

## **Der Kleinwagenklasse fast erwachsen**

### **Volkswagen Polo Highline TDI: Das neue Klein**

*Das überarbeitete Design deutet es bereits an: So nah dran am großen Bruder Golf war der Polo in seiner langen Geschichte noch nie. Er ist größer geworden, komfortabler und effizienter. Oder um es mit Volkswagen zu sagen: wertiger.*

Die neue, vom Italiener Walter de Silva entwickelte Volkswagen-Designsprache steht unter dem Motto der „Semplicità“. „Einfachheit“ nicht als Verzicht, sondern als anderes Wort für Klarheit, Dynamik und klassische Eleganz. Weggelassen werden verspielte Details, komplizierte Kurven, gezwungene Formen und aufgesetzte Linien: Für ein ausdrucksstarkes Gesicht reichen schnörkellos gezeichnete Scheinwerfer, drei Kühlergrillstreben mit einem zentral platzierten und groß dimensionierten VW-Logo und ein fast sportlich wirkender Lufteinlass unterhalb des Stoßfängers. Was dem aktuellen Golf schon gut getan hat, tut dem neuen Polo noch viel, viel besser: Mit dem überarbeiteten Frontdesign wirkt der Kleinwagen nicht nur deutlich erwachsener als zuvor, sondern tritt auch mit einer neuen zielgruppenunabhängigen Ernsthaftigkeit in einem Segment an, in dem sich größtenteils noch immer Fahrzeuge tummeln, die wahlweise in ihrer Putzigkeit oder in der Anbiederung an jugendliche Autofahrer ihr Hauptmerkmal finden. Auch die optische Annäherung an den Golf unterstützt den seriösen Eindruck, wobei sich die Frage stellt, ob diese Verwandtschaft nun nicht schon gefährlich eng für den großen Bruder wird. Ist der Polo bereits eine echte Alternative zum Golf?

À propos Seriosität: Unser Testauto erstrahlte in sonnigem Savanna-Gelb, was den kleinwagenhaften Charme zwar vergrößerte, unseren obigen Ausführungen aber ein bisschen die Schärfe nimmt. Dieser Farbton ist neben „Hot Orange“ allerdings die auffälligste Option im Angebot, das größtenteils gedeckte Lackvarianten wie „Pepper Grey“ oder „Shadow Blue“ zur Wahl stellt. Davon abgesehen wirkt der Polo nicht mehr wie ein Fahrzeug, das gleich auf den ersten Blick der Kleinwagenklasse zuzuordnen ist. Neben dem erwachsenen Design sind für diesen Eindruck auch Faktoren verantwortlich, die sich in nüchternen Zahlen wiedergeben lassen: Gegenüber dem Vorgänger ist der Neue um 54 Millimeter länger, um 32 Millimeter breiter – und um 13 Millimeter niedriger. Letzteres erklärt das sportlichere, dynamischere Aussehen im Vergleich zum alten Modell.

Im Innenraum relativiert sich dieser Eindruck wieder ein bisschen. Zwar sitzt man auf den vorderen Plätzen ausgesprochen angenehm, eine volle Auslastung mit fünf Passagieren empfehlen wir allerdings nur für Kurzstrecken. Ist der Fond jedoch mit zwei Personen besetzt, können sich diese über eine ausreichende Knie- und klassenuntypisch große Schulterfreiheit freuen. Knapp über 260 Liter Kofferraumvolumen sind im Kleinwagensegment ein üblicher Wert, der sich nach dem Umklappen der Fondsitzelehnen auf fast 1.000 Liter erhöht. Die Frage, wie oft man mit mehr als zwei Personen an Bord unterwegs ist und inwieweit es für die persönlichen Ansprüche auch der Dreitürer tut, muss jeder Polo-Interessierte für sich selbst beantworten. Mit ein Entscheidungskriterium kann die Tatsache sein, dass sich das Ein- und Aussteigen für Fahrer und Beifahrer beim Dreitürer durch die um ganze 228 Millimeter breiteren Seitentüren viel komfortabler gestaltet – natürlich auf Kosten des Zustiegs zum Fond.

Das Interieur punktet durch eine Materialauswahl und Verarbeitungsqualität, die zum Allerbesten zählen, was im Segment zu bekommen ist, und jener des Golfs um Nichts nachsteht. Auch im Innenraum dominiert Einfachheit: Futuristische Stylinglösungen sucht man vergebens, klassische Instrumente, schnörkellose Bedienungseinheiten und ein Armaturenräger aus „weichem“ Kunststoff erfreuen Seh- und Tastsinn und vermitteln den Eindruck, in einem Fahrzeug einer höheren Klasse zu sitzen. Hatten Kleinwagen früher ein bisschen den Nimbus des ohne große Sorgfalt hergestellten Massenprodukts, so hat man heute beim Polo den Eindruck, dass hier dieselben Qualitätsstandards zur Anwendung kommen wie bei einem Modell, das den vierfachen Preis kostet.

Das Gesagte gilt auch für die Geräuschdämmung. Ist die Betriebstemperatur erreicht, kann man nicht mehr unterscheiden, ob unter der Motorhaube ein Benziner oder ein Diesellaggregat seinen Dienst versieht. In unserem Falle war es der neue 1,6 Liter-Common-Rail-TDI-Motor in der Einstiegsvariante mit 75 PS, bei dem es sich übrigens trotz gleicher Leistung nicht um jenes (1,2 Liter-Dreizylinder-)Aggregat handelt, das den Polo-Sparmeister BlueMotion zu einem Verbrauch von spektakulären 3,3 l/100 km verhilft. Nicht einmal einen Liter mehr – genau 4,2 l/100 km (109 g/km CO<sub>2</sub>) – beträgt die Werksangabe für unser Testexemplar. Es ist bezeichnend für das Tempo, mit dem die Motorenentwicklung bei VW heute voranschreitet, dass ein derart sparsames Modell ganz einfach Teil des Standardprogramms ist und nicht durch ein Umweltprädikat geädelt wird: Kein BlueMotion, kein BlueMotion Technologies – ein Verbrauch von knapp über vier Litern ist Volkswagen heutzutage keine weitere Erwähnung wert.

Uns jedoch schon: In der Praxis begnügte sich der Polo TDI mit 4,8 l/100 km und reiht sich damit in die Liste an saubere Autos.at-Testfahrzeuge ein, die unter fünf Liter verbrauchen. Diese wird zwar immer länger, eine Selbstverständlichkeit ist ein derart sparsamer, unter ganz normalen Alltagsbedingungen ermittelter Durchschnittswert allerdings noch lange nicht. Abgesehen vom kleinen Durst ist der 75 PS-Motor ein braver Arbeiter, der alle ihm übertragenen Aufgaben brav erledigt, ohne dabei durch besonderen Übereifer aufzufallen. Das wird ihm durch das zwar erwartet fein zu bedienende, aber aus Effizienzgründen recht lang übersetzte Fünfgang-Schaltgetriebe auch nicht leicht gemacht. Zu kämpfen hatten wir überdies mit der Gas-/Kupplungspedal-Abstimmung: Bei gefühlsmäßig normaler Gasdosierung begann der Motor beim Anfahren zu ruckeln oder starb gleich ab. Dieses Problem ist laut Volkswagen allerdings durch einen Eingriff am Motormanagement bereits behoben.

Mehr Leistung bieten im Polo-Programm zwei ähnlich sparsame Diesel- und zwei Benzinmotoren mit bis zu 105 PS, mit denen man dann das hervorragende und bei unserem Testwagen etwas unterforderte Fahrwerk ein bisschen besser ausloten kann. Dieses wurde neu ausgelegt, profitiert von der gewachsenen Spurbreite, bietet einen besseren Komfort und verwöhnt mit spürbar optimierter Fahrdynamik. Insgesamt sorgt das für ein souveränes und erwachsenes Fahrgefühl, das im Kleinwagensegment neue Standards setzt. Ebenfalls beispielhaft: Ab Werk werden alle Polo-Versionen in Österreich mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP inklusive Berganfahrassistent, Antriebsschlupfregelung und elektronischer Differenzialsperre ausgeliefert.

„Highline“ nennt sich die Topausstattung, mit der sich auch unser Polo schmückte. Wir konnten uns also an den „Riverside“-Leichtmetallfelgen erfreuen, in beheizbaren Sportsitzen Platz nehmen, an einem Lederlenkrad drehen, Kleinigkeiten in den Schubladen unter den Vordersitzen verstauen und die Außenspiegel elektrisch einstellen und beheizen. Dazu kam in

unserem Fall noch die optionale Klimaautomatik und das Komfortpaket, das unter anderem aus Licht- und Regensensor und beheizten Scheibenwaschdüsen besteht.

Souveränität und Qualität haben natürlich ihren Preis: Mit 12.990,- Euro (inkl. NoVA und MwSt.) für den dreitürigen Polo 1,2 Benzin mit 60 PS in der Basisausstattung fällt der Einstieg noch vergleichsweise günstig aus. Fünf Türen, Dieselmotor und die Topausstattung „Highline“ wie bei unserem Exemplar schlagen dann schon mit 18.400,- Euro zu Buche – und das ist noch nicht das oberste Limit. Dafür erhält man ein Fahrzeug, das dem Kleinwagensegment entwachsen scheint oder zumindest die oberen Klassengrenzen neu definiert. Und um auf die anfangs gestellte Frage zurückzukommen: Nein, der Polo ist keine Alternative zum Golf. Dieser bewegt sich im selben Tempo und in einer parallelen Linie zum Polo nach oben und interpretiert mit jeder Generation seine Klasse ebenfalls neu. Wer allerdings (hypothetisch!) den aktuellen Polo mit einem fabrikneuen Dreier-Golf vergleicht, wird sehen, dass der Kleine den großen Bruder zumindest in der Vergangenheit schon längst eingeholt hat...

<http://www.volkswagen.at>

*Christoph Haydn*

