

Solider Allrounder

Fahrvorstellung | Polo Nummer sechs geht optisch keine Experimente ein, bringt unter dem Blech aber viel neue Technik mit. Auch deshalb ist er quasi schon ein Kompakter – und nicht nur wegen seiner Größe.



Foto: Christian-Friedrich-Merens/Autoflotte

Nicht klein, trotzdem oho | Der neue Polo kommt praktisch als alltagstaugliches Erstauto daher

— Ford Fiesta, Opel Corsa, VW Polo – sie alle sind typische Vertreter der Kleinwagenklasse. Dass Kleinwagen aber keine Kleinwagen mehr sind, zeigt Polo Nummer sechs. Er baut auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) auf und steht seit Ende September beim Händler. Dass er eigentlich ein vollwertiger Kompakter ist, zeigen schon seine Außenmaße: Der neue Polo ist gegenüber seinem Vorgänger rund acht Zentimeter gewachsen und jetzt 4,05 Meter lang, auch der Radstand legte um sieben Zentimeter zu, der Kofferraum um 71 Liter auf jetzt 351 Liter im Normalzustand.

Noch mehr als die Maße zeigen aber die neuen technischen Features, dass der Polo praktisch seiner Klasse entwachsen ist. Den jetzt stets fünftürigen Polo gibt es serienmäßig mit dem Umfeldbeobachtungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, optional lässt er sich WLAN (126 Euro) oder Infotainment-Apps (ab 189 Euro) nachrüsten, außerdem gibt es einen adaptiven Tempomaten (214 Euro), Totwinkelassistenten (261 Euro) oder LED-Scheinwerfer (828 Euro). Ansonsten gibt es erstmals im Polo digitale Instrumente (336 Euro).

Äußerlich evolutionär | Damit so viel technischer Fortschritt die Kunden nicht verschreckt, führten die Wolfsburger auch beim Polo ihre bekannte evolutionäre Designstrategie fort. Das Auto bricht an keiner Stelle mit der Designsprache seines Vorgängers,

ähnelt am Heck aus bestimmten Perspektiven aber stark seinem Konzernbruder Seat Ibiza. Was kein Nachteil ist, ist der doch ebenso dynamisch geformt wie jetzt der Polo. Einziges auffälliges Polo-Design-Detail ist übrigens die Zierleiste im Grill unterhalb der Motorhaube, die sich die Designer vom Topmodell Arteon abgeschaut haben.

Wer im Polo Platz nimmt, den erwartet ein äußerst geräumiger kleiner Kompakter. Hinten bekommen 1,80 Meter große Passagiere selbst dann keine Probleme, wenn die Vordermänner ähnlich groß sind. Auch an Kopffreiheit herrscht weder vorn noch hinten Mangel. Das Cockpit ist sauber verarbeitet, die Kunststoffe in der Regel hochwertig. Allerdings hat sich an der ein oder anderen Stelle doch billig wirkendes Hartplastik in den Polo eingeschlichen. Schlechte Ergonomie konnte man einem VW noch nie vorwerfen, so auch dem Polo nicht. Einen hochwertigen Eindruck macht der acht Zoll große



Foto: VW

Etwas verspielt | Im sachlichen Cockpit sorgen optional farbige Dashpads für Abwechslung

Daten und Preise | VW Polo

1.0 (65 PS) ab **10.903 Euro**
R3/999 cm³ | 48 kW/65 PS | 95 Nm/3.000 – 4.300 U/min | 5-Gang | 15,5 s | 164 km/h | 4,8 S | 110 g/km

1.0 (75 PS) ab **11.744 Euro**
R3/999 cm³ | 55 kW/75 PS | 95 Nm/3.000 – 4.300 U/min | 5-Gang | 14,9 s | 170 km/h | 4,8 S | 110 g/km

1.0 TSI ab **14.454 Euro**
R3/999 cm³ | 70 kW/95 PS | 175 Nm/2.000 – 3.500 U/min | 5-Gang | 10,8 s | 187 km/h | 4,5 S | 103 g/km

4.053 x 1.751 x 1.461 mm | 351 – 1.125 Liter
Wartung: nach Anzeige; max. 2 Jahre/30.000 km
Effizienzklasse: B | B | B
KH | TK | VK: 1.0: 14 | 17 | 15; 1.0 TSI: 13 | 17 | 16
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

TFT-Touchscreen mit Annäherungssensorik des Radios „Composition Media“, im kleineren „Composition Colour“ misst er fünf Zoll. Farbe in den Polo-Innenraum bringen acht Dashpad-Farben (118 bis 139 Euro).

Aktuell drei Benziner | Zum Start kommt der Polo mit Benzinern in drei Leistungsstufen: dem Ein-Liter-Sauger mit 65 und 75 PS sowie dem Ein-Liter-Turbo mit 95 PS. Standard ist ein Fünfgangschaltgetriebe, der stärkste Benziner ist auch mit Siebengang-DSG zu haben (1.261 bis 1.324 Euro). Noch bis Jahresende wollen die Wolfsburger die Motorenpalette aber deutlich ausbauen: Geplant sind drei Benziner mit 115 und 150 PS sowie 200 PS im Top-Modell GTI. Außerdem ergänzt der 1.6 TDI mit 80 und 95 PS die Preisliste, dazu kommt eine bivalente Erdgasvariante mit 90 PS.

Fahren konnten wir den 95-PS-Benziner mit DSG und den 80-PS-Diesel. Beide Motoren gehen flott voran, dem Benziner merkt man seine Arbeit aus drei Töpfen akustisch nur unter Vollast an. Ansonsten ist er kaum zu hören, auch die Abrollgeräusche sind angenehm zurückhaltend. Der Diesel läuft etwas rauer, hängt aber ebenfalls spontan am Gas – wobei wir den Selbstzünder ausschließlich in der Stadt gefahren sind.

Kommen wir zu den Preisen: Los geht es bei 10.903 Euro für den Basis-Benziner als Trendline, die 75-PS-Variante ist ab 11.744 Euro zu haben, der 95-PS-Turbo kommt serienmäßig als Comfortline und startet bei 14.454 Euro. | cfm