



Volkswagen ID.Polo

Belofte maakt schuld

Vooruitblik | Al sinds 2021 belooft Volkswagen een compacte elektrische auto met een prijs onder de 25.000 euro. In de loop der jaren toonde de fabrikant diverse prototypes en studiemodellen van zo'n auto, maar nooit werd een concreet product aangekondigd. Nu is het zover! De goedkope elektrische auto van Volkswagen gaat "ID.Polo" heten en wordt binnenkort in productie genomen. Waarom heeft het zo lang geduurd en hoe heeft Volkswagen de prijs weten te reduceren?

Het heeft zolang geduurd omdat Volkswagen geen fouten uit het verleden wilde herhalen. De eerste elektrische auto, de ID.3, werd destijds onder grote druk ontwikkeld. Het merk was verwickeld in een schandaal rond dieselmotoren en wilde dat zo snel mogelijk compenseren met een elektrische auto. Omwille van de snelheid werd de ontwikkeling van de software uitbesteed en daarom functioneerde de ID.3 niet direct zoals het bedoeld was. Van al die fouten heeft Volkswagen geleerd en daarom heeft het de tijd genomen voor de ontwikkeling van de ID.Polo. Bovendien is dit keer zoveel mogelijk in eigen huis ontwikkeld.

"het heeft zo lang geduurd omdat Volkswagen het goed wilde doen"



En er speelde nog iets: Volkswagen heeft geleerd de koper niet is gediend van te veel innovatie. De typische Volkswagen-klant was niet gecharmeerd van de moderne vormgeving van de ID.3, voelde zich niet prettig bij het nieuwe bedieningsconcept en was zelfs niet gelukkig met de nieuwe naamgeving. Het eerste studiemodel van een voordelige en compacte elektrische Volkswagen was even futuristisch gelijnd als de ID.3 en heette ID.2. Echter, het daadwerkelijke productiemodel volgt de stijl van de vertrouwde Polo en heet "ID.Polo". Juist wel heel gewaagd: de ID.Polo zal standaard in het geel worden geleverd, voor andere kleuren moet worden bijbetaald.



Ruimte en uitrusting

Het futuristische lijnenspel van de conceptcar van de "ID.2" vindt zijn weg niet naar de ID.Polo. In plaats daarvan zijn de vormgeving van het exterieur slechts een doorontwikkeling van de stijl van de bestaande

Polo. Met het interieur zet Volkswagen juist wel een stap vooruit, zij het dat rekening wordt gehouden met de wensen van de klant. Daarom kiest Volkswagen voor een mix van knoppen en beeldschermen, dus niet alleen voor beeldschermen. Ook heel fijn: op het stuurwiel zijn gewone knoppen te vinden, geen aanraakgevoelige paneeltjes. De zijruiten worden ouderwets bediend met vier knoppen, geen twee plus een combinatieschakelaar. Het dashboard en de portieren zijn bekleed met stof en dat oogt moderner en hoogwaardiger dan plastic. Alhoewel deze stof veel duurder is dan plastic, ziet Volkswagen zich hiertoe genoodzaakt omdat de Chinese concurrentie stevast stof gebruikt om kwaliteit uit te stralen. Volkswagen zou Volkswagen niet zijn als het merk er niet in was geslaagd om ook de bekleding met stof degelijkheid uit te laten stralen.

De ID.Polo is breder en heeft een grotere wielbasis dan de Polo met verbrandingsmotor en is daarom ook een stuk ruimer. Maar daar blijft het niet bij! Voortaan is alle techniek samengebracht onder de motorkap en daarom is de bagageruimte niet alleen heel groot, maar vooral heel diep. De elektromotor is onder een hoek geplaatst, zodat deze bij een eventueel ongeval onder de cabine schuift en er niet in. Op die manier kon worden bespaard op zware constructies en dat maakt de auto lichter en voordeliger.



Bij een nieuwe auto hoort een nieuwe uitrusting. Die bestaat uit twee beeldschermen: één achter het stuurwiel en één centraal op het dashboard. Om te benadrukken dat de ID.Polo door Volkswagen in Europa wordt gebouwd met Europese onderdelen, hint de fabrikant naar het verleden. Zo is er een thema beschikbaar waarbij de klokken de layout krijgen van

de Golf 1 GTI en op het centrale beeldscherm een cassettespeler wordt getoond. Wees gerust: onderhuids blijft de uitrusting modern. Er zijn camera's rondom en de ID.Polo kan zelfs via een app op de smartphone worden geparkeerd terwijl er niemand in de auto zit. Diezelfde smartphone app kan ook worden gebruikt om virtuele sleutels te maken waarmee de auto met anderen kan worden gedeeld.

Elektrische auto

De ontwikkeling van de ID.Polo duurde mede zo lang omdat de Volkswagen een nieuw platform, nieuwe batterijen en een nieuwe elektromotor moest maken om tot de beoogde lage prijs te komen. Dankzij de samenwerking met Audi, Seat en Skoda is de Volkswagen-groep zo groot, dat alles in eigen huis kan worden ontwikkeld en niets in China hoeft te worden ingekocht. De nieuwe batterij gebruikt LFP-techniek. Dat is niet alleen voordeliger dan het tot nu toe gebruikte NMC, maar ook veiliger en duurzamer (geen schaarse metalen, minder gevoelig voor slijtage). De "stroomverdeler" (kort door de bocht om jargon te vermijden) is van siliciumcarbide en dat voorkomt energieverlies. Vervolgens is een nieuwe elektromotor ontwikkeld. Die is minder sterk dan die van bijvoorbeeld de ID.3, maar daarom ook voordeliger, kleiner, lichter en zuiniger.



Om alle voordelen van elektrisch rijden te benutten kan worden gereden met één pedaal. Wie het terugwinnen van energie liever overlaat aan de elektronica kan rekenen op slimme hulp. Zo kan de

ID.Polo verkeerslichten herkennen en zal de auto automatisch afremmen, en dus energie terugwinnen, bij het naderen van een rood licht. Mede daarom belooft Volkswagen dat de ID.Polo niet alleen voordelig is in aanschaf, maar ook in gebruik.

Weggedrag

De ID.Polo is een traditionele hatchback en daar wil Volkswagen gebruik van maken. De ID.Polo is lager dan een SUV en daardoor per definitie stabiel. Het onderstel is vervolgens afgestemd op sportiviteit, zodat de ID.Polo dynamiek en rijplezier biedt.



Conclusie

Beloofte maakt schuld: Volkswagen belooft in 2021 een elektrische auto met een prijskaartje onder de 25.000 euro. Een eerste kennismaking met een prototype in een fotostudio leert dat Volkswagen die belofte nu eindelijk inlost met de ID.Polo. Het heeft zo lang geduurd omdat Volkswagen lessen heeft geleerd van de andere elektrische auto's. Daarom is het concept tijdens de ontwikkelfase meer dan eens gewijzigd. Aanvankelijk zou de voordelige elektrische auto even vooruitstrevend worden als de ID.3, maar de Volkswagen-klant blijkt de voorkeur te geven aan het vertrouwde. Daarom is gekozen voor een minder vooruitstrevende vormgeving, conventionele bediening en een bestaande naam: Polo.

Tegelijkertijd stond Volkswagen voor een uitdaging:

de ID.Polo moest zich van moderne techniek bedienen en toch betaalbaar blijven. Om dat te realiseren heeft Volkswagen een compleet nieuw platform ontwikkeld waarin alle techniek in de neus is samengebracht (dit in tegenstelling tot de ID.3 en aanverwante modellen). Dat vereiste op zijn beurt weer een nieuwe elektromotor. De meest voordelige uitvoeringen gebruiken een batterijtechniek die nieuw is voor Volkswagen: LFP. Daarmee is de ID.Polo voordeliger, veiliger, betrouwbaarder en milieuvriendelijker. Kortom: het heeft zo lang geduurd omdat Volkswagen het goed wilde doen. ■



Specificaties

Volkswagen ID.Polo

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

405 x 182 x 153 cm
259 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.569 kg
500 kg
500 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

37 kWh
441/1240 l
215/55R17

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

116 pk @ 0 rpm
264 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

10.6 sec.
160 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

13.80 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

323 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 24.990,-
€ 24.990,-