
Vorstellung Volkswagen Polo: (Spielen wir) Polo oder Mini-Golf?

Von Frank Wald

In 42 Jahren gut einen halben Meter länger? Nach menschlichen Maßstäben kaum erwähnenswert, für ein Auto sind diese 50,5 Zentimeter jedoch ein gewaltiges Wachstum. Vor allem, wenn man mal als Kleinster der VW-Familie gestartet war. Davon ist bei dem auf 4,05 Meter gestreckten Polo nichts mehr zu sehen und zu spüren. Die sechste Generation des Wolfsburger Dauerbrenners, der am 29. September zu Preisen ab 12 975 Euro ins Autohaus rollt, hat die Rolle des Kleinwagens abgelegt – und fährt sich inzwischen auch wie ein Großer.

Schon der Einstieg ist ein Augen-Öffner: sauber definierte Kanten und Flächen, schicke Materialien und eine auf den ersten Anschein tadellose Verarbeitung. Dazu kommt eine ungekannte Geräumigkeit. Wie schon der Seat Ibiza nutzt auch der Polo den neuen modularen Querbaukasten (MQB) des Konzerns. Und mit der Länge wuchs auch der Radstand um mehr als neun sowie die Breite um knapp sieben Zentimeter. Das schafft viel Bein- und Bewegungsfreiheit, vorne wie hinten. Davon profitiert ebenso der Kofferraum, der um stolze 71 auf üppige 351 Liter aufgepumpt wurde, größer als im Golf VI (350 Liter) von 2008 und kaum weniger als die aktuelle Version (380 Liter).

Überhaupt blitzt der große Bruder immer wieder durch. Mit dem breit und schmal gezeichneten Grill, der weit nach vorn gezogenen Haube sowie dem dynamisch geschnittenen Schrägheck erscheint der Polo fast wie ein Mini-Golf. Eigenständig allein ist die Seitenansicht mit doppelter Blechfalz und betonter Schulterlinie, die den nur noch als Fünftürer angebotenen Wagen nach hinten streckt. Dazu lässt sich der Polo außen wie innen individuell gestalten. Mit 14 Außenfarben, elf Sitzbezügen, acht Dekoren fürs Armaturenbrett und zwölf unterschiedlichen Felgen sowie mehreren Ausstattungspaketen wird man lange nach zwei identischen Modellen suchen müssen.

Auch die Technologie übernimmt der Polo weitgehend vom Golf. Allen voran das digitale Cockpit mit dem so genannten Active Info Display. Damit lässt sich das Kombi-Instrument als 11,7 Zoll großes Display via Tastendruck am Lenkrad nach persönlichem Gusto gestalten, ob klassisch mit zwei Tachoscheiben, als schwarzes Display mit relevanten Fahr-Daten oder in der spektakulärsten Ansicht als hochauflösende Kartendarstellung auf der gesamten Fläche. In der zweiten Auflage, die im Polo Premiere feiert, ist die Ansicht noch brillanter und schärfer als bisher in Golf, Passat oder Tiguan. Und dazu mit 400 Euro auch noch günstiger zu haben. Voraussetzung dafür ist allerdings das ebenfalls optionale Infotainment-System, das sich mit je nach Ausführung 6,5 bis 8,0 Zoll großem Glas-Touchscreen inklusive Näherungssensoren (440 bis 990 Euro) plus Navigationsfunktion (565 Euro) optisch nahtlos zu einer großen Bedienfläche verbindet. Apple- und Android-Smartphones können ebenfalls via App-Connect (225 Euro) angebunden werden.

Aber auch in Sachen Sicherheit profitiert der Polo vom konzerninternen Technik-Transfer. Neben den sechs serienmäßigen Airbags lässt sich der Kleinwagen mit allen gängigen Assistenzsystemen, von der City-Notbremse inklusive Fußgängererkennung über Abstands-Tempomat, Müdigkeits- und Toter-Winkel-Warner bis zum Ein- und Auspark-Assistenten, bestücken.

Breit gefächert ist das Motorenangebot. Sechs Benziner, zwei Diesel und eine Erdgas-Version soll es geben. Zum Händlerstart am 29. September gibt es allerdings erst einmal

nur drei 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner, wobei die beiden Einstiegsversionen mit 65 PS und 75 PS ohne Turboaufladung auskommen müssen. Der dynamischen Erscheinung des neuen Polo gerecht wird deshalb am ehesten noch das TSI-Triebwerk mit 95 PS.

Mit leichtem Knurren hüpft der muntere Motor aus den Startblöcken und absolviert mit 175 Nm Drehmoment ab 2000 Touren jedes Fahrmanöver ohne Mühe. Ob beim spritzigen Spurengeschlängel in der Stadt oder beim flotten Dahingleiten über Land, der Dreizylinder hält sich dank guter Geräuschkämmung auch akustisch auffallend zurück. Wer es schwarz auf weiß möchte: mit 10,8 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 und 187 km/h Spitze ist der Polo gut unterwegs. Aber vor allem im Fahrverhalten zeigt der Kleinwagen, dass er inzwischen ein Großer geworden ist. Die Lenkung ist feinfühlig und zielgenau, der Federungskomfort straff und ausgewogen, das Handling beinahe narrensicher. Selten wirkte ein Kleinwagen so ausgereift und erwachsen. Die bis Jahresende folgenden Motorversionen sind eine stärkere Variante des gleichen Dreizylinder-Turbos mit 115 PS sowie dem Topmodell GTI mit 200 PS statt der bisherigen 192 PS. Erst für das kommende Frühjahr ist dagegen der aus dem Golf bekannte 1,5-Liter-Vierzylinder-TSI mit 150 PS und Zylinderabschaltung angekündigt.

Noch in diesem Jahr soll es aber auch einen 1,6-Liter-TDI-Diesel, wahlweise mit 80 PS und 95 PS, geben. Nach dem Diesel-Desaster selbstverständlich ab Werk mit SCR-Katalysator und Harnstoffeinspritzung, um den Stickoxid-Ausstoß zu drücken. Premiere im Polo feiert außerdem der erste Erdgas-Turbomotor mit 90 PS, auch wenn der hierzulande bislang so gut wie keine Rolle spielte.

Wie gewohnt gibt es den Polo in drei Ausstattungen, wobei der Komfort in der Basisversion Trendline (ab 12 975 Euro) überschaubar und ausbaufähig ist. Immerhin, der Front Assist inklusive Fußgängererkennung und City-Notbremse sowie Start-Stopp-Automatik sind Serie. Klimaanlage und Radio gibt es allerdings erst ab der Comfortline (plus 2175 Euro), Klimaautomatik und 15-Zoll-Alu-Felgen ab der Version Highline (plus 800 Euro). Und weil der TSI-Dreizylinder-Turbo erst ab der Ausstattung Comfortline zu haben ist, kostet er nicht unter 17 200 Euro. Dazu gesellt sich vom Start weg das Sondermodell Polo beats mit 300-Watt-Soundsystem ab 17 025 Euro. Auch bei den Preisen ist der Polo inzwischen ganz schön groß geworden. (ampnet/fw)

Daten: VW Polo 1.0 TSI BMT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 x 1,75 x 1,46

Radstand (m): 2,55

Motor: 3-Zyl.-Turbobenziner, 999 ccm

Leistung: 70 kW / 95 PS bei 5000-5500 U/min

Max. Drehmoment: 175 Nm bei 2000 -3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.

Antriebsart: Vorderrad

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,4 Liter, mit Start-Stopp

Effizienzklasse: B

CO₂-Emissionen: 101 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1145 kg / max. 423-521 kg

Kofferraumvolumen: 351 - 1125 Liter

Tankvolumen: 40 Liter

Wendekreis: 10,6 m

Bereifung: k.A.

Basispreis: 17 200 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Polo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen