

## VW Polo (2001-2009) Diesel

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (59 kW / 80 PS)

Die 4. Pologeneration mit modernem Design und guter Verarbeitungsqualität. Die Grundausstattung ist VW-typisch karg, mit ein paar Komfort-Extras wird der Polo gleich richtig teuer. Dafür bekommt man aber auch gute Qualität, einfache Bedienbarkeit und ein sehr gutmütiges, komfortables Fahrwerk. Trotz vieler techn. Verbesserungen, wurde eine Reihe von Mängeln erst mit Facelift (Grosser Scheinwerfer und V-Grill ab 2005) erkennbar beseitigt. Die Stufenheckvariante (ab 2003) hat keine wesentliche Marktbedeutung. **Empfehlung:** Der mit serienmäßigem Rußfilter erhältliche Basis -1.4 TDI überzeugt als BlueMotion Version mit guten Durchzug und niedrigsten Verbrauchswerten als eine sehr wirtschaftliche und robuste Variante. Der 1.9 TDI wird wegen der höheren Kosten nur selten nachgefragt, obwohl dieses Triebwerk auch von der Laufkultur besser überzeugen kann.

### Testergebnis VW Polo BlueMotion (Rußpartikelfilter)

getestet: 09.2006

- + gute Verarbeitung
- + vorn bequemer Zustieg
- + gutes Raumangebot vorn
- + komfortable Federung
- + bequeme Sitze
- + leichte Bedienung
- + ESP erhältlich
- + sehr niedriger Verbrauch
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + großes Werkstattnetz
- zwei Türen wenig praktisch
- nach hinten wenig übersichtlich
- schlechter Fußgängerschutz



### Karosserie/Kofferraum

#### Verarbeitung/Handhabung

- + Wie von VW gewohnt, zeigen sich die Verarbeitung und das Finish der Karosserie auf sehr hohem Niveau. Die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung erfüllen VW's Premiumanspruch. Auch im Innenraum schweift der Blick über hochwertige Materialien, die sauber verarbeitet und passgenau zusammengebaut sind und sich ebenso angenehm wie wertig anfühlen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert störende Luftwirbel und damit den Verbrauch. Für 56 € erhält man auf Wunsch ein vollwertiges Ersatzrad. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.
- Bloß nicht anecken mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Im Kofferraum sucht man den Premiumanspruch vergebens: auf

eine Hartfaserplatte eine billige Bodenfilzmatte geklebt. Serienmäßig steht bei einer Reifenpanne nur ein Reparaturset zur Verfügung.

#### Übersichtlichkeit

- + Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die abfallende Front. Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar. Eine akustische Einparkhilfe hinten ist ebenfalls optional erhältlich.
- Die Karosserie an sich ist nicht sehr übersichtlich, da die Front sich der Sicht des Fahrers entzieht und beim Blick nach hinten die nicht versenkbaren Kopfstützen stören - das behindert besonders beim Abbiegen und beim Rangieren.

#### Ein/Ausstieg

- + Vorne kann man leicht ein- und aussteigen, die großen Türen lassen sich weit öffnen. Eine Tür-Zentralverriegelung ist serienmäßig, Fernbedienung kostet extra.

- In engen Parklücken erweisen sich die langen Türen als hinderlich, zumal die eher schwach ausgelegten Türaufhalter die schweren "Pforten" an Steigungen kaum fixieren können.

#### **Kofferraum-Volumen\***

Bis 255 l Gepäck finden im Kofferraum Platz. Klappt man die mittig geteilte Rückbank um, erhöht sich das Volumen auf 570 l (gemessen bis Fensterunterkante). Ohne das optionale Reserverad bleibt die halbe Reserveradmulde frei und es bietet sich ein zusätzliches Fach für Kleingeepäck.

#### **Kofferraum-Zugänglichkeit**

+ Die Heckklappe kann leicht geöffnet (und geschlossen) werden und gibt eine große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem Format einwandfrei nutzbar. Auch 1,90 m große Personen stoßen sich nicht den Kopf an der geöffneten Klappe.

- Allerdings muss das Gepäck über eine hohe Bordwand (Ladekante außen 68 cm, innen 20 cm) gehoben werden. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden, es stört eine Stufe.

#### **Kofferraum-Variabilität**

Das Vorklappen der Rücksitze ist etwas umständlich, zum einen, weil man über die Vordertüren nach hinten klettern muss, zum anderen, weil der Mechanismus der ungeteilten Rückbank nicht besonders leichtgängig funktioniert. Zudem müssen die Kopfstützen abgezogen oder die Sitzfläche ausgebaut werden. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder Netze.

### **Innenraum**

#### **Bedienung**

+ Ein echtes Plus des Polo ist seine sehr einfache Bedienbarkeit, alle Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Besonders günstig sind die hohe Position der Klimaregelung und des Radios. Sachlich, übersichtlich und vollständig ist auch die Instrumentierung, für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagen. Weitere Komfort-Gimmicks sind der nach Betätigen der Scheibenwaschanlage nachwischende Scheibenwischer vorn und der bei Regen automatisch aktivierte Heckwischer, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Eine Verbrauchsanzeige ist serienmäßig.

- Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Die Beleuchtung für aktivierte Umluftschaltung und Klimaanlage in den Schaltern ist zu schwach, bei Sonnenschein praktisch nicht zu erkennen. Das Handschuhfach ist klein und unbe-

leuchtet. Hinten fehlen Ablagemöglichkeiten und eine Beleuchtung im Dachhimmel.

#### **Raumangebot vorne\***

+ Auch Personen mit Gardemaß von über 1,90 m finden vorn bequem Platz, Kopffreiheit und besonders Innenbreite sind für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen.

#### **Raumangebot hinten\***

Nicht so großzügig geht's auf der Rückbank zu, für zwei Leute sind Sitzplätze ausgeformt, die aber nur für 1,70 m große Menschen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m-Personen eingestellt sind.

### **Komfort**

#### **Federungskomfort**

+ Der Polo bietet guten Federungskomfort, das Fahrwerk ist tendenziell straff, aber dennoch ausgewogen abgestimmt. Kurze wie lange Unebenheiten werden souverän abgefedert, der Aufbau liegt meist ruhig auf der Straße, lediglich gröbere Unebenheiten und Bodenwellen versetzen ihn in stärkere Bewegung.

#### **Sitzkomfort**

Die ausreichend großen Vordersitze sind bequem gefedert und bieten genügend Halt. Die Unterstützung im Lendenwirbelbereich könnte aber besser sein. Der Seitenhalt ist nicht stark, reicht aber für das Fahrzeug-Genre. Eine Höheneinstellung kostet extra. Die Rücksitzbank ist etwas straffer gepolstert und bietet genügend Körperunterstützung. Auf allen Außenplätzen sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

#### **Innengeräusch**

Im Stand und bei langsamer Fahrt ist der Dreizylinder-Motor deutlich, aber nicht allzu störend zu hören. Bei höherem Tempo ist es ein Konglomerat aus Motor- und Windgeräuschen.

#### **Klimatisierung**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Der kleine Dreizylinder muss sich kräftig anstrengen, um für genügend Abwärme zu sorgen und den Innenraum zu erwärmen. Im vorderen Bereich schafft er das halbwegs, hinten aber nicht und lässt so die Insassen lange bibbern. Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, ebenso den Pollenfilter.

### **Motor/Antrieb**

#### **Fahrleistungen\***

+ Eine Rakete wird der Polo mit dem 59 kW-Diesel nicht, für einwandfreies Mitschwimmen im Verkehrsgeschehen innerorts und außerorts reicht diese Motorisierung aber völlig. Werden die Gänge ausgedreht, kann man die Beschleunigungswerte als gut bezeichnen.

## **Laufruhe**

Klar, dass ein Dreizylinder-Motor nicht so rund läuft wie ein Vierzylinder. Direkt störend ist das leichte Vibrieren aber nicht.

## **Schaltung**

+ Die Gänge lassen sich leicht einlegen, die Schaltung arbeitet präzise und ist sauber geführt. Die leichtgängige Kuppelung kann man gut dosieren.

## **Getriebeabstufung**

Die Abstufung ist passabel, wenngleich die Drehzahlsprünge vom zweiten zum dritten und vom vierten zum fünften Gang groß sind. Das hat besonders an Steigungen zur Folge, dass der Motor oft ausgedreht werden muss, soll das Tempo nicht zu sehr abfallen. Der fünfte Gang ist lang ausgelegt, was Kraftstoff sparendes Fahren begünstigt.

## **Fahreigenschaften**

### **Fahrstabilität**

+ Bei jedem Tempo verhält sich der Polo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Gegen 50 Euro Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich. ADAC Ausweichtest: Das Auto fährt in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. Das ESP regelt frühzeitig und effizient, dadurch kein Überschieben und keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern.

### **Kurvenverhalten**

+ Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP und Traktionskontrolle greifen im Ernstfall hilfreich ein (Option). Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum.

## **Sicherheit**

### **Kinder**

+ Babyschalen und Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank und dem Beifahrersitz sicher befestigen, hinten auch mittels ISOFIX-System. Feste Gurtschlösser erleichtern dabei das Angurten. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar.

- Das Unterbringen von Kindersitzen auf der Rückbank gestaltet sich mühsam, da beim Dreitürer die Zugänglichkeit nach hinten beengt ist.

## **Verbrauch/Umwelt**

### **Verbrauch**

+ Der Polo Bluemotion kommt im Mittel mit 5,2 l Diesel auf 100 km aus. Im einzelnen sind das innerorts 5,2 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel auf 100 km.

### **Abgas**

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Filter sorgt dafür, dass keine gesundheitsgefährdenden Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

## **Wirtschaftlichkeit\***

### **Betriebskosten\***

+ Erfolgreiches Konzept: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

### **Werkstatt und Reifenkosten\***

Der Zahnriemen muss nach 120.000 Kilometer gewechselt werden, der Rußpartikelfilter dagegen wartungsfrei und laut Hersteller auf Lebensdauer ausgelegt.

+ Der Polo besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet zeitgemäß lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

### **Wertverlust\***

Auch der Anschaffungspreis ist nicht gerade günstig. Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können.

### **Fixkosten\***

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, zählt der kleine VW nicht gerade zu den Sparsamsten. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen auch noch relativ teure Versicherungsbeiträge.

## Technische Daten (Testwagen)

### Motor und Antrieb

Mot.-Bauart/Zylinder .....	Diesel/3
Schadstoffklasse .....	Euro4, 5L
Hubraum .....	1422 ccm
Leistung .....	59 kW(80 PS)
bei .....	4000 U/min
Drehmoment .....	195 Nm
bei .....	2200 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	5 Gang-Schaltgetriebe

### Fahrwerk und Reifen

Reifengröße (Serie) .....	165/70R14T
Bremse v./h .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	10,75 m /10,7 m

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit .....	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	12,8 s
Überholvorgang 60-100km/h .....	7,6 s im 2. und 3. Gang
Elastizität .....	- s im 4. Gang

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe .....	3916 mm /1650 mm /1467 mm
Kofferraumvolumen .....	255 l / - l
Leergewicht/Zuladung .....	1110kg /440kg
Dachlast .....	75kg
Anhängelast gebremst/ungebremst .....	800kg /500kg
Tankinhalt .....	45 l
Reichweite .....	1180 km

ADAC-Messwerte **fett**

## Modellgeschichte

<b>09/2001</b>	Einführung der 4. Modellgeneration: 1.2 (40 kW/55 PS), 1.2 (47 kW/65 PS), 1.4 (55 kW/75 PS), 1.9 SDI (47 kW/64 PS), 1.4 TDI (55 kW/75 PS), 1.9 TDI (74 kW/100 PS), Einstellung Polo Variant und Classic
<b>01/2002</b>	Neuer Motor: 1.4 16V (74 kW/100 PS)
<b>04/2002</b>	Neuer Motor: 1.4 FSI Benzin Direkteinspritzung mit 63kW/86PS
<b>09/2003</b>	Einführung Polo Stufenheck auf Basis des Seat Cordoba: 1.4 (55 kW/75 PS), 1.4 16V (74 kW/100 PS), 1.9 SDI (47 kW/64 PS), 1.4 TDI (55 kW/75 PS)
<b>10/2003</b>	Neuer Motor: 1.9 TDI (96 kW/130 PS, nicht Stufenheck)
<b>02/2004</b>	Einführung Polo Fun mit erhöhter Bodenfreiheit
<b>09/2004</b>	Einstellung Polo Stufenheck
<b>03/2005</b>	Modellüberarbeitung, neue Motoren: 1.4 TDI (51 kW/70 PS), 1.4 TDI (59 kW/80 PS), Einstellung Polo Fun
<b>02/2006</b>	Modelleinführung CrossPolo mit erhöhter Bodenfreiheit
<b>04/2006</b>	Neuer Motor: 1.8 GTI (110 kW/150 PS)
<b>05/2006</b>	Neue Motoren: 1.4 (59 kW/80 PS), 1.6 (77 kW/105 PS); der 1.4 FSI (63 kW/86 PS) und der 1.4 (74 kW/100 PS) entfallen, der 1.4 (55 kW/75 PS) nur noch mit Automatikgetriebe
<b>06/2006</b>	Neu: Polo BlueMotion mit reduziertem Verbrauch und Emissionswerten: 1.4 TDI (59 kW/80 PS) mit Dieselpartikelfilter, längerer Getriebeübersetzung, spezielle aerodynamische Verkleidung (Kühlergrill und Unterboden) und rollwiderstandsarmen Reifen
<b>07/2006</b>	Neuer Motor: 1.8 GTI Cup Edition (132 kW/180 PS)
<b>05/2007</b>	Modifizierte Motoren: 1.2 (44 kW/60 PS) und 1.2 (51 kW/70 PS); 1.4 (59 kW/80 PS) auch mit Automatikgetriebe erhältlich; 1.4 Automatik (55 kW/75 PS) entfällt

## Häufigste Mängel im Detail

<b>Allgemein</b>	Die 4. Pologeneration wurde zwar umfassend erneuert, aber erst mit Modelljahr 2004 mit umfangreichen Verbesserungen eine deutliche Reduzierung der Pannenfälle und Mangelhäufigkeit erzielt. Beim TÜV schneiden die neuen Modelle eher unterdurchschnittlich ab.
<b>Motor</b>	Einfrierer Motorschäden - Sonderkulanzregelung 10 Jahre (1.4 Benziner bis 2003) Defekte Saugrohrdruckfühler Benziner bis 2003) ; Defekte AGR-Ventile - Verbesserte Ventile ab 09/2004, Überspringende Motorsteuerketten - Sonderkulanz - geänderte Kettenspanner und Führungsschienen (nur 1.2 AZQ/BME Benziner bis Ende 2005)
<b>Einspritzanlage</b>	Diverse Fehlfunktionen Motormanagement - Softwareänderungen (Benziner bis 2007)
<b>Abgasanlage</b>	Defekte Lambdasonden (Benziner bis 2006)
<b>Zündanlage</b>	Defekte Stabzündspulen - konstruktive Änderung (Benziner ab 2005); Nasse Zündkerzen - Elektrodenänderung (Benziner bis 2006)
<b>Allgemeine Elektrik</b>	Defekte Bremslichtschalter (Bis 2003), Defekte Generatoren- div. Fertigungsverbesserungen (bis 2005)
<b>Instrumente</b>	Defekte Kühlmitteltemperaturgeber (Benziner 2002 - 2003),
<b>Rückrufe</b>	Undichtigkeit Dieseltandempunpe (2004), Kurzschluss Sitzheizung (2007), Ausfall Handbedienung Gas und Bremse (Versehrtenumbau) (2008)

## Wichtige Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Polo 1.9 SDI	Polo 1.4 TDI Trend- line (DPF)	Polo 1.4 TDI	Polo 1.4 TDI Trend- line (DPF)	Polo Blue- Motion (DPF)	Polo 1.9 TDI Trend- line (DPF)	Polo 1.9 TDI Trend- line
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1896	3/1422	3/1422	3/1422	3/1422	4/1896	4/1896
Leistung [kW(PS)]	47/64	51/70	55/75	59/80	59/80	74/100	96/130
Max. Drehmoment [Nm]bei U/min	125/1600	155/1600	195/2200	195/2200	195/2200	240/1800	310/1900
0-100 km/h[s]	17,0	14,6	13,6	12,8	12,8	10,7	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	164	170	174	176	188	206
Verbrauch pro 100 km [l]	4,7 D	4,5 D	4,4 D	4,5 D	3,8 D	5,0 D	5,2 D

(Herstellerangaben)

Kraftstoff: N = Normalbenzin, S = Superbenzin, SP = SuperPlus, D = Diesel,

## Steuer und Versicherung

Typ	Polo 1.9 SDI	Polo 1.4 TDI Trend- line (DPF)	Polo 1.4 TDI	Polo 1.4 TDI Trend- line (DPF)	Polo Blue- Motion (DPF)	Polo 1.9 TDI Trend- line (DPF)	Polo 1.9 TDI Trend- line
Kfz-Steuer pro Jahr	316	231	249	231	231	293	316
Typklassen KH/TK/VK	17/18/16	17/18/16	17/18/16	17/18/16	17/18/16	16/19/16	17/23/19
Versicherung pro Jahr (in Euro)	556/135/590	556/135/590	556/135/590	556/135/590	556/135/590	522/149/590	556/221/788

Die Versicherungsbeiträge basieren auf den Normal-Tarifen der ADAC Autoversicherung (Prämieneinstufung 100%). Die angegebene Steuer bezieht sich auf die zuletzt gültige Schadstoffeinstufung.

## Wichtige Werkstattkosten (Ersatzteile und Arbeitslohn in Euro incl.MwSt)

<b>Wartung 1</b>	300	195	300	195	195	195	195
bei km/Monate	28000/24	28000/24	28000/24	28000/24	28000/24	28000/24	28000/24
<b>Wartung 2</b>	345	110	365	110	110	110	110
bei km/Monate	56000/48	/36	56000/48	/36	/36	/36	/36
<b>Wartung 3</b>		230		255	255	255	255
bei km/Monate	/	56000/48	/	56000/48	56000/48	56000/48	56000/48
<b>Wartung 4</b>		110		110	110	110	110
bei km/Monate	/	/60	/	/60	/60	/60	/60
<b>Zahnriemen</b>	390	340	385	340	340	360	355
bei km/Monate	120000/	150000/	120000/	150000/	150000/	150000/	150000/
<b>Bremsscheiben und Beläge vorne</b>	290	290	235	290	290	290	285
<b>Bremssch./-trommeln u. Beläge hinten</b>	270	330	270	330	330	215	205
<b>Auspuffanlage(nach Kat)</b>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
<b>Kupplung</b>	520	655	640	655	655	630	635
<b>Generator</b>	440	390	440	390	390	390	380
<b>Anlasser</b>	355	365	345	365	365	365	355

bei einem durchschnittlichen Arbeitslohn pro Stunde von 76 Euro

## Kosten (Ohne Wertverlust in Euro)

<b>Fixkosten pro Monat</b>	91	84	85	84	84	87	99
<b>Betriebskosten pro Monat</b>	93	90	88	90	79	97	100
<b>Werkstattkosten pro Monat</b>	51	51	49	51	51	52	55
<b>Gesamtkosten pro Monat</b>	235	225	222	225	214	236	254
<b>Gesamtkosten pro km [Cent]</b>	18,8	18,0	17,8	18,0	17,1	18,9	20,3

bei einer Fahrleistung von 15000 km pro Jahr