



Het milieu is hot!

Autorijden wordt tegenwoordig steeds vaker overschaduwd door de klimaatverandering en de milieudiscussie. Veel merken proberen hun steentje bij te dragen aan een schoner milieu, niet in de laatste plaats uit marketingtechnische redenen om een "groen" imago te krijgen. Toyota zet in op een combinatie van elektromotoren en verbrandingsmotoren, BMW is druk bezig met de brandstofcel en Mercedes-Benz ontwikkelt en verfijnt de dieseltechnieken. Ook Volkswagen biedt extra zuinige en milieuvriendelijke dieselmodellen aan en noemt die "BlueMotion", waarbij door middel van redelijk eenvoudige aanpassingen de auto een lager verbruik haalt en het milieu minder belast.

Reeds in 1999 kwam Volkswagen met de 3L Lupo, die door middel van allerlei inventieve aspecten zoals een start- en afzetsysteem voor de motor en een gerobotiseerde en perfect gespatieerde automatische zesbak 1:33 zou kunnen rijden.

Volkswagen Polo 1.4 TDI BlueMotion

Deze auto was echter behoorlijk kostbaar en bood door de gewichtsbesparingen en andere veranderingen weinig comfort en werd hierdoor slechts mondjesmaat verkocht. Zijn geestelijke opvolger is de hier geteste Polo BlueMotion, die weliswaar bijna een liter meer brandstof verbruikt op de honderd kilometer maar meer comfort en waar voor zijn geld biedt vanwege de relatief simpele ingrepen.



Dichte neus.

De huisstijl van Volkswagen is ook bij de Polo duidelijk zichtbaar. Vanuit bepaalde hoeken is de Polo sterk gelijkend op de Golf V en met name de details laten het een echte VW zijn. De achterlichten waarin het typische ‘VW-cirkeltje’ zit en de koplampen die ware etalages zijn met een VW-logo als ornamentje zijn mooie details.

Naast deze twee items heeft de Polo knipperlichten in de spiegels en dergelijke details waar aandacht aan geschonken is, maken het dat sommige mensen graag iets meer betalen om een Volkswagen te bezitten.

Je ziet meteen dat de Polo BlueMotion er anders uitziet dan een andere Polo. De uitstraling van de BlueMotion is anders dan die van de doorsnee Polo. De BlueMotion oogt " zeker in Reflexzilver " hightech en dat past wel bij de auto, evenals het destijds bij de 3L Lupo paste. Vooral aan de voorzijde vallen een aantal zaken direct op. De BlueMotion heeft een gladdere voorkant, want dat zorgt voor minder luchtweerstand en dus een lager verbruik. De grille is gestroomlijnd waardoor hij welhaast gesloten lijkt. Voorts heeft deze zuinige rakker een verlaagde onderbumper en een achterspoiler, wat de auto tevens een bepaalde sportieve uitstraling meegeeft. Tevens krijgt iedere BlueMotion standaard 14 inch lichtmetalen velgen met daaromheen banden die een lagere rolweerstand hebben. Ook hier zit weer het verbruiksreducerende idee achter, want de lichtmetalen velgen zijn lichter dan stalen velgen en banden die minder rolweerstand hebben zijn zuiniger vanwege minder frictie met het wegdek. Dat de velgen slechts 14 inch zijn is wel te betreuren, want met 15 inch velgen waren de wielkasten beter opgevuld en had het minder amechtig gestaan.



Loze knoppen.

Trek een deur open en wederom krijg je een indruk van de spreekwoordelijke VW-kwaliteit. De deur voelt lekker zwaar en stevig aan en het sluiten van het portier gaat met een doffe klap. Laat daarna je oog vallen op het dashboard en je ziet mooie plastics die zacht aanvoelen. Ook de sluitnaden zijn erg strak: typische VW-facetten. Erg jammer dan ook dat het folie op de plastics waar je vaak met je handen komt reeds slijtageplekken vertoont en lijkt te gaan afbladderen. Dat Volkswagen het daarnaast nog kan maken om loze knoppen op het dashboard te hebben is helemaal niet meer van deze tijd. Op het dashboard van de testauto zaten maar liefst vijf uitsparingen voor knoppen waar een optionele functie achter had kunnen zitten. De lege knoppen lijken tegen de eigenaar te zeggen: â€œdom dat u deze optie niet besteld heeft, want nu

heeft u hier een afdekplaatje in plaats van een onmisbare functieâ€•.

Sowieso is de uitrusting van de Polo BlueMotion ronduit karig te noemen. De VW heeft weliswaar elektrische ramen en een boordcomputer, maar daar is de luxe wel mee benoemd. Zelfs iets eenvoudigs als centrale vergrendeling behoort niet tot de standaarduitrusting. Onvoorstelbaar voor een moderne auto van dik 20 mille. Dat een airconditioning niet standaard is, mag als begrijpelijk worden gezien omdat het zorgt voor een behoorlijk verhoogd brandstofverbruik en de BlueMotion naar een B-label laat tillen en derhalve de overheidssubsidie van 1000 Euro zou laten schieten.

De testauto was voorzien van een exclusief voor de BlueMotion leverbare â€œPopcorn-bekledingâ€•, dat een steentje bijdraagt aan de hightech-uitstraling van deze Polo. Het is een mintgroene kleur stof, dat in blokjes op de stoelen en de achterbank is gelegd: apart en zeker onderscheidend. Bovendien zitten de stoelen prima en zijn ze lekker hard en geprofileerd en heb je als inzittenden voorin goed de ruimte. Dat verandert echter zodra je een rij naar achteren gaat, want die plekken lijken niet bedoeld voor volwassenen. Op zich kunnen ze er wel zitten, maar de beenruimte en de hoofdruimte zouden ruimer bemeten mogen zijn. Nu gaat het weliswaar om een auto die tot de kleinere klasse behoort, maar de kleinere Fox laat zien dat het mogelijk is om in een kleine auto vier volwassenen kwijt te kunnen.



© Rijtesten.nl

3,9

Tijdens het rijden spookt er de hele tijd $\sim 3,9$ ™ door je hoofd. Telkens kijk je op de boordcomputer of je dat verbruik hebt gehaald of dat je er zelfs onder zit. Het cijfer $\sim 3,9$ ™ lijkt haast een soort van obsessie te worden als je de BlueMotion rijdt. Het is echt een sport om dat magische cijfer te zien staan op de boordcomputer en onbewust ben je altijd ermee bezig om 1:25,6 te rijden. Helaas is die 3,9 in de praktijk lastig haalbaar en moet je echt op eieren rijden om die waarde te bereiken. De snelheid mag niet boven de honderd uitkomen en eventjes een vrachtauto inhalen zorgt ervoor dat je eerder richting de 4,1 liter op de honderd kilometer gaat. Nog steeds een zeer gunstige waarde, want er zijn niet veel auto™s die 1:24,4 rijden zonder ze als rijdende chicane te betitelen.

Sowieso hoeft iemand zich met een BlueMotion niet te schamen voor de prestaties die de auto levert. De 80 pk en kleine 200 Nm die de motor levert zorgen ervoor dat de Polo goed met het verkeer meekomt. Vooral op inhaalsprints komt het koppel lekker van pas en ook over de top van 176 kilometer per uur mag je niet klagen. De top ligt zelfs hoger dan bij de andere Polo 1.4 TDI's, want de gestroomlijnde voorkant zorgt voor een verbeterde aerodynamica en dus een fractioneel hogere topsnelheid. Daarnaast hebben de smallere en minder geprofileerde banden wel een negatieve uitwerking op de auto, want door de verminderde grip stuurt de auto niet echt strak en treedt er snel onderstuur op en helt de BlueMotion aardig over.

Wat toch een gemiste kans is bij de BlueMotion, is het ontbreken van een cruisecontrole. Nu moet je wel een erg stabiele gasvoet hebben om een vaste snelheid aan te houden, want juist die kleine gaswisselingen zorgen voor een relatief hoger verbruik. Met een cruisecontrole voorkom je dat en zou je eenvoudiger op de beloofde 3,9 moeten geraken. Daarnaast had het netjes van Volkswagen geweest als ze een zesversnellingsbak hadden gemonteerd, want ook dat levert een substantiële bijdrage aan een lager brandstofverbruik. Bovendien is de spatiering van de vijfbak duidelijk afgesteld op een zo laag mogelijk brandstofverbruik waardoor er soms meer geschakeld moet worden dan je lief is om mee te komen met het verkeer.

Wat inherent is aan een driecilinder is de van nature onrustige en rauwe loop. Ook deze Polo met driecilinder diesel kan een aardig lawaai produceren. Vooral in koude toestand trilt en nagelt de TDI de schroeven uit het dashboard, maar na het opwarmen is het prima te doen. Wel blijft de motor brommerig in de onderste toerenregionen wat zorgt voor een trillend stuur en dat is wel onprettig. Ook bij volgas hoor je de motor behoorlijk, maar op constante snelheid is het knap te noemen dat deze diesel betrekkelijk weinig geluid produceert.



Een statement

Een echte opvolger van de 3L Lupo is de Polo BlueMotion niet en eigenlijk is dat maar beter ook. Die Lupo was veel te sterk een nicheauto vanwege zijn prijs en zijn extreme hang naar een enorm zuinig brandstofverbruik. De Polo BlueMotion verbruikt weliswaar meer brandstof, maar doet dit op een prettige manier waar de 3L Lupo je altijd liet weten dat het een doelmatige auto was. Daarnaast was de drie liter op de honderd kilometer bij de Lupo nauwelijks haalbaar en zit de BlueMotion veel dichterbij de fabrieksopgave. De Polo haalt 1:24 met een behoorlijk comfort en je hebt niet de indruk in een uitgeklede auto te rijden.

Uitgekleed is echter wel de uitrusting, want het ontbreken van centrale vergrendeling

kan anno 2007 echt niet meer, evenals het niet standaard aanbieden van een brandstofbesparende cruisecontrole. Dit is wel als optie te bestellen, maar voor een prijs van dik twintig mille mag je deze zaken wel verwachten. Wel krijgt de koper een prettige dieselmotor in zijn Polo, die op afroep ook nog eens goed presteert en waarbij het verbruik altijd binnen de perken blijft.

En ach, het is een Volkswagen en dat betekent dat je altijd een bepaald imago koopt en een auto waarbij aandacht is geschonken aan details. Zeker in dat licht gezien is het schandalig dat de Polo BlueMotion zo karig is uitgerust. Misschien moesten we de BlueMotion vooral zien als een marketinginstrument en het bezitten van een BlueMotion als een statement beschouwen.

Plus

- + Bijzonder zuinig
- + Pittige motor
- + Voelt en rijdt stevig

Min

- Erg karig uitgerust
- Motor is brommerig en soms lawaaiig
- De beloofde 3,9l/100km is moeilijk te behalen.