

---

## Könige der Landstraße #7: VW Polo GTI: Sport wird erwachsen

Von Dennis Gauert

Wo GTI drauf steht, da soll Spaß drin sein. Mit dem Kürzel, das ab 1976 mit dem Golf 1 GTI populär wurde, verbinden Autofans seither Adrenalin im Alltagswagen. Ein aktueller Kandidat, der dieses Kürzel mit sich tragen darf, ist der Polo GTI. Hier treffen 200 Turbo-PS auf einen Kleinwagen, der als Handschalter stolze 1325 Kilogramm auf die Waage bringt. In 6,7 Sekunden spurtet der Kleine auf Tempo 100 km/h und schafft maximal 240 km/h. Die schnelle Reise beginnt ab 25 210 Euro.

Seit der erste GTI die Klasse der sportlichen Kleinwagen groß machte, haben sich viele Konkurrenten auf dem Markt etabliert. Ford hat den Fiesta ST, Opel den Corsa OPC, Renault den Clio RS und Peugeot den 208 GTi – um nur einige der konzernfremden Klassenkameraden zu nennen. Sie alle vereinen Alltagstauglichkeit, Sportlichkeit und den Hauch des Besonderen in sich. Da erwartet die Automobilwelt jedes Mal aufs Neue, was Volkswagen in der Klasse abliefert. Der Leistungsdruck auf die Wolfsburger Freunde des Motorsports ist also hoch.

So hat Volkswagen den neuen Polo auf den modularen Querbaukasten gestellt, der einerseits den Vorteil größerer Getriebe, wie der DSG-Variante bietet, andererseits moderne Assistenzsysteme mit der elektromechanischen Servolenkung ans Volant bringt. Die Steifigkeit wurde beim GTI gegenüber der normalen Serienmodelle um 40 Prozent erhöht, die Karosserie um 15 Millimeter tiefergelegt. Damit hat Volkswagen deutlich stärker in die Basis eingegriffen als bisher. Wir sind mit dem Sechs-Gang-Handschalter unterwegs, der von den Wolfsburgern kürzlich nachgereicht wurde.

Hinter den Türen des Polo GTI findet sich eine akkurat gestaltete Wohnlandschaft, die GTI-Elemente wie das traditionelle Karomuster in den Sitzbezügen aufgreift. Am Lenkrad, auf dem Schalthebel und an weiteren Orten lässt sich das GTI-Logo ausmachen. Sehr gut gelungen ist die Kontrastfarbe Rot am Armaturenbrett. Sie haucht dem Polo eine Frische ein, wie man sie hier noch nicht gesehen hat. Die Sitze lassen sich manuell verstellen und bieten sowohl Komfort als auch guten Seitenhalt. Das Lenkrad lässt sich ebenfalls manuell in Tiefe und Höhe verstellen. So ist die Kalibrierung für den Fahrer schnell abgeschlossen und es kann los gehen.

Gestartet wird der GTI mit dem Drehen des Zündschlüssels, dann erwacht der Motor zum Leben. Der 2,0-Liter-Turbomotor rundet die 192 PS des Vorgängers nun auf 200 PS auf. Das Drehmoment von 320 Newtonmetern ist unverändert, liegt jetzt aber von 1500 bis 4350 U/min an. Ab 4400 Umdrehungen folgt die maximale Leistung, die bis 6000 U/min bereit steht. Damit zeigt der GTI über das gesamte Drehzahlband eine homogene Leistungsentfaltung, wie sie nicht jeder Turbomotor bieten kann. Drehzahlorgien werden je nach Umgebungsluft mit einem sympathischen Ploppen aus dem Auspuff begleitet. Beim Kennfeld ist noch Raum für Verbesserungen, denn gelegentlich verschluckt sich der Motor während des Beschleunigungsvorgangs.

Das Schaltgetriebe arbeitet präzise. Die Schaltwege sind zwar vergleichsweise lang, die Gänge fallen aber knackig in die Kulisse. Anders zeigt sich die Lenkung des Polo GTI: Trotz härterer Einstellung im Sportmodus bleibt sie seicht bis gefühllos. Zwar dirigiert sie den Kraftzweig zielsicher und spurtreu über jeden Belag, Freude will dabei aber nicht wirklich aufkommen. Die Enttäuschung fällt deshalb umso größer aus, weil die gesteigerte

---

Steifigkeit dem Polo sein Massegefühl nimmt und so zu zackigen Manövern animiert – die die Lenkung nicht mit dem gleichen Elan umsetzt.

Die Fahrwerksabstimmung mit dem Sport-Select-Fahrwerk ist ein großer Pluspunkt des Polo GTI. Je nach Fahrmodus (Eco, Komfort, Normal, Sport, Individuell) fahren die Dämpfer verschiedene Kennlinien. Im Sportmodus zeigt sich eine präzise aber gutmütige Kennlinie, die Bodenwellen schluckt, ohne in Kurven wiederum zu starke Wankbewegungen zuzulassen. Damit eignet sich die Fahrwerksabstimmung hervorragend für zackig gefahrene Landstraßen. Es gibt aber auch Einschränkungen: Zwar lässt sich der Polo GTI im Sport-ESP (nicht vollständig abschaltbar) auch mal mit dem Heck anstellen, geht dann aber schnell wieder ins Untersteuern. Die Abstimmung ist damit zwar sicher, aber nicht für schnelle Runden beim Trackday geeignet. Auf der Straße ist er mit kundiger Hand aber schwer einzuholen.

Der Polo GTI hat es – so liest man es wohl heraus – nicht darauf abgesehen, das klassenbeste Spaßauto zu sein. Vielmehr soll er eine Kombination aus gehobener Ausstattung, Alltagstauglichkeit, Verarbeitungsqualität und sportlichem Fahren bieten. Die Disziplinen Autobahn, Landstraße, Rennstrecke und Cruising sollen also mit einem einzigen Auto bedient werden. In seiner Klasse schafft der Polo GTI das am besten. Er ist zwar kein wilder Heißsporn wie der Fiesta ST oder Rundenzeitenjäger wie der Clio RS, kann dafür aber im Alltag und auf Reisen überzeugen.

So haben die Wolfsburger auch in ihrem kleinsten GTI-Renner auf digitale Revolution gesetzt. Der Tacho ist voll digital, in der Mittelkonsole prangt der neue bis zu acht Zoll große Touchscreen. Über diesen sind Spracheingabe, Apple Carplay, Android Auto, Einstellung der Fahrprogramme und vieles mehr möglich. Besonders unterhaltsam ist das Sport-Dashboard, das Daten wie Ladedruck und Leistung in den Mittelpunkt der Kommandozentrale rückt. Mit dabei ist auch ein Laptimer, um Rundenzeiten auf der Rennstrecke festzuhalten. Mit Spielereien will also auch Wolfsburg nicht mehr geizen.

Beeindruckend für die Klasse ist die Verfügbarkeit von Assistenzsystemen. In Verbindung mit der Comfort-Einstellung von Fahrwerk und Motor lassen sich lange Strecken im Polo abspielen als wäre er ein hoch ausgestatteter Golf. Wer Abstandstempomat, Spurhalteassistent und Müdigkeitswarner in der Bestellung ankreuzt, kann sich mit dem Polo GTI den Sprung in eine höhere Klasse sparen. Der hervorragend isolierte Innenraum und die gute Verarbeitung verlängern die Ausdauer beim Reisen im Vergleich zum Vorgänger jedenfalls immens.

Auch was den Platz angeht, kann der Polo punkten. Als Fünftürer bietet er fünf Personen ausreichenden Raum. Der Golf wird dadurch prinzipiell überflüssig, das Format des neuen Polo ist nämlich gleichauf mit der fünften Generation des Golf. Dennoch entscheiden sich laut VW die meisten Käufer für den Golf, da er nur wenig mehr kostet.

Für Junggebliebene ist der Polo GTI eine gelungene Alternative zu den sonst so ruppigen schnellen Kleinwagen. Langstreckenkomfort und Alltagstauglichkeit sprechen neben dem gelungenen Innenraum und dem moderaten Verbrauch für den Polo GTI. Ein König der Landstraße ist er damit freilich nicht. Aber er bietet trotz kräftigem Motor ein Gesamtpaket, an dem sich niemand die Zähne ausbeißt. Ob das nun die echte GTI-DNA ist, sei dahingestellt. „Polo Sport Business Edition“ wäre vielleicht ein treffendes neudeutsches Werbesprech für den flinken Fünftürer gewesen. (ampnet/deg)

\*Aktuell ist der Polo GTI im Volkswagen-Konfigurator nicht mehr als Sechs-Gang-Schalter konfigurierbar. Volkswagen erklärte, der Handschalter sei nach nicht einmal einem Jahr zugunsten des Volumenmodells mit DSG aus dem Programm genommen worden.

---

## Daten Volkswagen Polo GTI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,07 x 1,75 x 1,44 mm  
Radstand (m): 2,55  
Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 200 PS (147 kW) bei 4400-6000 U/min  
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1500-4350 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.  
Leergewicht / Zuladung: min. 1325 kg / max. 455 kg  
Kofferraumvolumen: 305 bis 1079 Liter  
Testverbrauch: 9,5 Liter  
Realverbrauch: 8 Liter  
Basispreis: 25 210 Euro  
Testwagenpreis: ca. 31 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



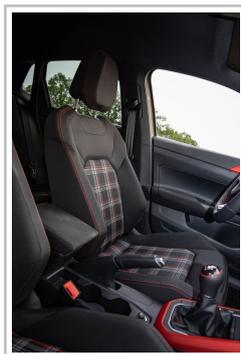
Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



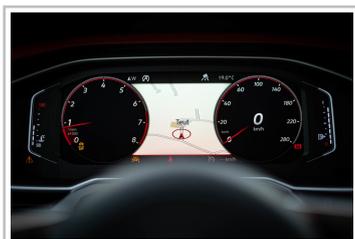
Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



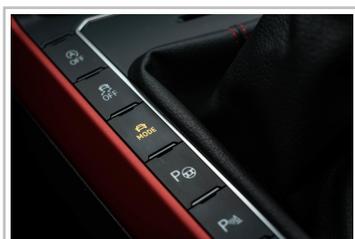
Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



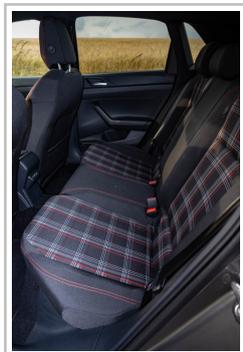
Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Volkswagen Polo GTI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert