoffverbrauch fällt mit 7,3 l/100 km im Ecotest nicht gerade niedrig aus. Somit reicht der knapp bemessene 40 l-Kraftstofftank auch nur für etwa 545 km. In Bezug auf die Assistenzsysteme tragen beim Serien-GTI beispielsweise Abstands- und Kollisionsswarmer sowie eine Fußgängererkennung serienmäßig zur aktiven Sicherheit bei. In Summe ist der Grundpreis des GTIs mit 25.520 Euro relativ hoch – die Leistungsfähigkeit des Klein-Sportwagens entschädigt etwas. Mit entsprechenden Sonderausstattungen ist man jedoch schnell über 30.000 Euro, so betrug der Fahrzeugpreis des Testwagens stolze 33.610 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta ST, Peugeot 208 GTI und Renault Clio RS.

- + durchzugsstarker Motor, gutes Platzangebot für Kleinwagen, dynamisches Sport-Select-Fahrwerk (Option), gutes LED-Frontlicht (Option), sauberer TSI-Motor mit OPF
- Subwoofer des optionalen Soundsystems schränkt Kofferraum-Variabilität ein, kleiner Tank (40 l), keine Haltegriffe am Dachhimmel, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,5
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 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 größtenteils verkleidet – lediglich im hinteren Bereich etwas zerklüftet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen optisch ansprechend gefertigt. Getrübt wird der gute Gesamteindruck bei

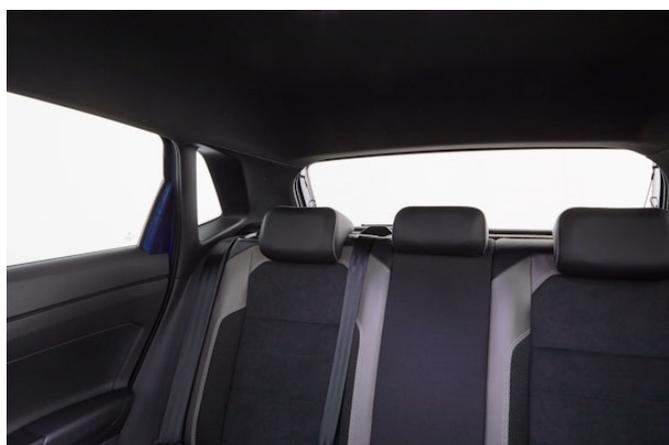
3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von circa 545 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 350 kg – das reicht kaum für vier Personen und leichtes Gepäck. Auf dem Dach gibt's keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf lediglich 50 kg betragen – für einen Fahrradträger mit zwei normalen Fahrrädern ausreichend, allerdings wären zwei Pedelecs bereits zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen – falls er

2,5 Licht und Sicht

⊕ Der Polo ist mittlerweile zu einem großen Kleinwagen herangewachsen, dennoch lassen sich seine Abmessungen 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 auf das Fahrzeugumfeld ein, gerade beim Abbiegen oder rückwärts Einparken auffällig.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht Volkswagen mit Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es beim Polo GTI serienmäßig Parksensoren vorne und hinten,



Sehr breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten.

genauer Betrachtung: Mit Ausnahme der Oberseite des Armaturenbretts kommen überwiegend harte Kunststoffe zum Einsatz.

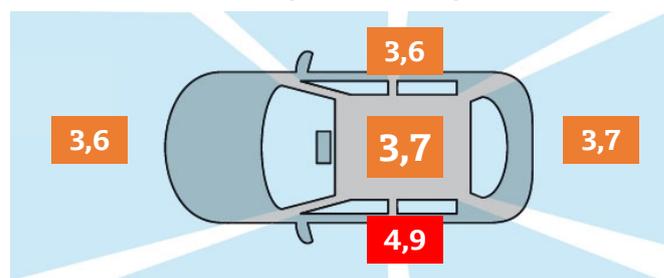
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 670 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Polo nicht erhältlich. Erfreulich handlich ist der Polo im Stadtverkehr: mit 4,07 m Länge und 1,97 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man leichter einen Parkplatz und der Wendekreis von 10,7 m vereinfacht das Rangieren.

die sich um einen optionalen Parkassistenten ergänzen lassen, der dann beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt.

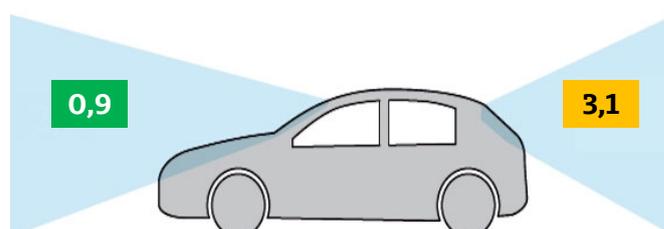
Rundumsicht

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.



⊕ Zudem ist als weitere Sonderausstattung eine Rückfahrkamera verfügbar, die bedarfsgerecht unter dem VW-Emblem herauslugt und ansonsten schmutzgeschützt im Verborgenen bleibt. In der Optionsliste finden sich überdies LED-Scheinwerfer, die eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten und damit eine klare Empfehlung darstellen; Kurvenlicht gibt es nicht, das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt – besser als nichts. Ein Fernlichtassistent ist für den Polo GTI nicht bestellbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Polo GTI gelingt recht leicht, da die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich durch das Sportfahrwerk etwa 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das ist natürlich nicht so komfortabel wie bei einem Van, für ein "normales" Auto aber nicht schlecht. Die Türen öffnen weit und geben – für Kleinwagenverhältnisse – angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei (vorn wie hinten) an drei Positionen sicher offen gehalten. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an

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 empfohlen), lassen sich bis zu 600 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.020 Liter Volumen vorhanden. Durch das optionale Soundsystem "beats" befindet sich ein Subwoofer unterhalb des Kofferraum-Bodens, so dass der Boden nicht abgesenkt werden kann. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 45 Liter Platz – allerdings sollte man dort nichts "Verkratzendes" verstauen, da die Mulde ausschließlich lackiert, aber

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch. Ein elektrischer Antrieb ist nicht lieferbar. Auch Personen mit einer Größe von fast 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt – größere Personen sollten allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat lediglich der linke Außenspiegel, so dass der Bereich rechts neben/hinter dem Auto schlechter einsehbar ist. Verwendet man auf der Fahrerseite den Kleiderhaken an der B-Säule, so schränkt das aufgehängte Kleidungsstück den Blick auf das umliegende Verkehrsgeschehen über die linke Schulter (Schulterblick) stark ein.

beiden Vordertüren und am Kofferraum.

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



Lediglich 215 l Gepäck fasst der Kofferraum des GTI.

sonst nicht weitergehend geschützt ist.

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 sich der Kofferraumboden in der oberen Position befindet. Beim Testwagen 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.

2,5 Kofferraum-Variabilität

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

ein praktisches Fach für kleine Gegenstände links im Kofferraum. Ein Kofferraumtrenngitter ist nicht verfügbar, immerhin sind vier fixierte und lackierte Verzurrösen im Bereich des Bodens vorhanden.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Polo GTI macht durchaus was her. Das Kombiinstrument erscheint über die umrandende Hochglanzverkleidung wie aus einem Guss mit dem Infotainment-Monitor. Das 6,5 Zoll (Serienversion) beziehungsweise 8 Zoll (Multimediasystem Composition Media) große Touchdisplay ist weit oben positioniert und leicht zum Fahrer geneigt. Das Display lässt sich, wie in der Testwagenausstattung, zusätzlich um eine Navigationsfunktion erweitern. Der Polo GTI ermöglicht serienmäßig, Rundenzeiten über den so genannten Lap-Timer und zusätzlich drei der nachfolgenden Leistungsparameter Öltemperatur [°C], Ladedruck [bar], Leistungsabgabe [kW] und g-Kraft [g] auf dem so genannten Leistungsmonitor darzustellen. Sehr praktisch sind die beiden Drehregler für Lautstärke (links) und Menü-Auswahl (rechts) neben den berührungssensitiven Schaltflächen. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug griffgerecht angeordnet und ihre Gruppierung nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, allerdings recht tief angeordnet. Alle Schalter, mit Ausnahme der Luftdüsenräder und der Beleuchtungstasten am Dachhimmel, sind beleuchtet und daher selbst bei Dunkelheit gut erkennbar.

Darüber hinaus ermöglicht die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal könnte jedoch etwas großzügiger 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 ein digitales Display (wie im Testwagen) erhältlich. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz – vier Fensterheber mit Automatikfunktion sind im Kleinwagensegment durchaus nicht selbstverständlich.

⊖ Die Hochglanz-Oberfläche des Multimedia-Bildschirms präsentiert deutlich jeden Fingerabdruck. Das Display ist zudem nach hinten versetzt, so dass man beim Tippen auf oben-liegende Menüpunkte (beispielsweise Zurück-Schaltfläche) schnell an den Rahmen stößt. Im Kombiinstrument fehlt eine Fahrlichtanzeige und die Skalierung der Geschwindigkeitsanzeige ist ab 60 km/h zu grob unterteilt.



Verarbeitung und Materialanmutung machen einen soliden Eindruck, von einem Premiumanspruch ist der GTI allerdings deutlich entfernt. Die Funktionalität im Innenraum kann weitgehend überzeugen.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Polo GTI wird serienmäßig lediglich mit einem einfachen Radio samt SD-Karten-Slot und USB-Schnittstellen ausgestattet. Alles weitere kostet Aufpreis, wie beispielsweise die 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 zählen. Optional gibt es auch

DAB+. Erweitert werden kann der Polo zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link. Durch Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum aktuellen Verkehrsaufkommen verfügbar. Die erforderliche Datenverbindung erfolgt entweder per WLAN-Verbindung mit einem mobilen Endgerät oder per angeschlossenen LTE-Stick. Auch eine induktive Ladeschale für

entsprechend ausgestattete Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

2,0 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 Personen hätten Kontakt zum Dachhimmel. Das Raumgefühl

ist trotz der eher durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Der serienmäßige dunkle Dachhimmel wirkt etwas beengend. Gegen Aufpreis gibt es jedoch ein großes Panorama-Schiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

2,9 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 Innenbreite sehr eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen, Bein- und Kopffreiheit sind dafür ausreichend. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird lediglich durch

die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen etwas gemindert.



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

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 zudem zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man, abgesehen von Flaschenhaltern in den Türfächern und Lehnentaschen, keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein

zufriedenstellendes Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Der Testwagen trat mit dem optionalen Sport-Select-Fahrwerk an. Die Option bringt einstellbare Dämpfer mit zwei Kennlinien mit (Normal und Sport). Im Normal-Modus federt der Polo GTI damit etwas williger als mit dem serienmäßigen reinen Sportfahrwerk. Innerorts ist der Komfort damit nur zufriedenstellend, die Insassen werden über schlechte Straßenbeläge recht deutlich informiert. Kopfsteinpflaster führt zu etwas Wummern und Vibrationen im Innenraum, ansonsten halten sich die Erschütterungen 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 bleibt und kaum nachschwingt.

2,9 Sitze

In der GTI-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze inklusive, darüber hinaus gibt es lediglich eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungsverstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm. Es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen zu sehr einzuengen. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze sind Serie. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, aber nicht in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss man mit hartem

Kunststoff vorliebnehmen.

Hinten geht es – die Armauflagen deuten es an – weniger komfortabel zu, wobei die Rückbank im Polo zu den bequemeren in seiner Klasse zählt. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und Sitzposition, auch da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen. In der Mitte sitzt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an – überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

3,4 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 prinzipiell gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Allerdings wäre ein GTI kein GTI, würde er nicht mit sportlichem Klang auf sich aufmerksam machen. Die Sportabgasanlage liefert einen sonoren Sound als Grundlage, ein Soundmodul im Innenraum

verstärkt den Klang – auf Wunsch ganz erheblich. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h im "Normal"-Modus ergibt sich ein Innengeräuschpegel von nicht gerade leisen 70,8 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

3,2 Klimatisierung

Der Polo GTI bringt werksseitig eine Klimaanlage und beheizbare Vordersitze mit. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-

Klimaautomatik sowie stärker getönte Scheiben hinten. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung für die Rücksitze, Lenkradheizung, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht verfügbar.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Im Polo GTI kommt ein Zweiliter-Vierzylinder mit 200 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 320 Nm über einen weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 4.350 1/min bereithält. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist sehr gut, er reagiert weitgehend verzögerungsfrei auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig und mit Nachdruck

auf die Vorderachse. Mit einem Leergewicht von 1,3 t hat der Motor im Polo GTI nicht allzu viel zu schleppen, was sich in den Beschleunigungswerten widerspiegelt. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,7 Sekunden. Auch von 15 auf 30 km/h marschiert der GTI im Handumdrehen – in deutlich unter einer Sekunde.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner läuft kultiviert und überträgt lediglich geringe Vibrationen in den Innenraum – vorrangig ans Lenkrad. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen sportlich laut. Der TSI

baut bei Leistungsabforderung umgehend Druck auf und zieht dann gleichmäßig und nachdrücklich durch – Leistungsabgabe und Ansprechverhalten bereiten wahre Freude.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Polo mit dem 2,0-l-TSI steckt ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Die nass in einem Ölbad laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit sorgfältig, 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. Ein nervöser Fuß am Gaspedal bedingt, dass die Automatik zum Beschleunigen schnell in kleinere Gänge wechselt und etwas hektisch wirkt.

Fährt man mit zu viel Gas an, kann es zudem etwas rucken – ein etwas unharmonisches Verhalten. Ansonsten klappt

beispielsweise das Rangieren gut, da die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zum sportlichen Motor, die Drehzahlsprünge fallen ausgewogen aus. Bei 130 km/h liegen im sechsten Gang etwa 2.500 1/min an. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den bewährten Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist Serie – eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 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. 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,

aber sicher vom ESP eingeregelt. Das ist für die Fahrsicherheit und das Fahrgefühl ungeübter Fahrer nicht ganz ideal – der aktive Fahrer freut sich über die dynamischen Talente des kleinen Wolfsburgers. Die im GTI serienmäßige elektronische Differenzialsperre XDS steuert den Bremsdruck des kurveninneren Vorderrads und unterstützt zusätzlich die sportliche Fahrweise. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen – vorrangig bei unsachtem Anfahren.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Polo GTI überzeugt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte gering sind, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen – was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Durch die gute Rückmeldung und das spontane

Ansprechen lässt sich der Polo GTI zielgenau durch kurvige Landstraßen dirigieren.

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

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Polo GTI durchschnittlich 33,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein sehr 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. So rollt der Polo GTI neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen serienmäßig mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch durch einen Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden Fahrzeugen 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 und die adaptive Geschwindigkeitsregelung gibt es gegen Aufpreis – ein reiner Tempomat ist nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung zählt wiederum zur Serienausstattung. 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 basieren.

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 zusätzlich 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 erneut die Anzeige. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (beispielsweise bei 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 erreichbar.

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	Option
	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)

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 durch den abschaltbaren Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Da sich die Kopfstütze des Beifahrersitzes nicht abnehmen lässt, ist er für hohe Kindersitze weniger geeignet. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Kindersitze lassen sich problemlos montieren. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Montage eines Kindersitzes geeignet.

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.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

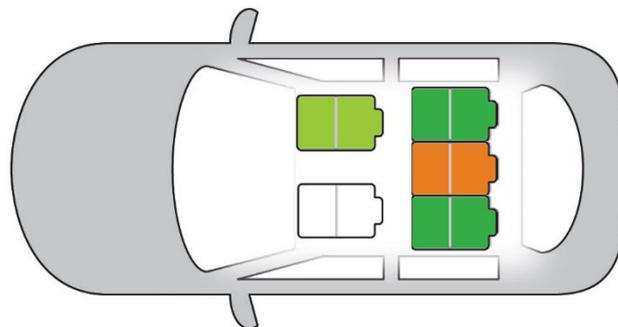
Im Ecotest liegt der Verbrauch des 200 PS-Polo mit dem Zweiliter-Turbobenziner und 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe bei durchschnittlich 7,3 Liter Superbenzin auf 100 km – für einen kleinen Sportwagen ein ausreichender Wert – allerdings mit einer CO₂-Bilanz von 199 g/km. Dafür gibt es nur 17 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 7,6, außerorts 6,3 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 8,5 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Zweiliter-TSI mit serienmäßigem Otto-Partikelfilter reduziert die Partikelemissionen in Masse und Anzahl. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen gering aus. So bekommt der Motor die vollen 50 Punkte für sauberes Abgas. Insgesamt erzielt der Polo GTI mit dem 200 PS-Benziner 67 Punkte und damit drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

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)

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

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 AUTOKOSTEN

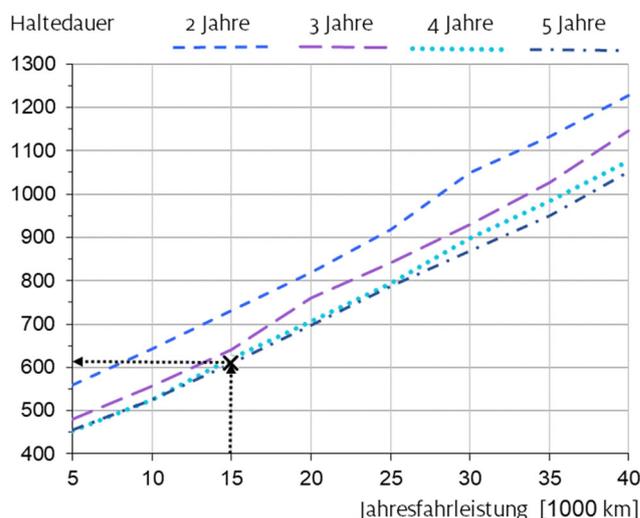
2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des Polo GTI liegt bei 25.520 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen mit ordentlicher aber keineswegs üppiger Serienausstattung. VW rechtfertigt den Aufschlag gegenüber "Standard-Polos" auch mit der sportlichen Auslegung. Der Wertverlust hält sich gemäß der Prognosen in Grenzen. Wie auch die Betriebskosten, sie bleiben für ein 200-PS-Auto im moderaten Rahmen. Die Kfz-Steuer liegt bei 168 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert). Die Haftpflichtversicherung ist günstig (KH: 15), Teil- und Vollkaskoversicherung sind auch nicht zu teuer (TK: 21; VK: 19).

⊖ Bei der Herstellergarantie ist Volkswagen geizig: Wer mehr als die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen zwei Jahre möchte, kann bereits beim Kauf eine Anschlussgarantie abschließen (stufenweise bis zu 3 Jahre nach Ablauf der Herstellergarantie und Gesamtleistung bis maximal 150.000 km), die dann grundsätzlich beim Auto verbleibt – auch wenn es verkauft wird.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 609 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI Trendline	1.0 TSI OPF Com- fortline	1.0 TSI OPF Com- fortline	1.5 TSI OPF High- line DSG	1.6 TDI SCR Com- fortline	1.0 TGI Comfort- line	GTI OPF DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1498	4/1598	3/999	4/1984
Leistung [kW (PS)]	59 (80)	70 (95)	85 (116)	110 (150)	70 (95)	66 (90)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3750	175/2000	200/2000	250/1500	250/1500	160/1800	320/1500
0-100 km/h [s]	15,4	10,8	9,5	8,2	11,2	11,9	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	187	200	216	185	183	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,6 S	5,5 S	6,3 S	4,9 D	3,8 kg G	7,0 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	107	105	109	116	99	91	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	12/17/17	12/17/17	15/19/21	13/16/18	12/17/17	15/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	84	78	124	220	40	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	464	468	482	556	486	431	609
Preis [Euro]	14.485	18.265	19.545	23.875	20.565	20.550	25.520

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,0/6,1 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	159/138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,14 m ² /0,347
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.067/1.751/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.350/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305/1.079 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.200 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)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	215/40 ZR18 89Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/6,3/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	545 km
Innengeräusch 130 km/h	70,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.310/350 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/600/1.020 l

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

Betriebskosten	151 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	609 Euro		
Steuer pro Jahr	168 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21		
Basispreis Polo GTI OPF DSG	25.520 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.610
Km-Stand bei Testbeginn	9.756 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * 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-/Lichtsensoren	150 Euro (Paket)°/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	780 Euro (Paket)
Spurwechselsassistent	480 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	325 Euro°
Navigationssystem	1.005 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro (Paket)°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,0
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	2,0	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	3,0	Verbrauch/CO2	4,3
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Oktober 2019
Test und Text: Andreas Pfeffer