



JAHRE POLO



HISTORIE
Sechs Generationen

MOTORSPORT
Siege in Serie

DESIGN
Zeitlose Ikone

INHALT



MODELLE & ENTWICKLUNG

- 4 POLO I 1975–1981**
Weniger ist mehr
- 6 ENTWICKLUNG**
Willkommen in der Familie
- 8 POLO II 1981–1994**
Der Kombi-Kleinwagen
- 14 POLO III 1994–2001**
Der Polo zeigt Größe
- 16 SONDERMODELLE**
Luftig-laute Lässigkeit
- 18 HARLEKIN**
Bunter Spaßwagen
- 20 DERIVATE**
Polo, aber anders
- 22 POLO IV 2001–2009**
Mit Happy Face
- 26 POLO V 2009–2017**
Dynamisch wie noch nie
- 30 POLO VI 2017–2021**
Einmal neu gedacht
- 36 DESIGNENTWICKLUNG**
„Ein sympathisches Auto“
- 38 FUNKTIONALES DESIGN**
Interview mit Design-Chef Andreas Mindt
- 40 POLO VI SEIT 2021**
Digital und innovativ



SPORT & ERFOLGE

- 10 SPORTLICHE POLO**
So sportlich kann klein sein
- 12 MOTORSPORT**
Racing! Rallye! Rallycross!
- 24 GTI-SPORTLER**
Kraftpaket mit drei Buchstaben
- 28 RALLYE-WELTMEISTERSCHAFT**
Siege in Serie



PRODUKTION & FAKTEN

- 32 ÜBERALL ZU HAUSE**
Ein weltweites Erfolgsmodell
- 34 PRODUKTION**
Made in Südafrika
- 42 FACTS & FIGURES**
Wow, aus dem ist was geworden!



„Der Polo steht seit seiner ersten Generation für bezahlbare Mobilität – ein Auto für alle.“

THOMAS SCHÄFER

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Markengruppe Core, CEO Marke Volkswagen

Liebe Leserinnen und Leser,

das erste eigene Auto, die erste Fahrt ans Meer, das erste Mal unabhängig sein und selbst entscheiden, wohin die nächste Reise geht – es gibt so viele unvergessliche Momente und Geschichten mit dem VW Polo.

Was ich besonders an unserem kleinen Kompakten mag? Er steht seit seiner ersten Generation für bezahlbare Mobilität. Ohne Schnickschnack, dafür mit Top-Qualität, erstklassigen Fahreigenschaften und praktischen Innovationen. Ein Auto für alle. Nahbar und sympathisch. Ein echter Volkswagen eben. Und das seit inzwischen 50 Jahren. Ein guter Grund, um dem Polo in diesem Jahr also besonders viel Aufmerksamkeit zu schenken.

Mit anfangs ca. 3,50 Meter Außenlänge war der Polo ein Kleinwagen im besten Sinne – heute zählt er mit weltweit mehr als 20 Millionen gebauten Exemplaren zu den ganz Großen, sprich: zu den erfolgreichsten Fahrzeugen weltweit im Kleinwagensegment.

Ikonische Sondermodelle haben zu diesem Erfolg beigetragen und seine Fan-Community stetig wachsen lassen: vom Polo Jeans, der in die Fußstapfen seines berühmten Käfer-Pendants trat, über den Polo Genesis im Farbton Violett-Touch Perleffekt bis hin zum wohl größten Hingucker: dem kunterbunten Harlekin.

Und „klein, aber oho!“ – das gilt beim Polo nicht nur optisch, sondern auch im Sinne von Sportlichkeit. Bei der Rallye-Weltmeisterschaft holte der Polo R WRC insgesamt vier Weltmeistertitel. Im Alltag zügig voran ging es damals mit den Serienvarianten GT, G40 und natürlich bis dato mit dem GTI.

Unser Team, das den Polo heute im südafrikanischen Kariega fertigt, ist mehr als stolz auf unser Raumwunder. Zu Recht: Ich finde es bemerkenswert, wie das Team von VW den Polo über fünf Jahrzehnte hinweg immer wieder neu erfunden und an die Bedürfnisse verschiedener Generationen angepasst hat – ganz ähnlich wie bei seinem großen Bruder Golf.

Happy Birthday, Polo! Und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Spaß mit diesem Heft!

Ihr
Thomas Schäfer

WENIGER
IST MEHR

1975



POLO I 1975-1981

Es ist der bislang kleinste Volkswagen, der im März 1975 präsentiert wird: Der Polo bietet bei nur 3,50 Meter Länge dennoch Platz für vier Personen plus Gepäck. Er soll die damals neue, moderne Modellpalette um Passat, Scirocco und Golf nach unten abrunden. Technisch basiert der Kleinwagen auf dem bereits seit Oktober 1974 erhältlichen Audi 50 und ist bis auf wenige Teile baugleich. Auch der drehfreudige 0,9-Liter-Motor stammt aus Ingolstadt. Seine 29 kW (40 PS) treiben den nur 685 Kilogramm leichten Polo bis auf 132 km/h.

Der dreitürige Kleinwagen besticht durch eine gut verarbeitete, aber auf das Notwendige reduzierte Ausstattung und kann deshalb preiswert angeboten werden. Die Basisversion Polo N ist bereits ab 7.500 DM zu haben, für 510 DM Aufpreis gibt es den Polo L. Seine hochwertigere L-Ausstattung verfügt unter anderem über ein zweistufiges Gebläse, Heckscheibenwischer oder Teppichboden. 1976 kommen 37 und 44 kW (50 und 60 PS) starke Motoren ins Sortiment und eine Modellpflege sorgt für eine modernere Optik.

Als zusätzliche Karosserievariante erscheint 1977 die Stufenhecklimousine Derby. Einen sportlichen Auftritt verspricht 1979 der Polo GT. Wer lieber Sprit sparen will, kann 1981 zum Polo Formel E mit verbrauchssenkenden Maßnahmen greifen.

1,1
MIO.
GESAMTPRODUKTION
WELTWEIT



„Polo. Ein kurzes Auto kommt groß heraus.“
ANZEIGE POLO I, 1975



DERBY I, 1977
Limousine mit Stufenheck
als erstes Derivat des Polo.



POLO I, 1979
Modellpflege mit voluminöseren
Kunststoffstoßfängern.

WILLKOMMEN IN DER FAMILIE

ZWILLINGSBRÜDER IM GEISTE

Der Audi 50 und der Volkswagen Polo haben nicht nur äußerlich viele Gemeinsamkeiten.



Als im März 1975 der neue Kleinwagen VW Polo zur Welt kommt, hat er bereits einen Zwillingenbruder. Der fast baugleiche Audi 50 ist seit Oktober 1974 im Handel. Vom Band laufen beide Kleinwagen aber ausschließlich im Volkswagen Werk Wolfsburg.

Anfang der Siebziger sind es bewegte Zeiten beim Wolfsburger Automobilhersteller: Binnen kürzester Zeit wird das Modellprogramm um topmoderne Fronttriebler bereichert. Auch das untere Modellsegment soll ausgebaut werden, gefragt ist ein völlig neuer, kleiner Kompakter. Mit dem modernen Projekt will man im Kleinwagensegment Fuß fassen und der Konkurrenz aus Italien und Frankreich Paroli bieten. Es muss schnell gehen – und das tut es: Vom ersten Entwurf bis zum Verkaufsstart vergehen keine drei Jahre.



Von Anfang an ist Audi NSU mit seinem Entwicklungsvorstand Dr. Ludwig Kraus mit im Boot. Dieser holt den jungen Designer des Audi 80, Hartmut Warkuß, ins Team. In enger Kooperation mit Wolfsburg werden die Grundzüge eines neuen Kompakten in der unteren Fahrzeugkategorie A-Null kreiert. Das Layout ist modern: Two-Box-Design, eine kompakte All-in-one-Lösung mit weit aufschwingender Heckklappe und umklappbarer Rücksitzbank. Zusätzlichen Schwung erhält das Projekt mit dem Dienstantritt von Rudolf Leiding bei Volkswagen. Leiding, ehemals Vorstandschef bei Audi, kennt Ludwig Kraus bestens. Schnell ist ausgemacht: Der neue Kleine kommt sowohl als Audi als auch als Volkswagen!

Der kompakte Kleinwagen deckt das Kundenspektrum von sparsam bis komfortabler ab – als Sparringspartner des Golf (und anfangs auch noch des VW Käfers). Der Golf wird parallel für das A-Segment entwickelt und geht 1974 in Serie – wie auch die Audi 50 getaufte Variante des neuen kleinen A-Null-Fahrzeuges.

In dieser Zeit wird das Baukastenprinzip vorangetrieben, das die Verwendung gleicher Bauteile für verschiedene Konzernmodelle mit weitgehend identischer Fahrzeugtechnik erlaubt und langfristig die Rentabilität des Unternehmens sichern soll. Und so wird ab Sommer 1974 der kleine Ingolstädter im Volkswagen Werk in Wolfsburg gefertigt. Der fast baugleiche VW Polo zieht mit Versatz nach und startet am 5. März 1975 in die Produktion.

AUDI ODER VOLKSWAGEN?

Die Unterschiede sind marginal, lediglich die seitliche Dachabrundung fiel unterschiedlich aus.

MODERNES LAYOUT

Eine kompakte All-in-one-Lösung mit klaren Linien und weit aufschwingender Heckklappe.



Gut in Form, mit kompakter Karosserie nebst praktischer Heckklappe, trifft der Polo haargenau den Zeitgeist. Agilität, sehr gutes Fahrverhalten sowie wirtschaftliche Motoren sind die neuen Kerntugenden, die das positive Bild bestimmen. Das Auto verkauft sich vom Start weg gut, der größere Golf hat bereits beste Vorarbeit bei den Kunden geleistet. Passat, Scirocco, Golf und Polo – damit ist die neue Volkswagen Modellfamilie komplett.

1981 DER KOMBI-KLEINWAGEN



POLO II 1981-1994

Im September 1981 stellt Volkswagen die zweite Generation vor. Die komplett neu gestaltete Karosserie wächst auf 3,66 Meter und besticht durch eine einzigartige Optik. Mit seinem steil abfallenden Heck wird der Polo zum zweitürigen Kleinkombi mit großzügigen Platzverhältnissen. Vor allem die Kopffreiheit wächst gegenüber der ersten Baureihe erheblich. Auch der Polo II ist ein leichtes Auto, er wiegt in der Basisausführung nur 770 Kilogramm.

Zusätzlich zum Steilheck kommt 1982 das Schrägheck-Coupé ins Programm. Unter der Haube tut sich einiges: Stärkere Benziner sorgen für flottere Fahrleistungen. Und der kleinste Dieselmotor Deutschlands mit 33 kW (45 PS) debütiert 1987 im VW Polo.

1984 wird das Polo Programm bereits um ein Einsteigermodell ergänzt, den Polo Fox. In limitierter Serie kommt 1987 das Polo Coupé GT G40 auf den Markt. In der bisher leistungsstärksten Variante des Polo mit 85 kW (115 PS) realisiert Volkswagen erstmals einen neuartigen Kompressor, den G-Lader.

1990 erhält der Polo II eine umfangreiche Modellpflege: Die Rechteckscheinwerfer fallen sofort ins Auge, dazu aerodynamisch gestaltete, integrierte Stoßfänger sowie ein modifizierter Kühlergrill. Der Polo II wird insgesamt 13 Jahre lang produziert.



POLO FOX, 1984
Preisgünstiges Einsteigermodell für eine jüngere Zielgruppe.



POLO STUFENHECK, 1985
Aus dem Derby wird 1985 Polo Stufenheck.

2,7 MIO. GESAMTPRODUKTION WELTWEIT

Kaum ist er draußen, schon ist er in.

Ein ein Jahr ist der neue Polo jetzt auf dem Markt und schon haben wir anderen den Rücken festgemacht. Er läuft und läuft und läuft und was? Weil er ein wirklich nutzbares Auto ist. Weil er geräumig ist, sparsam und komfortabel.

Gehung, schweiften sie kurz an. Fragen Sie jetzt. In Chevrolet der Polo nur 3,66 m hoch, nur der verstellbare Gepäckraum 220 bzw. 170 Liter und der Innenraum bietet Platz für fünf Erwachsene, wie unsere Freunde an Bord sitzen.

Und sparsam, trotz dieser Kraft, fragen Sie weiter. Im Auch mit spartanischer 41 kW 1000 Polo verbraucht der Polo nur 6,1 Liter pro 100 km (bei 90 km/h, 8,1 Liter pro 100 km bei 120 km/h) und hat im Stadtverkehr nach DIN 70020 auf 100 km. Und nur 10 Liter, nur 29 kW 150 bzw. 40 PS und vor allem der Polo boxer 5-Motor verbraucht noch weniger. Also komfortabel? Kaum ein so kurzes

gutes Auto komfortabel sein! Und ob es jeder der dies funktionell-komplexen Ausstattungsvarianten C, CI oder CI₁ machen Sie sich mit einer Probefahrt. Steigen Sie ein und Sie werden selbst wissen und Sie wissen, wollen Sie nicht mehr wechseln.

Polo. Der neue Volkswagen von Volkswagen.

„Kaum ist er draußen, schon ist er in.“
ANZEIGE POLO II, 1981

SO SPORTLICH KANN KLEIN SEIN



Auf den ersten Blick ein GT: Der Polo zeigt sich sportlich.



WELTREKORD MIT G

Mit der neuen G-Lader-Technologie gelingt dem Polo am 13. August 1985 ein Geschwindigkeits-Weltrekord. Bei einer 24-stündigen Rekordfahrt auf dem Volkswagen Testgelände in Ehra-Lessien übertrifft er mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 208,13 km/h klar den damaligen Rekord von 168,63 km/h in der 1.300-ccm-Klasse. Den modifizierten Prototyp pilotiert Rallye-Profi und Volkswagen Werksfahrer Jochi Kleint.

Der kleine Wolfsburger zieht ab 1979 das Sportdress an. Und mit der Innovation G-Lader erobert er ab 1987 die Herzen der Fans im Sturm.

Rot, Schwarz, Sport: 1979 zeigt sich der agile Kleinwagen als GT erstmals sportlich. Mit rot umrandetem Kühlergrill wie beim Golf GTI, schwarz-roten Stahlfelgen, schwarzen Zierleisten, „GT“-Emblemen und auch im Interieur sportlichem Charakter, ist der Polo I GT ein echter Hingucker. Die Leistung ist allerdings überschaubar, unter der Haube verrichtet ein kleiner 1,3-Liter-Saugmotor seinen Dienst – mit lediglich 44 kW (60 PS) wahrlich kein Kraftprotz. Doch auch wenn er nur optisch sportliche Akzente setzte, sorgt der Polo I GT seinerzeit definitiv für Aufsehen.

Kleiner Volkswagen: 1982 kommt der Polo II als Coupé mit Schrägheck ins Programm. Als GT-Version hat es dank neuem 55-kW-Motor (75 PS) schon deutlich mehr Dampf. „Der kleine

Wolfswagen“, so betitelt ihn die Werbung, bietet bei einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h echten Fahrspaß.

Echter Wolf im Schafspelz: Das Polo II Coupé GT G40, das im Mai 1987 die Bühne betritt, ist eine kleine Revolution. Der kleine Schwarze ist vom Start weg ein Renner – 1987 noch auf eine Sonderserie von 500 Stück limitiert, debütiert mit ihm der G-Lader, ein neuartiger Kompressor. Aus dem 1,3 Liter kleinen 85-kW-Motor (115 PS) holt der mechanisch angetriebene Spirallader alles heraus und schiebt den Kleinwagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h. Damals eine echte Ansage – und ein Meilenstein in der Geschichte der sportlichen Polo.

Bis 1989 entstehen weitere 1.500 Exemplare des Polo GT G40, nun auch in Tornadorot, Heliosblau metallic und Alpinweiß. 500 von ihnen sind für den Export nach Frankreich bestimmt. Die insgesamt 2.000 Exemplare des bis dahin stärksten Polo Modells sind derart begehrt und die Warteliste potenzieller Kunden ist so lang, dass die Kaufoptionen schließlich verlost werden.

Nach einer kleinen Baupause rückt der G-Lader 1991 ins offizielle Polo Modellprogramm. Polo Coupé G40 heißt er nun schlicht, meist nur G40 genannt, und ist im Facelift-Modell 2F verbaut. Jetzt mit Katalysator, 83 kW (113 PS) und fortan unlimitiert.

RACING! RALLYE! RALLYCROSS!



Schon früh setzt Volkswagen mit dem Polo auf Motorsport. Zunächst als Eintrittskarte für junge Talente im Tourenwagensport – später im Rallye-Sport. Und im Rallycross wird er sogar Weltmeister.

POLO CUP

Auf ins Getümmel! Ab 1983 sorgt der Polo auf den Rennstrecken für Furore. Im ersten Polo Cup treten die Rennfahrzeuge noch mit klassischem Saugmotor an. Zwei Solex-Doppelvergaser steigern die Leistung auf 59 kW (88 PS). Genug, um die leichten Polo ordentlich über die Kerbs wirbeln zu lassen. Noch rasanter geht es in den Jahren 1986 bis 1989 zu, als der 82 kW (112 PS) starke Polo G40 im Cup eingesetzt wird. Nach langer Pause erlebt der Markenpokal 2004 ein Revival: Bis 2009 können sich Nachwuchstalente im ADAC Volkswagen Polo Cup beweisen. Die Polo IV bieten mit zwei Liter Hubraum stramme 110 kW (150 PS). Prominentester Champion ist René Rast, der später dreimal die DTM gewinnt.



POLO GTI R5 | RALLYE

Das Know-how aus den Weltmeister-Titeln in der WRC gibt es ab 2018 ab Werk zu kaufen: Das allradgetriebene Rallye-Auto für den Kundensport basiert auf dem Polo der sechsten Generation. Das Herzstück bildet der 200 kW (272 PS) starke 1,6-Liter-Turbomotor, der in der Zweiliter-Variante unter anderem auch im Polo GTI¹ verbaut ist. Bis heute geht der Polo GTI R5, von dem rund 100 Exemplare für Kunden in Handarbeit aufgebaut wurden, in nationalen und internationalen Rallye-Meisterschaften nach Rally2-Reglement erfolgreich an den Start – mehr als 500 Siege und mehr als 1.200 Podestplätze schlagen zu Buche.

POLO R SUPERCAR | RALLYCROSS

An die Erfolge in der Rallye-Weltmeisterschaft knüpft Volkswagen Motorsport auch mit dem Engagement in der FIA Rallycross-Weltmeisterschaft an. Basierend auf dem WRC-Polo geht 2017 und 2018 das 570 PS starke Polo R Supercar an den Start. Johan Kristoffersson gewinnt zweimal den Fahrer-Titel und zusammen mit Petter Solberg die Team-Titel für PSRX Volkswagen Schweden. 2020 kehrt Kristoffersson mit einem privat eingesetzten Polo R Supercar zurück und sichert sich erneut den WM-Titel. Und das in einer Rennserie, bei der es auf Vollkontakt ankommt und in der das Unvorhersehbare ein wichtiges Element ist. Für VW schließt sich der Kreis: Bereits in den 1980er-Jahren hatte Jochi Kleint am Steuer des ersten Golf in der Rallycross-Europameisterschaft ordentlich Staub aufgewirbelt.



¹Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,9–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 156–149 g/km; CO₂-Klasse F–E.

DER POLO ZEIGT GRÖSSE

1994



POLO III 1994-2001

Die dritte Generation ist tiefgreifend überarbeitet. Karosserie, Fahrwerk und Motoren sind komplett neu. „So groß kann klein sein“ lautet der Werbeslogan: Denn auch seine Außenmaße sind gewachsen und sorgen für ein nochmals verbessertes Raumangebot. Mit 3.715 Millimeter Länge liegt der Polo III nun auf Niveau des Golf I. Die materialintensivere Sicherheitsstruktur und das höhere Ausstattungsniveau heben das Leergewicht auf 915 Kilogramm an. Das Design ist ein Quantensprung, besonders die rundlichere Optik, die markante C-Säule und die hochgezogene Heckpartie fallen ins Auge.

Moderne Sicherheitssysteme wie Fahrer- und Beifahrerairbag, Gurtstraffer und Antiblockiersystem halten Einzug. Erstmals in seiner Modellgeschichte gibt es den Polo auch als Fünftürer und ab Juli 1997 als Variant. 1998 trägt der Polo erstmals die drei magischen Buchstaben des großen Bruder Golf: Die limitierte Sonderserie des Polo III GTI ist schnell ausverkauft.

Gründlich überarbeitet zeigt sich der Polo ab September 1999 mit neu gestalteter Front, Hauptscheinwerfern in Klarglas-Optik, geänderten Stoßfänger, neu gestalteten Rückleuchten sowie hochwertigerem Interieur mit blau hinterleuchteten Instrumenten. Zwei Airbags und ABS sind jetzt serienmäßig an Bord, ESP ist als Sonderausstattung wählbar.

3,5
MIO.
GESAMTPRODUKTION
WELTWEIT



„Durchgehend geöffnet. Der neue Polo Open Air.“
ANZEIGE POLO III OPEN AIR, 1997



POLO III GTI, 1998
Zum ersten Mal mit den drei magischen Buchstaben und schnell ausverkauft.



POLO III, 1999
Bei der großen Modellpflege werden rund 60 Prozent der Bauteile optimiert.

LÜFTIG-LAUDE LÄSSIGKEIT



Als sympathisches Auto hat sich der Polo über 50 Jahre einen festen Platz in den Herzen der Fans erobert. Unvergessen sind dabei die zahlreichen Sondermodelle wie diese vier Kultmodelle des kleinen Kompakten.

Jeans mit Motor.



Widerrufen ist die neue Jeans...
Nur bei den Polo I...
Der Polo I...
Der Polo I...
Der Polo I...



POLO I JEANS

Das erste Sondermodell des Polo hat 1976 gleich die Hosen an. Was Designerin Gunhild Liljequist drei Jahre zuvor erfolgreich beim Jeans Käfer umgesetzt hatte, kleidet nun auch den Polo I: Sitzbezüge in Denim-Optik mit Taschen und Nieten. Auf 9.000 Stück ist die Erstauflage 1976 limitiert und erhältlich in den Farben Oregonbeige oder Carolinagrün. Die zweite Auflage folgt 1978 mit 7.800 Exemplaren. „Das Auto für Lustige, Lässige, Pfiffige“, so titelt der Prospekt, gibt es jetzt in Alpinweiß, Mexikobeige oder Marsrot.

POLO II GENESIS

1992 kommt Musik in den Polo: Volkswagen unterstützt die Europa-tournee des britischen Pop-Trios Genesis und bringt parallel das limitierte Sondermodell „Genesis“ für das Polo II Coupé und auch für das Golf Cabriolet auf den Markt. Dieses Auto ist purer Pop: Mit zahlreichen Zusatzausstattungen, dem integrierten Soundpaket und vor allem der exklusiven Lackierung „Violett-Touch Perleffekt“ sorgt der Polo Genesis für Höchstplatzierungen in den persönlichen Liebhaber-Charts, passend zum Genesis-Album „We Can't Dance“.

POLO VI BEATS

2017 gibt's was auf die Ohren: Der Polo beats sorgt für den perfekten Sound auf der Straße. Die Kopfhörermarke „Beats by Dr. Dre“ steht Pate für das Sondermodell, dessen Anlage vom weltbekannten Soundspezialisten stammt. Sechs Lautsprecher plus Subwoofer und 300-Watt-8-Kanal-Verstärker sorgen für optimalen Sound. Ins Auge fallen die „beats“-Plaketten auf den B-Säulen, schwarz lackierte Außenspiegelgehäuse, Dekorfolien auf Motorhaube und Dach, 16-Zoll-Leichtmetallräder und das Dashpad in Velvet Red.

POLO III OPEN AIR

Durchgehend geöffnet: Eine Frischluftvariante des Polo III schafft 1995 mit dem Sondermodell „Open Air“ ganz neue Perspektiven. Der Polo Open Air zeichnet sich durch ein elektrisch betriebenes Sonnendach aus, das sich vor der C-Säule zusammenschieben lässt. Das Faltschiebeverdeck ist so groß dimensioniert, dass es sogar den Passagieren auf den Rücksitzen freien Blick auf Sonne und blauen Himmel bietet. Näher dran am Cabrio-Feeling war bislang kein Polo. Und so verspricht der Original-Werbetext von Volkswagen: „Spaß und Fahrvergnügen. Einsteigen, Dach öffnen und das Fahren unter freiem Himmel genießen.“





HARLEKIN



ID.3 HARLEKIN, 2024

Aus einer spontanen Idee entwickelt, entsteht in der Werkstatt der Halle 77 der Harlekin der Neuzeit.



GOLF III HARLEKIN, 1996

Volkswagen bringt auch in den USA einen „Harlequin“ auf den Markt.

KUNTERBUNTES SPASSAUTO

Er ist eines der kuriosesten und kultigsten Modelle, die Volkswagen jemals auf den Markt gebracht hat: der Polo Harlekin. Als 1995 die dritte Generation des Polo eingeführt wird, gibt es eine Neuheit: Ausstattungspakete, die sich frei kombinieren lassen. Im Verkaufsprospekt wird das modulare System mit vier Farben veranschaulicht: Pistaziengrün steht für die Lackierung, Chagallblau repräsentiert Motor und Fahrgestell, Ginsenggelb symbolisiert die Ausstattung und in Flashrot werden spezielle Ausrüstungen gekennzeichnet. Um das Prinzip auch am Polo zu visualisieren, werden zunächst 20 Exemplare vierfarbig umlackiert und in Ausstellungsräumen von VW Händlern verteilt. Die Nachfrage ist groß und der Marketing-Gag avanciert zum Hit – am Ende rollen exakt 3.806 Einheiten vom Band. Aufgrund des Erfolgs entscheidet sich Volkswagen, auch einen Harlekin für den amerikanischen Markt aufzulegen. Die Wahl fällt auf den Golf III. Aber die Nachfrage hält sich in Grenzen. Kult ist der Harlekin dennoch.

Bis heute fasziniert der bunte Look des Polo Harlekin und inspiriert gar zu Modellen der Neuzeit: Marco Degenhardt, leidenschaftlicher Autoschrauber und erfolgreicher Youtuber („Halle77 Dortmund“ und „Marcos neue Welt“) ist vermutlich der größte bekennende Harlekin-Fan. Er belebt das ausgefallene Design mit VW e-up! und VW ID.3 neu.



HARLEKIN MADE IN DORTMUND

Marco Degenhardt, Enthusiast mit einem Hang zu kultigen und besonderen Fahrzeugen, gestaltete die E-Modelle im Vier-Farben-Look.

POLO, ABER ANDERS



Offen, wild, stufig oder als Kombi?
Der Polo kann mit allem dienen:
Über Jahrzehnte wird er weltweit
in den unterschiedlichsten Karosserie-
varianten gebaut. Hier zeigen wir
vier ausgewählte Höhepunkte.

ALLES OFFEN POLO GTI CABRIOLET 2007

Davon träumen viele Fans: der Polo als Cabriolet. Auf der IAA 2007 scheint dieser Traum endlich in Erfüllung zu gehen. In Frankfurt am Main steht er, der oben offene Polo, noch dazu als GTI. Doch der Polo für die grenzenlose Freiheit ist nur eine Studie. Das Osnabrücker Traditionsunternehmen Karmann demonstriert mit dem Polo GTI Cabriolet seine Kompetenz in Design, Konstruktion und Qualität von Cabrios. Es ist randvoll mit intelligenten, praktischen Ideen: die schlaue Mechanik des Verdecks, das sich z-förmig faltet, ohne Verdeckkasten und Gestängeklappen. Dadurch gibt es eine große Heckklappe und umlegbare Rücksitze. Ein Glas-Schiebedach ist in das Stoffverdeck eingearbeitet. Die Heckscheibe lässt sich separat öffnen. Einziger Wermutstropfen: Das Polo GTI Cabriolet geht nie in Produktion.

FUN 2004

Der Polo Fun ist ein Lifestyle-orientiertes Modell, das deutliche Akzente setzt: Die neue Außenfarbe „Limette“ stützt das progressive Styling. Als Kontrast ist die gesamte untere Fahrzeugkontur in einer matt-dunklen Lackierung gehalten. Die Höherlegung um circa 20 Millimeter lässt ihn wie einen „Offroader“ wirken. Lebensfreude strahlt auch das Interieur aus: von der Innenausstattung in Space-Limette oder Space-Grau, bis zum Kombiinstrument mit Chromringen und Fußpedalen im Alu-Look. 2006 löst der CrossPolo den erfolgreichen Fun ab. Nach dem Generationenwechsel setzt er seinen Weg mit neuer Optik fort und geht dann in den T-Cross über.



DERBY 1977

Ein Polo mit Stufenheck. Der Derby zeigt, wie ideale Basismobilität aussehen kann: kompakt, viel Platz, günstiger Anschaffungspreis und wirtschaftlicher Betrieb. Auf Basis des Polo I erscheint er 1977 mit riesigem Kofferraum (515 Liter) und gut 30 cm länger als das Stielheck-Modell. In der zweiten Generation wird der Derby ab 1985 zum „Polo Stufenheck“. Von 1995 bis 1997 heißt er „Polo Classic“. Heute ist diese Variante vom deutschen Markt verschwunden, international aber noch erhältlich, etwa in Brasilien als VW Virtus oder in Südafrika als Polo Sedan.

VARIANT 1997

1994 kommt in Europa die dritte Generation des Polo auf den Markt. Auf dieser Basis debütiert 1997 der Polo Variant. Der Fünftürer geht als kleines Raumwunder in die Geschichte der Baureihe ein. Denn das Stauvolumen vergrößert sich bei umgeklappter Rücksitzbank von 390 auf 1.250 Liter. 1999 folgt ein Update der dritten Polo Generation – seitdem war auch der Variant optional mit dem elektronischen Stabilisierungsprogramm ESP erhältlich. Bis 2001 blieb der Polo Variant im Programm.



SO SCHNELL KANN POLO SEIN

Seit drei Generationen darf auch der Polo die magischen drei Buchstaben tragen. Was beim Polo 1979 als sportliche Ausstattungsvariante beginnt, wird ab 1998 mit dem GTI zu einem agilen Kraftpaket.



GROSSE TRÄUME MIT I – POLO III GTI

In der dritten Generation kann sich der Polo erstmals die drei ikonischen Buchstaben vom Bruder Golf ans Sporttrikot heften: Der Polo wird 1998 zum echten GTI. Auf 3.000 Stück limitiert, ist er schnell ausverkauft. Optisch gibt sich der kleine Kraftprotz weiterhin zurückhaltend, lediglich 15-Zoll-BBS-Leichtmetallräder und feuerrot lackierte Bremssättel zeugen vom Sportsgeist. Ein drehfreudiger 1,6-Liter-Motor mit 88 kW (120 PS) beschleunigt den ersten Polo GTI in 9,1 Sekunden auf Tempo 100. Und das dicht am Puls der Straße, denn das Sportfahrwerk ist um weitere zehn Millimeter tiefergelegt. Für den schnellsten Serien-Polo aller Zeiten lautet der Slogan folgerichtig: „So schnell kann Polo sein“.

STARKES COMEBACK – POLO IV GTI

Nach sieben Jahren Pause kommt 2006 der kleine Wolfsburger groß zurück: Auf 110 kW (150 PS) bringt es der von einem Turbolader unter Druck gesetzte 1,8-Liter-Motor nun, der bei nur 1.200 Kilogramm Leergewicht ein leichtes Spiel hat. Die 132 kW (180 PS) starke „Cup Edition“ setzt das Sahnehäubchen auf: Optisch angelehnt an die Rennfahrzeuge im ADAC Volkswagen Polo Cup, bietet die stärkste Variante des Polo IV eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,5 Sekunden und satte 225 km/h Höchstgeschwindigkeit.

NEUE SPHÄREN – POLO V GTI

2010 sprintet der Polo V GTI mit seinem 132 kW (180 PS) starken Triebwerk in nur 6,9 Sekunden auf 100 km/h. Mit der Produktpflege 2014 gibt es Pferdestärken-Nachschlag: Der Polo V GTI glänzt dank 141 kW (192 PS) starkem 1,8-Liter-TSI-Motor mit GTI-typischen Fahrleistungen. Eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 6,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 236 km/h katapultieren ihn in ganz neue Sphären.

STARKE PERFORMANCE – POLO VI GTI

2017 dynamisiert der Polo VI GTI das Segment der kleinen Kompakten. Das Topmodell beeindruckt mit einem 147 kW (200 PS) starken 2,0-Liter-TSI-Motor, der es in rasanten 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Erst bei 237 km/h ist dann Schluss mit Druck. Mit der Evolution der sechsten Generation zeigt sich 2021 der GTI volldigital und technisch auf höchstem Niveau. Mit durchzugsstarkem Turbobenziner mit 152 kW (207 PS)¹ und speziell abgestimmtem Sportfahrwerk präsentiert sich der Polo in bester GTI-Tradition. 2023 würdigt ein Sondermodell ein Vierteljahrhundert Polo GTI: Der Polo GTI Edition 25² besticht unter anderem mit einer exklusiven Jubiläums-Ausstattung. Und ist – wie der erste Polo GTI – limitiert, nun auf 2.500 Exemplare.

¹Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,9–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 156–149 g/km; CO₂-Klasse F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Energieverbrauch kombiniert 7,1–6,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 161–153 g/km; CO₂-Klasse F–E.

DYNAMISCH WIE NOCH NIE

POLO V 2009-2017

„Der neue Polo ist eindeutig das richtige Auto zur richtigen Zeit“, lautet ein Slogan zur Vorstellung der fünften Generation des erfolgreichen Kleinwagens, der im März 2009 seine Weltpremiere feiert. Gegenüber seinem Vorgänger hat der jüngste Spross der Polo Familie nochmals an Länge gewonnen und kratzt nun an der Vier-Meter-Marke. Die klaren Linien verliehen dem Polo V eine sachlich-sportliche Optik.

Fünf neue Motoren ergänzen das Modellprogramm. Ein echtes Sparmobil ist der im Dezember 2009 eingeführte Polo BlueMotion mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 3,3 Litern Diesel. Der sportliche Polo GTI ist wieder Teil des Modellprogramms. Ein besonderer Leckerbissen ist das Sondermodell Polo R WRC Street, das mit seinem 162 kW (220 PS) starken TSI-Motor zum bislang schnellsten Serien-Polo avanciert.

2014 erhält der Polo V eine umfangreiche Modellpflege, bei der neben optischen Retuschen an Front und Heck vor allem die Technik des Kleinwagens aufgewertet wird: Die Motoren werden deutlich sparsamer, dazu gibt es viele neue Sicherheits- und Assistenzsysteme, die der Kleinwagen zum Teil auch vom größeren Golf übernimmt.



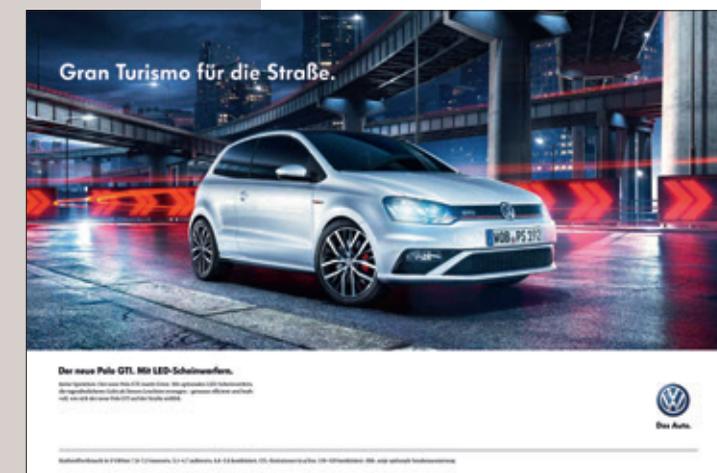
POLO V BLUEMOTION, 2009

Sparsam mit neu entwickeltem Dreizylinder-TDI mit Common-Rail-Einspritzung.



POLO V, 2014

Die Modellpflege bringt optische Überarbeitungen und Aufwertungen der Technik.



„Gran Turismo für die Straße.“
ANZEIGE POLO V GTI, 2014

6,3
MIO.
GESAMTPRODUKTION
WELTWEIT

SIEGE IN SERIE

Von null auf Weltmeister in 699 Tagen: Der Polo R WRC war das erfolgreiche Einsatzgerät von Volkswagen Motorsport in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC). Und der klare Beweis dafür, dass der Polo das Zeug zum Champion hat.

Es ist der 05. Mai 2011, als Volkswagen die Rückkehr in die Rallye-WM verkündet. 699 Tage später, am 03. Oktober 2013, gewinnen Sébastien Ogier und sein Beifahrer Julien Ingrassia im Volkswagen Polo R WRC den Titel.

Doch der Reihe nach: François-Xavier Demaison kommt Anfang 2011 als Technischer Projektleiter Rallye-WM zu Volkswagen Motorsport und hat den Auftrag, ein World Rally Car auf Basis des Polo V auf die Beine zu stellen. 1,6-Liter-Turbobenziner. Direkteinspritzung. Sequenziell geschaltetes Sechsgang-Getriebe. Zur Vorbereitung bestreitet Volkswagen Motorsport vier Rallyes der Saison 2011 mit dem Škoda Fabia S2000. Ziele: Erfahrungen sammeln. Talente scouten.

Unterdessen entsteht der Polo R WRC. Der zweimalige Rallye-Weltmeister Carlos Sainz und Volkswagen Testfahrer Dieter Depping absolvieren Anfang November 2011 die ersten Testfahrten in Vorbereitung auf den WRC-Einstieg. Fast zeitgleich werden die späteren Weltmeister Sébastien Ogier und Julien Ingrassia verpflichtet und fahren 2012 eine komplette Saison im kleineren Fabia S2000. Mit den Einsätzen tragen sie maßgeblich zur Entwicklung des Polo R WRC und der Vorbereitung des Teams bei.



Volkswagen Motorsport gewinnt mit der ersten Generation des Polo R WRC 2013 und 2014 den Titel in der Rallye-WM.

Sein WRC-Debüt feiert der Polo bei der Rallye Monte-Carlo. Der erste Sieg gelingt bereits beim zweiten Lauf in Schweden. Von Beginn an ist der Allradler ein Volltreffer und setzt über Jahre Maßstäbe. Gleich in der Debütsaison 2013 feiert Volkswagen Motorsport den Fahrer-, Beifahrer- und Hersteller-Titel in der Königsklasse des Rallye-Sports. Auch in der Folgesaison ist das Team aus Hannover mit dem Polo kaum zu schlagen. 2015 und 2016 folgen mit dem weiterentwickelten Polo R WRC die nächsten WM-Trophäen.

Am 20. November 2016 endet die Reise des Polo R WRC in der Rallye-WM. Zum Abschied in Australien gelingt standesgemäß ein Doppelsieg. Es ist der Schlusspunkt einer Erfolgsstory, die ihresgleichen sucht. Bei den 52 WM-Läufen, die Volkswagen Motorsport in den vier Jahren bestreitet, steht 43-mal der Fahrer eines Polo R WRC ganz oben auf dem Treppchen – das entspricht einem Siegquotienten von sagenhaften 82,7 Prozent und steht für einen einzigartigen Rekord in den Rallye-Geschichtsbüchern.



POLO R WRC STREET

Als Hommage an den Polo R WRC für die FIA Rallye-Weltmeisterschaft entscheidet sich Volkswagen, das Sondermodell Polo R WRC Street aufzulegen. Der Polo R WRC Street wird nur 2.500 Mal produziert und weist einige ausgefallene Details auf – wie zum Beispiel eine Motorhaube aus einem besonders leichten Stahl-Verbundstoff. Polo-typisch ist er voll alltagstauglich und bringt mit 162 kW (220 PS) pures Rallye-Feeling auf die Straße.



Neues Auto, weiterhin erfolgreich: Mit der zweiten Generation des Polo R WRC gelingen 2015 und 2016 die WM-Triumphe drei und vier.

POLO EINMAL NEU GEDACHT



POLO VI 2017-2021

Er ist einer der Größten unter den Kleinen. Mit bis dahin weltweit mehr als 17 Millionen verkauften Exemplaren ist der Polo eines der erfolgreichsten Fahrzeuge seiner Klasse. Die sechste Generation startet 2017 komplett neu entwickelt durch: Erstmals basiert der Polo auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). Dadurch übernimmt der kleine Kompakte zahlreiche Features, die man bislang nur aus höheren Klassen kannte – wie das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion (serienmäßig) und Fußgängererkennung, den Spurwechselassistenten mit Blind-Spot-Sensor, den Ausparkassistenten, die automatische Distanzregelung ACC, die Multikollisionsbremse oder LED-Scheinwerfer. Der Polo VI ist auch der erste Polo mit digitalen Instrumenten: Die zweite Generation des Active Info Displays feiert ihre Weltpremiere in diesem Modell.

Das Baukastenprinzip macht sich auch beim Platzangebot bemerkbar, der Polo wächst in der Länge um 81 Millimeter, der Radstand vergrößert sich um 92 Millimeter. Er ist außen länger und flacher als sein Vorgänger, innen jedoch gleichzeitig größer. Besonders beeindruckend ist sein auf 351 Liter gewachsenes Kofferraumvolumen. Auch das Design setzt auf emotionale, expressive Dynamik.



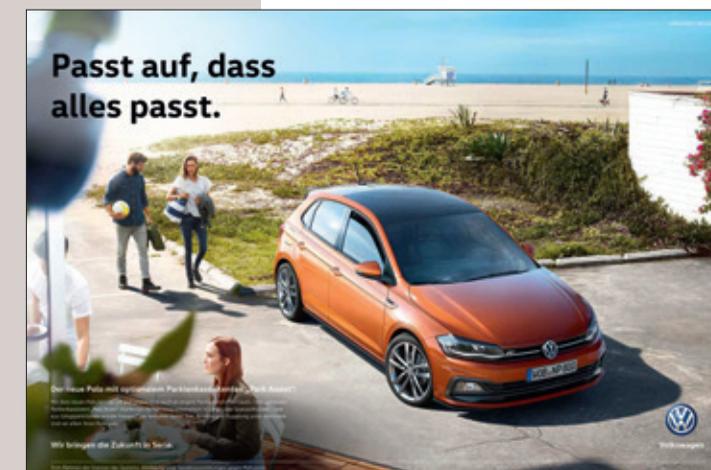
POLO BEATS, 2017

Der Name des Sondermodells ist Programm: Ein 300-Watt-Soundsystem liefert satten Sound.



POLO GTI, 2017

Das Topmodell GTI beeindruckt unter anderem mit neuem „Sport Select“-Fahrwerk.



„Passt auf, dass alles passt.“
ANZEIGE POLO VI, 2017

EIN WELTWEITES ERFOLGSMODELL

Mit mehr als 20 Millionen gebauten Exemplaren gehört der Polo global zu den erfolgreichsten kleinen Kompaktmodellen. Gebaut wurde der Kleinwagen schon an vielen Standorten.



Die Serienproduktion des Polo I beginnt im März 1975 am Hauptsitz von Volkswagen in **Wolfsburg**. 1,1 Millionen Einheiten werden hier bis 1981 hergestellt.

Schon beim Nachfolger wird die Fertigung auf mehrere Standorte verteilt: Im Stammwerk in Wolfsburg wird der Polo II bis 1992 produziert. 1990 und 1991 laufen auch rund 18.000 Einheiten bei Volkswagen Sachsen im heutigen Zwickauer Stadtteil **Mosel** vom Band.

Bereits im März 1984 beginnt die Produktion des Kleinwagens zusätzlich im SEAT Werk **Pamplona** (Spanien). Für ein Engagement spricht der strategisch wichtige Zugriff auf einen Fertigungsstandort mit niedrigen Lohnkosten, der auf längere Sicht als kostengünstiges Montagewerk genutzt werden kann. Folgerichtig wird die Produktionsstätte im Norden Spaniens 1992 das Leitwerk für den Polo und bleibt dies bis 2024. Im rund 400 Kilometer entfernten SEAT Werk in **Martorell** wird der Polo ab 1995 als Classic und ab 1996 als Variant gefertigt – rund 90.000 Fahrzeuge werden in Katalonien bis 2001 produziert.

1996 beginnt die Produktion des Polo Classic bei Volkswagen Argentina. Im Werk **Pacheco**, rund 40 Kilometer nordwestlich von der Hauptstadt Buenos Aires entfernt, läuft die Fertigung für insgesamt zwölf Jahre.

Auch in Südafrika startet 1996 die Produktion des Bestsellers. In **Kariega** (ehemals Uitenhage) wird er zunächst für Märkte

außerhalb von Europa gefertigt, ab 1998 wird dann auch Großbritannien mit dem Kleinwagen beliefert. Seit Sommer 2024 ist das Werk in der Provinz Ostkap, rund 1.000 Kilometer südlich von Johannesburg, die weltweite Hauptfertigungsstätte für den Polo.

1997 bis 1999 fertigt Volkswagen den Kleinwagen in **Posen** (Polen) auf Semi-Knocked-Down-Basis (SKD), dabei werden vormontierte Fahrzeugkomponenten zusammengesetzt. Bei Volkswagen Sarajevo in **Vogošća**, einem nördlichen Vorort von Sarajevo (Bosnien-Herzegowina), wird der Polo von 1998 bis 2008 gefertigt. Am 01. Juli 1999 startet dessen Produktion auch in **Bratislava**. In zwei Generationen und zusätzlich als CrossPolo produziertes Modell, wird der Polo bis 2007 mit einer Stückzahl von 777.000 das meistproduzierte Fahrzeug in der Geschichte von Volkswagen Slovakia. Im ehemaligen VW Werk im russischen **Kaluga** wird der kleine Kompakte von 2010 bis 2022 als Limousine gebaut.

2001 geht es für den Polo nach China. Bis heute wird die Produktfamilie im Werk **Anting** der SAIC Volkswagen Automotive Company gefertigt. Zu Beginn war der Polo erst die vierte Baureihe, die Shanghai Volkswagen seit den Anfängen 1983 produzierte.

Seit 2002 produziert Volkswagen do Brasil den kleinen Bestseller in zwei Werken: in **Anchieta** und in **Taubaté**. In **Brüssel** läuft die Produktion ab 2006 bis zum Modellwechsel Mitte 2009. Das Ende in Belgien bedeutet einen Anfang in Indien. Dort fällt der Startschuss 2009 für den Polo in **Pune**. Die Produktion endet, als 2016 der Ameo auf den Markt kommt.

Auf dem afrikanischen Kontinent wird der Polo, neben dem Standort Kariega, seit Ende 2016 auch in **Thika** (Kenia) gefertigt. 2018 beginnt die Montage auf SKD-Basis in **Kigali** (Ruanda) – 2020 folgt mit **Accra** (Ghana) eine weitere Produktionsstätte.

MADE IN SÜDAFRIKA

Wolfsburg, Mosel, Bratislava, Brüssel, Martorell und zuletzt Pamplona: Über vier Jahrzehnte wurde der Polo in Europa produziert. Seit Sommer 2024 kommt der Kleinwagen aus Kariega in Südafrika. Für das Werk in der Provinz Ostkap bedeutet das keine große Umstellung – schließlich wird der Polo dort bereits seit 1996 für Märkte außerhalb Europas produziert.

Im Werk in Kariega, einer Industriestadt etwa 750 Kilometer östlich von Kapstadt, werden seit 1951 Volkswagen gebaut – der Polo seit 1996.



„Unser Team ist sehr stolz auf dieses Auto.“

MARTINA BIENE



Pamplona im Norden Spaniens war mehr als 40 Jahre die Hauptproduktionsstätte für den Polo. Seit 1984 wurden dort mehr als 8,4 Millionen Einheiten des Kleinwagens hergestellt. Nun wird der Fünftürer der sechsten Generation in Kariega hergestellt. „Wir bauen hier den Polo und den Polo Vivo sowie die vorherige Generation des Polo, die schwerpunktmäßig für den lokalen Markt in Südafrika und in ganz Subsahara-Afrika hergestellt wird“, sagt Martina Biene, Vorsitzende und Geschäftsführerin der Volkswagen Group Africa (VWGA). Das Jahr 2024 brachte einen Produktionsrekord: 167.084 Fahrzeuge, davon 131.485 Polo für den globalen Export und 35.599 Polo und Polo Vivo für den lokalen Markt.

Die Maximalkapazität des Werks pro Jahr beträgt 171.000 Polo, davon maximal 30.000 Vivo. „Damit sind wir eines der kleineren Volkswagen Werke“, stellt Biene klar. In Südafrika geht es laut Biene aber um mehr als nur die Herstellung von Fahrzeugen und die Schaffung von Arbeitsplätzen: „Es geht um die Gemeinschaft, es geht um Ubuntu.“ Der Begriff stammt aus den Nguni-Sprachen der Zulu und der Xhosa und bedeutet „Ich bin, weil wir sind“. „Ubuntu ermutigt uns, unsere Menschlichkeit zu schätzen und uns gegenseitig als Menschen zu achten“, sagt Biene.

„Wir sind stolz darauf, dass wir die Demografie unseres Unternehmens verändert haben, dass wir die südafrikanische Flagge

hochhalten, indem wir seit Juli dieses Jahres eines der wenigen Werke sind, die den beliebten Polo herstellen“, sagt Biene. In Kariega liefen einst einige Ikonen wie der Käfer und der Transporter vom Band, bis 2009 auch der Citi Golf auf Basis des Golf I. Und den Polo GTI gibt es schon seit Jahren. „Unser Team ist sehr stolz auf dieses Auto“, sagt Biene. „Der Polo hat bei uns eine lange Tradition – vor allem der Polo GTI.“ Das Werk in Kariega war und ist alleiniger Hersteller des Polo GTI. Aus Südafrika wird das Fahrzeug weltweit in 30 Märkte exportiert.

Das Werk in Kariega erstreckt sich über eine Fläche von 518.378 m². Neben dem Polo und dem Polo Vivo werden dort auch Motoren für den Polo Vivo gefertigt. Zum Unternehmen gehören auch zwei Teile-Distributionszentren in Kapstadt und Centurion bei Johannesburg sowie die National Sales Organisation (NSO) in Johannesburg, die für den Fahrzeugverkauf im Inland und in Subsahara-Afrika zuständig ist. Volkswagen ist mit einem Marktanteil von 15,6 Prozent (2023) eine der drei führenden Pkw-Marken auf dem südafrikanischen Markt und eine der beliebtesten Fahrzeugmarken des Landes. Der Polo Vivo war 2023 der meistverkaufte Pkw in Südafrika und der Polo das meistexportierte Fahrzeug Südafrikas. Mit fast 4.000 Beschäftigten ist die VWGA der größte privatwirtschaftliche Arbeitgeber in der Metropolregion Nelson Mandela Bay, zu der auch Kariega gehört.

„EIN SYMPATHISCHES AUTO“

Präzise, innovativ, emotional: Als der Polo im Jahr 1975 auf den Markt kam, ahnte kaum jemand, dass „der Kleine“ eine solche Karriere hinlegt. Das liegt auch an seinem stets zeitlosen Design.



Hartmut Warkuß, von 1993 bis 2003 Chefdesigner der Volkswagen AG, entwarf mit seinem Team auch die vierte Polo Generation.

Als ehemaliger Chefdesigner des Volkswagen Konzerns schuf Hartmut Warkuß mit seinem Team eine Vielzahl moderner Klassiker. Bevor der heute 84-Jährige im Jahr 1993 nach Wolfsburg wechselte, prägte er bereits nachhaltig die Design-Orientierung der Marke Audi. Zu Beginn seiner Laufbahn zeichnete er unter anderem für die Entwicklung des Audi 50 verantwortlich – der dann als Polo Geschichte schrieb.

„Zwischen Audi 50 und Volkswagen Polo gab es äußerlich kaum Unterschiede, lediglich die seitliche Dachabrundung fiel unterschiedlich aus. Das hatte aber fertigungstechnische Gründe“, erklärt Warkuß und schwärmt vom Polo I: „Er hat schöne Proportionen und klare Linien. Dadurch ist er schlüssig und erklärt sich. Das ist ein Design, das auch nach Jahren noch funktioniert. Der Polo ist ein sympathisches Auto.“

Bis zur heutigen sechsten Generation hat sich beim Polo viel verändert und doch ist vieles auch gleich geblieben. „Auch wenn der erste Polo noch ganz andere Dimensionen aufweist und das aktuelle Modell das größte seiner Familie ist, so sind die Proportionen doch verwandt: kurze Überhänge, eine harmonische Verteilung vom Dachaufbau im Verhältnis zur Fahrzeuglänge, die nach vorn zulaufende Dynamik“, sagt Volkswagen Designer Stefan Wallburg, Head of Exterior Design für Europa bei der Marke Volkswagen.

„Der Polo hat ein Design, das auch nach Jahren noch funktioniert.“

HARTMUT WARKUSS

Seit jeher stimmen die Proportionen beim Polo, das leichte Design ist sein Markenzeichen. Und so gehen die Designer mit der Zeit und greifen gleichzeitig das Design der Vorgängergenerationen auf. „Ein gutes Beispiel ist die Fenstergrafik, die schon 1975 ein wichtiges gestalterisches Element war“, sagt Wallburg. „Das lange Fensterband ist beim aktuellen Polo lediglich dynamischer und kraftvoller. Zusammen mit der Keilform, der starken Schulterpartie und der Tornadolinie schießt der Polo der sechsten Generation stark nach vorn. Er ist insgesamt deutlich maskuliner, erwachsener – und wirkt agiler.“

Heute gibt es sehr viel mehr Elemente als in den 1970ern, aber die Übersichtlichkeit von damals inspiriert das Design-Team. Ein Wohlgefühl wie 1975, gepaart mit Hightech aus dem 21. Jahrhundert.



„Der Polo ist ein Auto mit einer einzigartigen und wiedererkennbaren Identität.“

ANDREAS MINDT

Das Design des Polo war schon immer von einem zeitlosen Stil geprägt.

FUNKTIONAL, ZEITLOS, UNVERWECHSELBAR

Andreas Mindt, Design-Chef der Marke Volkswagen, über die Identität des Polo Designs.



Andreas Mindt ist Leiter Volkswagen Design und arbeitet seit mehr als 15 Jahren im Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Polo feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Jubiläum. Was sind rückblickend die wichtigsten Designmerkmale, die den Polo zu einer solchen Ikone in der Produktpalette von Volkswagen gemacht haben?

Beim Design des Polo wurde immer Wert auf kompakte Proportionen, Zweckmäßigkeit und einen zeitlosen Stil gelegt. Von seiner ersten Generation an wurde der Polo so konzipiert, dass er zurückhaltend und dennoch raffiniert ist, mit klaren Linien und einem robusten Charakter. Im Laufe der Jahre wurden diese Qualitäten mit jedem neuen Modell fortgeführt, sodass der Polo nicht nur eine praktische Wahl, sondern auch ein Auto mit einer einzigartigen und wiedererkennbaren Identität in unserem Portfolio ist. Es geht um Einfachheit mit Sinn – eine Philosophie, die sich auch heute noch im Polo fortsetzt.

Es gibt eine besondere familiäre Verbindung zwischen Ihnen und dem Polo. Können Sie uns erzählen, wie diese Verbindung Ihre Herangehensweise an das Vermächtnis des Polo und das Design von Volkswagen im Allgemeinen beeinflusst hat?

Ja, meine familiäre Verbindung zum Polo hat mir eine einzigartige Perspektive auf sein Designerbe gegeben. Denn mein Vater hat als Designer an der zweiten Polo Generation mitgearbeitet, und seine Arbeit hat mir gezeigt, wie man innovativ ist und gleichzeitig eine starke Verbindung zur Kernidentität eines Modells aufrechterhält. Dieser Ansatz ist das Herzstück des Volkswagen Designs. Wir sind ständig auf der Suche nach Möglichkeiten, Grenzen zu überschreiten und gleichzeitig das Erbe jedes Modells zu respektieren. Insbesondere der Polo hat mich gelehrt, ein Design zu kreieren, das sowohl funktional als auch zeitlos ist – Qualitäten, die wir in unserer gesamten Produktpalette verkörpern wollen.

Wie sehen Sie als Leiter des Volkswagen Markendesigns die Zukunft des Polo in Bezug auf das Design und die Digitalisierung in der Automobilindustrie?

Wir sehen eine glänzende Zukunft für den Polo. Wir freuen uns, diesem ikonischen Modell ein neues Design, fortschrittliche digitale Funktionen und ein neues Maß an Konnektivität zu verleihen und gleichzeitig den Qualitäten treu zu bleiben, die den Polo seit 50 Jahren ausmachen. Im Moment muss ich noch ein paar Geheimnisse hüten, aber es gibt auf jeden Fall spannende Dinge.

Die erste Generation des Polo entstand unter der Leitung des damaligen Chefdesigners der Marke VW, Herbert Schäfer. An seiner Seite arbeitete ein engagiertes Team. Wie beurteilen Sie den Einfluss ihrer gemeinsamen Arbeit auf die Designphilosophie von Volkswagen im Laufe der Jahrzehnte?

Das Team unter der Leitung von Herbert Schäfer legte ein starkes Fundament für das, was der Polo repräsentieren sollte – Einfachheit, Zweckmäßigkeit und einen unverwechselbaren Charakter, der zum Synonym für das Modell werden sollte. Ihre gemeinsame Vision hat nicht nur den Polo geprägt, sondern auch zum breiteren Designethos von Volkswagen beigetragen, indem sie Klarheit und Zweckmäßigkeit betonten. Es ist eine Ehre, auf diesem Erbe aufzubauen und die Entwicklung eines so ikonischen Designs fortzusetzen.

DIGITAL UND INNOVATIV



POLO VI SEIT 2021

Im Frühjahr 2021 erhält der Polo eine umfassende Überarbeitung. Mit geschärftem Karosserie-Design und neuen Features wird der Polo noch hochwertiger: Lichtleiste und LED-Scheinwerfer zieren den Frontgrill, dazu kommen LED-Rückleuchten am überarbeiteten Heckstoßfänger. Auf Wunsch gibt es IQ.LIGHT Matrix-LED-Scheinwerfer.

In Bezug auf Sicherheit und Fahrkomfort kann der Polo mit Assistenz- und Komfortsystemen aufwarten, die man sonst nur aus höheren Fahrzeugklassen kennt. Mit dabei sind beispielsweise der optionale IQ.DRIVE Travel Assist, der erstmals das teilautomatisierte Fahren ermöglicht, die automatische Distanzregelung ACC, der Notbremsassistent Front Assist sowie der Fernlichtassistent Dynamic Light Assist.

Digital wird das Cockpit mit Displays, die Bildschirmdiagonalen von 20 Zentimeter in der Serie und bis zu 25 Zentimeter optional bieten. Dazu ist die neue Generation an Infotainment-Systemen an Bord.

Zahlreiche digitale Features wie Wireless Charging und App Connect sowie Functions on Demand (z. B. zum Nachrüsten der Navigationsfunktion) halten Einzug.

Im Sommer 2021 wird der neue Polo GTI mit Zweiliter-Turbobenziner und 152 kW (207 PS)¹ unter der Haube vorgestellt. Ein Vierteljahrhundert nach dem ersten Polo GTI präsentiert VW 2023 das Sondermodell Polo GTI Edition 25² – eine auf 2.500 Exemplare limitierte Jubiläums-Edition.

2,5

MIO.
GESAMTPRODUKTION
WELTWEIT
von 2017 bis Okt. 2024



„Ansehen und gesehen werden.
Der neue Polo“

ANZEIGE POLO VI, 2021



POLO R-LINE, 2021

Die neue Angebotsstruktur umfasst Polo, Polo Life, Polo Style und Polo R-Line.



POLO VI GTI EDITION 25², 2023

Das Jubiläumsmodell punktet mit durchzugsstarkem Antrieb, Sportfahrwerk, Differenzialsperre XDS und Design-Highlights.

¹Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,9–6,5 l/100km; CO₂-Emissionen kombiniert 156–149 g/km; CO₂-Klasse F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Energieverbrauch kombiniert 7,1–6,8 l/100km; CO₂-Emissionen kombiniert 161–153 g/km; CO₂-Klasse F–E.

WOW, AUS DEM IST WAS GEWORDEN!

Bisher produzierte Polo: **20** Millionen

4x
RALLYE-
WELTMEISTER!

- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

Polo R WRC

LEISTUNG
40
PS
POLO I (1975)

318
PS
POLO R WRC (2015)

BESCHLEUNIGUNG VON 0 AUF 100 KM/H
POLO I (1975): **21,2 S**
POLO VI GTI¹ (2024): **6,5 S**

LEERGEWICHT
685 KG
POLO I (1975)
1.143 KG
POLO VI (2024)

LÄNGE: 3.500 MM	↔	LÄNGE: 4.074 MM
BREITE: 1.559 MM		BREITE: 1.751 MM
POLO I (1975)		POLO VI (2024)

SELTEN KLANGEN
FARBEN SCHÖNER:

SENEGALROT
OZEANICBLAU
LOFOTENGRÜN
PHOENIXROT
CLIFFGRÜN

AUSWAHL FÜR DEN POLO I (1975)

TEILAUTOMATISIERTES FAHREN



IQ. DRIVE Travel Assist
ist im aktuellen Polo
erstmalig möglich

GRUNDPREIS DES ERSTEN POLO
7.500 DM

¹ Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert: 6,9–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 156–149 g/km; CO₂-Klasse: F–E.

50
Jahre
POLO

