



VW Polo (seit 2017) Benziner

Sub-Kompaktwagen

Die sechste Generation des VW Polo basiert wie fast alle VW seit Anfang der 2010er 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 vier 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-Report macht der Polo eine gute Figur. In der ADAC Pannenstatistik schneidet er gut bis sehr gut ab.

Empfehlung: Für den VW Polo gibt es verschiedene Benzinmotoren. Zunächst 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 1.0 TSI mit 95 oder 116 PS unterwegs. Diese ziehen kräftig durch, brauchen im Alltag nicht mehr Sprit als die müden Saugmotoren und harmonisieren 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 stellt der 200 bzw 207 PS starke GTI dar. Eine interessante Alternative bildet der 90 PS starke 1.0 TGI. Der Erdgas-Motor bietet völlig ausreichende Fahrleistung bei sehr geringen Kraftstoffkosten.

- ⊕ gute Verarbeitung, haltbare und zuverlässige Technik, 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

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

Erstzulassungsjahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	8,9	6,3	4,3	3,4	3,1	1,8

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	7,6	6,8	4,3	3,0	2,0	1,2
	15,2	13,8	13,1	12,3	9,4	6,1
	22,9	20,9	21,9	21,5	16,9	10,9
	30,5	27,9	30,7	30,8	24,3	15,8
	>30,5	>27,9	>30,7	>30,8	>24,3	>15,8

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der VW Polo macht laut TÜV-Report bei den Hauptuntersuchungen eine gute Figur. Die Zahl der mängelfreien Autos ist überdurchschnittlich. Problematisch sind lediglich vereinzelt ausgeschlagene Lenkgelenke und teils die Beleuchtung. In der ADAC Pannenstatistik sieht die Sachlage ähnlich gut aus. Hier schneidet der Polo gut bis sehr gut auf. Das Pannenaufkommen liegt auf sehr niedrigem Niveau.
Häufige Bauteilfehler	Bremsbelag (2017), Feststellbremse mechanisch (2017)
Rückrufe	3/2017: Das Mischverhältnis der Treibladung von Airbags und/oder Gurtstraffern des Zulieferers Autoliv war fehlerhaft und kann dazu führen, dass die Systeme nicht funktionieren. Der Hersteller ruft daher betroffene Fahrzeuge zum Austausch in die Werkstatt zurück. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 8.100 (auch andere Modelle betroffen) 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 unbeabsichtigt aufspringt. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt. Dort werden die Gurtschlösser des Doppelgurtschlusses miteinander verbunden, so dass die Schlossunterkante des mittleren Schlosses nicht auf die Entriegelung des linken Gurtschlusses drücken kann. 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 2/2019: Fahrzeuge mit Trommelbremse hinten: Es kann zu einem Verlust der Vorspannung der Feststellbremse kommen. Das Fahrzeug kann unerwartet wegrollen. Dieser Effekt tritt nur bei Fahrzeugen mit Trommelbremse hinten auf. Abhilfe: Die Werkstatt stellt die Feststellbremse neu ein und sichert die Nachstellmutter zusätzlich mit einer Kontermutter. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 65.000 7/2023: Möglicherweise können die Gurtwarner ausfallen. Abhilfe: An den Fahrzeugen wird die Software im Kombiinstrument aktualisiert. Betroffene Fzg. in Deutschland: 7.032 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

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)
06/2020	Motorvariante 2.0 TSI GTI eingestellt
08/2020	Motorvariante 1.6 TDI (70 kW/95 PS) eingestellt
09/2020	leichtes Facelift mit Änderungen an Front und Heck
03/2021	Motorvariante 1.5 TSI (110 kW/150 PS) eingestellt
08/2021	neue Motorvariante GTI mit 2.0 TSI (152 kW/207 PS)
08/2022	Motorvariante 1.0 TGI (66 kW/90 PS) eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4.053 / 1.751 / 1.446
Breite mit Spiegeln [mm]	1.964
Kofferraumvolumen [l]	351
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI DSG	GTI DSG	1.0 TGI
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	3 / 999	4 / 1.498	4 / 1.984	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 / 3.000	95 / 3.000	93 / 3.750	175 / 2.000	200 / 2.000	250 / 1.500	320 / 1.500	160 / 1.800
Beschleunigung 0-100 km/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	237	183
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,7 l S (NEFZ)	4,7 l S (NEFZ)	5,8 l S (WLTP)	4,4 l S (NEFZ)	4,6 l S (NEFZ)	6,4 l S (WLTP)	5,9 l S (NEFZ)	3,1 kg G (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	108 g/km	108 g/km	131 g/km	101 g/km	105 g/km	145 g/km	134 g/km	85 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	B	-	B	B	-	C	A+
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	800 / 550	800 / 550	800 / 560	1.000 / 570	1.100 / 570	1.200 / 610	1.200 / 670	- / -
Tankinhalt [l]	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	11,6
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16 / 16 / 18	13 / 16 / 18	13 / 16 / 18	13 / 17 / 19	13 / 17 / 19	13 / 18 / 22	13 / 18 / 22	13 / 17 / 19
Steuer pro Jahr*	46 €	46 €	92 €	32 €	40 €	130 €	118 €	20 €
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d-TEMP (WLTP)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d-TEMP (WLTP)	Euro 6b (NEFZ)	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.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI DSG	GTI DSG	1.0 TGI
Wartung 1	510 €	510 €	510 €	560 €	560 €	540 €	600 €	200 €
bei km / Monate	26.500 / 24	26.500 / 24	26.500 / 24	26.500 / 24	26.500 / 24	26.500 / 24	26.500 / 24	15.000 / 12
Wartung 2	-	-	-	-	-	-	-	450 €
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	30.000 / 24
Wartung 3	-	-	-	-	-	-	-	200 €
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	45.000 / 36
Wartung 4	-	-	-	-	-	-	-	620 €
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	60.000 / 48
Zahnriemen	810 €	810 €	810 €	860 €	860 €	910 €	-	880 €
bei km / Monate	240.000 / 0	240.000 / 0	240.000 / 0	240.000 / 0	240.000 / 0	240.000 / 0	- / -	240.000 / 0
Bremsscheiben und -beläge vorne	570 €	570 €	570 €	570 €	590 €	590 €	730 €	570 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	680 €	680 €	680 €	760 €	450 €	450 €	450 €	760 €
Kupplung	1.590 €	1.590 €	1.590 €	1.480 €	1.480 €	-	-	1.560 €
Generator	950 €	950 €	950 €	950 €	950 €	980 €	1.500 €	990 €
Anlasser	650 €	650 €	650 €	710 €	710 €	650 €	760 €	650 €

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 TSI	1.0 TSI	1.5 TSI DSG	GTI DSG	1.0 TGI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	118 €	111 €	115 €	113 €	114 €	127 €	126 €	112 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	125 €	125 €	149 €	118 €	123 €	162 €	151 €	77 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	77 €	77 €	78 €	80 €	78 €	79 €	101 €	82 €
Gesamtkosten pro Monat	320 €	313 €	341 €	311 €	314 €	368 €	379 €	270 €
Gesamtkosten pro km	25,6 ct	25,1 ct	27,3 ct	24,9 ct	25,2 ct	29,5 ct	30,3 ct	21,6 ct

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.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2017 ★★★★★

Der VW Polo erreicht volle fünf 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 fällt überwiegend gering bis sehr gering aus. 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.