



SAMENVATTING

CHECKLIST

RDW Status		Ok
Kilometerstand controle		200.000 km is onlogisch
Taxi		Nee, niet als taxi gebruikt
WOK-status		Nee
APK		Nog maar 6 maanden geldig

BELANGRIJKE DATA

Datum eerste toelating	30 maart 2010
Datum eerste tenaamstelling Nederland	30 maart 2010
Datum laatste tenaamstelling	2 november 2020

APK

Datum laatste APK keuring	6 april 2021
APK vervaldatum	6 april 2022
Aantal keuringen in Nederland	9
Aantal (herstelde) afkeerpunten	8
Aantal mogelijke openstaande herstelpunten	5

EIGENAREN

Huidige eigenaar	Particulier
Aantal eigenaren (gebruikers)	9
Aantal keer in handelsvoorraad autobedrijf	7
Parallel import	nee

WAARDE

Aanschafprijs	€ 25.717
---------------	----------

KENTEKENGEGEVENS

Alle voertuiggegevens zoals die geregistreerd zijn bij de RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) voor het betreffende kenteken.

TELLERSTAND CONTROLE

Controle tellerstand 200.000 km

Trendinfo Onlogisch

Het oordeel van de tellerstand 200.000 km is onlogisch. In de reeks tellerstanden is een tellerstand geregistreerd die lager is dan de stand daarvoor. Het kan zijn dat de teller is teruggedraaid of dat er een typfout is gemaakt. Wij baseren het oordeel 'onlogisch' alleen op metingen na 1 januari 2014. Sinds die datum zijn wij verantwoordelijk voor de registratie van tellerstanden.

BASISKENMERKEN

Status	Ok
Classificatie	personenauto
Merk	VOLKSWAGEN
Model	POLO
Type	1.6 TDI 90pk Highline
Kleur	zwart
Brandstof	diesel
LPG G3 indicatie	nee
Carrosserie	hatchback
Aantal zitplaatsen	5
Aantal wielen	4
Versnellingsbak	automatisch
Motorrijtuigenbelasting (kwartaal)	€ 270 - 284
BPM	€ 5.304
Nieuwprijs (incl. BTW & BPM)	€ 25.717

REGISTRATIE

Datum eerste toelating	30 maart 2010
Datum eerste tenaamstelling Nederland	30 maart 2010
Datum laatste tenaamstelling	2 november 2020

Soort eigenaar	Particulier
Volgnummer eigenaar	9
Parallel import	nee
Wijze invoer	versneld
Taxi	nee
WAM verzekerd	ja
Typegoedkeuringsnummer	e1*2001/116*0510*05
Plaats chassisnummer	r. motorruimte



APK

Datum laatste APK keuring	6 april 2021
APK vervaldatum	6 april 2022



MOTOR

Motorcode	CAY
Aantal cilinders	4
Cilinderinhoud	1598 cc
Max. vermogen	66 kW / 90 pk
Geluidsniveau stationair	71 dB
Geluidsniveau rijdend	70 dB



MILIEU

Brandstofverbruik binnen bebouwde kom (NEDC)	5,2 l/100km (1 op 19,2)
Brandstofverbruik buiten bebouwde kom (NEDC)	3,7 l/100km (1 op 27,0)
Brandstofverbruik gecombineerd (NEDC)	4,3 l/100km (1 op 23,3)
CO2-uitstoot (NEDC)	112 g/km
Roetuitstoot	0.6 mg/km
Roetfilter	affabriek
Emissiecode	Euro 5
Bijtelling	14%

Energie label

B

 GEWICHTEN & MATEN	
Massa leeg	1.079 kg
Maximum toelaatbare massa	1.680 kg
Voorasdruk	960 kg
Achterasdruk	770 kg
Aanhangermassa geremd	1.200 kg
Aanhangermassa ongeremd	580 kg
Lengte	4.064 mm
Breedte	1.682 mm
Hoogte	1.500 mm
Wielbasis	2.460 mm

EIGENAAR HISTORIE

Een overzicht van alle eigenaren die het voertuig gehad heeft. Voor importauto's zijn alleen gegevens bekend voor de periode dat het voertuig in Nederland op kenteken staat. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.



1. BEDRIJF

Registratie datum	30 maart 2010
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Eerst bekende tenaamstelling
Dagen in bezit	1.469



2. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	7 april 2014
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Plaatsen in bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	4



3. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	11 april 2014
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Transactie tussen autobedrijven
Dagen in bezit	82



4. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	2 juli 2014
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Transactie tussen autobedrijven
Dagen in bezit	5



5. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	7 juli 2014
Volgnummer eigenaar	1

Omschrijving Transactie tussen autobedrijven

Dagen in bezit 18

6. PARTICULIER

Registratie datum 25 juli 2014

Volgnummer eigenaar 2

Omschrijving Tenaamstellen voertuig vanuit bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit 6

7. AUTOBEDRIJF

Registratie datum 31 juli 2014

Volgnummer eigenaar 2

Omschrijving Plaatsen in bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit 6

8. AUTOBEDRIJF

Registratie datum 6 augustus 2014

Volgnummer eigenaar 2

Omschrijving Transactie tussen autobedrijven

Dagen in bezit 1

9. AUTOBEDRIJF

Registratie datum 7 augustus 2014

Volgnummer eigenaar 2

Omschrijving Transactie tussen autobedrijven

Dagen in bezit 16

10. PARTICULIER

Registratie datum 23 augustus 2014

Volgnummer eigenaar 3

Omschrijving Tenaamstellen voertuig vanuit bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit	443
----------------	-----

11. PARTICULIER

Registratie datum	9 november 2015
Volgnummer eigenaar	4
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	192

12. PARTICULIER

Registratie datum	19 mei 2016
Volgnummer eigenaar	5
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	449

13. PARTICULIER

Registratie datum	11 augustus 2017
Volgnummer eigenaar	6
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	1.093

14. PARTICULIER

Registratie datum	8 augustus 2020
Volgnummer eigenaar	7
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	68

15. PARTICULIER

Registratie datum	15 oktober 2020
Volgnummer eigenaar	8
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	18

**16. PARTICULIER**

Registratie datum	2 november 2020
Volgnummer eigenaar	9
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit vorige eigenaar
Dagen in bezit	335

APK HISTORIE

Een overzicht van alle APK keuringen die het voertuig in Nederland heeft ondergaan. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.

KEURINGSDATUM: 28 FEBRUARI 2013

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC1
Gebrek omschrijving	Band(en) aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)

Volgnummer	2
Gebrek identificatie	K05
Gebrek omschrijving	Afstelling dimlicht
Soort actie	REP (REParatie)

KEURINGSDATUM: 17 FEBRUARI 2014

Geen gebreken geconstateerd

KEURINGSDATUM: 3 MAART 2015

Geen gebreken geconstateerd

KEURINGSDATUM: 9 FEBRUARI 2016

Geen gebreken geconstateerd

KEURINGSDATUM: 6 APRIL 2017

Geen gebreken geconstateerd

KEURINGSDATUM: 19 MAART 2018

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC2
Gebrek omschrijving	Schokdemper aanwezig die lekkage vertoont
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)

Volgnummer	2
-------------------	---

Gebrek identificatie	311
Gebrek omschrijving	Drager/bevestigingsmiddel van remvoering raakt trommel/schijf
Soort actie	REP (REParatie)
Volgnummer	3
Gebrek identificatie	391
Gebrek omschrijving	Ruitenwisherinstallatie geeft onvoldoende zicht
Soort actie	REP (REParatie)
Volgnummer	4
Gebrek identificatie	556
Gebrek omschrijving	Remlicht werkt niet (goed)
Soort actie	REP (REParatie)


KEURINGSDATUM: 22 MAART 2019

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC5
Gebrek omschrijving	Mechanische delen van het remsysteem vertonen slijtage
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)


KEURINGSDATUM: 19 MAART 2020

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC5
Gebrek omschrijving	Mechanische delen van het remsysteem vertonen slijtage
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)
Volgnummer	2
Gebrek identificatie	205
Gebrek omschrijving	Band onvoldoende profiel
Soort actie	REP (REParatie)

Volgnummer	3
Gebreke identificatie	497
Gebreke omschrijving	Kentekenplaatverlichting werkt niet (goed) / ontbreekt
Soort actie	REP (REParatie)

Volgnummer	4
Gebreke identificatie	532
Gebreke omschrijving	Mistlicht werkt niet (goed)
Soort actie	REP (REParatie)

Volgnummer	5
Gebreke identificatie	584
Gebreke omschrijving	Stadslicht werkt niet (goed)
Soort actie	REP (REParatie)

KEURINGSDATUM: 6 APRIL 2021

Volgnummer	1
Gebreke identificatie	RA2
Gebreke omschrijving	Overmatige vloeistoflekkage overige vloeistoffen
Soort actie	RAP (Reparatie AdviesPunt)

CARBASE SPECIFICATIES

Alle specificaties die van het betreffende voertuig bekend zijn vanuit CarBase. Het betreft fabrieksspecificaties die op detail kunnen afwijken van het werkelijke voertuig. Als er meerdere uitvoeringen beschikbaar zijn, dan kiezen we de meest aannemelijke uitvoering. Mocht dit onjuist zijn, dan kunt u zelf een andere uitvoering kiezen op de kentekenpagina.



ALGEMEEN

Nieuw prijs (vanaf)	€ 22.090
Carrosserie	Hatchback
Aantal deuren	3
Transmissie	Automaat met dubbele koppeling
Aantal versnellingen	7
Brandstof	Diesel
Aandrijvingsvorm	brandstofmotor
Aandrijving	voorwielaandrijving
Segment	B (klein)
Algemene garantie	2 jaar
Carrosserie garantie	12 jaar
Introductie	oktober 2009
Eind	januari 2012
Gecombineerd vermogen	66 kW / 90 pk
Gecombineerd koppel	230 Nm



BRANDSTOFMOTOR

Cilinders	4 in lijn
Kleppen per cilinder	4
Cilinderinhoud	1598
Boring x Slag	79 x 80.5 mm
Compressieverhouding	16.5:1
Max. vermogen	66 kW (90 pk) / 4000 tpm
Max. koppel	230 Nm / 1500 tpm

Brandstofsysteem	common rail
Klepbediening	dohc
Turbo	ja, met intercooler
Katalysator	partikelfilter

TRANSMISSIE

Overbrenging 1e versnelling	3,50:1
Overbrenging 2e versnelling	2,09:1
Overbrenging 3e versnelling	1,34:1
Overbrenging 4e versnelling	0,93:1
Overbrenging 5e versnelling	0,97:1
Overbrenging 6e versnelling	0,78:1
Overbrenging 7e versnelling	0,65:1
Overbrenging achteruit	3,72:1
Eindoverbrenging	3,23:1
Motortoerental bij 100 km/h (theoretisch)	1850 tpm
Motortoerental bij 130 km/h (theoretisch)	2400 tpm

ONDERSTEL

Wielophanging voor	onafh., McPherson
Wielophanging achter	semi-onafh.
Vering voor	schroefveren
Vering achter	schroefveren
Stabilisator voor	ja
Stabilisator achter	nee
Remmen voor	gev. schijven, 256 mm
Remmen achter	schijven, 230 mm
Bandenmaat voor	185/60R15
Bandenmaat achter	185/60R15

Botsproef resultaat	5 sterren
---------------------	-----------

PRESTATIES

Topsnelheid	180 km/h
Acceleratie 0-100 km/h	11,5 s

VERBRUIK & EMISSIE (NEDC)

Brandstofverbruik binnen bebouwde kom	5,2 l/100km (1 op 19,2)
Brandstofverbruik buiten bebouwde kom	3,7 l/100km (1 op 27,0)
Brandstofverbruik gecombineerd	4,3 l/100km (1 op 23,3)
CO2-uitstoot	112 g/km
Energielabel	F

GEWICHTEN

Massa leeg	1079 kg
Max. toelaatbare massa	1680 kg
Max. laadvermogen	601 kg
Max. aanhangermassa geremd	1200 kg
Max. aanhangermassa ongeremd	580 kg
Max. kogeldruk	50 kg
Max. dakbelasting	75 kg

INHOUDEN

Bagageruimte	280 - 952 l
Brandstoftank	45 l

EXTERIEURMATEN

Lengte	3.970 mm
Breedte	1.682 mm
Hoogte	1.485 mm

Wielbasis	2.470 mm
Spoorbreedte voor	1.463 mm
Spoorbreedte achter	1.456 mm
Draaicirkel	10,6 m

INTERIEURMATEN

Afstand rugleuning/pedalen	905 - 1.125 mm
Hoofdruimte voor	930 - 1.000 mm
Lengte rugleuning voor	600 mm
Lengte zitting voor	485 mm
Instaphoogte voor	565 mm
Interieurbreedte voor	1.430 mm
Afstand rugleuning voor/achter	600 - 845 mm
Hoofdruimte achter	930 mm
Lengte rugleuning achter	590 mm
Lengte zitting achter	450 mm
Hoogte zitting achter	360 mm
Interieurbreedte achter	1.390 mm
Tildrempel	695 mm
Bagageruimte lengte	630 - 1.260 mm
Bagageruimte breedte	940 - 940 mm
Bagageruimte hoogte	790 mm

UITRUSTING

Een overzicht van de af fabriek aanwezige standaarduitrusting van dit voertuig. De daadwerkelijke uitrusting kan afwijken, omdat bijvoorbeeld de eerste eigenaar extra opties heeft besteld, of omdat de standaarduitrusting nog wel eens tussentijds gewijzigd wordt.

ACTIEVE VEILIGHEID

ABS	●
Remkrachtverdeling	●
Remassistent	●
Noodremassistent (autonoom remmen)	-
City safety (autonoom remmen lage snelheid)	-
Tractie controle	●
Stabiliteitsregeling	●
Sperdifferentieel	-
Spoorassistent (lane assist)	-
Stuurassistent (automatische stuurcorrectie)	-
Dodehoek assistent	-
Botswaarschuwing	-
Verkeersbordenherkenning	-
Nachtzicht assistent	-
Grootlicht assistent	-
Bandenspanningssensor	●
Vermoeidheidssensor	-
Cross traffic achter warning	-

PASSIEVE VEILIGHEID

Airbag bestuurder	●
Airbag passagier	●
Zij-airbags voor	●
Zij-airbags achter	-
Hoof dairbags voor	●
Hoof dairbags achter	€ 595

Knieairbag bestuurder	-
Actieve hoofdsteunen	●
Gordelspanners	●
Verstelbare gordelhoogte	●
Precrash systeem	-
ISOFIX bevestigingsbeugels	●
Emergency call	-

COMFORT

Centrale deurvergrendeling	●
Afstandsbediening centrale deurvergrendeling	●
Automatische deurvergrendeling	-
Keyless entry	-
Keyless start	-
Startknop	-
Stuurschakeling	-
Elektrische ramen voor	●
Elektrische ramen achter	-
Stuurbekrachtiging	●
Cruise control	●
Adaptieve cruise control	-
Pollenfilter	●
Airconditioning	●
Klimaatregeling	€ 395
Gescheiden temperatuurregeling	-
Voorverwarming interieur	-

INTERIEUR

Hoofdsteunen voor	•	Toerenteller	•
Hoofdsteunen achter	•	Dagteller	•
Derde hoofdsteun achter	•	Boardcomputer	•
Stuurwiel met leer bekleed	€ 210	Buitentemperatuurmeter	-
Stuurwiel in hoogte verstelbaar	•	Headup display	-
Stuurwiel in diepte verstelbaar	•	Audio/radio	standaard (vanaf 4/2011)
Stuurwiel elektrisch verstelbaar	-	DAB+ tuner	-
Stuurwiel verwarmd	-	Audiobediening vanaf stuurwiel	€ 160
Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar	•	USB-aansluiting audio	-
Passagierstoel in hoogte verstelbaar	•	Navigatiesysteem	-
Bestuurdersstoel met verstelbare lederen bekleding	-	Stembediening	-
Passagierstoel met verstelbare lederen bekleding	-	Online diensten	-
Elektrisch verstelbare stoelen	-	WiFi/internet access	-
Elektrisch stoelen met geheugeninstelling	-	Bluetooth	€ 475
Verwarmde zitplaatsen voor	optie	Bluetooth audiostreaming	-
Verwarmde zitplaatsen achter	-	Draadloos laden smartphone	-
Geventileerde zitplaatsen voor	-	Apple Carplay	-
Massagestoelen	-	Android Auto	-
Sportstoelen	-		
Middenarmsteun voor	€ 160		
Middenarmsteun achter	-		
Achterbank neerklapbaar	•		
Achterbank in delen neerklapbaar	•		
Achterbank verschuifbaar	-		
Lederen bekleding	€ 1.650		
Stof/Lederen bekleding	-		

DASHBOARD

EXTERIEUR

Lichtmetalen velgen	€ 475
Metallic lak	€ 550
Elektrische buitenspiegels	•
Verwarmde buitenspiegels	•
Inklapbare buitenspiegels	-
Bumpers in kleur carrosserie	•

Automatisch dimmende binnenspiegel	optie	Vertraagde uitschakeling binnenverl	●
Automatisch dimmende buitenspiegel	–	Verlichte bagageruimte	●
Getint glas	●	Instapverlichting	–
Privacy glas achter	€ 325	 ELEKTRONICA	
Interval ruitenwisser	●	Inbraakalarm	€ 275
Variabele interval ruitenwisser	●	Start/stopsysteem	–
Regensensor	optie	Regelbare schokdemping	–
Ruitenwisser achter	●	Automatisch niveauregeling	–
Voorruitverwarming	–	Hill assist	–
Dakrails	–	Hill descent control	–
Elektrisch openende/sluitende bagage	–	Parkeersensoren achter	€ 395
Schuifdak	–	Parkeersensoren voor	–
Elektrisch schuifdak	–	Achteruitrijcamera	–
Panoramadak	–	Surround view	–
Cabriodak softtop	–	Elektrische parkeerrem	–
Cabriodak hardtop	–	Inparkeerautomaat	–
Targadak	–		
 VERLICHTING			
Mistlampen voor	standaard (vanaf 4/2011)		
Xenon verlichting voor	–		
LED verlichting voor	–		
LED verlichting achter	–		
Koplampsproeiers/wissers	optie		
Automatisch inschakelende verlichting	–		
Leeslampje(s) voor	●		
Leeslampje(s) achter	●		
Regelbare dashboardverlichting	●		
Verlichte make-up spiegel(s)	●		

PRIJZEN/KOSTEN

Overzicht van alle historische prijzen en geschatte gebruikskosten voor het voertuig. Alleen voor courante personenauto's tot maximaal 10 jaar kan een waardeindicatie en kostenberekening gemaakt worden.

NIEUWPRIJZEN

Nieuwprijs 2012	€ 22.090
Nieuwprijs 2011	€ 22.390
Nieuwprijs 2010	€ 22.090
Nieuwprijs 2009	€ 22.450

OCCASIONPRIJZEN

Occasionprijs 2012	€ 4.300
--------------------	---------

MOTORRIJTUIGENBELASTING

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting is onder meer afhankelijk van het gewicht en de soort brandstof. De tarieven verschillen per provincie vanwege de provinciale opcenten. Dit is een extra toeslag die door de provincies zelf bepaald mag worden.

Volgens onze gegevens is de primaire brandstof voor deze auto diesel. Daarvoor zijn onderstaande tarieven van toepassing.

MRB TARIEF PER MAAND		
provincie	PER MAAND	PER KWARTAAL
Drenthe	€ 95	€ 284
Flevoland	€ 93	€ 278
Friesland	€ 94	€ 281
Gelderland	€ 94	€ 282
Groningen	€ 95	€ 284
Limburg	€ 92	€ 276
Noord-Brabant	€ 92	€ 276
Noord-Holland	€ 90	€ 270
Overijssel	€ 93	€ 277
Utrecht	€ 92	€ 274
Zeeland	€ 94	€ 282
Zuid-Holland	€ 95	€ 283



EXTERIEUR



INTERIEUR



AUTOTEST

Volkswagen Polo BlueGT

3 september 2012



Downsizing, turbo's, directe inspuiting, start/stop-systemen en zelfs compleet hybride aandrijflijnen, alles lijkt geoorloofd om het verbruik en de CO2-uitstoot terug te dringen. Wat daar ook bij hoort is cilinderuitschakeling. We zagen dat al eerder op een enkele grote zes-, acht- en twaalfcilinder. Nu is het er ook voor compacte vierpitters, Volkswagen doet het met een 140 pk sterk 1.4'tje in de Polo BlueGT.

Een sportieve inborst verenigen met ecologisch gedrag, het lijkt onbegonnen werk. Toch heeft Volkswagen het gewaagd deze dappere stap te zetten. Een compacte hatchback voorzien van een verlaagd sportonderstel, 17 inch lichtmetaal, tal van sportieve stylingskenmerken en een 140 pk benzinemotor, dat kunnen meer autofabrikanten. Die auto daarbij niet meer dan 105 gram CO2 per kilometer uit laten stoten - of meer praktisch: een verbruik van meer dan 1 op 21 opgeven - dat is andere koek. We hebben het over de zuinigste Polo met benzinemotor. De grote truc is cilinderuitschakeling, niet meer cilinders laten werken dan strikt noodzakelijk is om de snelheid er in te houden. Alleen wanneer het echt nodig is (en dat is in de praktijk minder vaak dan je denkt) gaan alle cilinders er volle bak tegenaan. In het werkgebied van 1.250 tot 4.000 toeren per minuut en van 25 tot 100 Nm, draaien twee zuigers voor spek en bonen mee

en heeft de motor het verbruik van een tweecilinder. Dat Volkswagen juist nu met deze techniek op de proppen komt, komt doordat dat VW in het kader van haar aangekondigde MQB-bouwsysteem een nieuwe serie benzinemotoren heeft gepresenteerd die vanaf de grond af aan nieuw ontworpen is. Dit biedt de mogelijkheid om meteen al rekening te houden met speciale constructies als cilinderuitschakeling. Het resultaat is een motor die volgens Volkswagen in stadsverkeer goed is voor een brandstofbesparing van 20 procent. Volgens Leonhard Lang - de geestelijk vader van het systeem die we eerder spraken - is deze techniek een relatief goedkope oplossing om een brandstofbesparing van deze grootte te realiseren. Met een hybride aandrijflijn ben je veel meer geld kwijt.

Beheersing vereist

Wie voor de motor met cilinderuitschakeling kiest, zit vooralsnog vast aan de Polo BlueGT. Het is de eerste Volkswagen waarin deze motor z'n opwachting maakt, en voorlopig ook de enige. Later volgt er meer. Wie de teugels laat gaan heeft met de BlueGT een lekker rap karretje. Profiteren van de cilinderuitschakeling doe je echter alleen wanneer je jezelf in toom weet te houden. Het overschakelen van vier naar twee cilinders en weer terug gaat vrijwel ongemerkt, alleen wanneer je heel goed je best doet zou je een kleine siddering kunnen waarnemen. Maar dan moet je er echt op gaan zitten letten. Tijdens een eerdere rit met een prototype viel bij het overschakelen naar twee cilinders op dat het geluid duidelijk waarneembaar veranderde en het timbre kreeg zoals dat van de Italiaanse tweecilinders. Dit hebben ze bij de serieproducten praktisch helemaal weten weg te filteren. De duidelijkste informatie dat je op twee cilinders rijdt, komt van het display in het instrumentarium met de tekst "2 Zyl.-Modus". Aardig is ook dat wanneer die tekst in beeld verschijnt je de verbruiksmeter direct ziet teruglopen. Maar goed, dat vraagt wel om en beetje zelfbeheersing. De verleiding is namelijk groot om de motor lekker op z'n staart te trappen, daar nodigt-ie toe uit, ongeacht of je met de standaard handbak of de optionele DSG-transmissie op pad bent.

Belastingvoordeel

De BlueGT zit qua uitrustingsniveau tussen de Highline-uitvoering en de GTI in. Dit betekent dat de auto lekker is aangekleed en voorzien is van onder andere spoilers en bumpers (achter met diffusor) die op de GTI thuishoren, net als de zwarte interieurbekleding. Om te accentueren dat het de BlueGT is, is de bekleding van de sportstoelen voorzien van blauwe banen. Wanneer de auto in oktober leverbaar wordt, dan zal hij om en nabij de 20.000 euro gaan kosten. Dat is niet spotgoedkoop, maar wel concurrerend. Zeker wanneer je bedenkt dat de Polo dankzij z'n lage CO2-uitstoot wegenbelasting vrij is en zakelijke rijders slechts 20 procent hoeven bij te tellen.

AUTOTEST

Volkswagen Polo GTI

28 juni 2010



Als je concurrenten de ene na de andere ultrasportieve auto op de markt brengen terwijl jij om je allround karakter bekend staat, moet je dan mee, of moet je ze laten gaan? Volkswagen houdt de rug recht met de nieuwe Polo GTI.

De standaard positionering lijkt binnen het Volkswagenconcern aan verandering onderhevig. Tot zeer onlangs communiceerde VW officieus dat deze nieuwe Polo GTI 170 pk zou krijgen. Da's 20 pk meer dan de Ibiza FR, maar 10 pk minder dan de Ibiza Cupra. Beide auto beschikken over dezelfde 1.4 TSI-motor met turbo en compressor en op deze manier blijft de wrangorde – FR daarboven GTI, daarboven Cupra – gehandhaafd. Maar vlak voor de lancering kreeg de Polo er toch nog 10 pk bij. Evenveel als de Cupra dus. Hiermee komt de GTI wel erg in het vaarwater van zijn Spaanse neef. Een voor Nederland zeer belangrijk verschil tussen de twee auto's is dat de Polo GTI met 139 gram CO₂ per kilometer onder de belangrijke 140 gram-grens blijft, iets wat de Cupra niet lukt. Hierdoor valt de VW in de 20-procent bijtelling-categorie, leuk voor leaserijders. Niet uniek voor dit kaliber auto's overigens: Mini wist door aanpassingen zijn Cooper S al eerder onder de 140 gram te krijgen. Om dit lage verbruik te realiseren, is de Polo GTI enkel leverbaar met een zeventraps

DSG-automaat. Zelf schakelen is niet mogelijk. Een trend die duidelijk meer en meer navolging zal gaan vinden.

Braaf

Aan de buitenkant is de auto duidelijk te herkennen als GTI, maar Volkswagen heeft het wel braaf gehouden. Aan de voorkant zien we de inmiddels bekende rode strepen rond de grille en standaard LED-verlichting, aan de achterkant een iets sportievere bumper en een dubbele uitlaat. Standaard krijg je de beschikking over 17-inch lichtmetalen wielen in GTI-stijl. Aan de binnenkant ziet het er leuk uit. Rondom de middenconsole heeft de auto zwarte pianolak gekregen en het leer rondom de pook en het sportstuur is bewerkt met rode stiksels. De klokken zijn aangepast tot een versie die tot 280 kilometer per uur gaat. Dat is wellicht wat optimistisch, maar heuvel-af op de autobahn kregen we de teller wel richting de 240 kilometer per uur. VW geeft zelf een top van 229 km/h op, de sprint naar honderd gaat in 6,9 seconden. Geen onaardige waardes in dit segment.

Het TSI-blok biedt uiteraard trekkracht over de hele linie. Power genoeg dus, maar de beleving lijdt er wel een beetje onder. Je hebt zelfs bij sportief rijden de neiging veel te vroeg op te schakelen omdat er toch wel trekkracht voorhanden is. Terwijl doorhalen weldegelijk loont, pas bij 6.200 toeren heb je het maximum vermogen voorhanden. Het motorgeluid valt wel tegen. De sonore brom is eerder irritant dan sportief: bij de 2.0 TSI klinkt het allemaal beduidend beter. Het schakelen gaat even soepel als bekend met de DSG-bak, die je bij sportief rijden echter niet zelf de regie moet geven. In 'D' blijven de toeren veel te laag, maar in 'S' blijft de bak weer te lang hoog in de toeren hangen. Leuk op het circuit, maar op de bochtige wegen in de Eifel gewoon te veel van het goede. De oplossing is simpel: zelf flipperen. Houd hierbij wel in de gaten dat de automaat altijd de baas wil spelen: loop je in de begrenzer dan schakelt hij altijd op en vloer je je pedaal dan schakelt hij (indien mogelijk) terug. VW kiest hier bewust voor: veiligheid is de belangrijkste reden. Men is bang dat onervaren rijders met de bak in het zevende verzet gaan inhalen, waarna er geen reactie volgt op de kickdown omdat ze vergeten zijn dat de bak in 'M' staat. "Dit zou tot gevaarlijke situaties kunnen leiden", aldus VW. Tsja.

Sturen

In veel sportieve VW's zou de besturing wel een tandje directer mogen. We waren daarom blij verrast toen na een paar bochten bleek dat de besturing van de Polo GTI op dat vlak is aangepast. Je hoeft net even minder ver te draaien bij het nemen van bochten, wat zeer waardevol is voor je rijplezier. Desondanks heeft men het zo ingesteld dat je in de middenstand enige marge hebt. Op die manier heeft de Polo geen last van hypernervous gedrag op hoge snelheid.

De koets is sowieso 1.5 centimeter lager dan die van de gewone Polo, maar uiteraard waren er meer aanpassingen nodig om de relatief comfortabele auto te veranderen in een GTI-waardig karretje. Vooral de damping werd goed bekeken. Waar de Seat Ibiza Cupra aan de voorzijde een relatief zachte damping heeft –; waardoor hij toch wat onderstuurd is –; zijn de technici bij de Polo een stapje verder gegaan. Hierdoor is de auto bij zeer hoge snelheden (180+) wat onrustig, maar zodra je de snelweg verlaat, word je beloond. De auto is verrekke laat onderstuurd, zowel bij het insturen als bij het uitaccelereren. De

mechanische grip ligt op een hoger niveau dan verwacht. Zelfs op nat wegdek was de Polo tot meer in staat dan we hadden vermoed. Ga je vervolgens de boel bocht-uit forceren, zeker 'op nat' natuurlijk een eitje, dan is daar altijd nog het elektronische differentieel XDS, dat het binnenste voorwiel indien nodig afremt. Hierdoor blijf je mooi in je spoor.

Waar de Polo tegenwoordig op veel vlakken een kleine Golf is, doet de Polo GTI ons wel heel erg denken aan de Golf GTI. En dat is natuurlijk een compliment. Extreem bruikbaar bij dagelijkse inzet, maar evengoed op technisch vlak een zeer rappe en leuke auto die gemakkelijk te rijden is. Nog altijd kunnen eigenaren van een Clio RS of Corsa OPC met recht minachtend doen over het gebrek aan felheid of hardcore-karakter (vooral de motor mist toch wat bite, zowel qua karakter als qua sound) maar op technisch vlak is de Polo GTI zo uitontwikkeld, dat diezelfde mensen hem op een bochtige weg niet snel uit hun binnenspiegel zullen krijgen. De auto is degelijk, een tikje braaf, maar wel weer verrekte goed.

AUTOTEST

Volkswagen Polo Bluemotion

26 december 2009



Gek worden ze bij Volkswagen van het succes van de Japanse hybrides. En al helemaal van de belastingvoordelen die de Prius en consorten in Nederland al jaren genieten. Met een nieuwe Bluemotionlijn wil het merk nu keihard terugslaan en op de man spelen wordt niet geschuwd. "Met een Golf Bluemotion mag je wél een caravan trekken."

Het blijft een altijd een beetje selectieve verontwaardiging. Krijgt een automerk belastingvoordelen dan heeft Den Haag 'goed begrepen' hoe het zaken aan moet pakken, maar grijpt een merk ernaast en is een concurrent de gelukkige dan deugt er natuurlijk helemaal niets van de hoge heren politici. Zo was er in de autobranche jarenlang behoorlijke verontwaardiging (behalve bij bevooroordeelde partijen natuurlijk) over de belastingsteun voor hybride auto's. Waarom belastingkorting voor deze auto's terwijl andere modellen die net zo zuinig zijn met andere technieken wel de volle mep betalen? Inmiddels is die manier van belonen bijgesteld: alle zuinige auto's krijgen dezelfde beloning. Toyota en Honda worden daar niet slechter van, de rest van wel beter.

Goede zaken

Volkswagen bijvoorbeeld. Het merk heeft dit jaar goede zaken kunnen doen door de nieuwe bijtellingsregels. Door de lage uitstoot van de Golf 1.4 TSI viel deze bijvoorbeeld in de 20 procent bijtellingcategorie. Hetzelfde geldt voor alle uitvoeringen van de nieuwe Polo. De Prius heeft wel bewezen wat zo'n positie met je verkoopcijfers kan doen, dus dat smaakte naar meer. Volgend jaar gaat het merk daarom echt knallen. De nieuwe Golf Bluemotion met een 105 pk sterke 1.6 commonraildiesel is zuiniger dan ooit (99 gram CO₂ per kilometer). De auto komt net tekort voor de allergrootste voordelen, maar valt wel in de 20 procentklasse. Hetzelfde geldt voor de nieuwe Passat Bluemotion die het merk op 114 gram heeft gekregen. De enige andere D-segment auto's die dat lukt, zijn de nieuwe BMW 320d en de Volvo S40/V50 Drive, hoewel je bij de laatste kunt zeggen dat hij een beetje tussen het C- en D-segment in zweeft. Hoe dan ook lekker voor de Passat, want hoe duurder een auto, hoe groter het (bijtellings)voordeel in harde euro's.

Het grootste klapstuk is echter de nieuwe Polo Bluemotion. Voorzien van een nieuwe driecilinderdiesel en uiteraard de 'reguliere' Bluemotion-aanpassingen (zie kader) heeft Volkswagen de auto op 87 gram CO₂ per kilometer gekregen: goed voor een verbruik van 1 op 30. Hiermee valt de auto in de allerzuinigste diesel-categorie (95 gram en minder), goed voor extreem veel belastingvoordelen. Zo is de auto BPM-vrij. Voor dieselauto's is dat een extra voordeel omdat de dieselboete bij aanschaf zo ook vervalt. Daarnaast is de auto vrijgesteld van wegenbelasting (MRB). Ook dit is voor een dieselauto enorme winst, aangezien de tarieven veel hoger liggen dan bij benzineauto's. Door de combinatie van deze zaken kent de Polo Bluemotion géén omslagpunt. Ook voor particulieren die minder dan 10.000 kilometer per jaar rijden, is deze diesel al voordeliger dan een benzineauto. De aanschaf is namelijk nauwelijks duurder dan die van een benzineauto, je betaalt geen wegenbelasting en vervolgens rijd je tot 1.300 kilometer op een tank.

Dan de leaserijders. Door het gebrek aan BPM en MRB zal het leasetarief omlaag gaan. Vervolgens geldt ook voor deze auto het bijtellingstarief van 14 procent, over die al lagere nieuwprijs dus.

Waar de Prius en de Civic Hybrid vooral succesvol zijn in de zakelijke markt, maakt de Polo Bluemotion kans ook bij particulieren goed te scoren omdat er bij deze auto geen financieel nadeel meer kleeft aan dieselrijden, terwijl de voordelen (zuinig en goedkopere brandstof) blijven bestaan.

Offers

De belangrijkste vraag is welke offers je moet brengen om van deze voordelen te genieten. De harde cijfers geven al een antwoord. Een vermogen van 75 pk is niet heel veel en 13,6 seconden naar de honderd is niet heel snel. Tijdens de introductie van nieuwe Polo konden we op pad met een conceptversie van deze Bluemotion en die deed denken aan de vorige generatie Polo Bluemotion. Een rumoerige en trillende driecilinder waarbij toeren maken noodzakelijk was om er ook maar een beetje vaart in te krijgen. Wellicht slim van VW om ons destijds in die concept te zetten, want het eindresultaat is beduidend beter. Enig rumoer kan de driecilinder niet worden ontzegd, zeker in vergelijking met de nieuwe 1.6 TDI. Maar de trillingen zijn bijna verdwenen (behalve bij extreem lage toeren) en het lawaai is niet zo erg als

bij oude pompverstuivers. Als de 95 gram-grens niet zou bestaan, zou ons advies zijn om voor een Polo 1.6 TDI met bluemotionpakket te gaan. Deze komt op 96 gram en is stukken stiller en sneller dan de 1.2 TDI. Maar de ene gram te veel maakt een wereld van verschil. Wél BPM met dieselboete, wel die hoge diesel-MRB en 20 procent bijtelling in plaats van 14 procent. Inmiddels is bekend wat Nederlanders doen voor wat korting op hun auto. En reken maar dat de Polo 1.2 TDI daar volgend jaar de vruchten van gaat plukken.

En de rest?

Voor de Golf Bluemotion en de Passat Bluemotion geldt een zo goed als identieke review. Beide auto's beschikken over het nieuwe 1.6 TDI-blok van VW met 105 pk en 250 Nm koppel en beide vallen in het 20 procent bijtellingstarief. Kassa, want als je een dikke uitvoering neemt met zaken als leer, navigatie en schuifdak, betaal over deze zaken minder bijtelling. In tegenstelling tot de 1.2 TDI is de motor voor dieselbegrippen behoorlijk stil, alleen bij vol accelereren is er wat rumoer. In ruil voor lage verbruik offer je vooral snelheid op, maar met een 0-100 in 11,3 seconden voor de Golf en 12.4 seconden voor de Passat zijn de auto's ook niet superlangzaam. Van alle andere ingrepen merk je hoegenaamd niets: de auto's rijden bijna zoals iedere Passat of Golf. Het is wel even wennen aan de lange overbrengingen van de vijfbak. Als je wilt versnellen is terugschakelen het devies. Bij het start-stopsysteem moet je niet té snel willen weggrijpen: in tegenstelling tot in bijvoorbeeld BMW's kun je het systeem (onbedoeld) te snel af zijn en dan slaat de motor écht af. Nog een klacht: de ecobanden met lage rolweerstand hebben duidelijk minder grip dan het standaard rubber, zeker op nat wegdek. Ons advies: al voor het ophalen van de auto met de dealer uitonderhandelen dat u er andere banden onderkrijgt. Dan scheelt dan 2 tot 4 gram CO₂ per kilometer, maar we denken dat uw geweten dat wel overleefd.

De ingrepen

Bluemotion behelst inmiddels een scala aan ingrepen. Bij deze drie modellen gaat in ieder geval de luchtweerstand omlaag (zo hebben de auto's een verlaagd onderstel), je krijgt banden met lage rolweerstand, de overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak worden aangepast, je beschikt over een start-stopsysteem en de accu wordt opgeladen met kinetische energie als je afremt. Gekoppeld aan nieuwe zuinige TSI en TDI-motoren en eventueel een DSG-bak, zorgen de combinatie van deze ingrepen voor het eindresultaat.

AUTOTEST

Volkswagen Polo

11 juli 2009



Met de verkoopcijfers in de hand leek de noodzaak voor een nieuwe Volkswagen Polo niet eens aanwezig. Tot en met de laatste eindsprint heeft het model erg goed verkocht. Terwijl het model ouder is dan de vorige Golf! Geen slechte voortekenen voor het nieuwe model, tenzij Volkswagen ergens blunders heeft gemaakt. Nou, dat viel wel mee...

De allergrootste namen zijn meestal de macho status voorbij. Ze hebben geen grote mond of opvallende kleding nodig om indruk te maken. Het is als de ouderwetse wethandhavers in het wilde westen die een hele saloon stil wisten te krijgen door binnen te stappen. Zelfs de grootste schreeuwliken wisten: met deze kerel maak je geen grapjes.

Zie daar het nieuwe model Polo. Volkswagen wilde met hun B-segment auto een nog grotere stap maken dan het heeft gedaan met de Golf (van V naar VI). Die transitie wordt door sommigen al dan niet terecht) nog wel eens afgedaan als een facelift (wel een heel goede dan), maar de Polo is echt gloednieuw. "De nieuwe maatstaf in het B-segment en een grotere stap dan bij de nieuwste Golf", beweert VW. Duitse bluff of een geprononceerde claim?

Het DNA

De nieuwe Polo heeft uiteraard het nieuwe familiegezicht meegekregen dat de Duitsers zelf het 'Volkswagen-DNA' hebben genoemd. Het begon met de kleine conceptcar Up!, waarna de Scirocco het eerste productiemodel was met de nieuwe neus. Strakke veelal horizontale lijnen en hoekige vormen: dat kenmerkt de nieuwe generatie Volkswagen. Bij de Polo zorgt dat in ieder geval voor een veel stoerdere neus, die – zelfs voor Volkswagen begrippen – erg veel lijkt op die van de Golf VI. Verder naar achteren heeft de Polo echt 'schouders' gekregen, ook dit geeft de auto iets meer karakter. De achterkant valt wat in het niet bij de neus. Ondanks de ook hier aanwezige strakke horizontale lijnen is het een beetje een anonieme boel. Een Ibiza of zelfs Golf VI, toch ook niet de spannendste, doen dat beter. Aan de binnenkant zijn de stappen gigantisch. Het hele interieur ademt een Golf-sfeertje. Het (uiteraard optionele) navigatiesysteem is wel nieuw, net als de klimaatcontrole. Maar voor een B-segment auto is het allemaal van een hoog niveau. Hetzelfde geldt voor het materiaalgebruik en de afwerking. Nu is het wellicht nog even afwachten hoe de echte instapversies, waarmee we uiteraard niet konden rijden, eruit gaan zien. Deze krijgen iets minder de beschikking over allerhande optische tierelantijnen. Maar dat zal weinig afbreuk doen aan de totale kwaliteitsbeleving en die is zeer goed. Al rijdend blijft dat zo. Nog los van de uitvoering of motorkeus merk je meteen hoe goed de kleine Volkswagen in elkaar zit. In dit segment is Mini eigenlijk het enige merk dat het zelfde kan bieden, maar dat is toch een ander soort auto. Fiesta, Clio, 207: allemaal leuke auto's, maar de Polo pakt hier puur op volwassenheid echt een duidelijke voorsprong. Alleen al de stilheid in de auto is ongekend. Wind en bandenlawaai blijven beperkt tot een minimum, en relatief stille motoren helpen verder mee.

Motoren

Een leuk bruggetje naar de motorblokken, want daar is belangrijk nieuws te melden. Om te beginnen krijgt de Polo als eerste Volkswagen de beschikking over een gloednieuwe 1.2 TSI. Na eerdere goede ervaringen met 2.0, 1.8 en 1.4 TSI, zetten de Duitsers het downsizen verder door en brengen ze nu nog een kleinere turbomotor op de markt. Een echte primeur is dit trouwens niet, men wil nog wel eens vergeten dat Renault bijvoorbeeld al een tijd een vergelijkbare motor in de Clio heeft liggen: de 1.2 TCE. Maar dat merk is dan ook veel te bang om die motor goed in te zetten. Zo was het perfect geweest om dat kleine zuinige motortje in de nieuwe Mégane te leggen, maar de Fransen waren 'bang voor de perceptie van een 1.2 motor.' Pech voor Renault dus, want Volkswagen levert de 1.2 TSI eind dit jaar gewoon wél in de Golf. Durven is doen. En wat blijkt in praktijk? De motor is waanzinnig. Alle superlatieven die we eerder voor de 1.4 TSI van stal hebben gehaald kunnen opnieuw worden ingevuld. Sterk, zuinig en soepel. De combinatie van massa's trekkracht als je het nodig hebt plus het gemak waarmee je de auto zuinig kan rijden, is echt super. De prijs kan nog een beetje roet in het eten gooien, aangezien de noodzaak om voor de TSI te kiezen ietsje minder is dan bij de Golf (1.4 TSI). Dit omdat op dit moment alle nieuwe Polo's vallen in de 20 procent bijtellingscategorie. Bij de Golf geldt dat alleen voor de (DSG-versies van) de 1.4 TSI. Uiteraard verhoogt de 1.2 TSI in de Polo het rijgenot, maar je kunt er donder op zeggen dat je de hoofdprijs moet gaan betalen voor deze mooie techniek. Bij het ter perse gaan van dit nummer waren de prijzen van de Polo nog niet bekend, en we vermoeden dat dat niet voor

niets het geval is. Een leuke 1.2 TSI highline met DSG en navigatie til je waarschijnlijk zo richting de 25 mille, als het niet meer is. Een verrekte hoop geldt voor zo'n autootje. U las het trouwens goed: DSG. Vanaf nu is de versnellingsbak met dubbele koppeling ook te krijgen in de Polo. Niet echt een verrassing aangezien de Ibiza eerder al aan de beurt was, maar desondanks bijzonder voor het segment. De Polo heeft de zeventrapsversie met droge koppelingsplaten, die dus nog zuinig is dan de handbak. Toch zouden wij gezien de hoge aanschafprijs die er ongetwijfeld tegenover staat, in basis opteren voor een handgeschakelde versie.

Stiller

Om verder te gaan over de motoren: niet alleen op benzinegebied is er nieuws. Zo vervangen nieuwe 1.6 TDI's met commonrailtechniek de oude 1.9 TDI's met pompverstuivers. Dit is misschien wel het grootste verschil met het vorige model. De motoren zijn zo ontzettend veel stiller en geraffineerder dan de (wel altijd krachtige) oude motoren dat dit een Polo-met-dieselmotor meteen een stuk aantrekkelijk maakt. Als je de 1.2 TSI nog niet hebt gereden zou je durven zeggen dat dit de aantrekkelijkste Polo-varianten worden. Varianten ja, want de diesel wordt verkrijgbaar in drie vermogensversies: 75, 90 en 105 pk. Voor de 90 pk versie kun je vervolgens ook een bluemotionpakket bestellen. Door onder meer langere overbrengingen, aërodynamische aanpassingen en een start-stopsysteem is deze in theorie onvoorstelbaar zuinig: ruim 1 op 27. En dan te bedenken dat er in 2010 een Polo komt die nog een stap verder gaat... (zie kader). Maar die versie rijdt wel meteen een stuk minder prettig, dus we kunnen ons voorstellen dat alleen zakelijke rijders – die het voordeel hebben van de laagst mogelijke bijtelling – die stap daadwerkelijk maken.

Dynamisch

Qua dynamiek heeft de nieuwe Polo duidelijk niet de scherpste van bijvoorbeeld een Fiesta, welke voor een jonge hond met sportieve ambities waarschijnlijk nog steeds voorkeur geniet. De belangrijkste concurrent met familiebloed, de Ibiza, heeft al veel meer weg van de Polo, al merk je dat het onderstel van de Volkswagen duidelijk iets meer op comfort is afgestemd. Maar ondanks die verschillen is het totale rijgedrag van de Duitser meer volwassen dan de eerder genoemde modellen. De rechthoek-stabiliteit is zeer goed en vooral het gebrek aan nervositeit maakt dit een fijne auto als je veel snelweg kilometers moet maken. Op het met bochtige wegen bezaaide Sardinië valt daarnaast op dat Volkswagen, net als bij de Golf VI, onderstuur in bijna alle gevallen uit heeft weten te bannen. De vorige Polo kon je op een rotonde nog wel eens gek maken, maar de grenzen liggen bij dit model beduidend verder. Uiteraard hebben we het hier niet over een sportwagen, maar als u een keer moet uitwijken voor een overstekend kind is het prettig te weten waar de Polo toe in staat is.

De optelsom van al hetgeen dat we hierboven verteld hebben, maakt duidelijk waar de Polo staat: bovenaan in zijn klasse. Uiteraard scheelt het een slok op een borrel als je niet voor een 1.2 TSI maar bijvoorbeeld voor een atmosferische 1.2 driecilinder gaat, maar de stap naar volwassenheid die de nieuwe Polo maakt, staat buiten kijf. De stilte, zijn rijgedrag en zijn puike motoren: dit is de nieuwe sheriff in het B-segment. De grote vraag blijft echter wat het salaris van deze ordehandhaver wordt. Half juli staat de auto bij de dealers.

VOORWAARDEN

Dienst

Deze AutoWeek, onderdeel van DPG Media Magazines B.V., biedt een natuurlijke persoon (hierna: 'Klant') de mogelijkheid de dienst 'Kentekenrapport' van AutoWeek af te nemen, onder andere bestaande uit het op verzoek van de Klant aan de Klant elektronisch aanleveren van de Informatie, door de Informatie op de Website voor de Klant toegankelijk te maken danwel te downloaden als pdf-document (hierna: 'Dienst'). Onder 'Informatie' wordt verstaan: de informatie waarover AutoWeek beschikt met betrekking tot een door de Klant gespecificeerd voertuig terzake waarvan en voor zover de Klant de Informatie heeft opgevraagd. Onder 'Website' wordt verstaan: de door AutoWeek in stand gehouden website(s) waarop zij haar Diensten aanbiedt en de Informatie toegankelijk maakt, waaronder www.AutoWeek.nl.

Om gebruik te kunnen maken van de Dienst dient de Klant te beschikken over een 'Mijn AutoWeek' account waarbij toestemming is verleend voor het ontvangen van aanbiedingen. AutoWeek stelt de Klant op diens verzoek de Informatie beschikbaar voor zover AutoWeek daarover beschikt, en wel doordat de Informatie op de Website van AutoWeek toegankelijk wordt gemaakt resp. wordt weergegeven. De Klant draagt er zelf zorg voor te beschikken over de benodigde hard- en software om van de Informatie kennis te kunnen nemen.

De Dienst bestaat uitsluitend uit het beschikbaar stellen van de Informatie zoals AutoWeek deze Informatie van derden heeft verkregen. AutoWeek controleert de Informatie niet op juistheid en volledigheid. AutoWeek levert de van derden verkregen Informatie slechts door. De Dienst omvat dan ook niet de garantie van juistheid en volledigheid van de Informatie, ook niet van de in de Informatie genoemde waarden. De Informatie kan derhalve niet leiden tot enige verwachting van de Klant terzake het voertuig en de waarde(n) daarvan. Aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. AutoWeek bewaart de Informatie niet ten behoeve van de Klant voor latere kennisneming. De Klant kan de Informatie uitprinten of op de eigen computer opslaan.

Toegestaan gebruik

De (auteurs-)rechten met betrekking tot het format en de inhoud van de Website (de daarin opgenomen gegevens, afbeeldingen, geluiden, teksten en andere informatie) berustend uitsluitend bij AutoWeek en/of haar licentiegevers. De inhoud van deze Website en de Informatie mag alleen worden gebruikt voor persoonlijk, niet-commercieel gebruik. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van AutoWeek is het onder meer niet toegestaan de inhoud van deze website en de Informatie, of enig onderdeel daarvan, door te sturen, te verspreiden of tegen vergoeding beschikbaar te stellen aan derden, tenzij daarvoor uitdrukkelijke schriftelijke toestemming is verkregen van AutoWeek.

Het is Klant niet toegestaan om het materiaal op de website te raadplegen op geautomatiseerde wijze, bv middels zogenaamde robots of scripts.

Beperking van aansprakelijkheid

Ondanks de constante zorg en aandacht die AutoWeek besteedt aan de samenstelling van de Website en de daarin opgenomen gegevens, kan AutoWeek niet instaan voor de volledigheid, juistheid of voortdurende actualiteit van de gegevens en de inhoud van de Website waaronder de Informatie. AutoWeek aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de Website, de Dienst en de Informatie.