

Volkswagen Polo 1.4 TDI BlueMotion

BlueMotion är samlingsnamnet för Volkswagens nya miljöbilar. Alla de normala modellserierna inklusive Caddy och Touran kommer i BlueMotion-utförande, där man med ganska enkel teknik pressat bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Med undantag för stora Passat, så uppfyller alla dessa bilar den svenska miljöbilsdefinitionens övre gräns på 120 gram koldioxid per kilometer, vilket också tros bli EU:s krav på bilindustrin.

Polo BlueMotion klarar gränsen med god marginal; förutom Smarts genuint oaptitliga lilla diesel är Polon den enda fossilbränslebil på svenska marknaden med utsläpp under hundra gram koldioxid per kilometer. Med ett enda grams marginal visserligen, men ändå... Det motsvarar en förbrukning på 0,38 liter per mil .

Också vanliga Polo 1,4 TDI är tillräckligt snål för att uppfylla miljöbilsdefinitionen. Mycket billigare, samma miljöbilsförmåner och bara lite högre bränsleförbrukning, 0,45 liter per mil. Vissa biltidningar som testat har till och med kommit fram till att vanliga Polon är snålare än miljövarianten. Är BlueMotion värd merkostnaden - och är detta miljöbilar att ha?

Båda Polo-bilarna har en trecylindrig motor på 1,4 liter som också finns i Seat Ibiza, också den miljöbilsklassad. Under turbotryck ger motorn 80 hästkrafter, med början någonstans strax över 1 500 varv. Innan dess är det stendött, vilket innebär att bilen inte accelererar alls om du kör 70 km/h i femte växeln och trycker gasen i botten. Även i landsvägsfart kan man behöva växla ner till trean för att klara omkörningarna.

BlueMotion-motorn har fått ett lägre tomgångsvarv för att sänka förbrukningen. Det går knappast att märka, och det känns som om också den vanliga Polon borde få denna förändring som knappast i sig är kostnadsdrivande. Resten av BlueMotions lägre förbrukning härrör sig framför allt från ett extremt högt luftryck i däcken , vilket gör att till och med E4 norr om Stockholm känns stötig och tjälskadad. Miljövinsten ställs alltså mot en ganska rejäl komfortförlust, och vi misstänker att många köpare snart ledsnar på stötigheten och släpper ut lite luft ur däcken.

I omväxlande körning Stockholm-Dalarna och tillbaks snittar vi en förbrukning på 0,45 liter per mil i Blue Motion, motsvarande 120 g CO₂/km och en bra bit över vad VW anger. Polo TDI snittar ännu något högre, så miljövinsten finns där även om den är mindre än vad som uppgivits.

Enligt instruktionsboken får Polon inte köras på biodiesel, t.ex. RME. Det påstås försvåra partikelfiltrets arbete. Det är märkligt, eftersom exakt samma motor och samma partikelfilter i Seat Ibiza godkänns för RME. Inte heller Audi godkänner att deras modeller körs på RME, trots att också de delar motorer med Volkswagen och Seat.

Polo är 3,88 meter lång, klart större än de tidiga varianterna av VW Golf och så stor att det nu finns utrymme för en mindre bil nedanför Polon. För några år sen var det Lupo, vars extrem-

snåla version 3L var klart mer avancerad än BlueMotion. Motorn stängdes av när den inte behövdes, de sista hästkrafterna kom bara om man särskilt bad om dem, strömlinjeformen var extrem och viktpressen konsekvent. Det gav en alltför dyr bil, men som nu några år efter nedläggningen är eftertraktad på andrahandsmarknaden. Lupo ersattes av den undermåliga Fox, med bara tre dörrar, dålig kvalitetskänsla och en pinsamt hög bränsleförbrukning. Om något år kommer VW med en modern minibil, troligen med tvåcylindrig dieselmotor och en bränsleförbrukning i linje med BlueMotions.

Polo rymmer fem personer, alla med trepunktsbälten och nackstöd. Säkerheten i övrigt är också rätt väl sörjd för, med dubbla krockkuddar fram och i sidan, låsningsfria bromsar och antisladdsystem som standard. I Euro-NCAP, som senast testade bilen år 2002, blev det fyra stjärnor, och en enda för fotgängarsäkerhet.

Volkswagen gör inga billiga folkbilar längre. Polo är rejält dyr, särskilt om man jämfört med Seat Ibiza som i grunden är samma bil dessutom några centimeter större. Ibizan med samma motor kostar 140 000 kronor, utan extra kostnad för bakdörrarna. Också Skoda Fabia har samma chassi och motorer, och kommer snart i snålversion motsvarande BlueMotion. Priset är inte fastställt än. Polo TDI kostar 155 500 kronor, Blue Motion 10 000 kronor mer. Den Blue Motion vi kör går loss på drygt 190 000 kronor, trots att den extrautrustning vi har inte känns "extra" på något sätt. Ändå väljer vi Polon framför Ibizan. Bilen känns gedignare, pluster och annat känns dyrare och andrahandsvärdet blir garanterat högre. Om Skoda Fabia i snåldieselversion är ett ännu bättre val återstår att se.

Väljer man bensinversionerna av Polon, kommer man undan från 131 000 kronor. Det är väldigt mycket billigare, men ingen bensinversion är ens i närheten av att vara tillräckligt snål för att miljöbilsklassas. Över hälften av Polo-försäljningen i Sverige är nu de båda miljöklassade dieselvarianterna.

Polo fanns förut som helkombi och har av och till funnits som sedan. De modellerna är bort-rationaliserade, man kan bara välja mellan en opraktisk tredörrarsmodell och den femdörrarsvariant som nästan alla väljer. Det finns också en idiotisk CrossPolo, som gör sitt bästa att se ut som en mini-SUV utan att egentligen erbjuda minsta terrängkörningskompetens. Att undvika, särskilt som den inte uppfyller miljöbilsdefinitionen.

BlueMotion är en mix av miljöförbättringar som borde vara självklara och annat som är mindre välgenomtänkt. Den visar hur varje tillverkare med enkla medel kan miljöförbättra sina modeller, och många andra bör ta efter. Steget upp i pris är stort jämfört med den vanliga Polo TDI som är nästan lika snål och miljövänlig, men vi föredrar den i alla fall. Att hamna under 100 gram koldioxid per kilometer är få förunnat.

Mattias Goldmann