

# auto motor und sport

Heft 6 15. März 1975 DM 2.50 E1418 D

Preiswerte Mittelklasse

**Test Fiat 131  
mirafiori**

Mit Normalbenzin

**Test BMW 2002  
Alpina**

Kleinster Diesel

**Test Peugeot  
204 D**

Erster Fahrbericht

# Neu: VW Polo



Ratschläge für Käufer

**20 Komfort-Autos  
über 15 000 Mark**

Tricks beim Autokauf

**Wo Autos am  
billigsten sind**

Porsche-Interview

**Steuergelder für  
den Rennsport?**

Vertrieb: K. S. K. Versand (GmbH), Düsseldorf, FRG; ...  
Printed in Germany



## Erster Fahrbericht vom neuen VW Polo



### Polo vor Käfer, Passat, Scirocco und Golf

Mit dem Polo präsentiert das Volkswagenwerk einen schlichter ausgestatteten, schwächer motorisierten, dafür preisgünstigeren Zwillingsbruder des Audi 50. Der Neuling komplettiert das Konzern-Angebot hochmoderner Kompaktautos und ist auf eine Bestseller-Rolle programmiert. Sind die Hoffnungen der Wolfsburger, Polo zum neuen Volkssport zu machen, berechtigt? Die Chancen stehen keineswegs schlecht.

**Seite 32**







# Der kleine Prinz

Fahrbericht VW Polo:  
die einfachere und preiswertere Ausführung des Audi 50.

**A**ls im Sommer letzten Jahres vor der luxuriösen Kulisse von Sardinien der Audi 50 vorgestellt wurde, rollte damit nicht nur der erste deutsche Mini auf die Straßen, sondern ein für diese Klasse ungewöhnlich reichhaltig und gediegen ausgestattetes kleines Luxusauto.

Die Absicht war klar: Dieses bis ins letzte Detail durchdachte und mit beachtlichem Knowhow von den Ingolstädtern Automobilbauern entwickelte Modell sollte frei von jeglicher Primitivität in jenem Marktsektor, den die deutschen Hersteller jahrelang sträflich vernachlässigt und deshalb kampflos den Italienern und Franzosen überlassen hatten, verlorenes Terrain zurückerobern und gleichzeitig neue Akzente setzen.

Bei diesem Vorhaben sollten die gutausgestaffierten LS- und GL-Versionen des Audi 50 Wegbereiter sein für die einfacheren N- und L-Ausführungen, die jetzt mit VW-Emblem und dem Namen Polo auf den Markt kommen. Denn von Anbeginn stand fest, daß das hochmoderne Kompaktauto sich nicht mit der Rolle eines teuren Luxuswägelchens begnügen, sondern vielmehr als stückzahlintensives Massenmobil jene Wolfsburger Fertigungskapazitäten mit auslasten sollte, die durch nachlassendes Käfer-Interesse frei geworden waren.

Man darf gespannt sein, wie sich die Polo-Produktion auf den Audi 50-Verkauf und vor allem auf den inzwischen zum Markttrenner gewordenen Golf auswirken wird. Kann der an sich als Käfer-Nachfolger gedachte Golf seine Stellung behaupten, oder wird angesichts allgemeiner Teuerungen der preiswertere Polo künftig die Rolle des echten „Volks“-Wagens spielen?

Wer sich nüchtern mit dieser Frage be-

schäftigt, wird dem Polo reelle Chancen einräumen müssen. Denn abgesehen von der etwas zierlicheren, den Repräsentationswert schmälern den äußeren Form bietet er nahezu die gleichen Innenraumverhältnisse wie der Golf – und das bei gleichzeitig billigerem Unterhalt.

Hatten die Konzern-Techniker schon bei dem im Schnellverfahren vom Audi 80 abgeleiteten Passat auf weitgehende Gleichheit der Teile geachtet, so wurde dieser Rationalisierungseffekt bei Audi 50 und Polo noch erheblich weitergetrieben. Abgesehen von den Unterschieden in der Ausstattung wurden nämlich im wesentlichen nur der Hubraum verkleinert sowie die vorderen Scheibenbremsen durch Trommelbremsen und die Gürtelreifen durch Diagonalfreifen ersetzt. Alle übrigen Konstruktionsmerkmale sind bei Audi 50 und Polo gleich.

Da die moderne Audi 50-Leichtbautechnik ohnehin kostengünstig und fertigungsgerecht wie kaum eine andere ist, blieben den Polo-Konstrukteuren für Einsparungen praktisch nur Möglichkeiten im Bereich der Karosserie-Ausstattung. Aber auch hier konnten naturgemäß keine großen Sprünge gemacht werden, vielmehr mußten die Mark- und Pfennigbeträge mühsam zusammengekratzt werden, um letztlich jene 800 bis 900 Mark einzusparen, um die der Polo N voraussichtlich billiger sein wird als der Audi 50 LS.

## Karosserie: außen adrett, innen spartanisch

Das verkaufspolitisch wichtige Polo-Grundmodell unterscheidet sich von den aufwendigeren Ausführungen äußerlich durch das Fehlen jeglicher Chromzier: Die Stoßstangen sind wie auch die Räder, die Scheinwerferringe

FOTOS: SEUFERT



und die Grill-Einfassung silberfarbig lackiert, und Fensterrahmen, Regenleisten und Kunststoff-Türgriffe präsentieren sich wie der ebenfalls aus Kunststoff gefertigte Grill in mattem Schwarz. Da auch die Kunststoffteile der Stoßstangen und die Scheibenwischerarme (wie bei den Audi-Modellen) schwarz sind, ergibt sich zusammen mit der Karosserie-Lackierung ein eher sportlich-funktionelles als ein ärmliches Aussehen.

Ähnlich Positives läßt sich über den Innenraum nicht sagen: Hier wird vor allem an den schwarzen, primitiv befestigten Tür- und Seitenwandverkleidungen aus simpler, glatter Pappe deutlich, daß ernsthaft gespart werden mußte. Knapp bemessene, nicht besonders gut passende Nadelvlies-Formteile verdecken die Blechflächen im Fußraum mehr schlecht als recht, das Fersenblech im hinteren Fußraum ist völlig nackt. Auch die dünnen Gummimatten, mit denen der Boden belegt ist, lassen kaum Behaglichkeit aufkommen.

Daß das Polo-Innere dennoch nicht allzu unwirtlich wirkt, liegt am sauber gestylten Armaturenbrett und an den Sitzen. Denn bis auf kleine Unterschiede in der Instrumentierung wird dasselbe formschöne, exakt passende Bauteil verwendet wie in den teureren Audi-Modellen. Lediglich auf Kühlwassertemperatur- und Tankanzeige (die durch Kontrolleuchten ersetzt sind) und auf eine Zeituhr muß verzichtet werden.

Zumindest vorerst soll selbst das Polo-Grundmodell mit den ausgezeichneten Audi-Sitzen geliefert werden. Nur ein preiswerterer Bezugstoff mit Hahnentritt-Dessin und der fehlende Liegesitzbeschlagn unterscheiden die Polo-Sitze vom Original. Auch im Polo profitiert man von der aus zweiteiligem Formschaum-Material bestehenden Polsterung, die den Audi 50-Sitzen bereits viel Lob eingebracht hat. Die Federkern-Rückenlehne (mit Gummihaarauflage) ist am Fahrersitz stufenlos verstellbar, am Beifahrersitz hingegen überhaupt nicht. Während die Vordersitze vollwertige Sitzgelegenheiten darstellen, gilt das für die Rücksitzbank nur mit Einschränkungen: Sie ist weniger aufwendig gepolstert, außerdem kann sie nicht wie beim erst später in Serie gehenden Polo L und beim Audi 50 zum Zweck der Gepäckraumverweigerung hochgeklappt werden — sie muß stattdessen herausgenommen werden. Auch die Gepäckraum-Abdeckung wur-

de eingespart, so daß die unverkleideten Blechpartien innerhalb des Kofferraums sofort unangenehm ins Auge fallen.

Allerdings kann man die Abdeckung zusammen mit dem Klappsysteem der

L-Ausführung als Mehrausstattung bekommen — eine Anschaffung, die in jedem Falle empfehlenswert erscheint.

Wie gründlich die Kalkulatoren ihren Einsparungsauftrag betrieben, beweist unter anderem die Streichung der wirk-

## Technische Daten

MOTOR	FAHRWERK
<p><b>Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 69,5 x 59 mm, Hubraum 895 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,2:1, Leistung 40 PS bei 5900 U/min, spezifische Leistung 44,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,2 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5900 U/min) 11,6 m/s, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, 1 Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 36 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.</b></p>	<p><b>Selbsttragende Karosserie, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Koppel-lenkerachse mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-bremsssystem, vorn und hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 J x 12, Diagonalreifen 5.50 x 12.</b></p>
KRAFTÜBERTRAGUNG	ABMESSUNGEN GEWICHTE
<p><b>Antrieb auf die Vorderräder, Einschei-ben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschal-tung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,454 (15,788), II. 2,050 (9,370), III. 1,347 (6,157), IV. 0,963 (4,401), R. 3,384 (15,468). Achsantrieb 4,571.</b></p>	<p><b>Radstand 2335 mm, Spur 1300/1308 mm, Außenmaße 3500 x 1559 x 1335 mm, Wendekreis ca. 9,6 m; Leergewicht (Werksangabe) 685 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1100 kg, Zuladung 415 kg.</b></p>
FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben)	
<p><b>Höchstgeschwindigkeit . . . 132 km/h Beschleunigung 0 bis 80 km/h . . . . . 12,7 s 0 bis 100 km/h . . . . . 21,2 s</b></p>	

### Modelle und Ausstattung VW Polo — Audi 50

	VW Polo	VW Polo L	Audi 50 LS	Audi 50 GL
Hubraum ccm	895	895	1092	1092
Leistung PS bei U/min	40/5900	40/5900	50/5800	60/6000
max. Drehm. mkg bei U/min	6,2/3500	6,2/3500	7,7/3500	8,5/3500
Kraftstoff	Normal	Normal	Normal	Super
Bremsen vorn/hinten	Trommel/ Trommel	Trommel/ Trommel	Scheiben/ Trommel	Scheiben/ Trommel
Bereifung	Diagonal 5.50 x 12	Diagonal 5.50 x 12	Radial 135 SR 13	Radial 135 SR 13
Rückfahrcheinwerfer	—	—	x	x
Parklichtschaltung	—	—	x	x
Wischergeschwindigkeiten	1*	2	2	2
Wisch-Wasch-Automatik	—	x	x	x
Gebläsestufen	1	2	2	2
Zeituhr	—	—	x	x
Zigarettenanzünder	—	—	—	x
Innenspiegel abblendbar	—	—	x	x
Sonnenblende rechts	—	x	x	x
Beifahrerablage	—	—	x	x
Liegesitze	—	—	x	x
Gepäckraumabdeckung	—	x	x	x
Rücksitzbank klappbar	—	x	x	x
Heckklappe mit Gasfeder-Aufhaltung	—	x	x	x

\* ohne automatische Endlagenabschaltung x = vorhanden



lich nur Pfennige kostenden Kunststoffblenden an den äußeren Lehnen-Scharnieren der Sitze. Weit störender hingegen wirken andere Sparmaßnahmen: Scheibenwischer und Heizgebläse arbeiten nur einstufig, und die Wischer verfügen nicht einmal über eine automatische Endlagenabschaltung. Der Ascher, die Halteschlaufen im Fond und der Beifahrerhaltegriff am Dachholm fielen dem Rotstift ebenso zum Opfer wie die üblichen PVC-Verkleidungen an den Dachpfosten.

Mit diesem drastisch beschnittenen

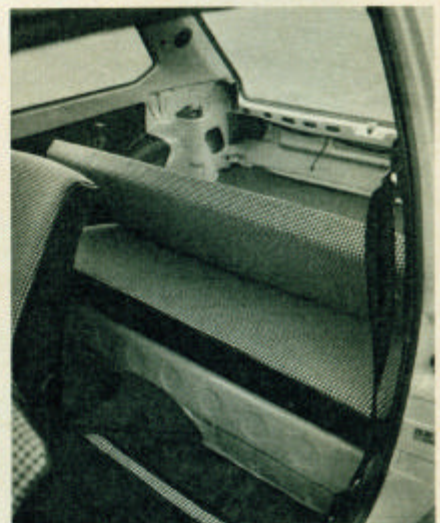
Ausstattungsumfang beweist VW einigen Mut – zumal in einer Zeit, in der die Konkurrenz verstärkt mit dem genauem Gegenteil, nämlich komplett ausgerüsteten Grund-Modellen, wirbt.

### Motor: drehfreudiger Kurzhuber

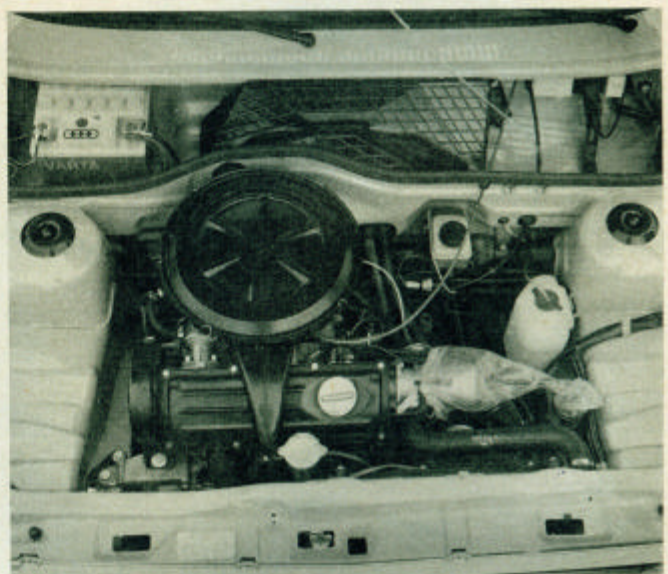
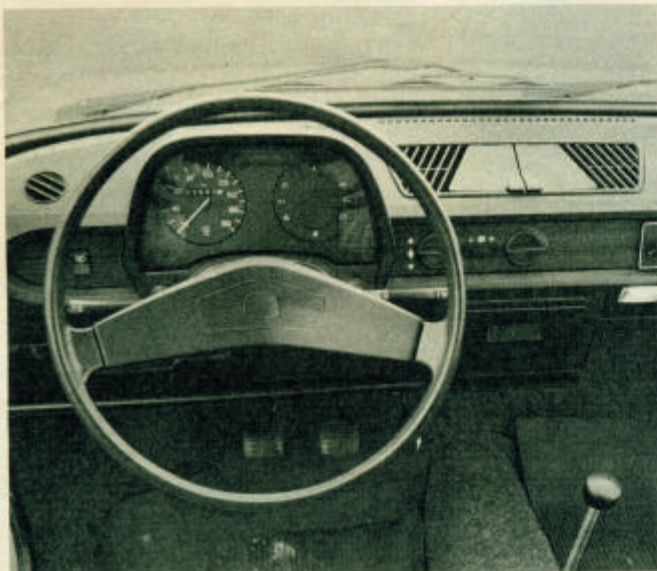
Schon um etwas Abstand zu den teureren 1100er Audi-Modellen mit 50 bzw. 60 PS (und auch zum Golf) herzustellen, wählte Wolfsburg für die beiden Polo-Ausführungen eine etwas

maßvollere Motorisierung. Und natürlich noch aus einem anderen Grund: Die VW-Versionen sollten einen hinsichtlich Verbrauch, Versicherung und Steuer besonders wirtschaftlichen Antrieb bekommen, ohne andererseits untermotorisiert zu sein.

Das Ergebnis dieser Überlegungen war eine Motorleistung von 40 PS, die mit Normalbenzin und einem Hubraum von 0,9 Liter realisiert wurde: Das Audi 50-Triebwerk erhielt eine Pleuellwelle mit kürzerem Hub (59 statt 72 mm), die Zylinderbohrung blieb mit



Von außen bietet der Polo auch ohne den üblichen Chromzierat einen appetitlichen Anblick. Innen sorgen kahle Blechflächen für wenig erfreuliche Perspektiven. Das wie das Armaturenbrett vom Audi 50 übernommene Triebwerk wurde durch einen kürzeren Hub von 1093 auf 895 ccm verkleinert, die Leistung auf 40 PS reduziert.





69,5 mm unverändert, das Verdichtungsverhältnis wurde auf 8,2:1 fixiert, Vergaser und Steuerzeiten den neuen Verhältnissen angepaßt.

Derart modifiziert erreicht der Polo-Motor seine Nennleistung bei 5900 U/min, sein maximales Drehmoment von 6,2 mkg bei 3500 U/min, die Literleistung beträgt bürgerliche 44,7 PS/L. Diese Werte lassen erkennen, daß der Kurzhuber erst bei hohen Drehzahlen in seinem Element ist — ein Umstand, der jedoch angesichts des modernen Motor-konzepts und der relativ niedrigen Kol-

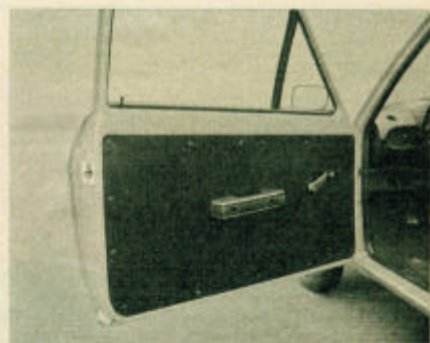
bengeschwindigkeit von weniger als 12 m/s völlig unbedenklich erscheint.

Im praktischen Fahrbetrieb erwies sich der Polo denn auch als ausgesprochen drehfreudig und temperamentvoll, ohne deshalb nervös oder unkultiviert zu wirken. Dabei machte er einen kräftigeren Eindruck, als es die Zahlenwerte erwarten ließen.

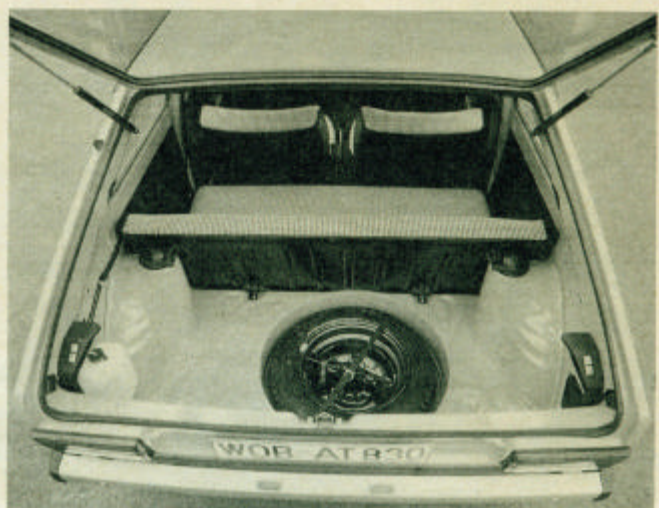
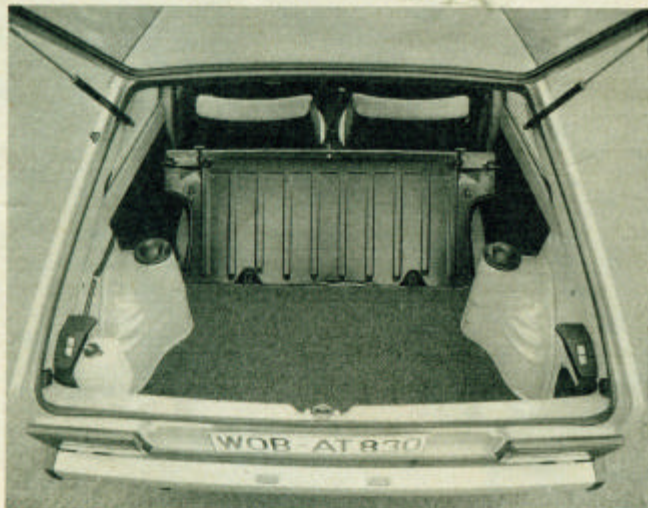
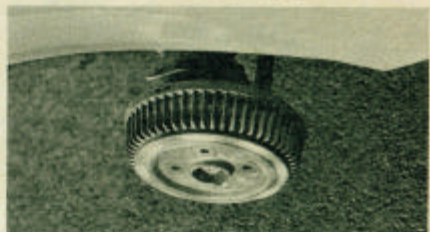
Offenbar ist es den Audi-Ingenieuren beim „Zurückentwickeln“ der Leistung auf 40 PS gelungen (wie schon früher beim 1300er Audi 80-Motor mit 55 PS),

in einem sehr weiten Drehzahlbereich ein günstiges Drehmoment bereitzustellen. Denn der kleine Polo-Motor ist keineswegs unelastisch — auch aus niedrigen Drehzahl-Regionen läßt er sich ruckfrei hochbeschleunigen. Allerdings kommt ihm hierbei die auf die Motor-Charakteristik abgestimmte kürzere Achsübersetzung — 4,571 statt 4,267 — zugute.

Man darf gespannt sein, wie der Polo bei den Fahrleistungsmessungen, die einem späteren ausführlichen Test vorbehalten sind, abschneiden wird und



Die Türen sind mit einfacher Pappe verkleidet, die vorderen Bremstrommeln zur Verbesserung der Wärmeabfuhr mit radialen Rippen versehen. Zur Vergrößerung des Gepäckabteils muß die Rückbank herausgenommen werden — das praktischere Klappsystem ist den teureren Varianten vorbehalten.





wie es mit dem Benzin-Verbrauch bestellt ist. Als vorläufige Werte können gelten: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in etwa 20 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit etwa 130 km/h, Verbrauch um 8 Liter Normalbenzin auf 100 km.

Bei den Probefahrten überraschte der kleine Motor durch erstaunliche Laufruhe und Vibrationsarmut. Die Audi-Techniker haben das Schwingungsverhalten des Kurzhubers offenbar so gut im Griff, daß sie nicht nur mit dem Dämm-Material äußerst sparsam umgehen, sondern beim Polo-Motor sogar auf die im Audi 50 übliche Zusatzmasse an der längeren der beiden Antriebswellen und auf das (teure) Wellrohr in der Auspuffanlage verzichten konnten.

Im übrigen entspricht die Motor-Charakteristik des Polo derjenigen des Audi 50 sehr genau, und gleiches gilt für die Bedienbarkeit von Getriebe, Kupplung und allen übrigen Hebeln und Schaltern – mit einem Unterschied: Der Polo hat einen von Hand zu betätigenden Choke.

## **Scheibenbremsen und Gürtelreifen nur gegen Aufpreis**

Als wesentliche Unterschiede im Fahrwerksbereich sind die aus Kostengründen verwendeten Trommelbremsen und Diagonalreifen auf 12 Zoll-Felgen zu nennen. Die vorderen Bremstrommeln sind nicht nur kräftiger dimensioniert als die hinteren, sie weisen außerdem zur Verbesserung der Wärmeabfuhr eine radiale Verrippung auf. Bei den Probefahrten konnten die Bremsen in keiner Phase an die Grenze ihrer Belastbarkeit gebracht werden. Selbstverständlich kommen ihnen hierbei die relativ niedrige Motorleistung und das geringe Fahrzeuggewicht zugute, nicht zuletzt aber auch die Tatsache, daß durch die Konkurrenz der Scheibenbremse in letzter Zeit auf dem Trommelbremsen-Sektor durchaus Fortschritte gemacht wurden.

Da durch die Verwendung von selbstverstärkungsfreien Simplexbremsen und durch den natürlich auch im Polo realisierten negativen Lenkrollradius möglichem Schiefziehen wirksam vor-

gebeugt wurde, gibt es zumindest im normalen Fahrbetrieb keine Probleme mit den Trommelbremsen. Moderner und vor allem wartungsfreundlicher sind dennoch freilich Scheibenbremsen, die es gegen Mehrpreis gibt. Auf keinen Fall sollten Polo-Käufer den Aufpreis für die auf Wunsch lieferbaren 13 Zoll-Gürtelreifen scheuen: Allein ihre längere Lebensdauer und die besseren Winter- und Naßlauf Eigenschaften machen den Mehrpreis schnell wieder wett. Hinzu kommt, daß der Polo in Kurven mit den 12zölligen Diagonalpneus stärker über die Vorderräder schiebt und daß der Abrollkomfort schlechter ist.

Wenn auch bei Redaktionsschluß der endgültige Preis des Polo noch nicht exakt feststand, so kann doch schon jetzt gesagt werden, daß der Polo allein aufgrund seines überzeugenden modernen Konzepts für viele Jahre ein erfolgreiches, zukunftssicheres Auto sein wird. Konkurrenz wird er allerdings nicht nur der Konkurrenz machen, sondern auch seinen bereits etablierten Mitbewerbern aus dem eigenen Konzern. *Helmut Eicker*