

Volkswagen Polo



Downsizing är årets modeord i bilvärlden. Så vad sägs om att gå ner en storlek, från Golf-klassen till Polon? Vi testar en kompetent, snål och numera ganska storväxt lillebror.

Egen profil i stallet

Polo har det trångt. Inte nog med att den alltid levat i skuggan av storebror Golf, nu stjälar lillasyster Up också uppmärksamheten. Men samtidigt har Polo, som nu är i sin femte generation, hittat sin egen roll – eller egna roller. I Blue Motion-snålversion är den en av marknadens absolut snålaste bilar, medan GTI-versionen är vad Golf GTI var innan den växte sig för stor. Däremellan finns TSI, en turboladdad bensinare som klarar miljöbilsgränsen och sätter stort frågetecken för vad man ska med de dyrare dieslarna.

Tidigare har Polon sett ut som en Golf som krympt i tvätten, men Walter de Silva-designade Polon har fått ett eget, ganska tufft utseende, utan något av den senaste tidens vanligaste designoffer. Takhöjden be-

Volkswagen Polo

Pris: Från 142 500 kr, Masters från 154 500 kr

Miljöpåverkan: 119 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 5,1 liter bensin/mil

Motor: Bensinmotor på 4 cylindrar, volym 1,2 liter, 90 hk vid 4 500 varv/minut, vridmoment 160 Nm vid 1500-3500 varv/min.

Mått: L 397 cm, B 168 cm, H 146 cm, axelavstånd 247 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 110 kg, maxlast 470 kg, släp 1000 kg

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 280/952 l

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, femväxlad manuell låda

Prestanda: 0–100 km/h 11,4 sekunder, toppfart 180 km/h

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan och gardiner standard.

Garantier: Lack 3 år, nybilsgaranti 2 år, mot genomrostning 12 år, vagnskada 3 år

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i vissa kommuner



hålls till baksätet, "axlarna" är inte så markerade att innerbredden offras och sidorutorna dras inte upp så mycket att baksätesspassagerarna får klaustrofobi.

Motor utan finesser

Den direktinsprutade turbomotorn på 1,2 liter ersätter den trista 1,4 litersmotorn som Volkswagen alltför länge försökte pracka på oss. En mindre motor ger fler hästar, bättre vridmoment och lägre förbrukning – och det utan särskilt mycket fördyrande finesser. Visst har Polon en liten turbo, men det är bara två ventiler per cylinder, enkel kamaxel, och inget start-stoppsystem eller bromskrafts återföring. Numera känns det gammalmodigt och smutsigt att stå vid rödlyset med motorn på till ingen nytta, och eftersom småbilar används mycket i stan betyder det i vart fall fem procent högre bränslenota och klimatpåverkan. Det stör också att växellådan bara har fem lägen, i motorvägsfart hade man gärna haft en sjätte för att få ner varvtalet, motorbullret och förbrukningen. Polon fås också med

den sjuväxlade DSG-lådan, men utsläppen passerar då den magiska 120-gramsgränsen och ökar på notan med nästan 15 000 spänn.

Rusta upp din Polo

Nästan ingen köper Polo i basversion, då ingår inte ens radio, värme i framsätena eller delbart baksäte. Vi testar "Masters", som har enkel men effektiv luftkonditionering, en färddator som tyvärr nollställer snittförbrukningen varje gång bilen stängs av, och en okej stereo. Det är väl gör bilen cirka 12 000 kr dyrare. Att få bilen med fem dörrar kostar i nuläget inget extra och betyder mycket för baksätesspassagerarna.

Redigt och rymligt

Det är som att Volkswagen utvecklat bilinstrumentering och alla andra tar efter, med små skillnader till det sämre. Polons instrument och knappar är oklanderliga, även om det stör att bensinmätaren är digital, med sämre precision än en manuell. Mätare för



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



olje- eller vattentemp får man klara sig utan., men en indikator berättar när det är dags att växla upp eller ner. Det är sällan lönt att lägga sig i en högre växel än den föreslår.

Ratten är ställbar i både djup- och höjdlid, inte bara vippbar som många andra småbilar. Stolen är fast och skön, men efter ett par timmar får jag träsmak i låret. Baksätet är bra vinklat, inte en platt bänk som flera av konkurrenterna. Det är rymligt för två och dugligt för tre, förstås med trepunktsbälten och nackstöd för alla. Lågt skurna sidofönster och ganska smala framsäten ger hyfsad rymdkänsla. Utrymmena räcker gott för en veckas campingsemester för tre, men fler hade varit trångt.

Bagageutrymmet är lättlastat med låg tröskel, och ett extrautrymme som döljer sig under golvet. Under det finns i sin tur ett nödreservhjul, inte ett reparationskit som så många andra bilar har. Fälls baksätet blir det nästan plant, och det finns fyra stadiga lastöglor att fästa kassarna i. Däremot är det klen med smarta förvaringsutrymmen; en låda under framstolarna finns bara i GT-versionen och solglasögonfacket är igenstängt.

Körglad och snål

Den nya motorns fina vridmoment betyder att hästarna aldrig känns för få och även om det inte är en sportbil går det att köra undan och på kurviga vägar kan den som vill ha mycket kul. Då stiger förbrukning-



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



en också, att vi på hundra mils test snittar 0,54 beror på att vi körde lugnt och städat.

Fjädring och stötdämpare är ganska hårt ställda, vilket tillsammans med onödigt låga däck (45-profil) ger en lite stötig gång. Den som vill kan för två tusen få bilen sänkt ett par centimeter, och då förmodligen få den ytterligare något stötigare, eller för det dubbla få förstärkt fjädring för att bättre klara dåliga vägar.

Bilen uppför sig alltid tryggt och förutsägbart, och skulle olyckan vara framme sitter man säkert. Dock går det inte ens att som tillval få autostopp, vingelvarnare, adaptiv farthållare eller fotgängarairbag – Polon sätter inte någon ny standard på säkerhetsområdet.

Billig affär

Polon är inte billig i inköp, och blir dyrare när man upprustat den till rimlig nivå. Däremot är driften billig och servicen flexibel, ju lugnare man kör desto längre mellan intervallerna. Eftersom motorn är så pass enkel, är underhållskostnaderna låga, ytterligare förbättrat av att den har kamkedja istället för en rem som måste bytas. Andrahandsvärdet är solitt som ett kassaskåp.

Polo BlueMotion har start-stoppsystem och bromsenergiåtervinning, lätttrullande däck, lägre luftmotstånd



och högre utväxling på de högsta växlarna, allt för att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen maximalt. Men den är både dyrare och slöare än de andra versionerna och blir ingen storsäljare. Därför är det trist att inte mer av tänket hängt med till normal-Polon. I övrigt gillar vi Polon och tänker som fem miljoner köpare redan tänkt; vad ska man med en Golf till?

Vi gillar:

- + Låg förbrukning
- + pigg motor
- + hög säkerhet
- + goda utrymmen
- + hög komfort

Vi ogillar:

- Högt pris
- Tillval ett måste
- Saknar bränslebesparande utrustning

Överväg också:

- VW Polo Blue Motion
- VW Golf Blue Motion och Multifuel
- Ford Fiesta EcoBoost
- Toyota Yaris Hybrid



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Juli 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.