

# QUICK BROTHER

Im Rückspiegel des VW Golf GTI tauchen funkelnde Tagfahrleuchten auf – sie gehören dem Polo GTI, der mit 180 PS starkem Vierzylinder Jagd auf den großen Bruder macht. Gelingt ihm tatsächlich das Überholmanöver?





Während dem Zweiliter-Motor des Golf ein Turbolader genügt, presst dem Polo-Triebwerk ein zusätzlicher Kompressor die Leistung ab

**E**s hing in den Neunzigern ziemlich schief, das vom Golf GTI anno 1976 scheinbar für die Ewigkeit in Öl und Gummi gemalte Bild der beeindruckenden Fahrdynamik. Erst Nummer fünf rückte es wieder gerade, und Nummer sechs legt noch einen drauf – während der neue Polo GTI in der Klasse darunter am nächsten Denkmal für Agilität arbeitet. Die Werkzeuge: kompakte Karosserie, ein aufwendiger, weil doppelt aufgeladener Vierzylinder mit 180 PS sowie optische und technische Anleihen beim großen Bruder. So bemüht sich auch im Polo die elektronische Differenzialsperre XDS um Traktion, die Insassen nehmen auf Sportsitzen mit dem bekannten Karomuster Platz. Dort hocken Fahrer und Beifahrer allerdings etwas zu hoch, blicken auf ein Kunststoff-Cockpit zweiter Wahl – zumindest im Vergleich zum Golf. Bei ihm rasten Hebel weniger geräuschvoll, Tasten lassen sich sanfter drücken.

**Lohnt sich dafür der satte Aufpreis von 6550 Euro?** Selbst angesichts des naturgemäß deutlich geräumigeren Innenraums kommen Zweifel auf, denn für diese Summe ließe sich der Polo 297 Mal über die Nordschleife des Nürburgrings scheuchen, denn eine Runde dort kostet 22 Euro. Und so wirklich schlecht sitzen selbst die Fondpassagiere nicht. Der von 280 auf 185 Liter geschrumpfte Kofferraum – dort findet die Batterie ein neues Zuhause – wird schon eher zum Ausschlusskriterium für GTI-Fahrer, die sich keinen Zweitwagen leisten wollen. Ja nun, ein Leichtathlet muss ja nicht zwangsläufig Meister im Tapezieren sein. Jetzt geht es auf den Pylonen-Spielplatz, wo der Polo seine Stärken ausspielen kann – sollte er zumindest. Bereits auf der Fahrt funkeln angriffslustig die mittlerweile unvermeidlichen LED-Tagfahrlichter, während sich die Stirn des Piloten in Falten legt. Arbeitet wirklich ein per Turbo und Kompressor aufge-





Zwei Endrohre dienen als GTI-Visitenkarte – einzeln beim Golf, doppelt beim Polo

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	VW Golf GTI DSG	VW Polo GTI DSG		
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4		
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	1984	1390		
<b>Leistung</b> kW (PS) bei 1/min	155 (210) 5300	132 (180) 6200		
<b>max. Drehm.</b> Nm bei 1/min	280 bei 1700	250 bei 2000		
<b>Schadstoffeinstufung</b>	Euro 5	Euro 5		
<b>CO<sub>2</sub>-Ausstoß</b> g/km	170	139		
<b>Leergewicht/Zuladung</b> kg	1408/462	1240/440		
<b>Länge × Breite × Höhe</b> mm	4213 × 1779 × 1469	3976 × 1682 × 1452		
<b>Radstand</b> mm	2578	2468		
<b>Wendekreis links/rechts</b> m	11,0/10,8	10,5/10,5		
<b>Gepäckraum</b> L/VDA	350/1305	185/882		
<b>Anhängelast/gebr.</b> kg	690/1400	630/1200		
<b>Tankinhalt</b> L	55	45		
<b>Innenbreite vorn/hinten</b> mm	1465/1440	1415/1375		
<b>Innenhöhe vorn/hinten</b> mm	1030/980	1000/940		
<b>Normsitzraum</b> mm	700	655		
<b>Testwagenbereifung</b>	225/45R17W Bridgestone Potenza	215/45R17V Dunlop Sport Maxx		
<b>Kraftübertragung</b>	Vorderrad- antr. Sechsgang- Doppelkupp- lungsgetr.	Vorderrad- antr. Siebengang- Doppelkupp- lungsgetr.		
<b>Beschleunigung</b> s				
0 – 40 km/h	2,1	2,2		
0 – 80 km/h	4,6	5,4		
0 – 100 km/h	6,4	7,4		
0 – 140 km/h	11,6	14,0		
0 – 180 km/h	19,9	25,6		
<b>Elastizität<sup>1)</sup></b> s				
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	5,6/7,6	5,1/6,8		
80 – 120 km/h (V./VI./VII. G.)	7,8/9,8/–	7,2/9,1/11,3		
<b>Höchstgeschw.</b> km/h	240	229		
<b>Bremsweg</b> m				
aus 100 km/h kalt leer	39,0	39,0		
aus 100 km/h kalt beladen	39,4	38,6		
aus 100 km/h warm beladen	38,2	39,0		
aus 170 km/h kalt leer	114,8	113,0		
μ-split-Bremsweg	116	122		
aus 100 km/h nass	43	43		
<b>Testverbrauch</b> L/100 km				
min. (ams-Verbrauchsrunde)	10,4	9,2		
maximal	6,7	5,7		
Reichweite	12,8	11,5		
<b>ECE-Verbrauch</b> L/100 km				
Stadt	10,0	7,5		
über Land	5,8	5,1		
gesamt	7,3	5,9		
<b>Innengeräusch</b> dB(A)				
bei 80 km/h	68	66		
bei 100 km/h	69	69		
bei 120 km/h	70	70		
bei 140 km/h	72	73		
<b>Fahrversuche leer/bel.</b> km/h				
<b>Slalom 18 m ISO-Wedelttest</b>	66,2/64,5	65,0/64,8		
<b>VDA-Ausweichgasse</b>	135,2/132,4	132,9/129,4		
Einfahrtgeschwindigkeit	72/73	72/71		
Ausfahrtgeschwindigkeit	53/51	52/55		
<b>Festkosten</b> Euro				
Steuer	140,–	66,–		
Haftpflicht	253,–	238,–		
Teilkasko <sup>2)</sup>	222,–	152,–		
Vollkasko <sup>3)</sup>	586,–	701,–		
<b>Unterhaltskosten im Monat<sup>4)</sup></b> Euro				
bei 15 000 km/Jahr	222,–	187,–		
bei 30 000 km/Jahr	392,–	337,–		
<b>Grundpreis</b> Euro	29 925,–	23 240,–		
Geschwindigkeitsregelanlage	200,–	200,–		
aktives Fahrwerk	955,–	–		
Metallic-Lackierung	495,–	430,–		
CD-Navigationssystem inkl. Radio mit CD	670,–	1150,–		
Bi-Xenon-Scheinwerfer	1310,–	840,–		

ladenes 1,4-Liter-Triebwerk unter der Haube? Der brummige, wenig begeisterte Klang erinnert eher an einen Dreizylinder. Ebenso rasant, wie die Nadel des Drehzahlmessers die 6000er-Marke ins Visier nimmt, weicht die Enttäuschung: In puncto Drehfreude erweist sich der Vierzylinder als echter Sportmotor.

Um flotte Gangwechsel bemüht sich derweil das Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen, die rechte Hand des Fahrers bleibt arbeitslos. Folgt der seinem Spieltrieb, besteht die Gefahr, sich zu verzetteln. Es verlangt einige Konzentration, den passenden Gang für optimalen Vortrieb zu finden. Selbst Anfahren gelingt nur mit Übung, meist kommt der Polo pubertär mit quietschenden Reifen vom Fleck (siehe Spotlight). Das Getriebe ist mit ein Grund für die Differenz der Beschleunigungswerte. Beim Sprint von null auf 100 km/h liegt die gefühlte Ewigkeit einer ganzen Sekunde zwischen den VW-Geschwistern. Einzig in der Elastizitätsprüfung holt der Polo auf, um gleich darauf bei der Fahrdynamik vom Golf erneut nur die Rücklichter zu sehen, der in dieser Disziplin mit Hilfe seiner aufpreispflichtigen adaptiven Dämpfer facettenreich zaubert. Sie verhelfen ihm

**Auf unterschiedlich griffiger Fahrbahn ist der Golf mit seiner ABS-Abstimmung im Vorteil**

<sup>1)</sup> für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust; – = nicht lieferbar



**GOLF** Im hochwertigen Cockpit spiegelt sich der Mehrpreis deutlich wider



Selbst im Komfort-Modus lassen die adaptiven Dämpfer Sportfahrer nicht im Stich. Sehr gute Platzverhältnisse im Fond



**POLO** Der preiswerte Kunststoff ändert nichts an der vorbildlichen Ergonomie

Die Batterie lässt das Laderaumvolumen auf bescheidene 185 Liter schrumpfen



## SPOTLIGHT

### DSG-Vergleich

Während der Polo ab Werk mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet wird, trat der Golf nur mit dem vermeintlich überholten Sechsgang-DSG an. Und siehe da:

Das Getriebe mit nasser Kupplung des Golf hinterließ einen deutlich harmonischeren Eindruck, verfügt sogar über eine Art Launch-Control. Der Polo verlangt hingegen beim Anfahren nach viel Gefühl – und nach einem Fahrer mit Überblick über die sieben Gänge.



Fahrzeugtyp	VW Golf GTI	VW Polo GTI
(Maximalpunktzahl)		
<b>► KAROSSERIE</b>		
Innenmaße (10)	9	7
Raumgefühl (10)	9	7
Kofferraum (15)	11	7
Zuladung (10)	10	8
Funktionalität (10)	8	7
Instrumente (10)	9	9
Rundumsicht (15)	10	9
Zustausstattung (5)	5	4
Qualitätsanmutung (15)	14	12
<b>SUMME (100)</b>	<b>85</b>	<b>70</b>
<b>► SICHERHEIT</b>		
Passive Sicherheitsausstattung (15)	9	10
Aktive Sicherheit (15)	4	4
Licht (10)	9	8
Bedienbarkeit (10)	14	14
Bremsweg kalt leer (100 km/h) (10)	6	6
Bremsweg nass leer (*) (5)	5	5
Bremsweg kalt beladen (*) (5)	3	3
Bremsweg warm beladen (*) (10)	7	6
Verzögerung aus 170 km/h (5)	4	4
Pedalgefühl (5)	5	3
μ-split-Stabilität (5)	5	5
μ-split-Bremsweg (5)	3	2
<b>SUMME (100)</b>	<b>74</b>	<b>70</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>		
Federung leer (25)	20	16
Federung beladen (15)	11	9
Sitze vorn (20)	20	17
Sitze hinten (10)	9	7
Klimatisierung (10)	8	7
Innengeräusch-Messwerte* (10)	9	10
Geräuscheindruck (10)	9	7
<b>SUMME (100)</b>	<b>86</b>	<b>73</b>
<b>► ANTRIEB</b>		
Laufkultur (10)	8	6
Durchzugskraft (10)	9	7
Leistungsentfaltung (5)	5	5
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	10	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	19	19
Elastizität (20)	16	16
Testverbrauch (20)	3	6
Reichweite (5)	2	2
<b>SUMME (100)</b>	<b>72</b>	<b>68</b>

Fahrzeugtyp	VW Golf GTI	VW Polo GTI
(Maximalpunktzahl)		
<b>► FAHREIGENSCHAFTEN</b>		
Handling (15)	14	12
Lenkung (10)	10	7
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	6
Geradeauslauf/Windempfang (5)	4	3
Wendekreis (10)	4	5
Fahrsicherheit leer (25)	23	20
Fahrsicherheit beladen (15)	13	11
Fahrdynamik (10)	10	10
<b>SUMME (100)</b>	<b>86</b>	<b>74</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>403</b>	<b>355</b>
<b>► UMWELT</b>		
Minimalverbrauch (20)	9	11
Emissionsverhalten (15)	9	11
Leergewicht (10)	7	8
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	5	5
<b>SUMME (50)</b>	<b>30</b>	<b>35</b>
<b>► KOSTEN</b>		
Grundpreis* (25)	14	25
Ausstattung* (10)	10	10
Aufpreisgestaltung (5)	3	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	13	15
Garantie (10)	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>76</b>	<b>91</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>509</b>	<b>481</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

## FAZIT

### 1. VW GOLF GTI

Dank der adaptiven Dämpfer kann der Golf nicht nur Kurven, sondern auch Komfort – wird dadurch aber nochmals teurer. Keine Überraschung: Er bietet mehr Platz, wirkt hochwertiger. Sehr wohl überraschend: Der Golf bietet mehr Emotionen.

### 2. VW POLO GTI

Im Kostenkapitel läuft der Polo zur Hochform auf – was nichts daran ändert, dass er als GTI unausgereift wirkt. Viel Schaltarbeit ist nötig, damit Fahrspaß aufkommt. Die Agilität enttäuscht angesichts der hohen Motorleistung und der kompakten Karosserie.

zu einem überragenden Handling, geprägt von spontanem Einlenken und bei Bedarf gezielt einsetzbaren sanften Lastwechseln. Und beim Familienausflug federt das Fahrwerk im Komfort-Modus derart soft, als ob es GTI noch nicht einmal buchstabieren könnte. Taucht dennoch überraschend eine Biegung auf, spannen die Dämpfer sofort und unmerklich wieder die Muskeln an, der tief in den straff gepolsterten Sitzen kauende Fahrer muss lediglich den optimalen Lenkeinschlag bestimmen. Früh wieder aufs Gas gehen darf er überdies, da das elektronische Sperrdifferential gekonnt mit dem Drehmoment zwischen den Vorderrädern jongliert.

**Polo-Piloten werden weit weniger elegant in das Geschehen eingebunden,** Bodenwellen dringen spürbar bis in die zu weichen Sitze vor, und auch die Lenkung übermittelt Stöße und das Zerren der Antriebsräder. Selbst wer solche

Härte schätzt, vermisst im Polo jene kompromisslose Agilität, die die Eckdaten des Knallbonbons versprechen. Immerhin: Trotz Super-Plus-Pflicht liegen die Kraftstoffkosten aufgrund des niedrigen Verbrauchs deutlich unterhalb des Golf – das Fahrspaß-Niveau allerdings ebenfalls.

Selbst klanglich zeigt sich der kernig röhrende Zweiliter-TSI überlegen, was gerne per Schaltpaddel ausgekostet wird. Warum der große GTI zudem bei den Fahrleistungen deutlich vorne liegt, erklärt das Leistungsgewicht der beiden: Im Golf muss ein PS 6,7, im kleinen Bruder dagegen 6,9 Kilogramm bewegen – ein Manko im Polo GTI-Kunstwerk, das seine Betrachter weit weniger fesselt als das hochpreisige Golf-Gemälde. Einen echten GTI gibt's eben nicht zum Poster-Tarif.

Text: Jens Dralle  
Fotos: Hans-Dieter Seufert