



JAAR POLO



HISTORIE
Zes generaties

AUTOSPORT
Vele overwinningen

DESIGN
Een tijdloos icoon

INHOUDSOPGAVE



MODELLEN & ONTWIKKELING

- 4

POLO I 1975-1981

Less is more
- 6

ONTWIKKELING

Welkom in de familie
- 8

POLO II 1981-1994

De compacte auto met een stationwagon-gevoel
- 14

POLO III 1994-2001

De Polo krijgt groeistuipen
- 16

BIJZONDERE UITVOERINGEN

Opvallend, brutaal en relaxed
- 18

POLO HARLEKIN

Een kleurrijke funauto
- 20

VARIANTEN

De Polo, maar dan anders
- 22

POLO IV 2001-2009

Met een happy face
- 26

POLO V 2009-2017

Sportiever dan ooit
- 30

POLO VI 2017-2021

Opnieuw uitgevonden
- 36

DESIGNONTWIKKELING

“Een sympathieke auto”
- 38

FUNCTIONEEL DESIGN

Interview met Head of Design Andreas Mindt
- 40

POLO VI 2021

Digitaal en innovatief



SPORT & SUCCESSEN

- 10

SPORTIEVE POLO’S

Het bewijs: je hoeft niet groot te zijn om sportief te zijn
- 12

AUTOSPORT

Racen! Rally! Rallycross!
- 24

GTI

Zo snel kan een Polo zijn
- 28

WK RALLY

Zegetocht voor de Polo



PRODUCTIE & FEITEN

- 32

OVERAL THUIS

Een wereldwijd succesmodel
- 34

PRODUCTIE

Made in Zuid-Afrika
- 42

FEITEN & CIJFERS

Dat maakt echt indruk!



"Al sinds de eerste generatie staat de Polo symbool voor betaalbare mobiliteit – een auto voor iedereen."

THOMAS SCHÄFER
Lid van de Raad van Bestuur van Volkswagen AG,
Brand Group Core, CEO Volkswagen Brand

Beste lezers,

Je eerste auto, je eerste trip naar zee, je eerste kennismaking met onafhankelijkheid – zelf kiezen waar het volgende avontuur je naartoe brengt. De Volkswagen Polo heeft aan de basis gestaan van tal van onvergetelijke momenten en verhalen.

Wat ik zo bijzonder vind aan onze kleine compacte auto? Sinds de allereerste generatie staat hij voor betaalbare mobiliteit. Geen overbodige franje, maar topkwaliteit, uitstekende rijeigenschappen en bruikbare innovaties. Een auto voor iedereen. Toegankelijk en sympathiek. Een echte Volkswagen, in alle opzichten. En inmiddels bestaat hij alweer vijftig jaar. Een perfecte reden om de Polo dit jaar extra aandacht te geven!

Met een oorspronkelijke lengte van ongeveer 3,5 meter was de Polo de definitie van een compacte auto. Vandaag de dag behoort hij, met wereldwijd meer dan twintig miljoen geproduceerde exemplaren, tot de meest succesvolle compacte auto's ter wereld.

Iconische special editions hebben een sleutelrol gespeeld in dit succes en hebben de schare fans gestaag doen groeien: van de Polo Jeans - die in de voetsporen trad van de beroemde Kever - tot de Polo Genesis in Violet Touch pareleffect, en misschien wel de meest opvallende van allemaal: de kleurrijke Polo Harlekin.

'Klein maar groots' is de perfecte manier om de Polo samen te vatten. Niet alleen wat het uiterlijk betreft, maar ook qua sportiviteit. In het Wereldkampioenschap Rally behaalde de Polo R WRC maar liefst vier wereldtitels. De GT- en G40-uitvoeringen zorgden indertijd voor sportiviteit in de praktijk van alledag, terwijl de GTI anno nu nog steeds goed is voor bevlogen prestaties.

Ons team, dat de Polo inmiddels produceert in Kariega (Zuid-Afrika), is enorm trots op dit compacte wonder. Terecht, als je het mij vraagt. Het is opmerkelijk hoe het team van Volkswagen de Polo in vijf decennia telkens opnieuw heeft uitgevonden en hem heeft aangepast aan de behoeften van verschillende generaties. Net als zijn grote broer, de Golf.

Proficiat, Polo! Veel plezier bij het lezen van dit magazine.

Met vriendelijke groet,
Thomas Schäfer

LESS IS MORE



POLO I 1975–1981

Toen hij in maart 1975 werd onthuld, was de Polo de kleinste auto die Volkswagen ooit had gebouwd. Ondanks zijn lengte van slechts 3,5 meter bood hij voldoende ruimte voor vier personen en hun bagage. Het werd het kleinste lid van een nieuwe, moderne modelreeks, naast de Passat, Scirocco en Golf. Qua techniek was de auto gebaseerd op de Audi 50, die al sinds oktober 1974 op de markt was. De twee modellen waren identiek qua ontwerp, op een paar aspecten na. De hoogtoerige 0,9-liter motor kwam ook uit de Audi-fabriek in Ingolstadt. Hij leverde een vermogen van 29 kW (40 pk) en bezorgde de Polo (die slechts 685 kilo woog) een topsnelheid van 132 km/u.

De compacte driedeurs bood een uitrusting die wist te overtuigen, maar was gereduceerd tot het meest noodzakelijke om de auto voor een scherpe prijs te kunnen aanbieden. De Polo N was de instapversie, met op de thuismarkt een vanafprijs van 7.500 Duitse marken, terwijl de Polo L verkrijgbaar was voor een meerprijs van DM 510. De 'L'-versie beschikte over een tweetraps blower, een ruitenwischer achter en tapijt. In 1976 werden motoren van 37 kW en 44 kW (respectievelijk 50 pk en 60 pk) aan het gamma toegevoegd en een model-update zorgde voor een moderner uiterlijk.

In 1977 werd de Derby sedanversie gelanceerd als extra carrosserie-variant en in 1979 volgde de Polo GT, met een sportieve look.

Klanten die een lager brandstofverbruik wilden, konden kiezen voor de Polo Formel E, die in 1981 debuteerde met brandstofbesparende technologie.

1,1
MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD



'Polo. Een kleine auto die grote indruk maakt.'

POLO I ADVERTENTIE, 1975



DERBY I, 1977

Sedan met kofferbak,
de eerste afgeleide van de Polo



POLO I, 1979

Model-update met forsere
kunststof bumpers en een kunststof grille

WELKOM IN DE FAMILIE

SPIRITUELE TWEELING

De Audi 50 en de Volkswagen Polo hebben niet alleen aan de buitenkant veel met elkaar gemeen.



Toen het nieuwe compacte model, de Volkswagen Polo, in maart 1975 werd geboren, had hij al een tweelingbroer.

De bijna identieke Audi 50 was al sinds oktober 1974 op de markt. Beide compacte auto's rolden van de band in de Volkswagen-fabriek in Wolfsburg.

Het begin van de jaren zeventig was een turbulente tijd voor de autofabrikant uit Wolfsburg. Binnen zeer korte tijd werd het gamma verrijkt met geavanceerde modellen met voorwielaandrijving. Het merk was ook van plan om aan de onderkant van de line-up voor uitbreiding te zorgen, want er was vraag naar een compleet nieuwe, compacte auto. Het project was erop gericht om voet aan de grond te krijgen in de klasse van de compacte auto's, en om met het nieuwe model de strijd aan te laten gaan met concurrenten uit Italië en Frankrijk. Er moesten grote stappen worden gezet, en dat gebeurde ook: het duurde minder dan drie jaar om van het eerste ontwerp tot de start van de serieproductie te komen.



Audi NSU en diens directielid dat verantwoordelijk was voor ontwikkeling, Dr. Ludwig Kraus, waren vanaf het begin bij het project betrokken. Kraus voegde de jonge ontwerper van de Audi 80, Hartmut Warkuß, toe aan het team. In nauwe samenwerking met Wolfsburg werden de basiskenmerken van een nieuwe compacte auto in het lagere A0-segment gecreëerd. De lay-out was modern: een two-box design, als compacte alles-in-één oplossing met een grote achterklep en een neerklapbare achterbank. Het project kreeg een extra impuls toen Rudolf Leiding bij Volkswagen aan de slag ging. Leiding, de voormalige CEO van Audi, kende Ludwig Kraus erg goed. Eén ding werd al snel duidelijk: de nieuwe compacte auto zou evenzeer een Audi als een Volkswagen worden.

De compacte auto was zuinig en comfortabel en fungeerde als sparringpartner voor de Golf (en aanvankelijk ook de Volkswagen Kever). De Golf voor het A-segment werd tegelijkertijd ontwikkeld en ging in 1974 in serieproductie, samen met de nieuwe A0, die Audi 50 was gedoopt.

In deze periode werd het modulaire principe ontwikkeld, waardoor dezelfde onderdelen konden worden gebruikt in verschillende modellen van het concern, met grotendeels identieke technologie. Dat moest de winstgevendheid van het bedrijf op de lange termijn garanderen. En zo werd de kleine Audi uit Ingolstadt vanaf de zomer van 1974 geproduceerd in de Volkswagen-fabriek in Wolfsburg. De bijna identieke Volkswagen Polo volgde met een kleine vertraging en ging op 5 maart 1975 in productie.

AUDI OF VOLKSWAGEN?

De verschillen zijn marginaal, alleen de dakafronding aan de zijanten was anders.

MODERNE LAY-OUT

Een compacte alles-in-één oplossing met strakke lijnen en een grote achterklep.



De Polo zag er goed uit, had een compacte carrosserie en een praktische achterklep en weerspiegelde perfect de tijdgeest. Wendbaarheid, uitstekende rijeigenschappen en zuinige motoren waren de nieuwe kernwaarden die voor een goed imago zorgden. Het model verkocht meteen goed, terwijl de grotere Golf al voor een prima basis had gezorgd bij de klanten. Met de komst van achtereenvolgens de Passat, de Scirocco, de Golf en de Polo was de nieuwe modellenfamilie van Volkswagen nu compleet.

DE COMPACTE AUTO MET EEN VARIANT-GEVOEL



2,7
MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD

POLO II 1981-1994

In september 1981 introduceerde Volkswagen de tweede generatie van de Polo. De volledig nieuw ontworpen carrosserie was 3,66 meter lang en had een unieke uitstraling. De steil aflopende achterkant maakte van de Polo feitelijk een tweedeurs stationwagon: klein, maar met veel ruimte. Vooral de hoofdruimte was aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de eerste generatie. De Polo II was opnieuw een lichte auto, met een gewicht van slechts 770 kilogram in basistrim.

Na de introductie van de versie met de steil aflopende achterkant werd in 1982 de Coupé fastback-versie aan het gamma toegevoegd. Onder de motorkap huisden sterkere benzinemotoren, waardoor de auto sneller accelereerde. En de kleinste dieselmotor van Duitse makelij met een vermogen van 33 kW (45 pk) maakte in 1987 zijn debuut in de Volkswagen Polo.

In 1984 werd het Polo-gamma verder aangevuld met een instapmodel, de Fox, in 1987 gevolgd door de Polo Coupé GT G40, die in een beperkte oplage gebouwd werd. Met een vermogen van 85 kW (115 pk) was dit de krachtigste variant van de Polo tot dat moment. Het was ook het eerste model met een scroll-type supercharger, een nieuw type compressor ontwikkeld door Volkswagen. In 1990 kreeg de Polo II een uitgebreide model-update: hij had nu opvallende rechthoekige koplampen, aerodynamisch gelijkende, geïntegreerde bumpers en een gewijzigde grille. De Polo II zou 13 jaar lang in productie blijven.



POLO FOX, 1984
Betaalbaar instapmodel voor
een jongere doelgroep.



POLO SEDAN, 1985
De Derby werd in 1985 omgedoopt tot Polo Sedan.



'Hij is nog maar net uit, maar is nu al helemaal in.'

POLO II ADVERTENTIE, 1981

HET BEWIJS: JE HOEFT NIET GROOT TE ZIJN OM SPORTIEF TE ZIJN



De kleine auto uit Wolfsburg trok zijn sportoutfit voor het eerst aan in 1979.

En met de innovatieve scroll-type supercharger (G-lader) die in 1987 debuteerde, begon hij massaal fans voor zich te winnen.

Rood, zwart, sportief. De agiele compacte auto toonde in 1979 voor het eerst zijn sportieve kwaliteiten als GT-model. Met een rood omlijste grille (net als de Golf GTI), zwart-rode stalen wielen, zwarte sierstrips, GT-badges en sportieve accenten in het interieur was de Polo I GT een echte eyecatcher. Het vermogen was echter bescheiden: met een kleine 1,3-liter atmosferische motor onder de motorkap die slechts 44 kW (60 pk) leverde, was het niet echt een krachtpatser. Maar ook al was de Polo I GT slechts in beperkte mate sportief, destijds maakte hij beslist indruk.

Kleine Volkswagen. In 1982 werd de Polo II op de markt gebracht als Coupé met fastback-achterzijde. De GT-versie bood aanzienlijk meer pit dankzij de nieuwe 55 kW (75 pk) sterke motor. In de advertenties werd hij de 'kleine Volkswagen' genoemd en hij bood een flinke dosis rijplezier, in combinatie met een topsnelheid van 170 km/u.

Een echte wolf in schaapskleren. De Polo II Coupé GT G40, die in mei 1987 op het toneel verscheen, was een mini-revolutie. De compacte zwarte auto was direct een echte performance-versie. In 1987 was de productie nog beperkt tot een kleine serie van 500 exemplaren, waarin voor het eerst de G-lader – een innovatief nieuw type compressor – was gemonteerd.

De mechanisch aangedreven compressor van het scroll-type haalde met een vermogen van 85 kW (115 pk) het maximale uit de 1,3-liter motor en stuwde deze Polo naar een topsnelheid van 195 km/u. De auto was in die tijd een echt statement en betekende een mijlpaal in de historie van de sportieve Polo's.



Een GT direct bij de eerste oogopslag: de Polo laat zich van zijn sportieve kant zien.



WERELDRECORDS-VERBREKENDE G

Met de nieuwe G-Lader-technologie vestigde de Polo op 13 augustus 1985 een wereldsnelheidsrecord. Tijdens een 24-uurs recordrit op het Volkswagen testterrein in Ehra-Lessien lag de gemiddelde snelheid met 208,13 km/u op een veel hoger niveau dan het bestaande record van 168,63 km/u in de 1.300 cc-klasse. Het aangepaste prototype werd bestuurd door rally-professional en Volkswagen-fabriekscoureur Jochi Kleint.

In 1989 werden er nog eens 1.500 exemplaren van de Polo GT G40 geproduceerd, nu ook in de kleur Tornadorood, Heliosblauw metallic en Alpinewit. Vijfhonderd daarvan waren bestemd voor de export naar Frankrijk. Er was ongelooflijk veel vraag naar de 2.000 exemplaren van de krachtigste Polo-versie tot dan toe en de wachtlijst met potentiële klanten was zo lang dat de aankoopties uiteindelijk werden verloot.

Na een korte productiepauze ging de variant met G-lader in 1991 officieel deel uitmaken van het modellengamma van de Polo. Hij stond nu simpelweg te boek als de Polo Coupé G40, kortweg G40, en werd gebouwd als het gefacilite model 2F. Deze uitvoering had een katalysator, leverde een vermogen van 83 kW (113 pk) en de productie was niet langer gelimiteerd.

RACEN! RALLY'S! RALLYCROSS!

Ga...
Stoßdämpfer



Met de Polo had Volkswagen zijn pijlen al vroeg gericht op de autosport. Het begon als een manier om aanstormend talent in de toerwagen-racerij te krijgen. Later werd het merk met dit model Wereldkampioen in de rallycross.

POLO CUP

Tijd voor actie! In 1983 zorgde de Polo voor opschudding op het circuit. In de allereerste Polo Cup waren de raceauto's nog uitgerust met traditionele atmosferische motoren. Twee dubbele Solex-carburateurs verhoogden het vermogen tot 59 kW (88 pk), voldoende om de lichtgewicht Polo echt over de baan te laten vliegen. Tussen 1986 en 1989 ging het nog sneller toen de 82 kW (112 pk) Polo G40 werd ingezet in de Cup. Na een lange pauze beleefde de merkencup in 2004 een revival. Tot 2009 kregen opkomende coureurs de kans om zichzelf te bewijzen in de ADAC Volkswagen Polo Cup. Met een cilinderinhoud van twee liter leverde de Polo IV een stevig vermogen van 110 kW (150 pk). De bekendste kampioen was René Rast, die later drie keer kampioen werd in het DTM-kampioenschap.



POLO GTI R5 I RALLY

Vanaf 2018 werd de expertise die was opgedaan bij de wereldkampioenschapstitels in het WRC beschikbaar voor klanten die de ex-fabrieksauto's nu konden kopen: de vierwielaangedreven rallyauto voor autosport-minnende klanten was gebaseerd op de zesde-generatie Polo. Als kloppend hart diende de 1,6-liter turbomotor met 200 kW (272 pk), waarvan ook een tweelitervariant beschikbaar was voor modellen als de Polo GTI. Ongeveer honderd exemplaren van de Polo GTI¹ R5 werden met de hand gebouwd voor klanten. En tot op de dag van vandaag neemt het model met succes deel aan nationale en internationale Rally2-kampioenschappen, waarin hij meer dan 500 overwinningen en ruim 1.200 podiumplaatsen heeft behaald.

POLO R SUPERCAR I RALLYCROSS

Volkswagen Motorsport bouwde ook voort op zijn succes in het WK Rally met de deelname aan het FIA WK Rallycross. Met de Polo WRC als basis ging de 570 pk sterke Polo R Supercar in 2017 en 2018 de strijd aan met de concurrentie. Johan Kristoffersson won twee keer de rijderstitel en pakte samen met Petter Solberg ook de teamtitel voor PSRX Volkswagen Sweden. In 2020 maakte Kristoffersson een comeback in een door een privéteam ingezette Polo R Supercar en veroverde opnieuw de titel in het Wereldkampioenschap. En hij slaagde erin om dit alles te bereiken in een autosportklasse waarin auto's regelmatig hardhandig met elkaar in contact komen en onvoorspelbaarheid een gegeven is. De cirkel is rond voor Volkswagen: in de jaren '80 zorgde Jochi Kleint al voor veel opschudding achter het stuur van de eerste Golf in het Europese Rallycross Kampioenschap.



¹Polo GTI – Gecombineerd energieverbruik: 6,9–6,5 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissie: 156–149 g/km; CO₂-klasse: F–E.

1994 DE POLO KRIJGT GROEISTUIPEN



POLO III 1994–2001

De derde generatie van de Polo was grondig vernieuwd: de carrosserie, het onderstel en de motoren waren volledig nieuw. "Zo groot en toch zo compact" was de reclameslogan, een weerspiegeling van het feit dat de buitenafmetingen van de auto waren toegenomen, waardoor er nog meer interieurruimte ontstond. Met een lengte van 3.715 millimeter had de Polo III nu vergelijkbare afmetingen als de Golf I. Er werden meer materialen gebruikt in de veiligheidsstructuur en hij had een rijkere uitrusting, waardoor het leeggewicht toenam tot 915 kilogram. Qua design maakte de auto een enorme sprong voorwaarts. Wat vooral opviel aan het nieuwe model, waren het rondere uiterlijk, de forsere C-stijlen en de oplopende achterkant.

Bovendien waren er nu moderne veiligheidssystemen aan boord, zoals airbags voor bestuurder en voorpassagier, gordelspanners en het antiblokkeerremstelsel (ABS). Voor het eerst in de modelgeschiedenis was de Polo ook verkrijgbaar als vijfdeurs en - vanaf juli 1997 - als stationwagen. 1998 was de eerste keer dat de Polo de drie iconische letters droeg die meer geassocieerd werden met zijn 'grote broer', de Golf. De in een gelimiteerde oplage gebouwde Polo III GTI was snel uitverkocht.

In september 1999 kreeg de Polo een make-over: het model had een vernieuwde voorkant, koplampen van helder glas, gewijzigde bumpers, vernieuwde achterlichtclusters en een hoogwaardiger ogend interieur met blauw-verlichte instrumenten. Twee airbags en het antiblokkeerremstelsel waren nu standaard, terwijl ESP (elektronische stabiliteitsregeling) optioneel verkrijgbaar was.

3,5
MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD



'Rondom geopend. De nieuwe Polo Open Air.'
POLO III OPEN AIR ADVERTENTIE, 1997



POLO III GTI, 1998
Voor het eerst met de drie magische letters – en in no time uitverkocht.



POLO III, 1999
Ongeveer 60 procent van de onderdelen werd geoptimaliseerd als onderdeel van een grote model-update.

OPVALLEND, BRUTAAL EN RELAXED



De Polo is een sympathieke auto en daarom heeft hij al meer dan vijftig jaar een plekje in de harten van de fans. Er zijn ook tal van onvergetelijke special editions van de compacte auto geleverd, zoals deze vier iconische voorbeelden.

Jeans mit Motor.



POLO I JEANS

In 1976 deed de eerste speciale Polo zijn intrede. Na drie jaar eerder met succes een soortgelijk concept te hebben geleverd in de vorm van de Kever Jeans, paste ontwerper Gunhild Liljequist nu dezelfde benadering toe bij de Polo I, met stoelhoezen in denimlook inclusief zakken en klinknagels. Van de eerste editie werden in 1976 slechts 9.000 exemplaren gemaakt en verkocht in de kleuren Oregonbeige en Carolinagroen. De tweede editie volgde in 1978, in een oplage van 7.800 stuks. 'The car for people who are fun, chilled-out, and cool', zoals het in de Engelse brochure werd omschreven, was nu verkrijgbaar in de kleuren Alpinewit, Mexicobeige of Marsrood.



POLO II GENESIS

In 1992 kwam er muziek in de Polo. Volkswagen sponsorde de Europese tournee van het Britse poptrio Genesis en de tournee viel samen met de lancering van de 'Genesis' limited editions van de Polo II Coupé en Golf Cabriolet. Deze auto had een rijkere uitrusting, een geïntegreerd audiopakket en - het allerbelangrijkste - de exclusieve Violet Touch pareleffectlak. Daarmee bereikte de Polo Genesis de toppositie in de hitlijsten voor de fans, net als het Genesis-album 'We Can't Dance'.



POLO VI BEATS

Het klonk in 2017 wederom als muziek in de oren van de Polo-fans: de Polo beats edition zorgde voor de perfecte audio-ervaring tijdens het rijden. Het hoofdtelefoonmerk 'Beats by Dr. Dre' droeg zijn expertise bij aan de ontwikkeling van het speciale model, dat was uitgerust met een audiosysteem van de wereldberoemde audiospecialist. Zes speakers plus een subwoofer en een 300 watt 8-kanaals versterker zorgden voor een optimale sound. Opvallende features waren de 'beats'-logo's op de B-stijlen, zwart gespoten buitenspiegelbehuizingen, bestickering op de motorkap en het dak, 16 inch lichtmetalen velgen en een dashboardpaneel in Velvet Red.

POLO III OPEN AIR

Een frisse wind: in 1995 bood een open versie van de Polo III een compleet nieuw perspectief in de vorm van de Open Air special edition. De Polo Open Air werd gekenmerkt door een elektrisch bedienbaar zonnedak dat naar achteren kon worden geschoven, tot net vóór de C-stijlen. Het opvouwbare stoffen dak was zo groot dat zelfs de passagiers op de achterbank een vrij uitzicht hadden op de zon en de blauwe lucht. Geen enkele Polo kwam ooit in de buurt van deze cabriolet-ervaring. De oorspronkelijke reclametekst van Volkswagen belooft 'Fun en rijplezier. Stap in, open het dak en geniet van rijden in de open lucht.'





HARLEKIN

ID.3 HARLEKIN, 2024

Op basis van een spontaan idee kwam de moderne Harlekin tot stand in de werkplaats van Halle 77.



GOLF III HARLEQUIN, 1996

Volkswagen lanceerde ook een 'Harlequin'-model in de VS.

EEN KLEURRIJKE FUNAUTO

Het is één van de meest merkwaardige en iconische modellen die Volkswagen ooit op de markt heeft gebracht: de Polo Harlekin ('Harlekijn'). Toen de derde generatie van de Polo in 1995 op de markt kwam, zorgde dat voor een nieuwe benadering van het bestelproces. Er waren uitrustingspakketten leverbaar die vrijelijk konden worden gecombineerd. De verkoopbrochure illustreerde het modulaire systeem met behulp van vier kleuren: Pistachegroen stond voor het lakwerk, Chagallblauw voor de motor en het onderstel, Ginstergeel voor de uitrusting en Flashrood voor speciale uitrustingsfeatures. Om dat principe op de Polo te visualiseren, werden in eerste instantie twintig auto's uitgevoerd in vier kleuren en verdeeld over de showrooms van de Volkswagen-dealers. De vraag was groot en de marketinggrap mondde uit in een doorslaand succes. Uiteindelijk rolden er precies 3.806 exemplaren van de Polo Harlekin van de productielijn. Gezien dit succes besloot Volkswagen ook een Harlequin-model op de Amerikaanse markt te brengen. Hiervoor werd de Golf III als basis gekozen. Maar de vraag naar de Golf Harlequin was beperkt. Toch is de Harlekin uitgegroeid tot een cult.

Tot op de dag van vandaag fascineert de kleurrijke look van de Polo Harlekin, en wordt de opvallende kleurstelling zelfs op hedendaagse modellen toegepast. Marco Degenhardt, een gepassioneerde *petrolhead* en succesvolle YouTuber ('Halle77 Dortmund' en 'Marcos neue Welt') is waarschijnlijk de grootste fan van de Harlekin. Hij heeft een nieuwe interpretatie van het ongebruikelijke ontwerp gecreëerd met als basis de Volkswagens e-up! en de ID.3.



HARLEKIN: MADE IN DORTMUND

Marco Degenhardt, een liefhebber met een passie voor iconische en speciale automodellen, ontwierp de elektrische modellen op basis van een vierkleurig schema.

DE POLO, MAAR DÁN ANDERS



Zonder dak, met een extravagante offroad-look, als sedan of als stationwagon? Bij de Polo kan het allemaal: gaandeweg de decennia is hij over de gehele wereld in allerlei carrosserievarianten gebouwd. We hebben hier vier highlights geselecteerd.

OPEN VOOR RIJPLEZIER POLO GTI CABRIOLET 2007

Een droom voor veel fans: een cabrioletversie van de Polo. Op de IAA 2007 leek deze droom eindelijk uit te komen. In Frankfurt am Main werd een open Polo aan het publiek gepresenteerd, en dan ook nog eens een GTI-versie. Deze Polo die een onbeperkte vrijheid bood, was echter slechts een studiomodel. Met de Polo GTI Cabriolet onderstreepte het in Osnabrück gevestigde bedrijf Karmann zijn expertise op het gebied van het ontwerp, de constructie en de afwerkingskwaliteit van cabriolets. Het studiomodel zat boordevol slimme, praktische ideeën, waaronder het handige mechanische softtop-systeem, dat in een Z-vorm kon worden opgeklapt zonder dakcompartiment of flappen aan de zijkanten. Hierdoor konden een grote achterklep en een opklapbare achterbank worden gerealiseerd. In de stoffen kap was een glazen schuifdak ingebouwd. De achterraut kon afzonderlijk worden geopend. Het enige nadeel? De Polo GTI Cabriolet werd nooit in productie genomen.

FUN 2004

De Polo Fun was een op lifestyle geënt model dat een duidelijk statement maakte: de nieuwe exterieurlak in de kleur Lime benadrukte zijn vooruitstrevende styling. Als contrast werd de volledige onderste helft van de carrosserie voorzien van een donkere matte laklaag. Het onderstel werd met ongeveer 20 millimeter verhoogd, waardoor deze Polo offroad-looks kreeg. Ook het interieur straalde vrolijkheid uit: van de interieuruitrusting in Space Lime of Space Grey tot het instrumentenpaneel met verchromde ringen en pedalen in aluminiumlook. In 2006 verving de CrossPolo de succesvolle Fun. Met de generatiewissel vervolgde het model zijn reis met een nieuwe look, om later te worden opgevolgd door de T-Cross.



DERBY 1977

Een Polo met een kofferbak. De Derby liet zien hoe basis-mobiliteit er in zijn perfecte vorm uit kon zien: compact, veel ruimte, een lage aanschafprijs en een laag brandstofverbruik. Het model was gebaseerd op de Polo I en werd in 1977 gepresenteerd met een enorme bagageruimte (515 liter). Deze versie was ruim 30 centimeter langer dan de hatchback met recht aflopende achterzijde. In de tweede generatie werd de Derby vanaf 1985 de Polo Sedan genoemd, en vervolgens van 1995 tot 1997 Polo Classic. Deze versie is vervolgens van de Nederlandse markt verdwenen, maar is in andere landen nog steeds verkrijgbaar, bijvoorbeeld als Volkswagen Virtus in Brazilië of als Polo Sedan in Zuid-Afrika.

VARIANT 1997

De derde-generatie Polo werd in 1994 in Europa op de markt gebracht. Hij diende als basis voor de Polo Variant, die in 1997 debuteerde. Het vijfdeursmodel ging de geschiedenis van de productlijn in als een waar ruimtewonder; de bagageruimte nam toe van 390 tot 1.250 liter wanneer de achterbank werd neergeklapt. Deze derde generatie van de Polo werd in 1999 vernieuwd, waarbij de Variant voortaan optioneel verkrijgbaar was met ESP. De Polo Variant bleef tot 2001 in het gamma.



MET EEN HAPPY FACE



POLO IV 2001–2009

In 2001 begroette de vierde Polo de wereld met een nieuw gezicht en vier koplampen van helder glas, die voortborduurd op het design van de kleinere Volkswagen Lupo. Qua uiterlijk gaf de Polo diverse compacte modellen het nakijken. Een met 15 centimeter toegenomen lengte en een 5 centimeter langere wielbasis ten opzichte van de vorige generatie maakten van deze Polo de ruimste tot nu toe. Bovendien bood hij nu een bagageruimtevolume van 1.030 liter met de achterbank neergeklapt.

Voor het eerst kreeg de Polo ook driebcilindermotoren. Aan het andere uiteinde van het prestatiespectrum bevonden zich de krachtige turbomotoren, met een vermogen van 110 kW (150 pk) in de Polo GTI, en zelfs 132 kW (180 pk) in de Cup Edition. Veiligheid stond voorop: airbags vóór en opzij, stuurbekrachtiging en het antiblokkeerremstelsel (ABS) waren voortaan standaard. ESP inclusief hydraulisch gestuurde remassistentie (HBA) waren tegen meerprijs verkrijgbaar.

In 2003 debuteerde opnieuw een sedan in het modellengamma en werd de levering van de stationwagon-versie stopgezet. De CrossPolo volgde in 2006 met een robuuste offroad-uitstraling. Als onderdeel van een uitgebreide model-update werd het uiterlijk van de auto in 2005 nogmaals grondig herzien, waarbij de Polo nu het nieuwe familiegezicht van Volkswagen kreeg.



POLO SEDAN, 2003

De carrosserie van de sedan-versie was 28 centimeter langer.



POLO IV, 2005

Model-update met een nieuw ontworpen front en een subtiele V-vorm in de grille.

4,1
MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD



'Maakt je sportief.
De GTI – nu ook als Polo.'
POLO IV GTI ADVERTENTIE, 2006

ZO SNEL KAN EEN POLO ZIJN

Alweer drie generaties lang heeft de Polo de eer om die drie magische letters te dragen. Wat begon met een sportief uitrustingspakket voor de Polo in 1979, groeide uit tot een lichtvoetige krachtpatser in de vorm van de GTI¹ die in 1998 op het strijdtoneel verscheen.



¹Polo GTI – Gecombineerd energieverbruik: 6,9–6,5 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissie : 156–149 g/km; CO₂-klasse: F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Gecombineerd energieverbruik: 7,1–6,8 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissie: 161–153 g/km; CO₂-klasse: F–E.



GROTE DROMEN MET EEN EXTRA 'I' – POLO III GTI

De derde-generatie Polo werd de eerste Polo die in de sportieve voetsporen trad van zijn grote broer – de Golf – en die drie iconische letters droeg: de Polo werd in 1998 een echte GTI. De productie was beperkt tot 3.000 exemplaren en die waren al snel uitverkocht. In visueel opzicht was de compacte krachtpatser vrij conservatief, met alleen de 15 inch licht-metalen BBS-velgen en de vuurrode lak op de remklauwen als verwijzingen naar zijn sportieve karakter. Met de pittige 1,6-liter motor met 88 kW (120 pk) accelereerde de eerste Polo GTI in 9,1 seconden naar 100 km/u. En voorzien van een sportonderstel dat met nog eens 10 millimeter was verlaagd, werd voor een bijpassende wegligging gezorgd. De slogan voor de snelste in serie geproduceerde Polo aller tijden vatte het geheel perfect samen: 'Zo snel kan een Polo zijn'.

EEN STERKE COMEBACK – POLO IV GTI

Na een pauze van zeven jaar maakte de sportieve uitvoering van de compacte auto uit Wolfsburg in 2006 een grootse comeback. Uitgerust met een 1,8-liter turbomotor die nu 110 kW (150 pk) leverde en een leeggewicht van slechts 1.200 kilo waren indrukwekkende prestaties standaard inbegrepen. De 132 kW (180 pk) Cup Edition was de kers op de taart. Met een uiterlijk dat was geïnspireerd op dat van de raceauto's uit de ADAC Volkswagen Polo Cup was de krachtigste versie van de Polo IV goed voor een acceleratie van 0 naar 100 km/u in 7,5 seconden en een indrukwekkende topsnelheid van 225 km/u.



GRENSVERLEGGENDE – POLO V GTI

In 2010 accelereerde de Polo V GTI met zijn 132 kW (180 pk) sterke turbomotor in slechts 6,9 seconden naar de 100 km/u. En de facelift van 2014 voegde een extra dosis pk's toe: dankzij de 141 kW (192 pk) sterke 1,8-liter TSI-krachtbron bood de Polo V GTI verbluffende GTI-prestaties. De acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/u in slechts 6,7 seconden en een topsnelheid van 236 km/u katapulteerden hem naar een grensverleggend nieuw niveau.

OVERTUIGENDE PRESTATIES – POLO VI GTI

De Polo VI GTI gaf de klasse van de kleine compacte auto's in 2017 een boost. Het topmodel maakte indruk met zijn 147 kW (200 pk) sterke 2,0-liter TSI-motor, waarmee het model in slechts 6,7 seconden van 0 naar 100 km/u accelereerde. En de voorwaartse drang hield niet op tot hij een topsnelheid van 237 km/u bereikte. Toen de zesde generatie in 2021 een model-update kreeg, werd de GTI volledig digitaal en was hij uitgerust met geavanceerde technologie. Met zijn krachtige turbo-benzinemotor met een vermogen van 152 kW (207 pk) en de speciale sport-aankleding paste deze Polo perfect in de GTI-traditie. In 2023 verscheen een gelimiteerde uitvoering ter ere van het 25-jarige bestaan van de Polo GTI. De Polo GTI Edition 25² maakte indruk met onder andere een exclusief uitrustingspakket, waarbij – net als bij de eerste Polo GTI – de productie was beperkt tot 2.500 exemplaren.

SPORTIEVER DAN OOIIT

POLO V 2009–2017

'De nieuwe Polo is duidelijk de juiste auto op het juiste moment', was de slogan bij de lancering van de vijfde generatie van de succesvolle compacte auto, die in maart 2009 zijn debuut beleefde. Vergeleken met zijn voorganger was het nieuwste lid van de Polo-familie opnieuw langer en daarmee bedroeg de lengte nu bijna vier meter. De strakke lijnen gaven de Polo V een sportieve, doelgerichte uitstraling en kopers konden nu kiezen uit vijf nieuwe motoren. De zeer zuinige Polo BlueMotion werd in december 2009 geïntroduceerd en noteerde een gemiddeld verbruik van slechts 3,3 liter diesel op 100 kilometer, oftewel zo'n 1 op 30. De sportieve Polo GTI maakte opnieuw deel uit van het modellengamma. Een bijzondere highlight was de speciale Polo R WRC Street-uitvoering, die met zijn 162 kW (220 pk) sterke TSI-motor de snelste in serie geproduceerde Polo tot dan toe was.

In 2014 onderging de Polo V een uitgebreide model-update. Naast visuele wijzigingen aan de voor- en achterkant kreeg de auto een aanzienlijke technologische upgrade. De motoren waren veel zuiniger dan voorheen en veel nieuwe veiligheids- en hulpsystemen debuteerden, waarvan sommige waren overgenomen van de grotere Golf.



POLO V BLUEMOTION, 2009

Extra zuinig dankzij de nieuwe driebcilinder TDI met common rail-inspuiting.



POLO V, 2014

De model-update zorgde voor een opgefrist uiterlijk en verbeterde technologie.



'Gran Turismo voor de openbare weg.'
POLO V GTI ADVERTENTIE, 2014

6,3
MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD

ZEGETOCHT VOOR DE POLO

Van nul tot Wereldkampioen in 699 dagen: met de Polo R WRC nam Volkswagen Motorsport met succes deel aan het FIA World Rally Championship (WRC). Dat was het bewijs dat de Polo het in zich had om kampioen te worden.

Volkswagen kondigde zijn terugkeer naar het WK Rally aan op 5 mei 2011. En slechts 699 dagen later, op 3 oktober 2013, wonnen Sébastien Ogier en zijn bijrijder Julien Ingrassia de wereldtitel in de Volkswagen Polo R WRC.

Maar laten we bij het begin beginnen. François-Xavier Demaison kwam begin 2011 bij Volkswagen Motorsport als technisch projectmanager voor het WK Rally en kreeg de opdracht om een WRC-rallyauto te ontwikkelen op basis van de Polo V. Het werd een auto met 1,6-liter turbo-benzinemotor met directe injectie die was gekoppeld aan een sequentiële zesversnellingsbak. Als voorbereiding reed Volkswagen Motorsport tijdens het seizoen 2011 mee in vier rallywedstrijden met de Škoda Fabia S2000 om ervaring op te doen en talentvolle coureurs te zoeken.

Ondertussen werd de Polo R WRC geboren. Tweevoudig Wereldkampioen Rally Carlos Sainz Sr. en Volkswagen-testrijder Dieter Depping maakten begin november 2011 de eerste testritten ter voorbereiding op hun deelname aan het WRC. Bijna gelijktijdig werden de toekomstige Wereldkampioenen Sébastien Ogier en Julien Ingrassia binnengehaald, die in de Fabia S2000-klasse auto deelnamen aan het volledige seizoen 2012. Hun rally-ervaringen leverden een doorslaggevende bijdrage aan de ontwikkeling van de Polo R WRC en de voorbereiding van het team.

De Polo maakte zijn WRC-debuut in de Rally van Monte-Carlo. De eerste overwinning volgde al snel, tijdens de tweede



Volkswagen Motorsport won in 2013 en 2014 de titel in het Wereldkampioenschap Rally met de eerste-generatie Polo R WRC.

kampioenschapsronde in Zweden. De vierwielaangedreven auto was meteen succesvol en legde de lat voor de daaropvolgende jaren hoger. In 2013 wist Volkswagen Motorsport de titels bij de rijders, navigators en constructeurs in de wacht te slepen, in het allereerste seizoen dat het merk deelnam aan de ultieme rallykampioenschappen. En ook in het volgende seizoen was het team uit Hannover met de Polo moeilijk te verslaan. De volgende WK-trofeeën volgden in 2015 en 2016 met een verbeterde versie van de Polo R WRC.

De deelname van de Polo R WRC aan het Wereldkampioenschap Rally kwam op 20 november 2016 tot een einde. De auto nam op gepaste wijze afscheid met een dubbele overwinning in Australië. Zo kwam er een einde aan een ongekend succesverhaal. Bij de 52 WK-wedstrijden waaraan Volkswagen Motorsport in vier jaar tijd deelnam, stonden de Polo R WRC-coureurs maar liefst 43 keer op de hoogste trede van het podium, wat overeenkomt met een verbazingwekkend overwinningspercentage van 82,7 procent, een uniek record in de geschiedenis van de rallysport.



POLO R WRC STREET

Als eerbetoon aan de Polo R WRC die deelnam aan het FIA World Rally Championship, besloot Volkswagen de in een gelimiteerde oplage gebouwde Polo R WRC Street op de markt te brengen. Er werden slechts 2.500 exemplaren van de Polo R WRC Street geproduceerd. De auto had een aantal opvallende details, zoals een motorkap van een bijzonder lichtgewicht staalcomposiet. Typerend voor deze Polo was het feit dat hij volledig geschikt was voor dagelijks gebruik, terwijl hij dankzij een vermogen van 162 kW (220 pk) tegelijkertijd de onvervalste rallyervaring overbracht op de openbare weg.



Een nieuwe auto, nog meer successen: met de tweede generatie van de Polo R WRC behaalde Volkswagen in 2015 en 2016 de derde en vierde WK-titel.

OPNIEUW UITGEVONDEN



POLO VI 2017-2021

Als het om compacte auto's gaat, is het één van de allergrootsten. Inmiddels zijn er wereldwijd meer dan 17 miljoen Polo's verkocht en is de Polo één van de meest succesvolle auto's in zijn klasse. De zesde generatie werd in 2017 op de markt gebracht met een compleet nieuwe constructie. Voor het eerst werd de Polo ontwikkeld op basis van de Modular Transverse Toolkit (MQB). Daardoor kreeg hij een aantal voorzieningen die voorheen enkel in hogere autosegmenten te vinden waren, zoals Front Assist met City Emergency Braking System (standaard) en Pedestrian Monitoring, het rijstrookwissel-systeem met Blind Spot Monitor, Rear Traffic Alert, Adaptive Cruise Control ACC, Automatic Post-Collision Braking System en LED-koplampen. De Polo VI was ook de eerste Polo die over een digitaal instrumentarium beschikte: de tweede generatie van het Active Info Display maakte zijn debuut in dit model.

Het modulaire concept komt duidelijk tot uiting in de beschikbare interieur-ruimte. De lengte van de Polo was met 81 millimeter toegenomen en de wielbasis zelfs met 92 millimeter. Hij was aan de buitenkant langer en tegelijkertijd iets lager dan zijn voorganger, maar aan de binnenkant toch groter. Vooral indrukwekkend is de inhoud van de bagageruimte, die was gegroeid tot 351 liter. Het exterieurdesign kenmerkt zich door expressieve dynamiek.



POLO BEATS, 2017

De naam van dit speciale model zegt alles. Het 300 watt audiosysteem zorgt voor een indrukwekkende sound.



POLO GTI, 2017

Het GTI topmodel maakt indruk met features als het nieuwe Sport Select-onderstel.



'Zorgt ervoor dat alles erin past.'

POLO VI ADVERTENTIE, 2017

EEN WERELDWIJD SUCCESS

Met meer dan twintig miljoen gebouwde exemplaren is de Polo één van de succesvolste compacte auto's ter wereld. Het model is al op veel locaties gebouwd.



De serieproductie van de Polo I begon in maart 1975 in de hoofdvestiging van Volkswagen in **Wolfsburg**. Tegen 1981 werden daar 1,1 miljoen exemplaren geproduceerd.

De productie van de opvolger werd verdeeld over verschillende locaties. De Polo II werd tot 1992 geproduceerd in de hoofdfabriek in Wolfsburg. In 1990 en 1991 rolden er ook zo'n 18.000 exemplaren van de band bij Volkswagen Sachsen in **Mosel**, vandaag de dag onderdeel van de gemeente Zwickau.

De productie van de Polo was in maart 1984 al opgestart in de SEAT-fabriek in **Pamplona** (Spanje). Het doel: het verkrijgen van strategisch belangrijke toegang tot een productielocatie met lage arbeidskosten, die op de lange termijn als kosteneffectieve assemblagefabriek kon worden gebruikt. Bijgevolg werd de fabriek in Noord-Spanje in 1992 de hoofdfabriek voor de Polo en dat bleef zo tot 2024. In de SEAT-fabriek in **Martorell**, ongeveer 400 kilometer verderop, werd de Polo vanaf 1995 geproduceerd als Classic en vanaf 1996 als Variant. In 2001 waren er zo'n 90.000 Polo's geproduceerd in Catalonië.

In 1996 startte Volkswagen de productie van de Polo Classic op bij Volkswagen Argentinië. De productie ging in totaal twaalf jaar door in de fabriek in **Pacheco**, circa 40 kilometer ten noordwesten van de hoofdstad Buenos Aires.

In 1996 begon de productie van de bestseller ook in Zuid-Afrika. In **Kariega** (voorheen Uitenhage) werd de compacte auto aanvankelijk gebouwd voor markten buiten Europa, en vanaf

1998 ook voor het Verenigd Koninkrijk. Sinds de zomer van 2024 is de fabriek in de provincie Oostkaap, zo'n 1.000 km ten zuiden van Johannesburg, de belangrijkste productie-locatie ter wereld voor de Polo.

Van 1997 tot 1999 assembleerde Volkswagen de compacte auto in **Polen** op basis van semi-knocked-down (SKD) kits, waarbij auto's met behulp van voorgeassembleerde auto-onderdelen worden gebouwd. Van 1998 tot 2008 rolde de Polo ook uit de fabriek van Volkswagen Sarajevo in **Vogošća**, een noordelijke voorstad van Sarajevo (Bosnië-Herzegovina). Op 1 juli 1999 werd de productie eveneens opgestart in Bratislava. In twee generaties en aansluitend ook als CrossPolo werd de Polo in 2007 het meest geproduceerde automodel in de geschiedenis van Volkswagen **Slowakije**, met in totaal 777.000 exemplaren. De compacte auto werd van 2010 tot 2022 bovendien gebouwd in de voormalige Volkswagen-fabriek in **Kaluga**, Rusland.

In 2001 zette de Polo koers naar China. Tot op de dag van vandaag wordt de modelreeks nog steeds gebouwd in de **Anting**-fabriek van SAIC Volkswagen Automotive Company. Toen de productie van start ging, was de Polo pas de vierde modelreeks die door Shanghai Volkswagen werd gebouwd sinds de productiestart in 1983.

Sinds 2002 produceert ook Volkswagen do Brasil de kleine bestseller in twee fabrieken: in **Anchieta** en in **Taubaté**. De assemblage in **Brussel** vond plaats van 2006 tot aan de modelwissel medio 2009. Het einde in België betekende een nieuwe start in India, waar de productie van de Polo in 2009 van start ging in **Pune**. Deze werd beëindigd toen de Ameo in 2016 op de markt kwam.

Naast de vestiging in Kariega wordt de Polo sinds eind 2016 ook gebouwd op het Afrikaanse continent, in **Thika** (Kenia). De assemblage met behulp van SKD-kits begon in 2018 in **Kigali** (Rwanda), een andere productiefaciliteit volgde in 2020 in **Accra** (Ghana).



MADE IN ZUID-AFRIKA

Wolfsburg, Mosel, Bratislava, Brussel, Martorell en uiteindelijk Pamplona... de Polo werd meer dan vier decennia lang in Europa geproduceerd. Sinds de zomer van 2024 komt de compacte auto uit Kariëga in Zuid-Afrika. Voor de fabriek in de provincie Oostkaap is dat uiteraard geen grote verandering, de Polo wordt daar immers al sinds 1996 gebouwd voor markten buiten Europa.

De fabriek in Kariëga, een industriestad op ongeveer 750 km ten oosten van Kaapstad, bouwt al Volkswagen-modellen sinds 1951 – en de Polo sinds 1996.



“Ons team is erg trots op deze auto.”

MARTINA BIENE



Pamplona in Noord-Spanje was meer dan veertig jaar lang de belangrijkste productielocatie voor de Polo. Vanaf 1984 werden daar meer dan 8,4 miljoen exemplaren van de compacte auto gebouwd. De zesde generatie van de vijfdeursauto is nu afkomstig uit Kariëga. “We bouwen hier de Polo en Polo Vivo, evenals de vorige generatie van de Polo, die voornamelijk wordt geproduceerd voor de lokale verkoop in Zuid-Afrika en in de rest van Afrika ten zuiden van de Sahara”, vertelt Martina Biene, voorzitter en algemeen directeur van Volkswagen Group Africa (VWGA). In 2024 vestigde Volkswagen er een productierecord: er werden 167.084 auto's gebouwd, waarvan 131.485 Polo's voor de wereldwijde export en 35.599 Polo's en Polo's Vivo voor de lokale markt.

De maximale capaciteit van de fabriek per jaar is 171.000 Polo's, met een maximum van 30.000 Vivo's. “Daarmee zijn we één van de kleinere Volkswagen-fabrieken”, legt Biene uit. Volgens haar gaat het in Zuid-Afrika echter om meer dan alleen het produceren van auto's en het creëren van banen. “Het gaat om de gemeenschap, het gaat om Ubuntu.” Die term komt uit de Nguni-talen Zulu en Xhosa en betekent ‘ik ben omdat wij zijn’. “Ubuntu spoort ons aan om onze menselijkheid te waarderen en elkaar als mens te respecteren”, aldus Biene.

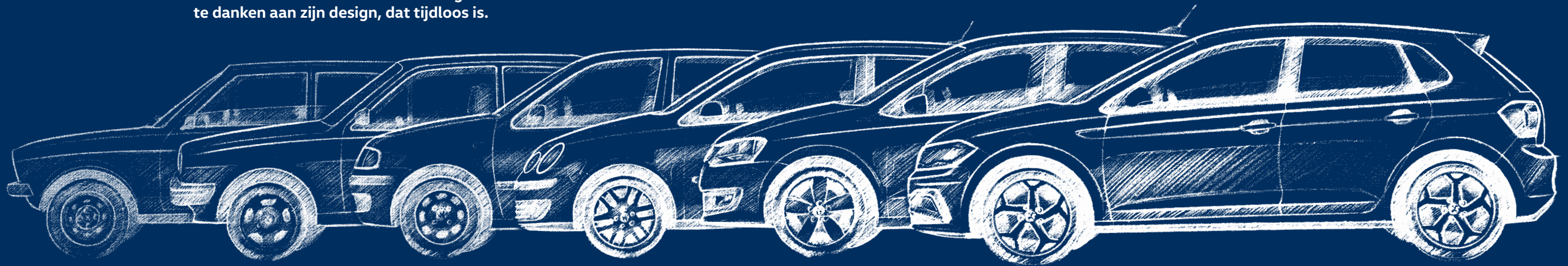
“We zijn er trots op dat we de demografie van onze onderneming hebben veranderd en dat we de Zuid-Afrikaanse vlag hoog

houden door als één van de weinige fabrieken vanaf juli dit jaar nog steeds de populaire Polo te produceren.” In Kariëga rolden ooit iconen als de Kever en de Transporter van de band, en tot 2009 ook de Citi Golf op basis van de Golf I. De Polo GTI wordt er eveneens al jaren gebouwd. “Ons team is erg trots op deze auto”, vertelt Biene. “De Polo heeft een lange traditie bij ons, vooral de Polo GTI.” De fabriek in Kariëga was en is de enige die de Polo GTI bouwt. Vanuit Zuid-Afrika wordt de auto geëxporteerd naar dertig markten wereldwijd.

De fabriek in Kariëga beslaat een oppervlakte van 518.378 m². Naast de Polo en Polo Vivo worden er ook motoren voor de Polo Vivo geproduceerd. De onderneming heeft ook twee distributiecentra voor onderdelen in Kaapstad en Centurion, nabij Johannesburg. En dan is er nog de National Sales Organisation (NSO) in Johannesburg, die verantwoordelijk is voor de verkoop van auto's op de binnenlandse markt en in het Sub-Sahara gedeelte van Afrika. Met een marktaandeel van 15,6 procent (2023) is Volkswagen één van de drie meest toonaangevende personenwagenmerken op de Zuid-Afrikaanse markt en één van de populairste automerken van het land. In 2023 was de Polo Vivo de bestverkochte auto in Zuid-Afrika en de Polo de meest geëxporteerde auto van het land. Met bijna 4.000 werknemers is VWGA de grootste particuliere werkgever in de metropoolregio Nelson Mandela Bay, waartoe ook Kariëga behoort.

"EEN SYMPATHIEKE AUTO"

Doelgericht, innovatief en sympathiek. Toen de Polo in 1975 op de markt kwam, vermoedde bijna niemand dat 'het kleintje' zo'n succesvolle carrière voor de boeg zou hebben. Dat is mede te danken aan zijn design, dat tijdloos is.



Hartmut Warkuß, Chief Designer bij Volkswagen AG van 1993 tot 2003, en zijn team ontwierpen ook de vierde-generatie Polo.

Als voormalig hoofdontwerper van de Volkswagen Groep creëerden Hartmut Warkuß en zijn team een groot aantal moderne klassiekers. Voordat de nu 84-jarige designer in 1993 naar Wolfsburg verhuisde, had hij de designrichting van het merk Audi al gestalte gegeven. Aan het begin van zijn carrière was Warkuß verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Audi 50, om vervolgens geschiedenis te schrijven met de Polo.

"Aan de buitenkant waren er nauwelijks verschillen tussen de Audi 50 en de Volkswagen Polo, alleen de dakafronding aan de zijkanten was anders. Maar daar waren productiespecifieke redenen voor", legt Warkuß uit, waarna hij lyrisch over de Polo I vertelt: "Hij heeft prachtige proporties en strakke lijnen. Dit maakt hem coherent en logisch. Het is een design dat nog jarenlang mee kan. De Polo is een sympathieke auto."

Bij de Polo is er veel veranderd tussen de eerste en de huidige zesde generatie, maar er is ook veel hetzelfde gebleven. "Ook al

heeft de eerste Polo compleet andere afmetingen en is het huidige model het grootste ooit, de proporties zijn vergelijkbaar: een korte overhang voor en achter, een harmonieuze verdeling van de dakstructuur in verhouding tot de lengte van de auto en uiteraard de naar voren toe taps toelopende dynamische lijn", zegt Volkswagen-ontwerper Stefan Wallburg, hoofd Exterior Design voor de Europese modellen bij het merk Volkswagen.

"De Polo heeft een design dat na vele jaren nog steeds werkt."

HARTMUT WARKUSS

De proporties van de Polo zijn altijd goed geweest en het licht ogende design is zijn kenmerk. En zo zijn de ontwerpers met hun tijd meegegaan, terwijl ze ook het design van de vorige generaties hebben voortgezet. "Een goed voorbeeld is de vormgeving van de raamsectie, die in 1975 al een belangrijk designelement was", zegt Wallburg. "De lange raamlijn op de huidige Polo is simpelweg dynamischer en krachtiger. Samen met de wigvorm, de krachtige schouderpartij en de tornadolijn straalt de zesde-generatie Polo een sterke voorwaartse dynamiek uit. Over het geheel genomen is hij aanzienlijk volwassener, en maakt hij tegelijkertijd een agielere indruk.

Er zijn vandaag de dag veel meer elementen dan in de jaren '70, maar de strakke, duidelijke vormgeving die in de voorgaande tijdperken werd gebruikt, diende als inspiratie voor het designteam. Een gevoel van welbehagen zoals in 1975, gecombineerd met de hightech uit de 21e eeuw.



"De Polo is een auto met een unieke en herkenbare identiteit."

ANDREAS MINDT

Het design van de Polo wordt van oudsher gekenmerkt door een tijdloze stijl.

FUNCTIONEEL, TIJDLOOS, ONMISKENBAAR

Andreas Mindt, Head of Volkswagen Brand Design, over de identiteit van het Polo-design.



Andreas Mindt is Head of Volkswagen Brand Design en werkt al meer dan 15 jaar voor de Volkswagen Groep.

De Volkswagen Polo viert dit jaar zijn 50e verjaardag. Als u terugkijkt, wat zijn dan de belangrijkste designkenmerken die van de Polo zo'n icoon in het Volkswagen-gamma hebben gemaakt?

De Polo biedt van oudsher compacte afmetingen, veel praktisch gebruiksgemak en een tijdloze stijl. Vanaf de eerste generatie is de Polo ingetogen en toch verfijnd, met strakke lijnen en een robuust karakter. In de loop der jaren zijn deze kwaliteiten met de komst van elke nieuwe generatie voortgezet, waardoor de Polo niet alleen een praktische keuze is, maar ook een auto met een unieke en herkenbare identiteit in ons modellengamma. Het gaat om eenvoud met een doel – een filosofie die vandaag de dag nog steeds wordt voortgezet bij de Polo.

Er is een speciale familieband tussen u en de Polo. Kunt u ons vertellen hoe deze band uw benadering van de Polo en het Volkswagen-design in het algemeen heeft beïnvloed?

Deze familieband met de Polo heeft me een uniek perspectief gegeven op het designerfgoed van de Polo. Dat komt omdat mijn vader als ontwerper heeft meegewerkt aan de tweede generatie van de Polo. Zijn werk heeft me laten zien hoe je innovatief kunt zijn en toch een sterke band met de kernidentiteit van een model kunt behouden. Deze benadering vormt de kern van het Volkswagen-design. We zijn voortdurend op zoek naar manieren om grenzen te verleggen, met respect voor het erfgoed van elk model. Vooral de Polo heeft me geleerd hoe je een design kunt realiseren dat zowel functioneel als tijdloos is; kwaliteiten die we in ons gehele modellengamma willen realiseren.

Hoe ziet u als Head of Volkswagen Brand Design de toekomst van de Polo op het gebied van design en met het oog op de digitalisering in de auto-industrie?

We voorzien een mooie toekomst voor de Polo. We kijken ernaar uit om dit iconische model een nieuw design, geavanceerde digitale functies en een nieuw niveau van connectiviteit te geven. Tegelijkertijd blijven we trouw aan de kwaliteiten die de Polo al vijftig jaar kenmerken. Ik houd nog een paar geheimen achter de hand, maar er komen zeker spannende dingen aan.

De eerste generatie van de Polo werd ontworpen onder leiding van Herbert Schäfer, de toenmalige hoofdontwerper van Volkswagen. Een toegewijd team hielp hem daarbij. Hoe heeft deze samenwerking de designfilosofie van Volkswagen de afgelopen decennia beïnvloed?

Het team onder leiding van Herbert Schäfer legde een sterke basis voor waar de Polo voor moest staan: eenvoud, functionaliteit en een onmiskenbaar karakter dat synoniem zou worden voor het model. Hun gedeelde visie gaf niet alleen vorm aan de Polo, maar droeg ook bij aan de bredere designtaal van Volkswagen door de nadruk te leggen op strakke lijnen en praktisch gebruiksgemak. Het is een eer om voort te bouwen op dit erfgoed en zo'n iconisch design door te ontwikkelen.

DIGITAAL EN INNOVATIEF



POLO VI SINDS 2021

In het voorjaar van 2021 werd de Polo grondig vernieuwd, waardoor hij nog hoogwaardiger oogt dan voorheen: hij kreeg een scherper carrosserie-design en nieuwe kenmerken, zoals een lichtstrip en LED-koplampen aan de voorzijde, plus LED-achterlichtunits en een gewijzigde achterbumper. IQ.LIGHT matrix LED-koplampen zijn tegen meerprijs leverbaar.

Op het gebied van veiligheid en rijcomfort is de Polo uitgerust met assistentie- en comfortsystemen die tot voor kort uitsluitend waren voorbehouden aan modellen uit hogere klassen. Hiertoe behoren onder meer het tegen meerprijs leverbare IQ.DRIVE Travel Assist – dat voor het eerst gedeeltelijk geautomatiseerd rijden mogelijk maakt –, Adaptive Cruise Control (ACC), Automatic Emergency Braking en grootlichtregeling.

Het dashboard is digitaal geworden, met standaard schermdiameters van 20 centimeter en op verzoek zelfs 25 centimeter. De nieuwe generatie infotainmentsystemen is ook aan boord. De vernieuwde Polo biedt tal van digitale functies, zoals draadloos opladen en App Connect.

In de zomer van 2021 werd de nieuwe Polo GTI¹ op de markt gebracht. Onder de motorkap huist een tweeliter turbo-benzinemotor met een vermogen van 152 kW (207 pk). In 2023, een kwart eeuw nadat de eerste Polo GTI werd gelanceerd, presenteerde Volkswagen de Polo GTI Edition 25², een jubileumeditie waarvan de productie is beperkt tot 2.500 exemplaren.

2,5

**MILJOEN
TOTALE PRODUCTIE
WERELDWIJD**

van 2017 tot oktober 2024



'Zien en gezien worden. De nieuwe Polo.'
POLO VI ADVERTENTIE, 2021



POLO R-LINE, 2021

Het nieuwe gamma omvat de Polo, Polo Life, Polo Style en Polo R-Line.



POLO VI GTI EDITION 25², 2023

Het jubileummodel maakt indruk op fans met zijn krachtige motor, sportonderstel, het XDS sperdifferentieel en diverse opvallende designfeatures.

¹Polo GTI – Gecombineerd energieverbruik: 6,9–6,5 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissie: 156–149 g/km; CO₂-klasse: F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Gecombineerd energieverbruik: 7,1–6,8 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissie: 161–153 g/km; CO₂-klasse: F–E.

DAT MAAKT ECHT INDRUK!

Aantal tot dusver
geproduceerde Polo's
wereldwijd: **meer dan 20 miljoen**

4x

WERELDKAMPIOEN
RALLY!

2013
2014
2015
2016

Polo R WRC

VERMOGEN

40

PK
POLO I (1975)

318

PK
POLO R WRC (2015)

ACCELERATIE VAN 0 TOT 100 KM/U

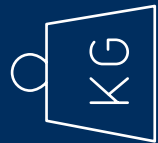
POLO I (1975): **21,2 s**

POLO VI GTI¹ (2024): **6,5 s**

LEEGGEWICHT

685

POLO I (1975)



1.143

POLO VI (2024)

LENGTE: **3.500** MM
BREEDTE: **1.559** MM

POLO I (1975)

LENGTE: **4.074** MM
BREEDTE: **1.751** MM

POLO VI (2024)

ZELDEN KLONKEN
KLEUREN MOOIER:

SENEGALROOD
OCEANICBLAUW
LOFOTENGROEN
PHOENIXROOD
CLIFFGROEN

KLEURAANBOD VOOR DE POLO I (1975)

GEDEELTELIJK
GEAUTOMATISEERD RIJDEN



IQ. DRIVE Travel Assist
was voor het eerst beschikbaar
in de huidige Polo

BASISPRIJS VAN DE EERSTE POLO

7.500 DM

¹ Polo GTI – Gecombineerd energieverbruik: 6,9–6,5 l/100 km; gecombineerde CO₂-emissies: 156–149 g/km; CO₂-klasse: F–E.

50 Jaar POLO

