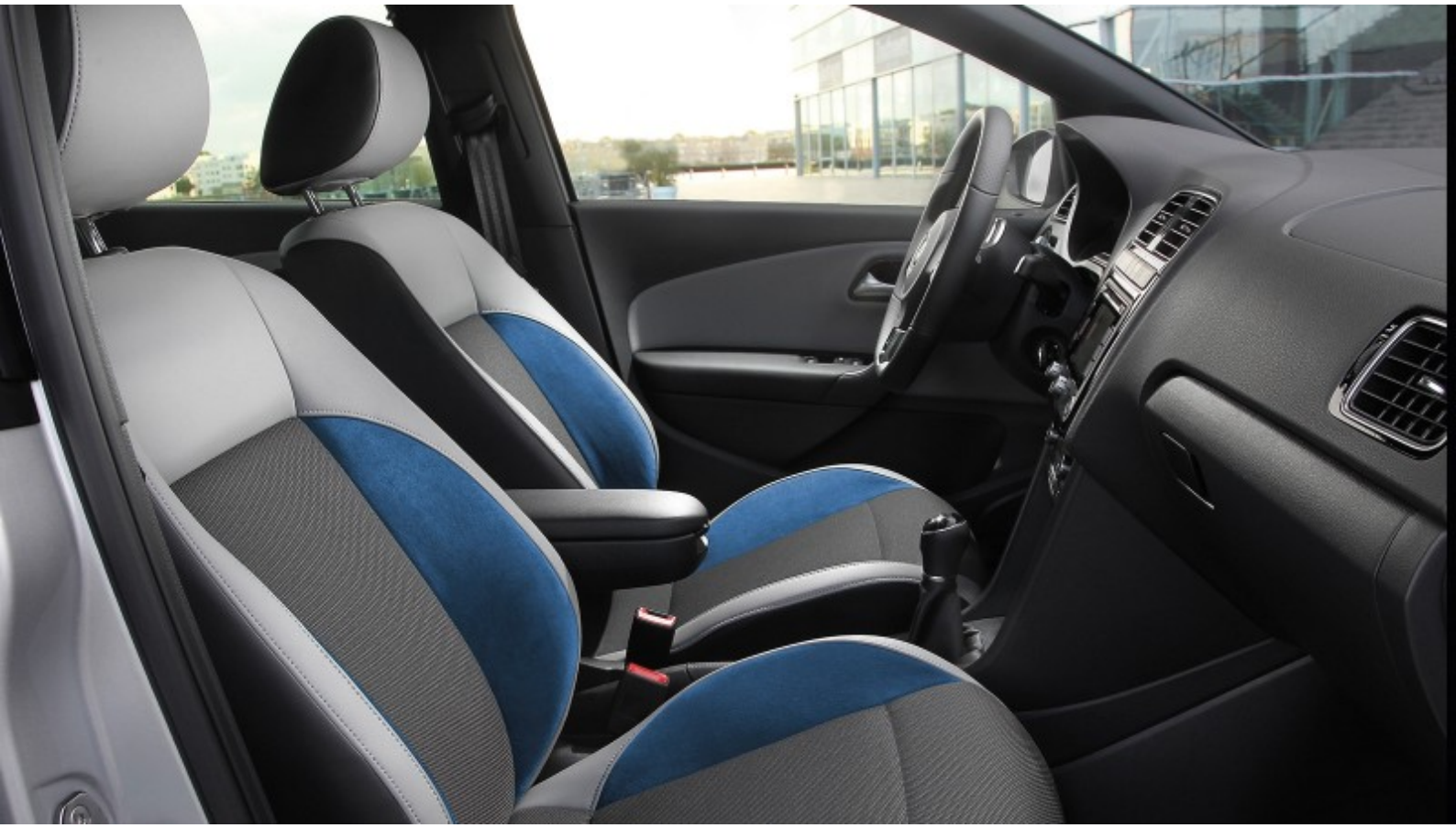
Wilbert Huls
4 maart 2013

Bipolair

De economische Polo Bluemotion heeft Volkswagen geen windeieren gelegd. Als je de compacte troef uit Wolfsburg aan ziet komen, is in Nederland de kans zeer groot dat hij voorzien is van de zwarte, glanzende grille. Met de sportieve evenknie hebben we ook al eens kennis mogen maken. De Polo GTI heeft een formidabele aandrijflijn en is met 180 pk voorzien van een surplus aan vermogen. Deze twee tegenpolen hebben zich nu verenigd, niet alleen in naam, maar ook in zuinigheid en vermogen. We maken kennis met de Polo BlueGT.

Bruggenbouwer

Qua vermogen zat er een gapend gat in de Polo-lineup. Tussen de 105 pk van de 1.2 TSI en de 180 pk van de GTI zat niks. In dat opzicht alleen al is de 140 pk van de BlueGT een welkome aanvulling. Een simpele gedachte is dan dat het verbruik ook mooi het midden houdt tussen de beide genoemde modellen, maar niks is minder waar. Met een verbruiksopgave van 4,6 liter benzine per 100 km duikt de BlueGT bijna een halve liter onder de 1.2 TSI met BlueMotion Technology. Over het praktijkverbruik later meer. De looks van de compacte Volkswagen zijn vooral aangepast op het sportieve kunnen. Dat wil zeggen aangepaste bumpers, 17 inch wielen, een diffuser en dubbele uitlaat achter, GT-emblemen en zwarte spiegels. Last but not least is de koets nog 1,5 cm verlaagd. Het maakt een aantrekkelijke verschijning van de BlueGT, zonder dat het een schreeuwerige auto wordt.



Blauw

Ook het interieur is versierd met sportieve elementen. Het dashboard is nog vrij standaard, daar valt eigenlijk alleen het afgeplatte sportstuurtje op dat voorzien is van geperforeerd leer en een GT-embleem. De stoelen zijn daarentegen een opvallende verschijning. Uiteraard zijn ze sportief gevormd en word je als inzittende heerlijk gevangen door de steunen, maar het is vooral de bekleding die de aandacht trekt. Drie materialen in drie kleuren omtrekken de stoel. Lichtgrijs leer op de wangen wordt terzijde gestaan door helderblauw alcantara, terwijl de zitting weer van een donker stofje met een stoere weving gemaakt is. Op papier klinkt het als een bont geheel, maar het oogt erg aantrekkelijk. Voorin zit je erg royaal, achterin is het wat meer passen en meten. De hoofdruimte is niet zo'n punt met de laaggeplaatste bank, maar de beenruimte houdt voor een volwassene niet over. Zoals we gewend zijn, krijgen de afwerking en ergonomie van de Polo een dikke duim, want we konden geen smetje op het geheel bespeuren.

Cilinderuitschakeling

De sportiviteit is dus in optische zin duidelijk aanwezig, maar hoe zit het nu met de zuinigheid? Natuurlijk doen speciale banden, het terugwinnen van remenergie en een start-stopsysteem allemaal een duit in het zakje, maar de belangrijkste factor moet in het motorblok zelf gezocht worden. Zodra er minder power nodig is, kunnen de twee middelste cilinders losgekoppeld worden door verschuivende nokkenassen en gaat het blok verder als tweecilinder. Het verbruik neemt dan direct tot 25% af. Bij lage versnellingen en snelheden is de grootste winst te behalen, terwijl het effect vanaf 140 km/h tot nul is gereduceerd. Tot die snelheid is het dus mogelijk om op twee pitten te rijden en ook in de stad zie je regelmatig in het display staan dat het blok als tweecilinder opereert. Het prettige is dat het blok heerlijk snel kan switchen tussen beide modi. Wanneer er twee cilinders uitgeschakeld zijn is dit merkbaar, al denken we dat een onwetende bestuurder het niet door zal hebben. Met name via het stuur en de pedalen voel je de resonantie toenemen en pruttelt het blok iets meer. Met name rond bepaalde toerentallen is het goed merkbaar, zoals bij 2.500 toeren en laat dat nu net het punt zijn waar je bij 120 km/h in de zesde versnelling zit. Storend is het over het

geheel genomen niet, het is dus ook niet vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Twinair-blok uit ItaliÃ«, maar voor een VW voelt het wat onwennig.

Sportieve neigingen

En wat levert het nu op? Zoals gezegd spreekt Volkswagen van een verbruik van 4,6 liter per 100 kilometer, maar zo mooi konden wij het echt niet krijgen. De omstandigheden waren in de korte testperiode verre van ideaal met vrieskou en sneeuw, maar 5,9 liter ligt toch nog wel een behoorlijk stukje van de opgave. Wanneer je de sportieve capaciteiten ook nog eens gaat benutten, spreekt voor zich dat het verbruik verder omhoog zal schieten. En laten we eerlijk zijn, dat wil je natuurlijk ook wel eens doen, waarom heb je anders immers een compacte wagen met 140 pk? Het gat naar de hot hatch is nog groot, maar toch neigt de BlueGT er al een beetje naar. Wat gooi- en smijtwerk is de Polo niet vreemd, waarbij hij lekker strak op de weg blijft liggen. Het sportonderstel, dat hier een positieve rol in speelt, maakt wel dat hij wat stug is. Wat ons betreft prima, maar we kunnen ons voorstellen dat niet iedere Polo-rijder daar op zit te wachten. Het sturen en het wisselen van de versnellingen is

wel weer typisch des Volkwagens. Het gaat met een groot gemak, maar heeft zeker voldoende precisie.

Toekomst

Het samenkomen van sportiviteit en zuinigheid maken de Polo BlueGT tot een interessante verschijning. Het is wel het Ã©Ã©n of het ander, want je moet niet verwachten sportief rijgedrag met een laag verbruik te combineren. Er zullen echter genoeg mensen zijn die graag een auto willen hebben die beide karakters in zich heeft voor verschillende gelegenheden. De bijbehorende belastingvoordelen zijn natuurlijk ook niet onbelangrijk. Er hangt uiteraard een prijskaartje aan deze bijzondere techniek, want de instapprijs ligt zo'n 2.500 euro hoger dan die van de 1.2 TSI, maar dit is met het extra vermogen en een wat royalere uitrusting wel te verdedigen. De testauto zat met het Executive Plus-pakket, xenonverlichting en een paar kleine extra's uiteindelijk op 24.627 euro. Dat de techniek de toekomst heeft, blijkt al wel uit de lijst (aanstaande) modellen van verschillende fabrikanten die cilinderuitschakeling hebben, maar de sportief ingestelde leaserijder kan er zeker voor zorgen dat deze Polo in het bijzonder

het erg goed gaat doen.

Plus

+ Stoere looks
+ Smetteloze afwerking
+ Moderne techniek

Min

- Beenruimte achter
- Verbruik
- Tikkeltje stug