Euro NCAP Test 2022:
VW Polo

Fünf Sterne für den VW Polo



Der VW Polo im frontalen Offsetcrash gegen die rollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper und das Becken zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis gering, für Kinder sehr gering bis mittel. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe und am Beifahrersitz serienmäßig montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der VW Polo ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem manuellen Geschwindigkeitsbegrenzer und mit einer Fahreraufmerksamkeitserkennung serienmäßig ausgestattet. Ein e-Call-Notrufsystem und eine Multi-Kollisionsbremse sind serienmäßig an Bord. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 94 %

Die Fahrgastzelle des Polo blieb beim versetzten Frontalaufpralltest gegen die entgegenkommende Barriere stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Volkswagen wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau erhalten. Die Analyse der Verzögerung des Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der Polo bei einem Frontalaufprall ein mäßig guter Aufprallgegner wäre. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere mit voller Fahrzeugbreite wurden alle kritischen Bereiche des Körpers sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer gut oder ausreichend geschützt.

Sowohl beim Test mit der seitlich aufprallenden Barriere als auch beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz aller kritischen Bereiche des Körpers gut, und das Fahrzeug erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Kontrolle der Auslenkung (d. h. des Maßes, in dem ein Körper auf die Stoßseite des Fahrzeugs geschleudert wird, wenn es auf der dem Insassen abgewandten Seite getroffen wird) wurde als ausreichend bewertet. Der Polo verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagsystem), die Verletzungen der Insassen bei einem solchen Aufprall verhindert, und diese hat im Euro NCAP-Test gut abgeschnitten. Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der Polo verfügt über ein e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert. Das Auto verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

Insassenschutz für Kinder: 80 %

Beim versetzten Frontalcrashtest ergaben die Dummymessungen einen geringen Schutz von Kopf und Brustkorb des 10-jährigen Dummys und einen ausreichenden Schutz von Kopf und Hals des 6-jährigen

Dummys. Beim Seitencrashtest wurde der Schutz des Kopfes des 10-jährigen Dummys auf der Grundlage der gemessenen Beschleunigungswerte als gering eingestuft.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der Polo ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 70 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war überwiegend gut oder ausreichend, wobei einige ungenügende Ergebnisse an den A-Säulen verzeichnet wurden. Der Stoßfänger schützte die Beine des Fußgängers an allen Testpunkten gut. Auch der Schutz des Beckens war über den größten Teil der Fahrzeugbreite gut. Das serienmäßige autonome Notbremssystem kann sowohl ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch andere Fahrzeuge erkennen. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer schnitt das System ausreichend ab, wobei in vielen Szenarien Kollisionen vermieden oder abgemildert werden konnten.

Sicherheits-Assistenten: 70 %

Bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge zeigte das autonome Notbremssystem eine ausreichende Leistung. Ein Spurhaltesystem korrigiert sanft die Lenkung, wenn das Auto von der Spur abweicht, und kann in einigen anderen, kritischeren Situationen auch energischer eingreifen. Ein vom Fahrer einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer gehört zur Serienausstattung. Ein Gurtwarnsystem ist für alle Sitzpositionen serienmäßig.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Volkswagen Polo

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant

94%

Child Occupant

80%

Vulnerable Road Users

70%

Safety Assist

70%

SPECIFICATION

Tested Model	VW Polo, 1.5TSI 'Life', LHD
Body Type	- 5 door hatchback
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	1158kg
VIN From Which Rating Applies	- all Polos
Class	Supermini

Version 210222

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	●	●	✖
Centre Airbag	●	●	–

Version 210222

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix	—	●	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✖
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 210222

ADULT OCCUPANT

Total 35.9 Pts / 94%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 14.1 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 16.0 / 16 Pts



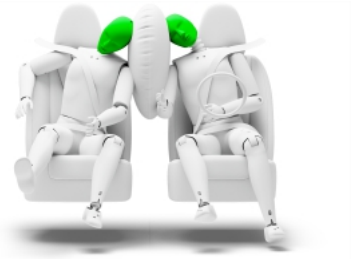
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 3.7 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 210222

ADULT OCCUPANT

Total 35.9 Pts / 94%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available

Comments

The passenger compartment of the Polo remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Volkswagen showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the Polo would be a moderately benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, good or adequate protection was provided to all critical body areas, for both the driver and rear passenger. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, protection of all critical body areas was good and the car scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was found to be adequate. The Polo has a countermeasure to mitigate against occupant-to-occupant injuries in such impacts and this performed well in Euro NCAP's test. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The Polo has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions.

Version 210222

CHILD OCCUPANT

Total 39.5 Pts / 80%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

19.5 / 24 Pts

Frontal Impact	12.5 Pts



Lateral Impact	7 Pts



Restraint for 6 year old child: *Volkswagen Isofit G2-3*
Restraint for 10 year old child: *Volkswagen Isofit G2-3*

Safety Features

8.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	●	●	✖
i-Size	●	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 210222

CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



Version 210222

CHILD OCCUPANT

Total 39.5 Pts / 80%

Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 39.5 Pts / 80%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	●	●	—	●
Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)	●	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	✖	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Z i-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In the frontal offset test, dummy measurements indicated marginal protection of the head and chest of the 10-year dummy, and adequate protection of the head and neck of the 6-year dummy. In the side barrier test, protection of the head of the 10-year dummy was rated as marginal, based on measured values of acceleration. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. All of the restraint types for the which the Polo is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 210222

VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.0 Pts / 70%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

27.5 / 36 Pts



Head Impact	15.9 Pts
Pelvis Impact	5.6 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

10.4 / 18 Pts

System Name	Front Assist
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	4 km/h

Version 210222

VULNERABLE ROAD USERS

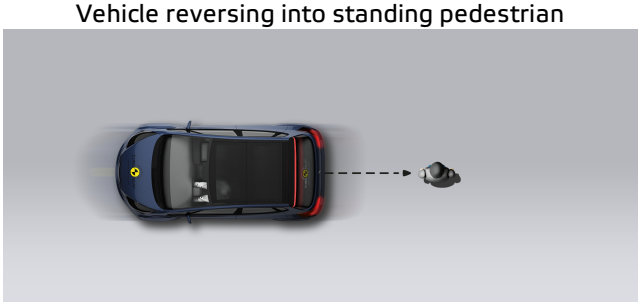
Total 38.0 Pts / 70%

AEB Pedestrian

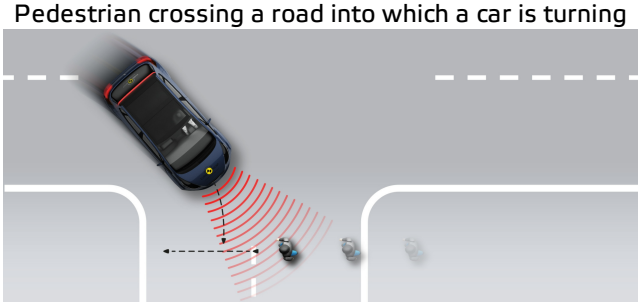
5.6 / 9 Pts

- **Day time**

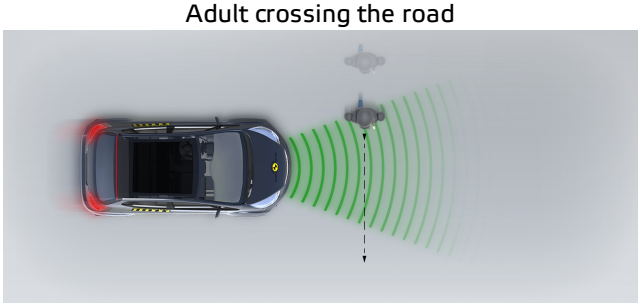
Vehicle reversing into standing pedestrian



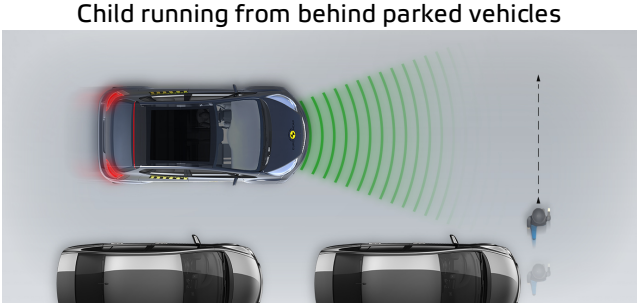
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



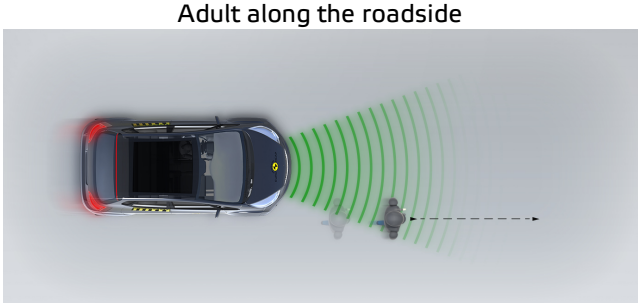
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

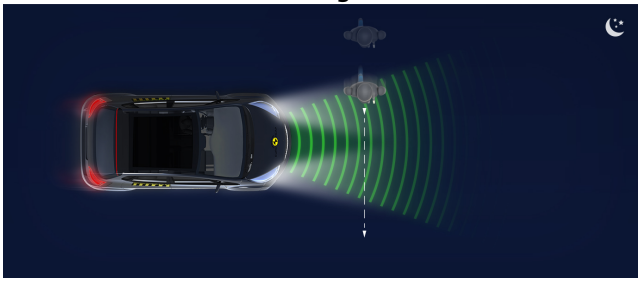


Adult along the roadside

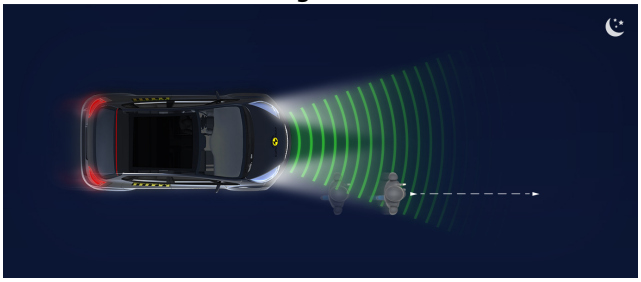


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 210222

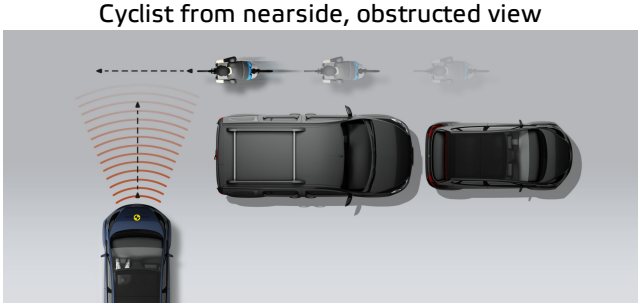
VULNERABLE ROAD USERS

Total 38.0 Pts / 70%

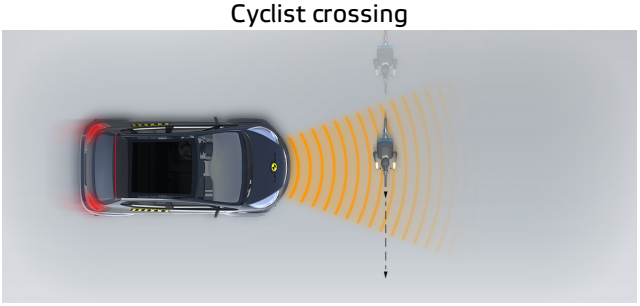
AEB Cyclist

4.8 / 9 Pts

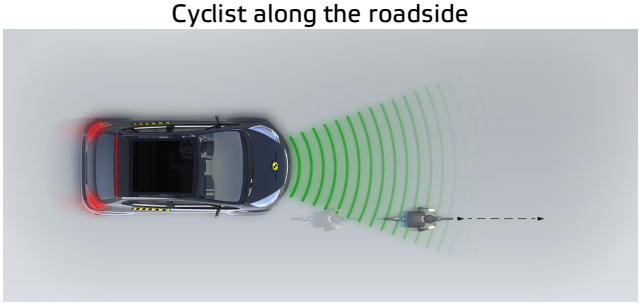
Cyclist from nearside, obstructed view



Cyclist crossing



Cyclist along the roadside



Comments

The protection provided to the head of a struck pedestrian was predominantly good or adequate, with some poor results recorded on the still windscreen pillars. The bumper provided good protection to pedestrians' legs at all test points. Protection of the pelvis was also good over most of the car width. The autonomous emergency braking system, fitted as standard, can detect vulnerable road users as well as other vehicles. The system performed adequately in tests of its reaction to pedestrians and cyclists, with collisions avoided or mitigated in many scenarios.

Version 210222

SAFETY ASSIST

Total 11.4 Pts / 70%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

1.3 / 3 Pts

System Name	Speed Limiter
Speed Limitation Function	Manually set (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

3.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

2.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Driver Alert System
Type	Steering input
Operational From	60 km/h

Version 210222

SAFETY ASSIST

Total 11.4 Pts / 70%

Lane Support

3.5 / 4 Pts

System Name	Lane Assist
Type	LKA and ELK
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

3.6 / 6 Pts

System Name	Front Assist
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	4 km/h
Sensor Used	radar

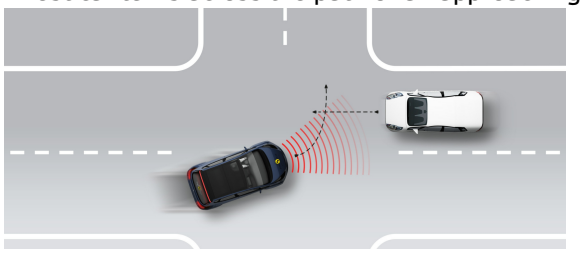
Version 210222

SAFETY ASSIST

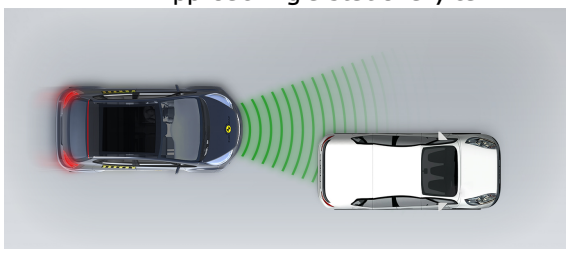
Total 11.4 Pts / 70%

- **Autobrake function only**

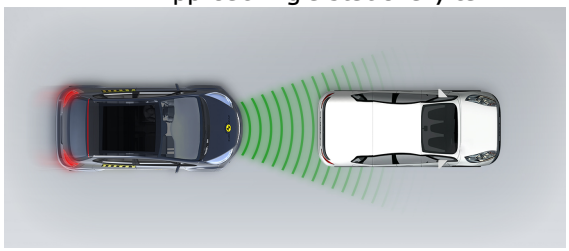
Test car turns across the path of an approaching car



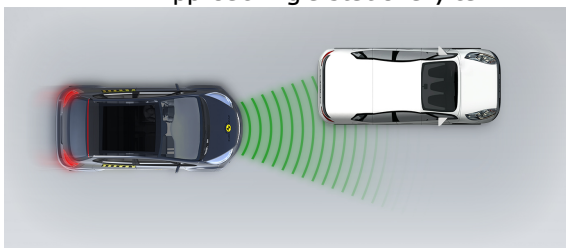
Approaching a stationary car



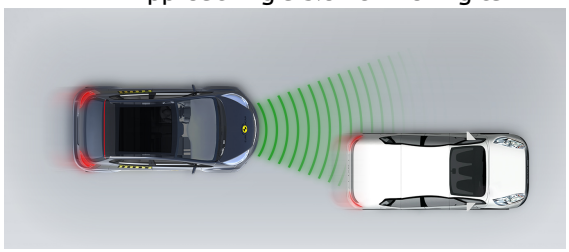
Approaching a stationary car



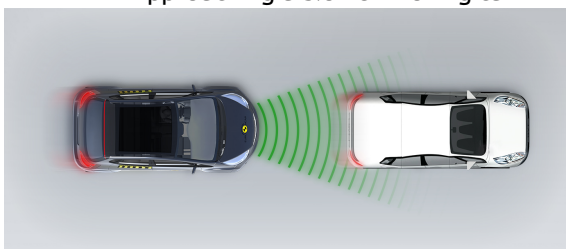
Approaching a stationary car



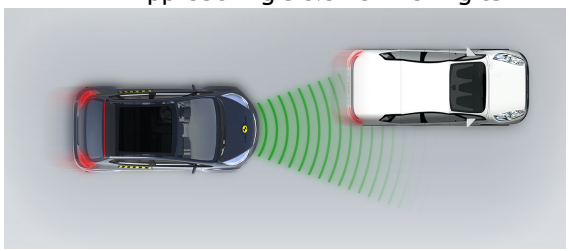
Approaching a slower moving car



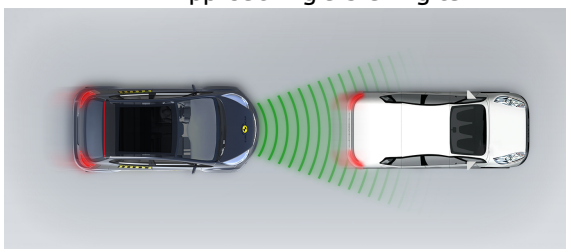
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



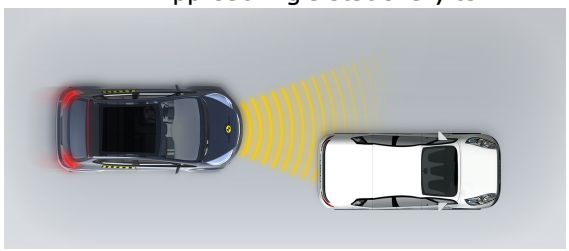
Version 210222

SAFETY ASSIST

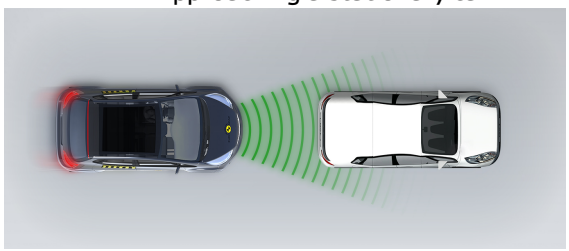
Total 11.4 Pts / 70%

- **Driver reacts to warning**

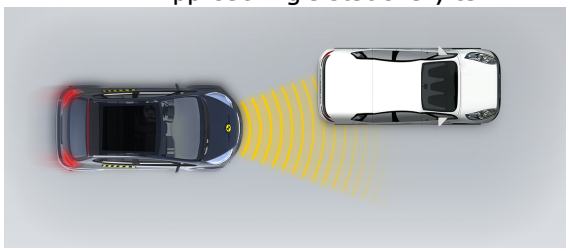
Approaching a stationary car



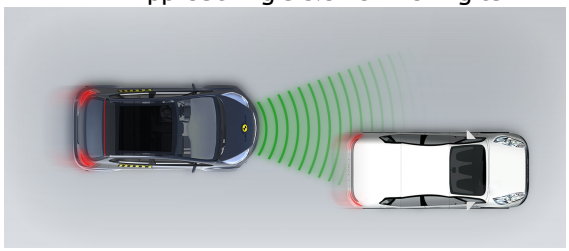
Approaching a stationary car



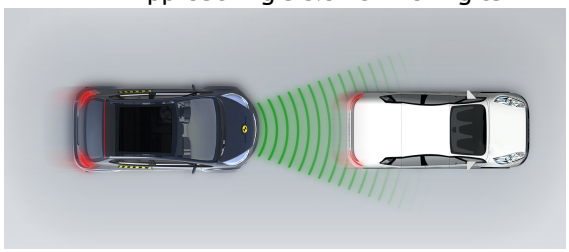
Approaching a stationary car



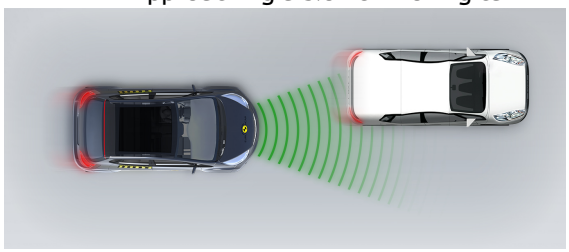
Approaching a slower moving car



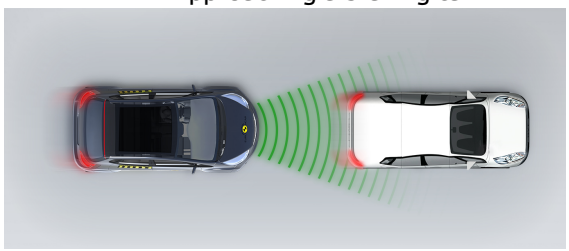
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 210222

SAFETY ASSIST

Total 11.4 Pts / 70%

Comments

In tests of its response to other vehicles, the autonomous emergency braking system performed adequately. A lane support system gently corrects the steering if the car is drifting out of lane and it can also intervene more aggressively in some other, more critical, situations. A driver-set speed limiter is fitted as standard. A seatbelt reminder is standard for all seating positions.

Version 210222

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Model Name	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door hatchback	1.0 TGI, natural gas	TGI	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	2.0 TSI, petrol	GTI	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	1.0 MPI, petrol	MPI	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	1.0 TSI, petrol	TSI*	4 x 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
March 2022	Rating Published	2022 ★ ★ ★ ★ ★	✓

Version 210222