



VW Polo (seit 2017) Benziner

Sub-Kompaktwagen

Die sechste Generation des VW Polo basiert, wie fast alle VW seit Anfang der 10er Jahre auf der Plattform MQB (modularer Querbaukasten). Damit wurde der Polo gegenüber dem Vorgänger nochmals größer und erreicht annähernd die Maße eines Golf IV. Der von VW auch als Sub-Kompakter bezeichnete Polo VI (nur als Fünftürer) ist damit auch als Erstwagen voll alltagstauglich. Er bietet vorn und hinten gute Platzverhältnisse für 4 Erwachsene und ein ausgewogenes Fahrverhalten. Das Kofferraumvolumen ist allerdings nur guter Durchschnitt. Beim Fahren erfreuen die gelungene Lenkung mit guter Rückmeldung, die angenehm konturierten Sitze und die logische Bedienung. Auch wenn die verwendeten Kunststoffe im Innenraum teilweise relativ einfach gehalten sind, wurden diese gekonnt zusammengebaut und gut verarbeitet. Im TÜV-Mängelreport taucht der noch junge Polo noch nicht auf. Technische verwandte Baureihen aus dem VW-Konzern schneiden im Schnitt aber überdurchschnittlich gut ab. In der ADAC Pannenstatistik kommt der Polo ebenfalls noch nicht vor. Den technisch verwandten Konzern-Modellen kann eine gute Zuverlässigkeit attestiert werden.

Empfehlung: Für den VW Polo gibt es verschiedene Benzinmotoren. Zunächst gibt es den 1.0 MPI, einen Dreizylinder-Sauger mit 65, 75 oder 80 PS. Da das maximale Drehmoment aller Varianten mit nur etwa 95 Nm annähernd gleich hoch ist, merkt man die Mehrleistung der stärkeren Versionen nur bei sehr hohen Drehzahlen. Somit wirken diese Motoren schon bei Landstraßentempo mit viel Gepäck an Bord überfordert. Sie sind daher nur für den Betrieb innerorts zu empfehlen. Ungleich spritziger ist man mit den turbogeladenen TSI-Motoren mit 95 oder 116 PS unterwegs. Diese ziehen kräftig durch, brauchen im Alltag nicht mehr Sprit als die müden Saugmotoren und harmonieren gut mit dem DSG-Getriebe. Die Laufkultur der Dreizylinder im 1.0 TSI ist überraschend gut. Weil gebrauchte VW Polo oft mit diesen Motoren verfügbar sind, empfehlen wir einen Polo mit der mittleren Ausstattung Comfortline mit einem 1.0 TSI. Richtig flott, aber deutlich teurer ist der 150 PS starke 1.5 TSI. Ein echtes Spaßmobil ist der 200 PS starke GTI. Eine sehr interessante Alternative bildet der 90 PS starke 1.0 TGI. Der Erdgas-Motor bietet völlig ausreichende Fahrleistung bei sehr geringen Kraftstoffkosten.

- ⊕ gute Verarbeitung, großzügiges Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, logische Bedienung, ausgewogene Federung (mit Normalfahrwerk), kultivierte Dreizylinder, gelungene Lenkung
- ⊖ teilweise einfache Materialien im Innenraum, kleiner Tank, mäßige Sicht nach schräg hinten, keine Haltgriffe am Dachhimmel, mäßiges Halogenlicht

Mängel und Rückrufe

| | |
|------------------|---|
| Allgemein | Der VW Polo taucht bisher in keiner Statistik über Hauptuntersuchungen auf. Technisch verwandte Modelle des Konzerns schneiden dabei aber überdurchschnittlich gut ab. Beim Polo kann von ähnlichen Qualitäten ausgegangen werden. Das Gleiche trifft auf die ADAC Pannenstatistik zu. |
| Rückrufe | <p>5/2018: Bei extremen Fahrmanövern (Ausweichmanöver nach rechts) mit Insassen auf dem mittleren und linken Sitz der Rücksitzbank im Polo ist es möglich, dass die beiden zwischen den Sitzen angeordneten Gurtschlösser übereinander gedrückt werden und dabei das Gurtschloss des mittleren Sitzes vom Gurtschloss des linken Sitzes unbeabsichtigt geöffnet wird. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge in die Werkstatt. Dort werden die Gurtschlösser des Doppelgurtschlössers miteinander verbunden, um ein selbsttätiges Öffnen zu unterbinden. Die Aktion läuft seit KW 20/2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 30 Minuten. Betroffene Fzg. In Deutschland: 40.250. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstatssystem und im Serviceheft (Code 69W3).</p> <p>2/2019: Betroffene Varianten: Fahrzeuge mit Trommelbremse hinten. Es kann zu einem Verlust der Vorspannung der Feststellbremse kommen. Das Fahrzeug kann unerwartet wegrollen. Abhilfe: Die Werkstatt stellt die Feststellbremse neu ein und sichert die Nachstellmutter zusätzlich mit einer Kontermutter. Betroffene Fzg. In Deutschland: 65.000. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstatssystem (Code 46H9).</p> |

Modellgeschichte

| | |
|----------------|---|
| 11/2017 | Neuaufgabe Polo VI als 5-türige Schräghecklimousine mit sieben Motorvarianten: 1.0 MPI (48 kW/65 PS), 1.0 MPI (55 kW/75 PS), 1.0 TSI (70 kW/95 PS), 1.0 TSI (85 kW/116 PS), 1.6 TDI SCR (59 kW/80 PS), 1.6 TDI SCR (70 kW/95 PS) und 1.0 TGI (66 kW/90 PS); alle Ottomotoren erfüllen die Schadstoffklasse Euro 6b, Dieselmotoren die Schadstoffklasse Euro 6c; Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Windowairbag, ESP, Citynotbremsassistent mit Fußgängererkennung serienmäßig; Totwinkel- mit Ausparkassistent, Verkehrszeichenerkennung, Abstandsregelung mit Stauassistent sowie LED-Scheinwerfer optional gegen Aufpreis erhältlich |
| 01/2018 | Einführung Topmodell Polo GTI (147 kW/200 PS) |
| 08/2018 | alle Ottomotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP); Direkteinspritzer erhalten Ottopartikelfilter; Erdgasvariante 1.0 TGI eingestellt |
| 10/2018 | neuer Motor 1.0 MPI (59 kW/80 PS) ersetzt 1.0 MPI (55 kW/75 PS) |
| 12/2018 | neue zusätzliche Motorvariante 1.5 TSI (110 kW/150 PS) |
| 07/2019 | Motorvarianten 1.0 MPI (48 kW/65 PS) und 1.6 TDI SCR (59 kW/80 PS) eingestellt; alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP) |

Die Karosserievarianten im Vergleich

| Karosserietyp | Schrägheck |
|---|----------------|
| Länge/Breite/Höhe [mm] | 4053/1751/1446 |
| Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest) | 1970 |
| Kofferraumvolumen [l] | 351 |
| Dachlast [kg] | 75 |
| Tankinhalt [l] | 40 |

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

| TYP | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 TSI | 1.0 TSI | 1.5 TSI OPF DSG | GTI OPF | 1.0 TGI |
|--|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Bauzeitraum | 2017-2019 | 2017-2018 | ab 2018 | ab 2017 | ab 2017 | ab 2018 | ab 2018 | ab 2017 |
| Zylinder/Hubraum [-/ccm] | 3/999 | 3/999 | 3/999 | 3/999 | 3/999 | 4/1498 | 4/1984 | 3/999 |
| Leistung [kW/PS] | 48/65 | 55/75 | 59/80 | 70/95 | 85/116 | 110/150 | 147/200 | 66/90 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 95/3000 | 95/3000 | 93/3750 | 175/2000 | 200/2000 | 250/1500 | 320/1500 | 160/1800 |
| Beschleunigung 0-100km/h [s] | 15,5 | 14,9 | 15,4 | 10,8 | 9,5 | 8,2 | 6,7 | 11,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 164 | 170 | 171 | 187 | 200 | 216 | 240 | 183 |
| Verbrauch Hersteller pro 100km [l] | 4,7 S | 4,7 S | 4,8 S | 4,4 S | 4,6 S | 5,1 S | 6,3 S | 3,1 G |
| Anhängelast gebremst/ungebr. [kg] | 800/550 | 800/550 | 800/560 | 1000/570 | 1100/570 | 1200/610 | 1200/660 | -/- |
| CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse | 108 B | 108 B | 110 B | 101 B | 105 B | 116 B | 142 D | 85 A+ |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/16/16 | 15/16/16 | 15/16/16 | 12/17/17 | 12/17/17 | 15/19/21 | 15/19/21 | 12/17/17 |
| Steuer pro Jahr* [Euro] | 46 | 46 | 92 | 32 | 40 | 130 | 160 | 20 |
| Schadstoffklasse | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6d- TEMP | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6b (NEFZ) | Euro 6d- TEMP | Euro 6d- TEMP- | Euro 6b (NEFZ) |

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

| TYP | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 TSI | 1.0 TSI | 1.5 TSI OPF DSG | GTI OPF | 1.0 TGI |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------|-----------|----------|
| Wartung 1 | 260 | 260 | 260 | 280 | 280 | 290 | 340 | 140 |
| bei km/Monate | 26500/24 | 26500/24 | 26500/24 | 26500/24 | 26500/24 | 26500/24 | 26500/24 | 15000/12 |
| Wartung 2 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 400 | 400 | 240 |
| bei km/Monate | 60000/36 | 60000/36 | 60000/36 | 60000/36 | 60000/36 | 60000/36 | 60000/36 | 30000/24 |
| Wartung 3 | 410 | 410 | 410 | 430 | 430 | 460 | 570 | 310 |
| bei km/Monate | 53000/48 | 53000/48 | 53000/48 | 53000/48 | 53000/48 | 53000/48 | 53000/48 | 45000/36 |
| Wartung 4 | 390 | 390 | 390 | 390 | 390 | 400 | 400 | 470 |
| bei km/Monate | 120000/60 | 120000/60 | 120000/60 | 120000/60 | 120000/60 | 120000/60 | 120000/60 | 60000/48 |
| Zahnriemen | 520 | 520 | 520 | 630 | 630 | 730 | - | 630 |
| bei km/Mon | 240000/- | 240000/- | 240000/- | 240000/- | 240000/- | 240000/- | - | 240000/- |
| Bremsscheiben und -beläge vorn | 400 | 400 | 400 | 400 | 440 | 440 | 550 | 400 |
| Bremsscheiben und -beläge hinten | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | 360 | 360 | 410 | k.A. |
| Kupplung | 1210 | 1210 | 1210 | 1040 | 1040 | - | - | 1040 |
| Generator | 700 | 700 | 700 | 710 | 710 | 710 | 1060 | 730 |
| Anlasser | 490 | 490 | 490 | 490 | 490 | 490 | 580 | 490 |

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

| TYP | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 MPI | 1.0 TSI | 1.0 TSI | 1.5 TSI OPF DSG | GTI OPF | 1.0 TGI |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|---------|---------|
| Fixkosten (Steuer, Versicherung) | 94 | 94 | 94 | 86 | 87 | 109 | 114 | 85 |
| Betriebskosten (Kraftstoff) | 109 | 109 | 110 | 103 | 107 | 116 | 138 | 64 |
| Werkstatt- /Reifenkosten | 69 | 69 | 69 | 71 | 70 | 72 | 86 | 74 |
| Gesamtkosten pro Monat | 272 | 272 | 273 | 260 | 264 | 297 | 338 | 223 |
| Gesamtkosten pro km [Cent] | 21,8 | 21,8 | 21,8 | 20,8 | 21,1 | 23,8 | 27,0 | 17,8 |

Garantien

Der Polo hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet VW eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es bei Einhaltung aller Inspektionen lebenslang.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2017 ★★★★★

Der VW Polo erreicht volle 5 Sterne. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko ist überwiegend gering bis sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Der mittlere Sitz hinten ist für einige gegurtete Kindersitze geeignet, die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der Polo ist mit einem Assistenzpaket mit automatischem Notbremsassistenten serienmäßig ausgestattet.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.