

POLO- POSITION

Klein und leicht, schnell und handlich: Die jüngste Ausführung des VW Polo bietet alle Voraussetzungen für einen echten GTI. Unter der Haube des Kraftzwergs sitzt ein aufgeladener Vierzylinder mit 180 PS.





Kompressor und Turbolader sorgen für hohe Leistung und strammen Durchzug

Sie grüßen uns, die flotten siebziger Jahre. Ein roter Streifen am Kühlergrill, im Cockpit wohlgeformte Sportsitze mit Karobezug. Wie damals, als das Kürzel GTI bei VW seine große Karriere startete. Auffällig unauffällig nannte das *auto motor und sport* unter der nahe liegenden Überschrift „Golf im Schafspelz“.

Es hat sich wenig daran geändert – außer dass der jüngste GTI nur im Polohemd auftritt. Wobei man sich das „nur“ auch sparen könnte, denn der Polo ist größer als das GTI-Original aus dem Jahr 1976. Was Platzangebot, Ausstattung und vor allem Sicherheit angeht, wird unvergleichlich mehr Auto geboten, wofür das Gewicht von 1240 statt der damaligen 875 Kilogramm als Beweis gelten darf.

Mehr Saft unter der Motorhaube sowieso. 180 PS sind es jetzt, und sie kommen aus einem aufwendig konstruierten High-Tech-Triebwerk. Das hat zwar weniger Hubraum als der 1,6-Liter-Ahn, aber dafür einen Kompressor und einen Turbo. Der mechanische Lader beult im unteren Drehzahlbereich die Drehmomentkurve bis auf 250 Newtonmeter nach oben. Ab 3500/min übergibt er die Arbeit an die Abgasturbine, mit deren Hilfe eine spezifische Leistung von stattlichen 130 PS/Liter zustandekommt.

Die Besten zweier Welten also? Was die Fahrleistungen angeht, kann man das so sehen. Auf der Mess-Strecke stellt der scharfe Polo sie unter Beweis. Weil es brütend heiß ist, schafft er zwar nicht die Beschleunigungsangabe des Werks (6,9 Sekunden von null auf 100 km/h), sondern belässt es bei 7,4 Sekunden. Zu den Gründerzeiten des GTI hätte er aber selbst mit diesen Werten einem Porsche 911 den Auspuff gezeigt.

An Dampf fehlt es auch in unserer leistungsverwöhnten Zeit nicht. Speziell auf kurvenreichen Landstraßen ist der Polo GTI der König, wozu natürlich das exzellent abgestimmte Fahrwerk beiträgt. Eine knackig exakte Lenkung paart sich mit sehr hohem Querschleunigungspotenzial und ausgeprägter Gutmütigkeit. Dazu trägt das serienmäßige XDS bei, das Volkswagen



180 PS plus Frontantrieb in einem leichten Auto? Der Polo zeigt, wie vorzüglich das funktionieren kann

als elektronisches Sperrdifferenzial bezeichnet.

Das ist etwa so, als würde man eine Swatch elektronische Rolex nennen. Beide zeigen die Zeit, aber die Technik ist unterschiedlich. XDS hat denn auch mit dem Differenzial nichts zu tun, sondern bedeutet einen Bremseingriff am kurveninneren Vorderrad. Als Folge fließt mehr Drehmoment an den besser belasteten Kollegen auf der anderen Seite – der gleiche Effekt also wie bei einem echten Sperrdifferenzial.

Es wirkt jedenfalls. Keine Traktionsprobleme, dazu eine spursichere Neutralität des Eigenlenkverhaltens, das für einen Fronttriebler bemerkenswert ist. Es lässt sich, ganz im sportlichen Sinn, mit dem Gaspedal beeinflussen. Lastwechsel werden zu einer gern genutzten Komponente des Fahrvergnügens, aber nie zu einer kritischen. Da ist das ESP vor, das dem GTI-geprägten Fahrer den gewünschten Freiraum lässt, aber allzu großem Optimismus einen höchst energischen Riegel vorschiebt.

Die Dynamik des Fahrens auszukosten ist tragender Bestandteil des GTI-Charakters. Der starke Antrieb zeigt mit

blitzartigem Hochdrehen bis auf 7000/min durchaus angemessenen sportliche Qualität. Nur das bissige, spontane Ansprechen aufs Gas, das fehlt dem doppelt aufgeladenen Motor. Denn trotz des hohen ladetechnischen Aufwandes entsteht eine winzige Verzögerung, bis der Volldampf zur Stelle ist.

Nun sind die Verhältnisse nicht immer so, dass man alle Kraft mit der gebotenen Verantwortung nutzen kann. Dem Polo freilich ist das egal. Beim entspannten Bummeln, das der Motor mit großer Souveränität beherrscht, zieht der zierliche Vierzylinder im unteren Drehzahlbereich wie ein Hubraumgroßer und erlaubt das Fahren in den obersten Gängen schon bei gemütlichen Geschwindigkeiten.

Weil das Doppelkupplungsgetriebe serienmäßig ist, stehen sieben Fahrstufen zur Verfügung. Eine passt immer, und weil das Getriebe so schnell und sauber schaltet, ist die manuelle Vorwahl mit den Schalt paddeln die am meisten befriedigende Umgangsform.

Dazu gibt es zwei Automatik-Modi. S funktioniert vorzüglich, wenn man auf schaltintensiven Kurvenstrecken

schnell fährt, wird aber nervig, wenn man im Verkehr mitrollt. Dann fährt man viel zu hochtourig, was natürlich völlig unökonomisch ist. Standardstellung D ist da besser, weil früh hochgeschaltet und das Durchzugsvermögen des Motors genutzt wird.

Nur so gibt es eine Chance, dem Normverbrauch nahe zu kommen, der glatte 25 Prozent unter dem des Vorgängers liegt. 6,9 Sekunden und 5,9 Liter nennt VW Sportlichkeit der nachhaltigen Art. Allein – beides geht nicht zusammen, weil es auch in Wolfsburg keine Wunder gibt.

Wer viel im Ladebereich fährt, kann in den zweistelligen Bereich geraten. Im naturbedingt nicht konsequent ökonomischen Testbetrieb ergeben sich 8,9 Liter, was sehr respektabel ist für eine Sportlimousine, die mühelos bis auf fast 230 km/h beschleunigt. Es rundet das Bild des jüngsten GTI-Sprösslings ab. Der Urgroßvater würde sagen: Toll, was aus dem Jungen geworden ist.

Text: Götz Leyrer
Fotos: Frank Herzog
Datenblatt: bitte umblättern



Klar gegliedertes, übersichtliches Cockpit ohne stilistische Spielereien



Sitze: gut in Form, Karobezug wie früher



17-Zoll-Räder im GTI-typischen Fünffloch-Design



Serienmäßig: DSG-Getriebe mit sieben Gängen

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkt-einspritzung) vorn quer, mit Kompressor/ Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung bei 6200/min **132 kW (180 PS)**
 Spez. Leistung 95,0 kW/L (129,5 PS/L)
 Hubraum 1390 cm³
 Bohrung x Hub 76,5 x 75,6 mm
 Verdichtungsverhältnis 10,0:1
 Maximaler Ladedruck 1,5 bar
 Max. Drehmoment 250 Nm bei 2000/min
 Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 15,6 m/s, Ölinhalt Motor 3,6 L, Kühlsysteminhalt 7,3 L.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Übersetzungen: I. 3,50, II. 2,27, III. 1,53, IV. 1,12, V. 1,18, VI. 0,95, VII. 0,80, R. 4,17. Achsantrieb I.-IV. G. 4,44:1, V.-VII. 3,23:1, R.-G. 4,18:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,8:1, 2,75 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 7 J x 17, Reifengröße 215/40 R 17 V, Dunlop SP Sport Maxx.

Wartung

Nach Wartungsintervallanzeige

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt 7,5 L/100 km
 über Land 5,1 L/100 km
 gesamt 5,9 L/100 km

Abgaswerte

Abgasnorm Euro 5
 HC (Grenzwert) 0,043 (0,100) g/km
 NO_x (Grenzwert) 0,038 (0,060) g/km
 CO (Grenzwert) 0,226 (1,00) g/km
 CO₂ 139 g/km

Unterhaltskosten

Steuer 66,-
 Haftpflicht (TK 14 R6) 230,-
 Teilkasko (TK 23 R6) 152,-
 Vollkasko (TK 22 R6) 701,-
 Festkosten pro Jahr 448,-
 Betriebskosten pro 100 km 11,93
 Wertverlust/Jahr 3200,-
 (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr 0,38/0,16
 bei 30 000 km/Jahr 0,28/0,14

Monatliche Unterhaltskosten*

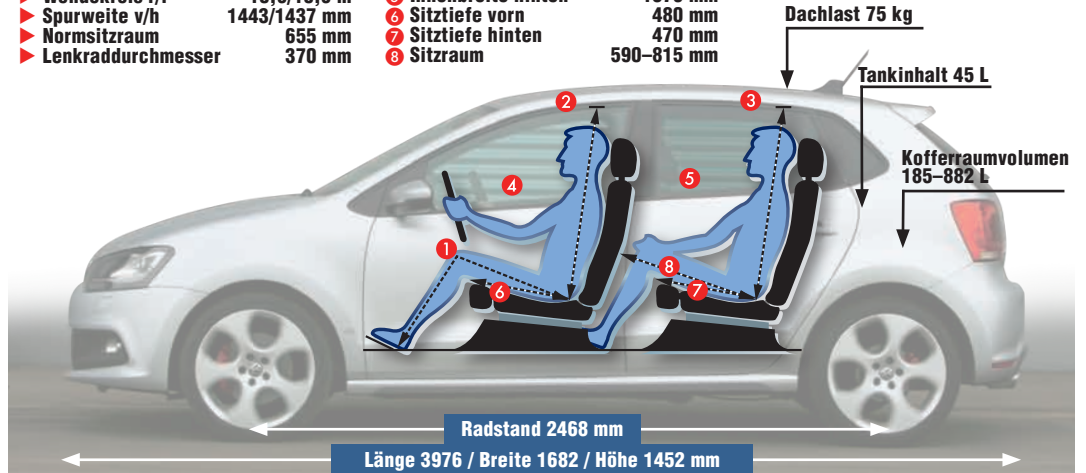
bei 15 000 km/Jahr 469,-/201,-
 bei 30 000 km/Jahr 665,-/351,-

Garantie

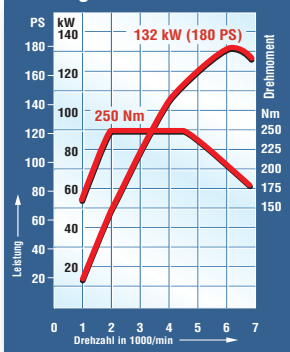
zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
 zwölf Jahre gegen Durchrostung
 * mit/ohne Wertverlust

- Gewichtsverteilung v/h 62,3/37,7%
- Leergewicht 1240 kg
- Zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg
- Zuladung 440 kg
- Wendekreis r/l 10,5/10,5 m
- Spurweite v/h 1443/1437 mm
- Normsitzraum 655 mm
- Lenkraddurchmesser 370 mm

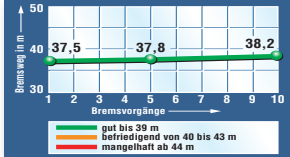
- 1 Knickmaß 920-1140 mm
- 2 Innenhöhe vorn 1000 mm
- 3 Innenhöhe hinten 940 mm
- 4 Innenbreite vorn 1415 mm
- 5 Innenbreite hinten 1375 mm
- 6 Sitztiefe vorn 480 mm
- 7 Sitztiefe hinten 470 mm
- 8 Sitzraum 590-815 mm



Leistung



Bremsweg



Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 - 40 km/h	2,2
0 - 80 km/h	5,4
0 - 100 km/h	7,4
0 - 120 km/h	10,4
0 - 130 km/h	12,0
0 - 140 km/h	13,8
0 - 160 km/h	18,7
0 - 180 km/h	24,7
0 - 200 km/h	35,7
400 m	15,5 (148 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Elastizität	
60 - 100 km/h im IV./V./VI./VII. G. 5,1/6,7/8,6/11,1	
80 - 120 km/h im IV./V./VI./VII. G. 5,5/7,1/9,1/11,3	

Fahrversuche

km/h	s
Slalom 18 m leer/beladen	63,7/63,6
ISO-Wedelgasse leer/beladen	128,2/125,7
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrtgeschwindigkeit leer/beladen	71/70
Ausfahrtgeschwindigkeit leer/beladen	52/46

Verbrauch Super Plus

L/100 km	s
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	5,7
maximal	11,2
Testverbrauch	8,9
Reichweite in km	506

Außengeräusch

dB(A)	
Standgeräusch (EG)	79
Fahrgeräusch (EG)	73

Innengeräusch

dB(A)	IV.	V.	VI.	VII.
Gang				
bei 80 km/h	69	67	67	65
bei 100 km/h	70	69	68	68
bei 120 km/h	73	70	70	70
bei 140 km/h	74	71	71	71
bei 160 km/h	77	74	74	73
bei 180 km/h	-	77	74	74
Standgeräusch				49
Maximalgeräusch im III. Gang				78

Tachometerabweichung

km/h	m
80	77
100	96
120	115
130	124
140	133
160	153
180	172

Bremsweg

m	
aus 100 km/h kalt (leer)	35,8
aus 100 km/h kalt (beladen)	37,5
aus 100 km/h warm (beladen)	38,2
Hochgeschw.-Bremsstest (170 km/h)	106,6
Messbedingungen:	
Temperatur 29° Celsius, Luftdruck 1009 mbar	



Bewertung



In bester GTI-Tradition bietet der Polo ausgezeichnete Fahrleistungen und ein erstklassiges Fahrverhalten, ohne den Komfort wesentlich einzuschränken. Dem Motor fehlt allerdings sportlicher Biss.

Karosserie

- + funktionelle Gestaltung
- gutes Raumangebot
- gute Qualitätsanmutung
- gute Übersichtlichkeit
- Kleiner Kofferraum

Fahrkomfort

- + bequeme Sportsitze
- problemlose Bedienung
- gute Klimatisierung
- straffe, aber gut abgestimmte Federung
- eingeschränkter Langsamfahrkomfort

Antrieb

- + sehr gute Fahrleistungen
- hohes Drehvermögen
- viel Durchzugskraft
- sehr schnell schaltendes Doppelkupplungsgetriebe
- Ansprechverhalten nicht optimal

Fahreigenschaften

- + sehr gute Handlichkeit
- präzise Lenkung
- weitgehend neutrales, gut kontrollierbares Kurvenverhalten
- stabiler Geradeauslauf

Sicherheit

- + gute Sicherheitsausstattung
- exakt dosierbare, standfeste Bremsen mit hoher Verzögerung

Umwelt

- + nach EG-Norm geringe CO₂-Emission
- sehr große Verbrauchsspanne je nach Fahrweise

Kosten

- + angemessene Unterhaltskosten
- ausgelegt auf 98 ROZ-Super Plus
- nur zwei Jahre Garantie

Ausstattung und Preise

Grundpreis 23 240,-
Testwagenpreis 27 401,-

Mängel am Testwagen: keine

Serienausstattung: ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags vorn, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, Einparkhilfe hinten, el. Fensterheber vo./hlt., Klimaanlage, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Nebelscheinwerfer, Rücksitzbank/Lehne asymmetrisch umklappbar, Sitzheizung, Zentralverriegelung mit Fb.

Zusausstattung

- ✓ Geschwindigkeitsregelanlage 200,-
- ✓ Leder/Alcantara-Ausstattung 590,-
- ✓ Metallic-Lackierung 430,-
- ✓ Navigationssystem 1150,-
- ✓ seitliche Kopfairbags hinten 470,-
- ✓ Radio mit CD 480,-
- ✓ Regensensor 141,-
- ✓ Bi-Xenonscheinwerfer 840,-

(✓ = sinnvoll)

