



VW Polo 1.0 TSI Comfortline

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Der Polo - seit bereits 42 Jahren rollt der Kleinwagen vom Band, aktuell bereits in der sechsten Generation. Diese basiert nun erstmals auf dem modularen Querbaukasten (MQB) und ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen. Der Polo wuchs in der Länge um rund acht Zentimeter und knackt erstmals die Vier-Meter-Marke. Während der Radstand (9 cm) und die Fahrzeugbreite (6,5 cm) ebenfalls zugewonnen haben, wurde die Höhe leicht reduziert. Alles in allem bietet der Neue im Vergleich zum Vorgänger nicht nur den Insassen etwas mehr Platz, auch das Fassungsvermögen des Ladeabteils stieg gleichzeitig minimal an. Das Interieur präsentiert sich mit seinen farbigen Applikationen optisch ansprechend, die verwendeten Kunststoffe sind aber meist hart und kratzempfindlich. Das Cockpit zeigt sich zum Fahrer hin orientiert und wird vom großen Touchdisplay des neuen Infotainmentsystems mit Hochglanzoberfläche dominiert. Praktisch: Beim im Testwagen verbauten Composition Media System gibt es noch Drehschalter, beispielsweise für die Lautstärke. Unpraktisch: Die edel wirkende Oberfläche ist schnell verschmiert.

Die Sicherheit wird im Vergleich zum Vorgänger durch viele Assistenzsysteme gesteigert, abgesehen vom Notbremssystem samt City-Funktion und Personenerkennung kostet das meiste jedoch Aufpreis.

Der Dreizylinder-Turbomotor mit 95 PS passt gut zum Polo und dieser zeigt sich in den meisten Lebenslagen damit ausreichend motorisiert. Der Kraftstoffverbrauch im EcoTest ist mit 5,4 Litern Super moderat, die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt auf niedrigem Niveau.

Hoch hingegen ist der Anschaffungspreis - VW verlangt für den getesteten Polo mindestens 17.200 Euro. Ordert man allerdings einige Extras, die entweder den Komfort oder die Sicherheit steigern, erhöht sich der Kaufpreis, wie beim Testwagen, auch rasch auf über 23.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, Ford Fiesta, KIA Rio, MINI One, Toyota Yaris.

- + ordentliches Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, präzise Lenkung
- mäßiges Halogenlicht, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, anspruchsvoll im Ausweichtest

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,0

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der neue Polo zeigt sich dank akkurat eingepassten Anbauteilen und gleichmäßigen Spaltmaßen grundsätzlich solide gefertigt. Im Detail ist aber dennoch erkennbar, dass VW auch hier den Rotstift ansetzt. So fehlt vorn beispielsweise ein zweites Dichtgummi an den Türen und unter dem Kofferraumboden wurde sparsam mit dem Farblack umgegangen. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen nicht nur optisch ansprechend, diese sind

auch noch sauber gefertigt. Getrübt wird der Gesamteindruck allerdings durch die überwiegend harten und kratzempfindlichen Kunststoffe.

⊕ Der Unterboden ist vorn und im seitlichen Bereich zugunsten der Aerodynamik verkleidet.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels einfachem Haltestab offen gehalten. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist vorn links nur mit größerem Aufwand möglich, da der Platz um den Scheinwerfer stark eingeschränkt ist.

3,1 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Polo dürfen 470 kg zugeladen werden, 75 kg davon auf dem Dach. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs lassen sich mit dem 40 l großen Tank Strecken von bis zu 740 km zurücklegen. Die zulässige Stützlast beträgt 50 kg. Im Vergleich zum Vorgänger ist der Polo in der Länge um rund 80 mm auf vier Meter angewachsen, die Fahrzeugbreite beträgt nun samt Außenspiegel knapp zwei Meter - ein Plus von etwa 65 mm. Der Wendekreis beträgt 10,7 m. Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Re-

paraturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis sind wahlweise entweder ein Reserverad in Fahrbereifung oder ein Notrad erhältlich - nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, der ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert, ist nicht verbaut.

3,0 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, der Wirkungsbereich dürfte aber größer sein. Es bleiben sowohl links ein breiterer Streifen als auch rechts oben ein Bereich unberührt.

Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der Blick nach schräg hinten durch die massiven Dachpfosten stark eingeschränkt wird. Zudem wirken sich die nicht vollständig versenkbaren Fond-Kopfstützen negativ aus.

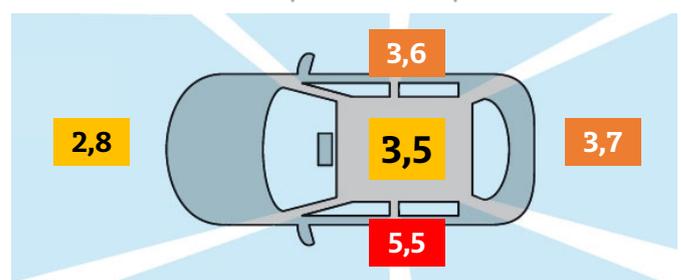
⊕ Die Karosserie des Kleinwagens lässt sich gut abschätzen, auch wenn sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers entzieht. Auf Wunsch helfen Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Heckkamera beim Rangieren. Oder man ordert den Parkassistenten und überlässt ihm das Einparken in Längs- und Querlücken. Beim Comfortline sind die Außenspiegel serienmäßig beheizt und der fahrerseitige besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊖ Das serienmäßige Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nur ausreichend aus. Zudem fehlen eine automatische Leuchtweitenregulierung und ein Scheinwerferreinigungssystem. Immerhin sorgt das optionale Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer für eine etwas breitere Ausleuchtung im Kreuzungsbereich. Wer nachts Probleme

mit der Sicht hat, sollte zum aufpreispflichtigen LED-Licht greifen, da dieses die Fahrbahn besser ausleuchten sollte.

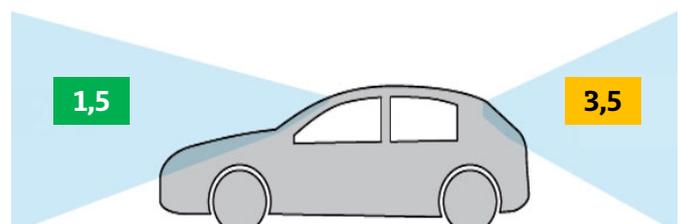
Rundumsicht

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.



2,6 Ein-/Ausstieg

Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung wird für den Polo ab der mittleren Ausstattungsvariante optional ein schlüsselloses Zugangssystem angeboten (nicht im Testwagen). Nach dem Auf- und Absperren beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

Der Schweller befindet sich in klassenüblicher Höhe und auch die Fahrersitzfläche liegt mit 42 Zentimetern über der

Fahrbahn praxistauglich. Im Fond dürfte die Sitzbank ein Stück höher positioniert sein, um das Ein-/Aussteigen ein wenig bequemer zu gestalten.

⊖ Was beim neuen Polo gänzlich weggelassen wurde, sind die Haltegriffe über den Türen - diese waren beim Vorgänger noch verbaut.

3,5 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil lediglich 250 Liter, selbst wenn der variable Kofferraumboden sich in unterer Position befindet. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 340 Liter oder sechs handelsübliche Getränkeboxen bis unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 635 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unter das Dach 1.055 Liter hinein.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis rund 1,90 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine durchschnittliche Breite auf. Zum Einladen muss das Gepäck über die rund 71 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. In oberer Position befindet sich der serienmäßige variable Kofferraumboden (ab Comfortline) acht und in unterer rund 19 Zentimeter unterhalb der Ladekante. Das Kofferraumformat ist praktisch. Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht zwar



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des Polo von klassenüblicher Größe.

keine Stufe, aber der Boden steigt ab der Rücksitzlehne leicht an, was die Praxistauglichkeit etwas mindert.

⊖ Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum im Dunkeln schwach beleuchtet. Das Heckklappenschloss steht weit ab, sodass sich große Personen daran den Kopf stoßen können.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Die äußeren Sicherheitsgurte sind an den Seitenverkleidungen geführt, was das Einklemm- und Beschädigungsrisiko beim Zurückklappen der Lehne reduziert. Im Kofferraum gibt es, außer dem Stauraum unter dem variablen Kofferraumboden, kei-

nerlei Staufächer für kleinere Gegenstände. Immerhin findet sich je ein Taschenhaken links und rechts in der Seitenverkleidung. Praktisch: Klappt man den variablen Boden nach oben, wird er durch Federelemente auch oben gehalten und man gelangt problemlos zum Bereich darunter. Ein Sicherungsnetz, das den Passagier- vom Laderaum trennt, ist für den Polo allerdings nicht erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des Polo erstrahlt im neuen Glanz. Dominiert wird es im Testwagen vom weit oben positionierten und zum Fahrer hin geneigten acht Zoll großen Touchdisplay des optionalen Multimediasystems Composition Media. Praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs nach unten arbeiten oder in der Navigationskarte zoomen kann. 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 Luftdüsenrädchen 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 dürfte 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 auf Wunsch auch ein digitales Display erhältlich. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen

Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der Geschwindigkeitsbegrenzer (optional Tempomat) wird über einen separaten Lenkstockhebel bedient.

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



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

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Polo ist erst ab der zweiten und getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem Radio mit vier Lautsprechern samt AUX-Anschluss sowie SD-Kartenschacht ausgestattet (Composition Colour). Gegen Aufpreis ist das Radio Composition Media erhältlich, das ein größeres Touchdisplay besitzt und zu dessen Umfang zusätzlich zwei weitere Lautsprecher sowie ein CD-Laufwerk und ein USB-Anschluss gehört. Optional gibt es auch DAB+. Erwei-

tert werden kann der Polo zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. 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. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist optional erhältlich.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern zurück schieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die

Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

2,8 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit reicht im Fond für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m. Die Beinfreiheit liegt auf etwa gleichem Niveau, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird aber durch die hohe Seitenlinie samt den schmalen Fenstern und den direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas gemindert.

3,8 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 in der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn im Armaturenbrett praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt. Im Fond findet man ab-



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

gesehen von Flaschenhaltern in den Türen und Lehnentaschen keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Neben dem im Fahrzeug verbauten Standardfahrwerk, das sich ausgewogen zeigt, ist für den Polo optional ein Sportfahrwerk erhältlich.

Der Testwagen bietet in allen Geschwindigkeitsbereichen genügend Komfort, spricht aber bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas steifbeinig an: bei entsprechend schlechtem Fahrbahnzustand reicht die recht trocken anspre-

chende Verbundlenker-Hinterachse vieles bis in den Innenraum durch. So sind beispielsweise Querfugen und Kopfsteinpflaster recht deutlich spürbar. Einzelhindernisse hingegen pariert die Federung allerdings ordentlich. Auf der Autobahn überzeugt das Fahrwerk mit geringen Aufbaubewegungen und gutem Komfort, somit eignet es sich auch bestens für längere Strecken.

3,0 Sitze

Ab der Ausstattungsvariante Comfortline sind beide Vordersitze in der Höhe einstellbar und manuelle Lordosenstützen für die erste Sitzreihe erhältlich. Die Sitze zeigen sich vorn gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Letzterer dürfte vor allem im Schulterbereich ausgeprägter sein.

Die äußeren Fondsitze bieten ebenfalls eine erstaunlich gute Kontur, bei großen Passagieren liegen die Ober-

schenkel aber leider nicht ganz auf.

⊖ Die Armablage in der Tür ist nicht in der gleichen Höhe wie die Mittelarmlehne angebracht, was auf längeren Fahrten stören kann. Leider lässt sich die Mittelarmlehne beim Polo nicht in der Höhe und damit auf die gleiche Position einstellen. Der höckerartige Fondmittelsitz ist für lange Fahrten ungeeignet.

3,0 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 68,4 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es der rau arbeitende Dreizylinder-Ottomotor und selten Fahr-

werksgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden.

⊖ Das Brummen des Motors unter 2.000 1/min kann von den Insassen als störend wahrgenommen werden.

3,3 Klimatisierung

Ab Werk ist der Polo lediglich mit einem Heiz- und Lüftungssystem ausgestattet. Ab der getesteten Comfortline ist serienmäßig eine Klimaanlage und gegen Aufpreis eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Darüber hinaus kann für die vorderen Personen eine Sitzheizung geordert wer-

den und gegen Aufpreis gibt es abgedunkelte Scheiben im Fond.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht besonders weit öffnen und erschweren die Durchlüftung.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der Polo wird aktuell ausschließlich mit Otto- bzw. einem Erdgasmotor angeboten. Die Basis-Otto-Motorisierungen sind nicht aufgeladen, im Testwagen war allerdings ein Turbomotor mit einer Leistung von 95 PS und einem Drehmoment von 175 Nm (2.000 -3.500 1/min) verbaut. Damit soll die Höchstgeschwindigkeit bei 187 km/h liegen und der Sprint von 0 auf Tempo 100 nach 10,8 s abgeschlossen sein.

Grundsätzlich zeigt sich der Polo mit dem Motor passend motorisiert: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist

nach 6,4 s abgeschlossen, und auch die Elastizitätswerte in den zwei größten Gängen stellen zufrieden.

⊖ Das Ansprechverhalten des kleinen Dreizylinders mag jedoch nicht überzeugen. Aus dem Drehzahlkeller heraus zeigt sich der VW träge, was auch die Beschleunigungsmessung beweist. Im zweiten Gang braucht der Kleinwagen rund 3,3 Sekunden, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen - das ist für einen Kleinwagen, der wohl meist in der Stadt bewegt wird, ungünstig.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum. Lastzustände quittiert das Aggregat zwischen rund 1.400 und knapp 2.000 1/min mit kräftigem Brummen - besonders innerorts nutzt man gerade diesen Drehzahlbereich häufig. Im weiteren Drehzahlverlauf ver-

kneift er sich das zwar weitgehend, der kernige Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor etwas Zeit geben, ehe er sich aus dem Turboloch arbeitet und dann ab knapp 2.000 1/min homogen seine Leistung entfaltet.

2,6 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die fünf Vorwärtsgänge sind präzise und leichtgängig schaltbar. Die Kupplung ist aber nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der Anfahrschwäche gestaltet sich das Anfahren daher nicht stets einwandfrei. Immerhin hilft beim Losfahren an Steigungen die serienmäßige Berganfahrhilfe.

Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig.

Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit durchschnittlichen 3.000 1/min.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Nach einem Lenkimpuls kehrt das Lenkrad rasch in die Nulllage zurück und das Fahrzeug stabilisiert sich zügig. Zudem zeigt sich der Polo von Spurrinnen unbeeindruckt

und folgt diesen kaum. Aufbaubewegungen halten sich im Allgemeinen in angenehmen Grenzen.

⊖ Im ADAC Ausweichtest zeigt der neue Polo allerdings kein souveränes Fahrverhalten. Das Heck drängt bereits beim ersten Anlenken stark nach außen und der Kleinwagen hat beim Gegenlenken deutlichen Schwimmwinkel - das ESP verhindert zwar ein Schleudern, das Fahrverhalten ist aber dennoch anspruchsvoll, vor allem für ungeübte Fahrer. Das ESP sollte insgesamt etwas früher und beherzter eingreifen, damit das Übersteuern erst gar nicht so stark wird. Darüber hinaus drängt das Heck auch gern bei einem Lastwechsel in Kurven. Doch das ESP greift ebenfalls noch rechtzeitig ein und verhindert Schlimmeres.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des neuen 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 lediglich knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

3,4 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt allerdings durchschnittlich 37,6 m, was selbst für einen Kleinwagen kein guter Wert ist.

2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Polo bietet selbst ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Der VW rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer 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 verhindert und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduziert. 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).

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	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	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

Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für einen Tempomaten oder die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt VW Aufpreis. Eine Müdigkeitserkennung ist ab der getesteten Ausstattungsvariante Serie.

Der optionale Totwinkelassistent (Blind Spot) umfasst

auch die Funktion des Ausparkassistenten: Querend andere Fahrzeuge 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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Polo 96 Prozent im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (Test 2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,80 m Größe - zudem 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.

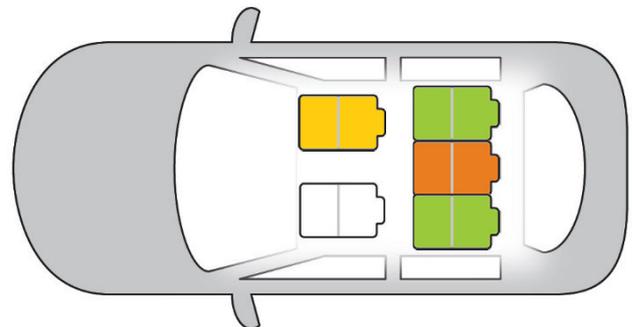
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der neue 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. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Der Fondmittelpfad ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten nicht 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 Fußgängerschutz ist durchschnittlich ausgeprägt. Beim Crashtest erreicht der Polo 76 Prozent der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger und die Motorhaube weitgehend nachgiebig gestaltet sind, bergen die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

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

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen 1,0-l-TSI beträgt im Polo 5,4 l Super pro 100 km im ADAC Eco-Test. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 148 g pro km, die für 34 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,3 l und außerorts 4,8 l/100 km. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 6,6 l/100 km. Wer also öfter auf der Autobahn unterwegs ist, sollte zu einem kräftigeren Motor greifen, der mit einer höheren Lastanforderung besser zurechtkommt.

2,2 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine gute Vorstellung ab und erntet dafür 38 von 50 möglichen Punkten. Grundsätzlich liegen die Schadstoffanteile im Abgas auf niedrigem Niveau, nur der Partikel- und der erhöhte CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen etwas auf. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnte der neue Polo unter Beweis

1,0 AUTOKOSTEN

1,0 Monatliche Gesamtkosten

VW bietet den Polo mit dem 1.0 TSI-Motor nicht in der Basisausstattung, sondern erst ab Comfortline an und verlangt dafür mindestens 17.200 Euro. Zudem kann der Kaufpreis durch einige Extras wie beispielsweise das LED-Licht, eine Klimaautomatik oder ein Navigationssystem schnell nach oben getrieben werden. Für den Testwagen verlangt VW inklusive seiner Sonderausstattung 23.420 Euro - das ist für einen Kleinwagen viel Geld.

⊕ Absolut betrachtet fallen die monatlichen Gesamtkosten dennoch gering aus. VW gewährt eine Fahrzeuggarantie von zwei Jahren und eine Lack- bzw. Rostgarantie von drei respektive zwölf Jahren. Der Polo besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren ist aber eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. und im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen wird alle 240.000 km ersetzt. Die Kfz-Steuer ist mit 32 Euro sehr niedrig und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig.

Verbrauch

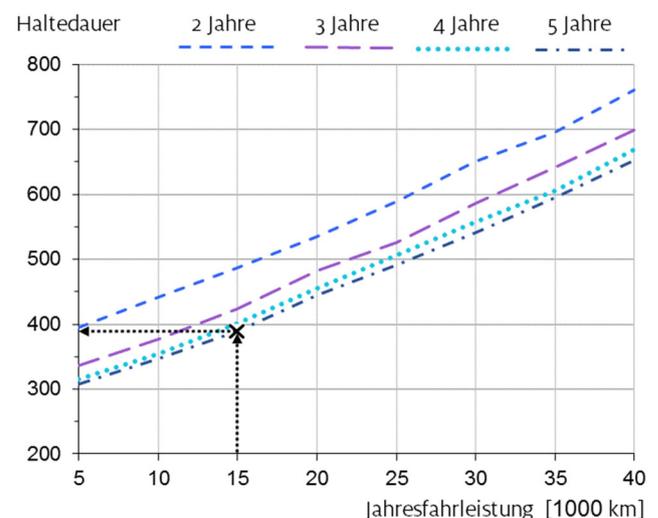
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

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

stellen, dass er auch in der Praxis tatsächlich weitgehend sauber ist. In der Summe ergeben sich im EcoTest 72 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 389 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 TSI	1.0 TSI	1.0 TGI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	55 (75)	70 (95)	85 (116)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	175/2000	200/2000	160/1800
0-100 km/h [s]	15,5	14,9	10,8	9,5	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	170	187	200	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7 S	4,7 S	4,4 S	4,6 S	3,1 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	108	101	105	85
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	14/15/17	13/16/17	13/16/17	13/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	46	46	32	40	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	376	384	389	409	381
Preis [Euro]	12.975	13.975	17.200	18.425	19.800

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

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,1 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.053/1.751/1.446 mm
Leergewicht/Zuladung	1.145/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	351/1.125 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570/1.000 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 (2.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,4/14,9/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,8/6,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	125 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.140/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/635/1.055 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	44 Euro
Fixkosten	77 Euro	Wertverlust	172 Euro
Monatliche Gesamtkosten	389 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/17		
Basispreis Polo 1.0 TSI Comfortline	17.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.420 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.988 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.

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	190 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	205 Euro/Serie/255 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (gibt es nur zusammen)	490 Euro°
Parklenkassistent	640 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/130 Euro°/160 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	465 Euro°
Navigationssystem	565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	495 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/930 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,0

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

Stand: November 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand