



Volkswagen

Frankfurt/Nürburgring im Mai 2010

Der neue Polo GTI

DE

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zum neuen Polo GTI finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com.

Benutzerkennung: polo-gti | Kennwort: 05-2010

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

■ Auf den Punkt

Kurzfassung 01

■ Zentrale Aspekte

Karosserie und Interieur 03

Motor und Getriebe 05

Fahrwerk 09

Technische Daten 11

Der neue Polo GTI – extrem stark und äußerst sparsam

180 PS starker Polo GTI mit 5,9 Litern Verbrauch 25 Prozent sparsamer

229 km/h schneller Polo GTI debütiert mit serienmäßigen 7-Gang-DSG

- Wolfsburg/Nürburgring, Mai 2010. Der Polo GTI ist zurück. Ein 132 kW/180 PS starkes Comeback! Und auch dieser GTI hält, was die legendären drei Buchstaben versprechen: Souveräne Handling-eigenschaften, vereint mit kompromissloser Antriebsagilität und einem Höchstmaß an Sicherheit. Der Clou dabei: Nie zuvor war ein derart starker Polo ähnlich sparsam. Dank cleverem Downsizing des doppelt aufgeladenem 1,4-Liter-TSI-Motors (Turbo plus Kompressor) und dem serienmäßigen Einsatz des extrem effizienten 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebes (DSG) konnte die Entwicklungsmannschaft den Durchschnittsverbrauch auf 5,9 l/100 km reduzieren. Das entspricht einer CO₂-Emission von nur 139 g/km. Zum Vergleich: Sein im Hinblick auf die Leistung direkter Vorgänger, noch mit einem 180 PS starken 1,8-Liter-Turbomotor ausgerüstet, verbrauchte 7,9 Liter (analog 188 g/km CO₂). Damit ist der Neue 25 Prozent sparsamer.
- Dem gegenüber stehen höchst dynamische Fahrleistungen: Der 1.194 Kilogramm leichte Volkswagen Sportler beschleunigt in nur 6,9 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 229 km/h. 6,9 Sekunden, 5,9 Liter – das ist Sportlichkeit der nachhaltigen Art.
- Serienmäßig wird die Power über das DSG an die Vorderräder weitergeleitet. Eine elektronisches Quer-Sperrdifferential (XDS) reduziert die Tendenz zum Untersteuern und verbessert insbesondere in schnell gefahrenen Kurven das Handling. Der Polo GTI hat darüber hinaus – wie alle Versionen der Baureihe – serienmäßig das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP samt Berganfahrassistent an Bord. Dazu addieren sich in Sachen Sicherheit ein hochwirksamer Airbagverbund inklusive kombinierter Kopf-Thorax-Airbags, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer plus Gurtwarner, dem Schleudertrauma entgegenwirkende Kopfstützen (jeweils vorn), drei

Fond-Kopfstützen sowie Isofix-Verankerungen für entsprechende Kindersitze.

- Darüber hinaus gehören im Komfortbereich unter anderem die elektrohydraulische Servolenkung, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung, Gepäckraumbeleuchtung und -verzurrösen, Warnsummer für nicht ausgeschaltetes Licht, Fahrersitz-Höhen-einstellung, Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden und eine grün getönte Wärmeschutzverglasung zur Serienausstattung. Als erster Polo wird der GTI zudem mit Bi-Xenonscheinwerfern inklusive Kurvenlicht, LED-Tagfahr- und Positionslicht sowie einem Panorama-Ausstell-/Schiebedach erhältlich sein. Stets serienmäßig sind natürlich auch GTI-spezifische Features wie die Sportsitzanlage und 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Denver“.

GTI-Equipment – sportlich und legendär

GTI-Insignien: Leichtmetallfelgen „Denver“ und rote Streifen im Kühlergrill

GTI-Arbeitsplatz: Sportsitze, Sportleder-Lenkrad und DSG-Schaltkulisse

Wolfsburg/Nürburgring, Mai 2010. Das neue Topmodell der Polo-Baureihe gibt sich auf den ersten Blick als GTI zu erkennen – innen wie außen. Bewusst zitiert er die optischen Insignien dieses einzigartigen Labels.

GTI-Exterieur: Seit dem ersten Golf GTI des Jahres 1976 hat sich das Label GTI zu einem der weltweit bekanntesten Signets automobiler Sportlichkeit entwickelt. Zu den typischen, optischen Insignien dieses Labels gehört zum Beispiel die unverwechselbare Frontpartie. Hier sticht deshalb auch der neue Polo GTI durch die klassischen roten Zierleisten für den Kühlergrill aus der Masse hervor. Von seinem Vorbild – dem größeren Golf GTI – hat er die Wabenstruktur der Belüftungseinsätze in der eigenständig gestalteten Frontschürze adaptiert. GTI-spezifisch sind zudem die Schwellerverbreiterungen und der in Wagenfarbe lackierte Heckspoiler. Zu den weiteren Exterieur-Details des Polo GTI zählen die 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Denver“, die einen Blick auf die rot lackierten Bremssättel gestatten, sowie eine eigenständige Heckschürze mit Diffusor-Optik im unteren Bereich. Auf der linken Seite integriert: das verchromte Doppelendrohr der Auspuffanlage.

Optional stehen darüber hinaus zwei weitere Features zu Verfügung, die erstmals mit dem neuen Polo GTI in dieser Baureihe einsetzen: das bis zu den B-Säulen reichende, elektrisch bedienbare Panorama-Ausstell-/Schiebedach sowie die komplett neu aufgebauten Bi-Xenon-scheinwerfer. Technisch integriert wurden in die Doppelscheinwerfer das LED-Tagfahr- und Positionslicht sowie das Abbiegelicht.

GTI-Interieur: Auch hier überzeugt der 180-PS-Polo kompromisslos mit echtem GTI-Ambiente. Dafür sorgen bereits die serienmäßigen Top-Sportsitze mit ihrem klassischen Stoffbezug im typischen Karo-Muster, eine stilvolle Reminiszenz an den GTI-Urahn aus den 70er Jahren. Dachhimmel, die Verkleidung der Dachsäulen, Haltegriffe und Sonnen-

blenden sind in sportlichem Schwarz gehalten; auch die Blenden der Mittelkonsole ziert eine schwarze, glänzende Oberflächenveredelung. Sie korrespondiert mit gezielt gesetzten Farb- und Material-Kontrasten, wie etwa matt gehaltenem Chrom für die Einfassungen der Luftausströmer und Chrom-Applikationen der Drehregler. Komplet in dieser matten Chromoptik ausgeführt sind die Türöffner, die Schalthebel- und Handbremshebel-Arretierung, die DSG-Kulisse sowie die drei Speichen des Sportlederlenkrades. Im klassischen Rot gehalten sind die markanten Ziernähte für den Schalthebelsack, den Handbremshebelgriff und das Lenkrad.

Darüber hinaus unterstreicht die umfangreiche Serienausstattung, dass sich Sportlichkeit und Komfort auch im neuen Polo GTI nicht ausschließen. Sie umfasst zusätzlich zu den bereits erwähnten Features unter anderem Pedalkappen in Aluminium-Optik, elektrische Fensterheber vorn (Dreitürer) und hinten (Fünftürer), elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Klimaanlage, eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung und Nebelscheinwerfer. Das Lederlenkrad ist zudem links und rechts mit je einem Schaltpaddle für das DSG ausgerüstet. Hinzu kommt selbstverständlich ein passives Sicherheitspaket mit Fahrer- und Beifahrer-Airbags, Kopf-Thorax-Seitenairbags und Gurtstraffer vorn sowie Isofix-Befestigungen auf der Rückbank für entsprechend vorbereitete Kindersitze – insofern ist dieser Volkswagen nicht nur der beste und sparsamste Polo GTI seit Bestehen der Baureihe, sondern auch der sicherste.

TSI-Antrieb – mehr Power durch Aufladung

GTI-Performance: 180 PS und 250 Newtonmeter lassen keine Fragen offen

GTI-Nachhaltigkeit: 5,9 l/100 km und 139 g/km CO₂, ein neuer GTI-Rekord

Wolfsburg / Nürburgring, Mai 2010. Die Tradition der sportlichen Polo-Topvarianten reicht fast ein Vierteljahrhundert zurück und basiert auf dem legendären Polo Coupé G40 von 1986. Der steckte – als erstes Auto überhaupt mit einem mechanischen G-Lader ausgerüstet – die fahrdynamischen Grenzen in diesem Segment neu. Sein Motor leistete 83 kW / 113 PS und machte den Polo G40, heute im Topzustand längst ein Sammlerstück, fast 200 km/h schnell. Im Gegensatz hierzu setzte der Vorgänger des neuen Polo GTI im Jahr 2006 erstmals auf Turbo-technik. Er leistete in der Grundversion 110 kW / 150 PS; die legendäre Cup Edition brachte es dann auf besagte 180 PS.

Zurück in die Zukunft: Ende Mai werden die ersten neuen Polo GTI in Deutschland, dann gleitend in Europa und in Japan ausgeliefert werden. Die Kombination aus Direkteinspritzung, Kompressor und Turbolader unter einer Motorhaube wird dann für Furore im Segment sorgen. Ein Blick auf die Daten: Der 180 PS starke Euro-5-Vierventil-Vierzylinder erreicht sein Leistungsmaximum bei 6.200 U/min. Beeindruckend für einen Motor dieser Größe fällt auch das maximale Drehmoment von 250 Newtonmetern aus. Es ist bereits ab 2.000 U/min zur Stelle und steht auf einem konstant hohen Niveau bis 4.500 U/min zur Verfügung. Diese Zahlen unterstreichen: Der ebenso durchzugsstarke wie drehfreudige 1.4 TSI hat mit dem Polo GTI ein leichtes Spiel. Er haucht dem schnellen Fronttriebler in allen Lebens- und Drehzahllagen eine ungemein hohe Agilität ein:

Der 1.194 Kilogramm leichte Sportler beschleunigt in nur 6,9 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 229 km/h. Zugleich ist er der sparsamste und abgasärmste GTI aller Zeiten. Durchschnittsverbrauch: lediglich 5,9 Liter auf 100 Kilometern. Das entspricht einer CO₂-Emission von nur 139 g/km. Zum Vergleich: Sein im Hinblick auf die Leistung direkter Vorgänger, noch mit einem 180 PS starken 1,8-Liter-Turbomotor ausgerüstet, verbrauchte 7,9 Liter (analog

188 g/km CO₂). Damit ist der Neue 25 Prozent sparsamer. So sieht Fortschritt aus.

Die Technik des 180-PS-TSI im Detail

Aus technischer Sicht besonders interessant ist ein Blick auf die sich ergänzende Arbeitsweise von Kompressor und Turbolader. Der mittels Riemen mechanisch angetriebene Kompressor steigert das TSI-Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Es handelt sich hier um eine Ladereinheit, die auf dem Roots-Prinzip basiert. Eine Besonderheit des verwendeten Kompressors ist eine interne Übersetzungsstufe, die bereits bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Kompressorförderleistung ermöglicht.

Bei erhöhter Drehzahl setzt zusätzlich der Abgasturbolader (mit Wastegate-Regelung) ein. Dabei sind Kompressor und Abgasturbolader in Reihe geschaltet. Der Kompressor wird über eine Magnetkupplung betätigt, die in ein Modul innerhalb der Wasserpumpe integriert ist. Eine Regelklappe sorgt dafür, dass die für den Betriebspunkt notwendige Frischluft zum Abgasturbolader oder zum Kompressor gelangt. Im reinen Abgasturboladerbetrieb ist die Regelklappe geöffnet. Die Luft nimmt dann den von herkömmlichen Turbo-Motoren bekannten Weg über den Frontladeluftkühler und die Drosselklappe in das Saugrohr. Ab einer Motordrehzahl von 3.500 U/min übergibt der Kompressor die Arbeit komplett an den Turbolader.

DSG-Schaltwerk: Extrem effizient, extrem sportlich

Positiv auf diese Dynamik wirkt sich das serienmäßige 7-Gang-DSG aus. Das Doppelkupplungsgetriebe vereint die Sportlichkeit und Sparsamkeit einer Handschaltung mit dem Bedienkomfort einer Automatik. Alternativ zum vollautomatischen Modus kann das DSG manuell geschaltet werden – entweder über den Schalthebel via Tiptronic-Gasse oder die serienmäßigen Schalt paddle am Lenkrad.

Das weltweit erste 7-Gang-DSG für die Großserie besitzt als eines seiner herausragenden konzeptionellen Merkmale zwei trockene Kupplungen, deren Druck hydraulisch geregelt wird. Übertragen wird die Motorleistung via Kurbelwelle über ein Zweimassenschwungrad auf die Doppelkupplung. Die Kupplung I bedient dabei die ungeraden Gänge, die Kupplung II die geraden Gänge plus den Rückwärtsgang. Folge dieses aufwendigen Kupplungsmanagements: Beim Schalten gibt es keine Zugkraftunterbrechung. Bei hohen Komfoteigenschaften wird somit ein unvergleichbar dynamisches und auch komfortables Schaltgefühl vermittelt.

Verantwortlich dafür sind neben der intelligenten Mechatronik (elektrohydraulische Getriebesteuerung) die zwei Kupplungen sowie zwei Antriebs- und drei Triebwellen. Dieser Verbund ermöglicht es, dass die nächst höhere Fahrstufe permanent in „Lauerstellung“ darauf wartet, aktiv werden zu können. Und zwar blitzschnell. Beispiel: Während der Polo im sechsten Gang gefahren wird, ist der siebte Gang bereits eingelegt, allerdings noch nicht „aktiv“. Sobald der ideale Schaltpunkt erreicht ist, öffnet sich automatisch die für den sechsten Gang zuständige Kupplung, während sich die andere schließt und damit den siebten Gang „scharf schaltet“. Dabei kommt es zu einer Überschneidung zwischen dem Öffnen und Schließen beider Kupplungen und damit zu der bereits skizzierten komfortablen Schaltung. Der komplette Schaltvorgang vollzieht sich indes innerhalb von wenigen Hundertstel Sekunden und damit schneller, als es selbst der professionellste Fahrer könnte.

Spannende Zahlen zum 7-Gang-DSG

- 1,7 Liter Öl arbeiten im 7-Gang-DSG
- 70 Kilogramm wiegt das 7-Gang-DSG
- 250 Newtonmeter groß ist das Drehmomentmaximum der Motoren, die mit dem 7-Gang-DSG kombiniert werden

- 2003 wurde das erste DSG eingeführt (im Golf R32)
- 2005 startete der 1001 PS starke Bugatti Veyron 16.4 mit DSG
- 2007 lief Ende des Jahres die Serienproduktion des 7-Gang-DSG an (Ersteinsatz im Golf TSI mit 90 kW)
- 2009 wurde das 7-Gang-DSG erstmals im Polo eingesetzt

Sportfahrwerk – 15 Millimeter tiefer, ESP, XDS und 17-Zoll-Reifen

GTI-Handling: ESP und XDS halten den stärksten Polo auf Kurs

GTI-Layout: McPherson-Vorderachse und Verbundlenkerhinterachse

Wolfsburg / Nürburgring, Mai 2010. Der Topathlet in der Polo-Modellfamilie ist ein konsequent sportliches und sicheres Auto. Verantwortlich hierfür zeichnet unter anderem das GTI-Sportfahrwerk inklusive ESP und dem elektronischen Quer-Sperrdifferential XDS. Es sorgt dafür, dass die Leistung des Polo GTI selbst in engen Serpentinien sauber auf die Straße kommt. Das Fahrwerk basiert auf dem Grundlayout aus McPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterradaufhängung in Kombination mit einer besonders dynamischen Abstimmung. Neben Stoßdämpfern mit strafferen Kennlinien umfasst dies auch entsprechend angepasste Federn, die das Fahrwerk im Vergleich zu den „Normalversionen“ um 15 Millimeter absenken. Effekt: geringere Karosserieneigungen und ein niedrigerer Schwerpunkt. Beides wirkt sich positiv auf die Kurvendynamik aus. Dem gleichen Zweck dient die Niederquerschnitt-Bereifung (215/40 R17 87V) auf Leichtmetallrädern im GTI-typischen 5-Loch-Design „Denver“ (7Jx17), deren Optik sich der neue Top-Polo mit dem Golf GTI teilt.

Perfekt geregelt: ESP plus XDS bestimmen die Richtung

Auch im Hinblick auf die Sicherheit schöpft der Polo GTI ab Werk aus dem Vollen, zum Beispiel in Form großzügig dimensionierter Bremsen und des serienmäßigen Stabilisierungsprogramms ESP. Damit verbunden sind zahlreiche weitere elektronische Module wie das Antiblockiersystem (ABS), Berganfahrassistent, Antriebsschlupfregelung (ASR), Motorschleppmomentregelung (MSR) und elektronische Differentialsperren (EDS). Den Reifenfülldruck überwacht die ebenfalls serienmäßige Reifendruckkontrollanzeige (RKA).

Eine moderne Erweiterung der bekannten EDS-Funktionen ist das elektronische Quer-Sperrdifferential XDS, wie es Volkswagen erstmals für den Golf GTI vorgestellt hat. XDS verbessert bei schneller Kurvenfahrt das Handling und kalibriert den Wagen weiter in Richtung

„neutral“, indem es ein Durchdrehen des kurveninneren, entlasteten Rades per aktivem Bremsengriff unterbindet und so die Traktion verbessert. Hierfür greift das im Polo GTI serienmäßige System auf existierende Sensordaten wie Lenkradwinkel, Gierrate und Raddrehzahl zurück. Effekt: mehr Sicherheit und Fahrspaß, denn mit XDS lenkt der Polo GTI nochmals präziser ein.

Der neue Polo GTI

Motor, Elektrik	
Art des Motors	4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage	vorne quer
Material Zylinderkopf/Motorblock	Aluminium-Legierung/Grauguss
Bohrung/Hub	76,5/75,6 mm
Hubraum effektiv	1.390 cm ³
Ventile pro Zylinder/Antrieb	4, im Winkel/indirekt, Rollenschlepphebel
Anzahl der Nockenwellen/Lage/Antrieb	2/oben im Zylinderkopf/durch Kette
Kurbelversatz in Grad	180
Anzahl der Kurbelwellenlager	5
Verdichtungsverhältnis	10:1
Gemischaufbereitung	direkte Benzineinspritzung
Aufladung	Kompressor/Turbolader
Zündanlage	1 Zündspule pro Zündkerze ohne Verteiler
Abgasreinigung	Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	132 kW/180 PS bei 6.200 U/min
Max. Drehmoment	250 Nm bei 2.000 – 4.500 U/min
Fahrleistung (Leergewicht + 200 kg)	
0 – 80/100 km/h	5,2/6,9 s
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG	
Kraftstoffart	Superbenzin 98 ROZ
Kombiniert	5,9 l/100 km
Emission (CO ₂)	139 g/km
Schadstoffklasse	Euro 5
Kraftübertragung	
Art der Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe	Siebengang-DSG
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 1. Gang	3,5/15,53:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 2. Gang	2,273/10,085:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 3. Gang	1,531/6,793:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 4. Gang	1,122/4,978:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 5. Gang	1,176/3,795:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 6. Gang	0,951/3,069:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung 7. Gang	0,795/2,565:1
Einzel-/Gesamt-Übersetzung R-Gang	4,17/17,414:1

Fahrwerk	Vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine u. Schraubenfedern. Hinten: Koppellenkerachse, Längslenker u. Schraubenfedern, elektrohydraulische Zahnstangenlenkung, ESP.
Räder	7 J x 17
Reifen	215/40 R 17 V
Bremsen	
Bremsen	Rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, EBV, Bremsassistent
Art des ABS	hydraulisches ABS
Wirkung der Feststellbremse	auf die Hinterräder
Außenabmessungen	
Anzahl der Türen	2
Länge/Breite/Höhe	3.976/1.682/1.452 mm
Radstand	2.468 mm
Spurweite vorn/hinten	1.443/1.437 mm
Wendekreis	10,6 m
Lenkübersetzung	15,84
Innenraumabmessungen	
Anzahl der Sitzplätze	5
Einstieg vorn, Breite/Höhe	1.046/1.290 mm
Ellenbogenbreite vorn/hinten	1.432/1.393 mm
Gepäckraum	
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	633/1.355 mm
Größte Gepäckraumbreite	962 mm
Kleinste Gepäckraumbreite	942 mm
Höhe	351 mm
Ladehöhe bis Fahrzeughimmel	672 mm
Volumen nach VDA-Messung (Sitzbank aufgestellt/umgeklappt)	185/882 l
Gewichte	
Leergewicht	1.194 kg
Zul. Gesamtgewicht	1.680 kg
Zuladung	486 kg
zul. Achslast vorn / hinten	930/800 kg
zul. Dachlast	75 kg

Füllmengen	
Kraftstoffbehälter	45 l
Service	
Ölwechselintervall	nach Serviceanzeige
Inspektionsintervall	nach Serviceanzeige
Garantie	2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, 3 Jahre auf den Lack, 12 Jahre gegen Karosseriedurchrostung, Mobilitätsgarantie