



(Kl)eine Palastrevolution?

Mit der fünften Generation des Polo will VW hoch hinaus. Gleichermaßen unverblümt wie selbstbewusst ist von „Premium demokratisieren“ und dem Anspruch, das Kleinwagensegment in Polo-Klasse umzubenennen, die Rede.

Raus aus der Pubertät, auf ins Erwachsenenleben. Keine Frage: Designtechnisch hat der neue Polo im positiven Sinn das Infantile, Spielerische des Vorgängers abgelegt und präsentiert sich (nahezu) so erwachsen, unaufgeregt und seriös, als wär's ein kleiner Golf. Insbesondere von vorn ist er seinem großen Bruder quasi wie aus dem Gesicht geschnitten.

Obwohl dem Trend der Zeit folgend etwas länger und breiter geworden, bleibt der neue, nunmehr 3,97 Meter lange Polo nach wie vor unter der magischen Vier-Meter-Marke. Ein Maß, das nicht wenige Mitbewerber inzwischen längst überschritten haben. Nichtsdestotrotz wirkt er mit

seinem reinen, puristischen Design, das bewusst auf verspielten Schnickschnack und vermeintliche Originalität verzichtet, optisch fast eine ganze Klasse größer als die Konkurrenz.

Erwähnenswert ist auch die Tatsache, dass der jüngste, endgültig erwachsen gewordene Spross aus Wolfsburg dank intelligenter Leichtbauweise keinen Speck angesetzt hat. Im Gegenteil: Im Schnitt ist er sogar 7,5 Prozent leichter als der Vorgänger.

Im Innenraum setzt sich die im besten Sinn schnörkellose und konservative Linie nahtlos fort. Auch wenn die Basisversion Trendline auf das weich unterschäumte Armaturenbrett verzichten muss, setzt die Neuauflage des Polo in Sa-

chen Materialgüte, Verarbeitungsqualität und Freundlichkeit des Ambiente ohne Zweifel neue Klassenstandards. „Der Kunde muss sich jeden Tag bestätigen fühlen: Ja, das war der richtige Kauf“, erläutert VW-Entwicklungsvorstand Dr. Ulrich Hackenberg beim ersten offiziellen Polo-Fahrtermin den betriebenen Aufwand.

Das komplett neu gestaltete Cockpit selbst geriet sehr aufgeräumt und funktionell. Die Rundinstrumente lassen sich tadellos ablesen, alle wichtigen Bedienelemente und Schalter sind übersichtlich platziert und befinden sich genau dort, wo man sie intuitiv vermutet. Oder anders ausgedrückt: Man steigt ein und findet sich auf Anhieb zurecht.

Typisch VW eben.

Neben dem freundlichen und hochwertigen Ambiente tragen die straff gepolsterten, prima Seitenhalt bietenden Sitze maßgeblich zum Wohlbefinden im neuen Polo bei. Auch die passende Sitzposition ist dank serienmäßig höhenverstellbarem Fahrersitz sowie zweifach verstellbarem Lenkrad schnell gefunden. Ebenfalls vorbildlich: die große Anzahl an praxisgerechten Ablagen. Ab der zweithöchsten Ausstattungsstufe Comfortline gibt es sogar praktische Schubladen unter den Vordersitzen.

Endgültig gefallen sind beim neuen Polo auch die Kleinwagenschranken bezüglich des Platzangebots. Vorne sitzt man – von der etwas breit geratenen Mittelkonsole, an die das rechte Knie gerne mal aneckt, einmal abgesehen – so kommod und luftig wie nirgendwo sonst in dieser Klasse. Und im spürbar geräumiger gewordenen Fond gibt es so viel Platz, dass sich dort selbst bei weit nach hinten geschobenen Vordersitzen zwei Erwachsene bequem und locker über weite Strecken „befördern“ lassen.

Besonders bequem ist der Einstieg in den Fond beim Fünftürer (+618 Euro). Im gewerblichen Bereich wird jedoch – in erster Linie aus Kostengründen – der erst ab

VW Polo

Modell	1.2	1.2	1.2 TSI	1.4	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI BlueMotion	1.6 TDI
Motor/Hubraum (cm³)	R3/1.198	R3/1.198	R4/1.197	R4/1.390	R4/1.598	R4/1.598	R4/1.598	R4/1.598
Leistung (kW/PS/min)	44/60/5.200	51/70/5.400	77/105/5.000	63/85/5.000	55/75/4.000	66/90/4.200	66/90/4.200	77/105/4.400
Drehmoment (Nm/min)	108/3.000	112/3.000	175/1.500	132/3.800	195/1.500	230/1.500	230/1.500	230/1.500
L x B x H (mm)	3.970 x 1.682 x 1.462							
0–100 km/h (s)	16,1	14,1	9,7	12,1	14,0	11,5	ca. 11,5	10,4
Spitze (km/h)	157	165	190	177	170	180	180	190
Normverbr. (l/100 km)	5,5 S	5,5 S	5,5 S	5,9 S	4,2 D	4,2 D	3,6 D	4,2 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	128	128	129	139	109	109	96	109
Preis (netto/Euro)*	ab 10.210	ab 10.651	k.A.	ab 12.668	ab 12.437	ab 14.328	k.A.	ab 14.832

* Dreitürer; Aufpreis Fünftürer: 618 Euro



Übersichtliches Cockpit mit top Verarbeitung und hochwertigen Materialien



Erst ab Comfortline Serie: der praktische doppelte Laderaumboden und die geteilt umlegbare Rückbank



Klassen- und zeitloses Design ohne kurzweiligen optischen Schnickschnack

Herbst erhältliche Dreitürer nach Aussage von VW-Großkundenchef Frank Oborny mit einem Anteil von rund 75 Prozent die gefragtere Karosserievariante sein.

Das Gepäckraumvolumen beträgt im Normalfall 280 Liter (+zehn Liter), bei umgeklappter Rückbank sind es maximal 952 Liter. Damit muss er sich gegenüber einigen Mitbewerbern leicht geschlagen geben. Eine angenehm niedrige Ladekante und die Tatsache, dass die versenkbaren Kopfstützen beim Umlegen der Rückbank nun nicht mehr ausgebaut werden müssen, kompensieren diesen Umstand jedoch.

Ebenfalls sehr praktisch ist der doppelte Ladeboden, der bei umgelegter Lehne und hochgeklappter Sitzfläche für eine durchgängig ebene Ladefläche sorgt. Ihn gibt es jedoch leider genauso wie eine asymmetrische Bank erst ab Comfortline serienmäßig.

Sprichwörtlich aus dem Vollen geschöpft werden kann

bei den Motor-Getriebevarianten. So stehen für den neuen Polo – wenn auch nicht unmittelbar ab der Markteinführung am 26. Juni, jedoch spätestens bis Jahresende – insgesamt sieben Motoren und zwei Getriebevarianten zur Wahl.

Benzinerseitig den Einstieg markieren die beiden bekannten, im Detail jedoch überarbeiteten und sparsamer gewordenen 1,2-Liter-Dreizylinder mit 60 und 70 PS. Sie erfüllen – wie generell alle Motoren des Polo – Euro 5.

Darüber rangiert wie bisher der ebenfalls modifizierte 1,4-Liter-Vierzylinder, der nun 85 PS leistet. Ein braves Triebwerk mit guter Laufkultur, gleichmäßiger Kraftentfaltung und nicht nur für die Stadt ausreichend Power. Laut Oborny der zukünftige „Motorenbestseller“ im Großkundenbereich.

Komplett neu und eine Klasse für sich ist der 105 PS starke 1.2 TSI-Vierzylinder mit Turboaufladung und Ben-

zin-Direkteinspritzung. Erfreulich drehfreudig und kultiviert hängt er klasse am Gas und beeindruckt darüber hinaus mit prima Elastizität und tollem Durchzugsvermögen. Dabei soll das putzmuntere kleine Kraftpaket im Schnitt nur 5,5 Liter verbrauchen. Stolze 0,4 Liter weniger als der schwächere 1,4-Liter-Sauger.

Für beide offeriert VW übrigens optional zum knackigen, präzise und leichtgängig zu schaltenden manuellen Fünf- respektive Sechsganggetriebe (1.2 TSI) optional ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG).

Ebenfalls „nur“ über fünf Gänge verfügt der neue, drehfreudige und insgesamt sehr laufruhige 1,6-Liter-Common-Rail-Selbstzünder. Ab Werk mit Dieselpartikelfilter und Schaltempfehlungsanzeige ausgestattet, wird der Vierzylinder mit 70, 90 und 105 PS angeboten. Bei allen drei identisch: der günstige Normverbrauch von 4,2 Litern.

Für die goldene Mitte, die 90-PS-Version – optional auch mit DSG erhältlich –, steht zudem ein BlueMotion-Paket in den Startlöchern, das u. a. dank Start-Stopp-Automatik den Verbrauch auf 3,6 Liter drückt und für einen CO₂-Ausstoß von nur 96 g/km sorgt. Erwarteter Aufpreis: rund 400 Euro.

Allen Triebwerken gemeinsam: eine flexible Serviceintervall-Anzeige, die Ölwechselintervalle von bis zu

zwei Jahren oder 30.000 Kilometern ermöglicht.

Ausstattungsmäßig gibt es den neuen Polo analog zum Golf in den Varianten Trendline, Comfortline und Highline, wobei nach Aussage von Frank Oborny die Mehrzahl der Großkunden zur Comfortline-Version greifen wird. Zumindest sicherheitstechnisch fehlt jedoch bereits der Basis nichts Wesentliches.

Absolut souverän und über jeden Zweifel erhaben zeigt sich der neue Polo in Sachen Fahrkomfort und Fahrdynamik. Man glaubt stets, ein wesentlich größeres Auto „in der Hand“ zu haben. Klasse, mit welcher Coolness und Souveränität der neue Polo Fahrbahnunebenheiten aller Art schluckt.

Vorbildlich auch die geringe Seitenneigung bei sportlicher Fahrweise sowie das hohe Maß an Agilität. Abgerundet wird das Ganze von einer nicht zu leichtgängigen, sehr zielgenau arbeitenden Servolenkung sowie den auffällig dezent im Innenraum wahrnehmbaren Wind- und Abrollgeräuschen. Nur durchschnittlich dagegen: die Übersichtlichkeit.

Mit dem neuen Polo hat VW einen Volltreffer gelandet, der in seiner Klasse neue Maßstäbe setzt, ohne es dabei beim Preis zu übertreiben. Kompakt und doch ein Großer, passt er ideal in die heutige Zeit. Der „kleine“ Bruder des Golf ist fast schon zu gut ... MMD

Die Ausstattungen im Überblick:

Trendline:

u. a.: Fahrer- und Beifahrerairbag, kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorn, ESP, Bremsassistent, ABS, Berganfahrassistent, elektrische Fensterheber vorn, zweifach verstellbare Lenksäule, höhenverstellbarer Fahrersitz, Zentralverriegelung, Servolenkung, Colorglas, Stahlfelgen mit Reifen 175/70 R14, 12-V-Steckdose im Gepäckraum

Comfortline: (zusätzlich zu Trendline 1.681 Euro)

u. a.: elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber hinten, Klimaanlage, Multifunktionsanzeige, Parkpilot hinten, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, geschäumte Instrumententafel, höhenverstellbarer Beifahrersitz, Textilfußmatten vorn und hinten, Schubladen unter den Vordersitzen, geteilt umlegbare Rückbank, Mittelarmlehne vorn, doppelter Laderaumboden, Stahlfelgen mit Reifen 185/60 R15, zusätzliches Chromdekor im Innenraum

Highline: (zusätzlich zu Comfortline 693 Euro)

u. a.: Nebelscheinwerfer, Multifunktionsanzeige, Reifenkontrollanzeige, beheizte Scheibenwaschdüsen, Scheinwerferreinigungsanlage, Sportsitze und Sitzheizung vorn, Lederlenkrad, Alufelgen mit Reifen 185/60 R15