

VW Polo - Większy i dojrzały

Autor: Wojciech Sierpowski

Volkswagen chyba wyszedł z założenia, że za mała koszulka polo uwiera, więc nową generację auta segmentu B opracował na płycie podłogowej MQB – tej samej, na której powstał między innymi Golf. Siłą rzeczy najnowsze Polo jest wyraźnie większe od swojego poprzednika. O ile przyrost rozstawu osi o 9,2 cm i długości auta odczuwają osoby siedzące z tyłu, kierowca i pasażer (znający dotychczasowe Polo) natychmiast zauważą zwiększoną szerokość wnętrza.

7 cm to gigantyczny przeskok, właściwie różnica klas. Do tego sam design deski rozdzielczej – jednym ciągiem wchodzącej na tapicerkę drzwi – robi swoje, czyli wizualnie poszerza kokpit. Jej kolorystyka i design znacznie uatrakcyjniamy wnętrze. Deska rozdzielcza na całej długości jest wygięta – wklęśła przed kierowcą i wypukła przed pasażerem. Po raz pierwszy w tej klasie mamy do czynienia z elektronicznie wyświetlanymi zegarami oraz wskaźnikami (Active Info Display) i również po raz pierwszy mapę nawigacji (prawie jak sztabową), którą możemy wyświetlić rozciągniętą na niemal cały zestaw zegarów. Kto nie przepada za elektroniką może wybrać klasyczne rozwiązanie czyli zegary analogowe. Teoretycznie wyglądają lepiej, bo mają głębię, ale pozbawione są tych właśnie nowych możliwości. Pierwsza jazda zorganizowana w Hamburgu – mieście, które podobnie jak Polo – łączy tradycję z funkcjonalnością, wykazała istotny postęp w tej klasie pojazdów. Objawia się on precyzyjnym działaniem wszystkiego, z czym mamy bezpośrednio i pośrednio do czynienia, poczuciem wysokiego komfortu i doskonałym wyciszeniem. Tak więc w samochodzie segmentu B osiągnięto poziom tych parametrów godny niedawnych aut klasy wyższej. Niczego nie brakuje też siedzeniom. Są wygodne, mają odpowiednio miękkie zagłówki, dobrze trzymają ciało na zakrętach.

W czasie krótkiego testu mieliśmy okazję wypróbować dwie wersje auta z silnikiem benzynowym 3-cylindrowym 1.0 TSI o mocy 75 i 115 KM. Jeśli ktoś nie oczekuje wielkiej dynamiki, to ten pierwszy go zadowoli, natomiast drugi zwłaszcza w połączeniu z przekładnią DSG7 wydaje się wymarzoną zestawem dedykowanym tym, którzy na co dzień przemieszczają się w zatłoczonym mieście. Jeśli do tego dodamy układ jezdny świetnie połykający nierówności nawierzchni, otrzymujemy idealne auto miejskie z bagażnikiem nadającym się nawet na większe zakupy (351 litrów). W gamie silnikowej znalazły się, bądź niebawem znajdą się też jednostki R3-1.0 MPI o mocy 65 i 75 KM, R4-1.5 TSI-150 KM, w modelu GTI R4-2.0 TSI-200 KM, oraz turbodiesle 1.6 TDI 80 i 95 KM.

Novum stanowi jednostka TGI zasilana gazem ziemnym CNG przeznaczona na wybrane rynki. Polo występuje w wersjach wyposażeniowych Trendline, Comfortline, Highline, Highline, do tego wersje specjalne Beats oraz GTI, a ponadto przygotowano modne pakiety indywidualizujące: R-Line, Dekor, Style, Sport, Black. Polski importer VW spodziewa się, że największą popularność w naszym kraju osiągnie wersja Comfortline (ok 60 %) i silnik R3-1.0-95 KM. Zgodnie z tendencją w segmencie B, zaplanowano wyłącznie nadwozie 5-drzwiowe, za to spory wybór kolorów lakieru (14), 12 rodzajów felg (14-18 cali) i 8 kolorów wystroju deski rozdzielczej. Można śmiało przebiegać tak, by mieć auto, jakie naprawdę nam się podoba. Zresztą ogólnie wygląd Polo nawet w podstawowej wersji wydaje się udany, wręcz charyzmatyczny. Jest też bardziej zadziorny i należy przypuszczać, że równie zadziornie powalczy o prymat w swoim segmencie, kontynuując sagę Polo, które znalazły już ponad 14 mln nabywców. WS

Galeria zdjęć