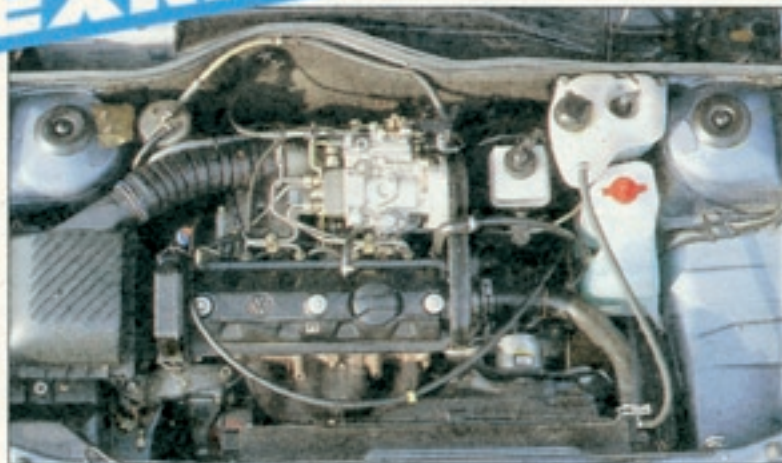




So sieht er aus, der kleinste deutsche Diesel vom größten deutschen Automobilhersteller VW. Weil der 1,6-Liter-Diesel aus dem Golf nicht in den Polo paßt, wurde der neue 1,3-Liter-Vierzylinder entwickelt

An der Selbstbedienungstankstelle kam der Kassierer in heller Aufregung aus seinem Häuschen geflüstert. Ich stand mit dem zierlichen Testwagen VW Polo CL zwischen wuchtigen Schnelltransportern an der Dieselsäule. „Sie müssen rüber zur Benzin-Insel“, rief er. Vom kleinsten Volkswagen mit einem Selbstzunder unter der Haube hatte er noch nie etwas gehört.

Als er auf der elektronischen Anzeige an der Kasse die Treibstoffmenge ablas, rümpfte er die Nase: 7,62 Liter für 6,47 Mark. Als ich ihm sagte, damit bin ich 200 Kilometer weit gefahren, schüttelte er

Von Roger Wehde

den Kopf. 2 1/2 Stunden war ich ohne Bleifuß unterwegs gewesen. Ich hatte das Gaspedal des Polo-Diesels nur gestreichelt. Das Ergebnis: ein Verbrauch von 3,8 Liter/100 km. Kein Wert, den man immer im Alltag erreichen kann. Der jedoch zeigt, welche Möglichkeiten im Polo D (1300 ccm/45 PS) stecken.

Das Sparsauto stammte nicht aus Wolfsburg, wo die Bänder schon laufen. Ich hatte es mir bei einem Großfuhrpark unter der Hand entliehen, wo das Auto auf Probe läuft.

Zur Zeit gehen die Diesel-Polos noch in die Diesel-gierigen Nachbarländer. Ab Frühjahr ist er auch bei uns zu kaufen.

Das wichtigste gleich vorweg: Der Klein-Diesel ist ein neues Kabinett-Stück der VW-Entwicklungsmannschaft. Eine Perle.

Der Diesel beschleunigt besser als der Benziner

Wie beim Golf hat man einen schon vorhandenen Motorblock aus dem Benzin-Programm zum Diesel umfunktioniert. Das Ergebnis ist fabelhaft.

1. Der Diesel-Polo ist ebenso spritzig wie der Benzin-Polo. Die Meßwerte sind eher noch eine Idee besser. Aus dem Stand ist er in 18,4 Sekunden auf Tempo 100 (zum Vergleich: Der 40 PS-Polo Fox Benziner braucht 19,3 Sekunden). Auch in der Höchstgeschwindigkeit liegen beide dicht auf. Mit dem Diesel war ich 141 km/h schnell (Polo Fox 142 km/h).

2. Die berühmten Unarten, die den Komfort eines Diesel-Personenwagens

einschränken, sind beim Polo bis auf einen winzigen Rest verschwunden. Der Kaltstart am Morgen ist zwar immer noch reichlich laut und störend. Nach etwa 3 Kilometern Fahrt wird der Polo D jedoch vorbildlich leise. Auch für fein geschulte Ohren ist dann kein akustischer Unterschied zum Benziner mehr zu hören.

Selbst im Leerlauf, bei Ampel-Rot oder geschlossener Schranke, gibt der als rau verschriene Diesel im Polo nur ein leichtes Pulsen von sich. Da rappelt das Amaturenbrett nicht mehr. Der Schaltknüppel bibbert nicht wie ein Lämmer-schwanz.

Der kleine Motor verzeiht sogar schaltfaules Fahren

3. Total verblüfft hat mich die Elastizität dieses kleinsten europäischen Serien-Diesels. Er hat eine Durchzugskraft, die manche 1300er Benziner nicht paken. Dafür zwei Beispiele.

Ich probierte es, im 2. Gang anzufahren, eigentlich hoffnungslos beim Diesel dieser Größe. Beim Polo D funktionierte es ohne Probleme. Und schaltfaul kann man mit dem Ding auch fahren. Im 5. Gang zieht das Maschinchen noch aus Tempo 45 ruckfrei auf höhere Geschwindigkeiten. Auf der Autobahn legt der Mini-Diesel noch bei mehr als 120 km/h deutlich spürbar an Tempo zu.

Unter Vollast macht kein Diesel eine besonders gute Figur, auch der Polo nicht. Bleifuß auf verkehrsarmer Autobahn produziert Verbräuche bis zu 8 Litern. Wer Diesel-typisch fährt – die Techniker nennen es Teil-lastbereich (mittlere Geschwindigkeit) – kommt mit 5-6 Litern gut aus.

Auch mit der Diesel-Maschine unter der Haube ist sonst alles beim alten im und am Polo. Für ein derart „kurzbeiniges“ Auto (mit knappen Radstand) ist die Fahrwerksauslegung recht komfortabel. Auf glatter Piste ist nichts an ihm auszusetzen. Auf schlechtem Pflaster merkt jedermann im Wagen, daß die Stoßdämpfer doch recht straff sind.

Der stramme Charakter zahlt sich auf der anderen Seite wiederum aus. Der Polo summt nicht nur wie eine Biene, er

Lesen Sie weiter auf Seite 9

Die Leuchttafel im Hamburger Volksparkstadion zeigt es: Der Polo kommt jetzt auch als Diesel daher. In Deutschland beginnt der Verkauf im Februar und März, sagt VW



Auto Bild hat ihn schon getestet

Ab '87 spart der



Fotos: Klaus Kuhrogg, Dirk Hauritz, Andreas Lindl, Daniel Fortmann

kleinste VW noch mehr



TEST-ZEUGNIS

Schaltung:	Präzise, leichtgängige Schaltung. Nur der erste Gang läßt sich im Stand manchmal schwer einlegen.	2
Lenkung:	Direkt und zielgenau. Mit dem handlichen Lenkrad machen Kurvenfahrten besonderen Spaß.	1
Bremsen:	Die Bremswirkung ist exakt dosierbar, der Druckpunkt klar zu spüren.	1
Fahrleistung:	Für einen 45-PS-Diesel legt der Polo los wie die Feuerwehr. Von 0 auf 100 km/h in 18,3 Sekunden.	2
Fahrwerk:	Das straffe Fahrwerk ist gut auf kurvenreichen Landstraßen. Auf Langstrecken ist es ausreichend komfortabel.	3
Karosserie:	Übersichtliche Karosserie. Sie macht das Einparken leicht. Die Verarbeitung ist durchweg gut.	2
Motor:	Im kalten Zustand nagelt der Motor hemmungslos. Warmgefahren ist er spritzig und vorbildlich leise.	2
Verbrauch:	Zwischen 4 und 8 Liter, je nach Gasfuß, sind gutes Mittelmaß. Extreme Sparsamkeit erfordert angepaßten Fahrstil.	2
Kofferraum:	Bis 980 Liter sind bei umgeklappten Rücksitzen (geteilt) möglich. Das ist sehr gut für einen Kleinwagen.	1
Reichweite:	42 Liter faßt der Tank. Beim Durchschnittsverbrauch von 6,4 l/100 km reicht das für 656 Kilometer.	1
Kosten:	Ab 15 000 Mark soll der Polo Diesel kosten, das ist nicht wenig. Versicherung: 750 Mark (p. A., 100%, RL3, unbegrenzt). Ein Jahr steuerfrei.	3

Gesamturteil: Der Polo Diesel ist eine vielversprechende Bereicherung auf dem Kleinwagensektor. Flink und wendig ist er angenehm Diesel-untypisch. Ärgerlich ist der hohe Preis.

Von außen ist der Diesel-Polo nicht von seinen Serien-Kollegen mit Benzinmotoren zu unterscheiden, eigentlich schade. Denn so wissen die anderen Verkehrsteilnehmer gar nicht, wie leichtfüßig man mit einem 45-PS-Diesel durch den Verkehr wieseln kann



Im Armaturenbrett verbirgt eine kleine gelbe Leuchte den Dieselmotor. Sie signalisiert, wann die Glühkerzen die Brennraumvorkammern so erwärmt haben, daß sich der Dieseltreibstoff an der durch die Kolben zusammengepreßten Luft entzündet

Schnörkellose übersichtliche Formen zeichnen den Polo aus. Auch in der Diesel-Version gibt es ihn ausschließlich als Zweitürer. Das Steillheck ist praktisch, wenn man auch mal sperrige Güter transportieren will. Bis zu 430 Kilo darf der Polo einsacken



läuft wie ein Wiesel um die Ecken, besser als andere Vertreter dieser Wagenklasse. Das Getriebe ist eine Wonne, es läßt sich sogar mit zwei Fingern leicht und präzise schalten. Die Bremsen packen ordentlich zu. Die direkte Lenkung ist mir persönlich schon beinahe etwas zu nervös, so genau folgt sie den Ausschlägen am Lenkrad.

Die Händler nehmen schon Bestellungen an

Der Innenraum des Polo ist größer, als man von außen betrachtet glauben mag. Mit meinem 1,93 Metern saß ich auch auf stundenlangen Touren entspannt und bequem. Keine schlechte Sache dabei: Die Sitzhöhenverstellung, die 109 Mark extra kostet. Auf der Rückbank haben nur kurzbeinige Mitfahrer Platz.

Fazit: Deutschlands Mini-Diesel ist ein feines Auto geworden. Ob er sich im Alltag rechnet, muß jeder für sich entscheiden. Mit seinen Fahrleistungen liegt er dicht beim vergleichbaren Benzin-Modell. In der Grundausstattung soll der Polo D 15 000 Mark kosten. Mit CL-Ausstattung, wie beim Testwagen, rund 17 000 Mark. Die genauen Preise sind noch nicht bekannt, doch die Händler dürfen schon Verträge abschließen. Die Steuerbefreiung für Diesel beträgt ab 1987 nur noch ein Jahr, danach kostet der Diesel-Polo 13,20 Mark pro 100 ccm im Jahr.

Wie auch immer: Der Spaß beim Fahren mit diesem Diesel ist das größte Plus.



Damit man es nicht vergißt, gibt das Schild neben dem Tankdeckel Auskunft über den geforderten Treibstoff. Ärgerlich: Beim Tanken schwappt der Diesel-Saft leicht über.

Technische Daten

Motor und Kraftübertragung: Vierzylinder-Dieselmotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 1263 ccm, Bohrung x Hub 75 x 72 mm, Verdichtungsverhältnis 22:1, 33 kW (45 PS) bei 4900/min, maximales Drehmoment 75 Nm zwischen 2500/min und 3500/min, Verteiler-Dieseleinspritzpumpe, Frontantrieb, Fünfgang-Getriebe. **Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung, Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Reifen 145 SR 13, Zahnstangenlenkung. **Abmessungen:** Länge x Breite x Höhe 3,65 x 1,58 x 1,35 Meter, Leergewicht 800 Kilogramm, Zuladung 430 Kilogramm, Kofferrauminhalt 240 Liter, Anhängelast gebremst/ungebremst 650/450 Kilogramm, Tankinhalt 42 Liter. **Meßwerte:** 0-100 km/h in 18,3 Sekunden, 1 km mit stehendem Start in 38,9 Sekunden, 60-100 km/h im 4./5. Gang in 14,0/20,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 141 km/h, Testverbrauch 6,4 l/100 km (Diesel), Grundpreis VW Polo Diesel ca. 15 000 Mark (lieferbar ab Anfang 1987)

Fotos: Ulrich Kuttler, Dirk Hornigeborn

Die und keine andere

...denn Erlau hat die Schneekettenmontage um vieles leichter gemacht.

Superleicht und supereinfach durch den Klick-Verschluß und die echte Standmontage
Keine 1/4-Rad-Umdrehung vor oder zurück

Bei Erlau-Schneeketten müssen Sie während der Montage nicht erst in das Kettennetz fahren. Das Fahrzeug bleibt stehen.

Nur drei Handgriffe und schon fertig. Einfacher geht's nicht mehr.

Die Top-Schneeketten für eine Top-Laufleistung:
Klick Profimat-SR und Profimat-V
Klick Fragen Sie Ihren Fachhändler

STIFTUNG WARENTEST
test
11/84
»sehr gut«
Erlau-Klick-Super
die klare Bestätigung
für das Erlau-Klick
Montagesystem.

Klick

Erlau AG
D-7080 Aalen/Württ.
Telefon (07361) 595-1