



Dirk-Jan Dalhuisen
31 juli 2014

Tegenaanval

Bij Volkswagen zullen ze nog wel eens terugdenken aan het overweldigende succes van de Polo BlueMotion. Zowel in 2010 als in 2011 stond Neerlands leaselieveling met stip op 1 en in 2012 bezette de zuinige Polo nog altijd een verdienstelijke tweede plek in de verkoopstatistieken. Daarna maakten de verkopen een vrije val: steeds meer kapers op de kust kregen lucht van de Hollandse bijtellingsdrift en als gevolg van aangescherpte criteria raakte de BlueMotion tot overmaat van ramp ook nog eens z'n cruciale recht op 14% bijtelling kwijt. Werk aan de winkel dus voor Volkswagen, dat nu klaar is voor de tegenaanval.



Twee druppels water

Die tegenaanval zetten de Duitsers in door de Polo een facelift aan te meten. Volkswagen spreekt vol trots over 'de nieuwe Polo', maar dat komt meer door de techniek dan door de optische nieuwtjes. Want waar je bij de gewone Polo al twee keer moet kijken om de gefacelifte versie van het origineel te onderscheiden, moet je voor de nieuwe BlueMotion helemaal een doorgewinterde autospotter zijn. Buiten nieuw ontworpen 15 inch velgen houden de esthetische aanpassingen al snel op. Op het technologische vlak zijn de ontwikkelingen interessanter. Rijassistenten, veiligheidssystemen en multimediale gadgets die we tot nu toe alleen in hogere segmenten tegenkwamen, druppelen nu via de Polo ook de compacte klasse binnen. Technisch is de Polo dus weer helemaal bij de tijd, optisch is het nog steeds een nette, tijdloze auto zonder ook maar het kleinste beetje schwung.



Frisse wind

Vanbinnen is die schwung er gelukkig wel gekomen. Niet dat we zoveel aan te merken hadden op het interieur van de Polo, maar de goede ergonomie en de nette afwerking werden toch altijd een beetje overschaduwd door de zwarte, zakelijke sfeer aan boord. Dat heeft Volkswagen met de facelift rechtgezet: aluminiumleg zorgt voor een frisse uitstraling en ook het nieuwe stuurwiel en de 'tunnels' om de klokkenwinkel mag je gerust een aanwinst noemen. Met uitzondering van het harde plastic op dashboard en deuren zie je veel Golf-elementen in de Polo terug. Dat komt ook een beetje door de nieuwe multimediasystemen, die we kennen uit diezelfde Golf. Nieuw is het optionele MirrorLink, waarmee je diverse functies van je smartphone kunt bedienen via het touchscreen van de infotainment. Hoewel dat systeem pas net z'n debuut maakt, werkt het allemaal naar behoren.



Familieuitbreiding

Ook onderhuids heeft de facelift het nodige nieuws gebracht. Er is zelfs sprake van heuse familieuitbreiding: de BlueMotion is er tegenwoordig namelijk ook als 95 pk sterke 1.0 TSI benzine. Net als de TDI heeft de TSI drie cilinders, maar in de bijtelling is de TDI (14%) z'n nieuwe broertje (20%) de baas. Dat ging niet zonder slag of stoot, want om de TDI weer in de 14%-categorie te krijgen, hebben de heren VW-technici aardig aan de techniek moeten sleutelen. Dat resulteerde in een iets grotere motor met 30 Nm meer trekkracht, terwijl het theoretische verbruik - en daarmee ook de vanafprijs - daalde naar 3,1 liter per 100 km. Meer vermogen of een hogere topsnelheid zitten er niet in, wel snoept de nieuwe 1.4 TDI een seconde af van de veertien tellen die de 1.2 TDI nodig had voor de 0-tot-100-sprint. Tijd om ons in de goed geprofileerde stoelen te nestelen en uit te zoeken wat dat in de praktijk betekent.



Focus op zuinigheid

De eerste indruk is alvast positief: als we de sleutel omdraaien, blijkt het rumoerige genagel van de 1.2 TDI te zijn verdwenen, terwijl de volwassen rijeigenschappen van de vorige Polo juist intact zijn gebleven. Eenmaal onderweg wordt het enthousiasme wat getemperd. De fanatieke schakelindicator en de lange overbrengingen van de handgeschakelde vijfbak verklappen dat de 1.4 TDI volledig op zuinigheid is gefocust. Op de snelweg is dat best aangenaam - bij 120 km/h draai je amper 2.200 rpm - maar in de stad moet je de motor echt op toeren houden om zonder horten en stoten vooruit te blijven komen. Boven de 1.800 rpm komt de 1.4 TDI een stuk beter uit de voeten dan de oude 1.2 TDI, maar wanneer de toerenteller daar net onder zakt, is de fut er ook meteen uit. Gelukkig missen de lange overbrengingen hun uitwerking op het praktijkverbruik niet: met een anticiperende rijstijl is een score van tussen de 1 op 20 en 1 op 25 gemakkelijk te realiseren.



Vol vertrouwen

De facelift die de Polo onderging, heeft veel pijnpunten van het afgelopen model getackled. De grootste vooruitgang is wel de nieuwe 1.4 TDI in de BlueMotion, die zich een stuk verfijnder gedraagt dan de oude 1.2 TDI. Het nieuwe blok is soepeler en stiller, al moet je er dankzij de lange overbrengingen nog wel steeds voor waken dat je de toerenteller niet onder de 1.800 rpm laat zakken. Onderhuids doet de auto nog steeds erg volwassen aan. In het rijden maakt de Polo een solide indruk en qua technologie loopt de auto zelfs een stukje voor op de concurrentie. Tel daarbij het opgewaardeerde interieur, de lagere vanafprijs en de gunstigere bijtelling op en je kunt wel raden dat Volkswagen vol vertrouwen in de tegenaanval gaat.

Plus

- + Moderne technologie
- + Ruim, ergonomisch en goed afgewerkt interieur
- + Motorisch beter gemanieerd...

Min

- ... maar futloos bij lage toerentallen
- Hard plastic op dashboard en deuren
- Optisch nauwelijks vernieuwend