



Jarno van Maanen  
22 maart 2006

## Intro

Al ruim dertig jaar heeft Volkswagen de Polo in productie, als kleiner alternatief voor de Golf, of "zoals je het tegenwoordig zou kunnen zeggen" als groter alternatief voor de Fox. In die dertig jaar is de Polo regelmatig een ander uiterlijk aangemeten, telkens met zijn tijd meegegaan en in formaat bijna een halve meter gegroeid. Het lijkt een prima auto, maar deze uitvoering lijkt eigenlijk niet meer met zijn tijd mee te komen. Een 1.4-tje met slechts 75pk en het kaalste uitvoeringsniveau zonder enige luxe, is daar mee te leven?



## Het exterieur

De huidige Polo oogt wat volwassener dan zijn voorganger, die er met de ronde dubbele koplampjes wat speelser uitzag. Deze nieuwe koplampen zijn voorzien van een soort traantje, geheel in lijn met de Passat en de Eos. Daardoor ziet de auto er wat serieuzer uit. In grote lijnen is de Polo echter niet veranderd, de vorm is niet opmerkelijk anders dan het vorige model, hij is alleen in alle dimensies enkele centimeters gegroeid. Meer evolutie dan revolutie dus.

In tegenstelling tot zijn voorgangers heeft deze Polo in het oog springende achterlichten. Het ontwerp is erg origineel, maar toch zijn er ook kenmerken van zijn Volkswagen-broers herkenbaar, zoals de grote cirkel die doet denken aan de Golf Plus.



# Volkswagen Polo 1.4 Trendline

De donkerrode kleur van de unit heeft een chique uitstraling en past perfect bij de donkerblauwe lakkleur. De lakkleur an sich misstaat overigens ook niet.

Deze kaal uitgeruste Polo heeft uiteraard geen fraaie lichtmetalen velgen, maar slechts eenvoudige wioldoppen. Hoewel de doppen de auto niet ontsieren, hadden ze best wat mooier gekund, bijvoorbeeld als ze wat meer open waren geweest.



## Het interieur

Stoelen met stiksels in alle kleuren van de regenboog laten zien dat Volkswagen deze auto een speels uiterlijk mee wil geven. Heel stijlvol is het misschien niet, maar het is

wel hip en dat is waarschijnlijk de bedoeling. De stoelen bieden trouwens erg veel steun – zelfs in scherpe bochten is er steun in overvloed, ze zijn niet te hard en niet te zacht, dus daar is helemaal niets mis mee.

De middenconsole van de Polo is zeer minimalistisch. Een paar draaiknoppen voor de luchtregeling, een paar drukknoppen voor andere zaken en dat is het. Overdaad schaadt, maar zÃ³ weinig knoppen zijn ook niet ideaal, want het ziet er zo erg leeg uit. Aan de andere kant, dit is de eenvoudigste uitvoering en aan het plaatje boven de radio te zien, hebben de luxere uitvoeringen een hele rij knoppen extra. Over die lelijke en onprettig te bedienen radio wordt niet geschreven, want dat is Volkswagen niet aan te rekenen.

Uiterst functioneel is het instrumentarium van de Polo. De snelheidsmeter is eenvoudig afleesbaar en de intervallen van de meter zijn logisch en consequent. Ook de toerenteller is simpel en doeltreffend. Precies wat je mag verwachten en niets meer. Dat de snelheidsmeter tot maar liefst 220 km/h loopt is erg optimistisch, gezien de opgegeven topsnelheid van 172 km/h.

Van binnen is de Polo groter dan hij van buiten lijkt te zijn, dus Volkswagen heeft voor een efficiÃ«nte indeling gezorgd. Voorin is hij erg ruim, beenruimte is er in overvloed en ook aan hoofdruimte is absoluut geen tekort. Achterin valt de ruimte evenmin tegen. De hoofdruimte is iets minder dan voorin, waardoor je met een lengte van 1.85m nÃ©t niet tegen de hemel schuurt. De ruimte tussen achterbank en voorstoelen is heel behoorlijk, met bovengenoemde lengte is het mogelijk om –achter jezelf– te zitten, zonder hierbij een oncomfortabele positie te moeten aannemen.

De bagageruimte bedraagt 270 liter, met neergeklapte achterbank wordt dit uitgebreid tot 1.030. Heel behoorlijk, voor een auto van dit formaat. Ook met de toegankelijkheid is niets mis, er is geen hoge drempel en de vorm van de kofferbak is prima.



## Het rijden

De auto beschikt over een 1.4 motor zonder de onvolprezen FSI-technologie en is goed voor 75pk. Het lijkt niet veel, maar de Polo is gelukkig "naar hedendaagse maatstaven" tamelijk licht: het gewicht ligt nt onder de 1.000kg. In de stad heeft de auto genoeg pit, vanwege het lage gewicht komt hij erg makkelijk van zijn plaats en is de 1.4 motor snel genoeg. Ook op provinciale wegen is hij nog verrassend snel, pas op de snelweg merk je goed dat je met een heel klein motortje onderweg bent, optrekken kost veel tijd en de motor maakt erg veel toeren. Het motorgeluid klinkt overigens erg onaantrekkelijk en ook vrij luid, over vrijwel het hele toereengebied. Daaraan kun je goed merken dat dit al een wat oudere motor is, de 1.4 FSI heeft hier minder last van.



Als je met de Polo rijdt, dan voelt hij aan als een auto van een klasse groter: qua weggedrag doet hij niet onder voor de Golf. Het onderstel is relatief hard geveerd, waardoor hij erg neutraal door de bocht gaat. Bij optrekken gaat de voorkant van de auto niet omhoog en bij stevig afremmen gaat de achterkant niet omhoog, dat is heel prettig. Wanneer je een stevige verkeersdrempel neemt, word je eraan herinnert dat in een klein autootje - met een dito wielbasis - rijdt. Om niet door elkaar te worden geschud, loont het de moeite hoge drempels hÃ©Ã© voorzichtig te benaderen.

De besturing van de auto is erg licht. In de stad is het makkelijk draaiend stuur misschien heel handig, op provinciale- en snelwegen ligt het gevaar op de loer dat je scherper stuurt dan de bedoeling is. Even opletten dus. De lichte koppeling is wel prettig, met name in de file. Ondanks het lichte gevoel is wel duidelijk waar het aangrijpingspunt zich bevindt, dus dat is geen probleem.

Het gaspedaal is een ander verhaal, dat is eigenlijk tÃ© licht. Vooral met het wegrijden bij een verkeerslicht is het lastig om het gas te doseren, het lijkt bijna onmogelijk om nÃ©-et met te veel of te weinig gas weg te rijden. Na enige oefening is netjes wegrijden wel te doen, maar dit had eigenlijk geen oefening moeten kosten. Schakelen gaat ook heel licht en heel direct. Je moet van het lichte schakelen houden, maar het schakelt erg makkelijk, snel en trefzeker. De slagen zijn lekker kort, vooral van II naar III en van III naar IV gaat erg vlot, wat soms erg goed van pas kan komen.

Het verbruik is erg gunstig, zelfs met een enigszins sportieve rijstijl is een gemiddeld verbruik van ongeveer 6 liter per 100 km/h te behalen. Met een tankinhoud van 45 liter zorgt dat voor een actieradius van ongeveer 750 km.



## Slot

Het is een leuke auto, de Polo. De wegligging is prima, de binnenruimte is goed voor elkaar en in de meeste situaties voldoet de 1.4 motor goed. Helaas is de besturing erg licht, evenals de bediening van de pedalen, maar dat lijkt de standaard te zijn voor auto's in deze klasse. Ook de herrie die de motor maakt is niet heel fijn en de middenconsole is wel heel kaal. Al met al is het gewoon een aardige auto, met een paar kleine missers.

Of hij zijn geld waard is, is een lastige vraag. Ruim â,-16.000 is veel geld voor een klein autootje met een kaal uitrustingspakket, concurrenten vragen voor vergelijkbare auto's een stukje minder. Afgaand op de verkoopcijfers hebben veel mensen die

# Volkswagen Polo 1.4 Trendline

meerprijs echter graag over voor deze Polo. Misschien omdat het een Volkswagen is of anders vanwege het volwassen uiterlijk, maar iemand die op zoek is naar een Ã©cht goedkope auto kan deze Polo beter laten staan.

## Plus

- + Eigentijds uiterlijk
- + Veel binnenruimte
- + Gunstig verbruik

## Min

- Gevoelloze besturing
- Luid motorgeluid
- Erg simpele middenconsole