



Volkswagen

Internationale Fahrvorstellung des neuen Polo BlueGT

Amsterdam, Juli 2012

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zum neuen Polo BlueGT finden Sie digital unter www.volkswagen-media-services.com.

Benutzerkennung: bluegt; Kennwort: 07-2012.

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

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

* = Alle Verbrauchs- und Emissionsangaben in dieser Presseinformation sind Prognosewerte, Stand Juni 2012











Polo BlueGT / Amsterdam / 2012 /



■ Auf den Punkt

Der Polo BlueGT – Kurzfassung	01
-------------------------------	----

■ Zentrale Aspekte

Der Polo BlueGT	17
Motorentechnologie	19
Aktives Zylindermanagement ACT	21
Serienausstattung	27
Die Fakten im Überblick	35
Die Technischen Daten	43









Polo BlueGT / Amsterdam / 2012 /



Neue Dimension für Benziner:

140 PS starker Polo BlueGT verbraucht nur 4,6* l/100 km

Polo BlueGT ist der erste Volkswagen mit Zylinderabschaltung

Aktives Zylindermanagement ACT senkt Verbrauch um bis zu 1,0 l/100 km

- **Wolfsburg / Amsterdam, Juli 2012.** Seit mehr als drei Jahrzehnten gehört der Polo von Volkswagen zur ersten Liga der kleinen All-roundfahrzeuge. Der Ur-Polo debütierte 1975; aus dem Stand heraus entwickelte er sich zum Bestseller. Bis heute wurden fast 13 Millionen Exemplare des universell einsetzbaren Volkswagen gebaut. Zu den Meilensteinen der Baureihe gehören Modelle wie der kompromisslos auf Nachhaltigkeit ausgelegte Polo BlueMotion und talentierte Sportler wie der Polo G40 und Polo GTI. Jetzt präsentiert Volkswagen erneut eine Polo Version, die das Potenzial hat, Maßstäbe zu setzen: den Polo BlueGT. In ihm verschmelzen die Aspekte „Dynamik“ und „Sparsamkeit“ zu einer, im Bereich der via Benzinmotoren angetriebenen Fahrzeuge, bislang nicht gekannten Effizienz. Als technisches Highlight des Polo BlueGT gilt der TSI-Motor mit einem aktiven Zylindermanagement (ACT) – eine automatische Abschaltung von zwei der vier Zylinder. Volkswagen ist der erste Hersteller, der ein solches System in einem Vierzylinder realisiert.
- **Sportlich und sparsam.** Der drehfreudige 1,4-Liter-TSI des Polo BlueGT entwickelt eine Leistung von 103 kW / 140 PS, verbraucht aber durchschnittlich nur 4,6* l/100 km (analog 107* g/km CO₂). Wird der

Polo BlueGT mit dem optionalen 7-Gang-DSG bestellt, reduziert sich der Verbrauch sogar auf 4,5* l/100 km (105* g/km CO₂). Gleichwohl beschleunigt der 210 km/h schnelle Volkswagen in lediglich 7,9 Sekunden auf 100 km/h. Positiv auf die Dynamik wirkt sich darüber hinaus das hohe Drehmoment aus. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick auf die nahezu tableauförmige Drehmomentkurve: Das höchste Drehmoment von 250 Nm liegt bereits im Drehzahlkeller von 1.500 U/min an und bleibt bis 3.500 U/min konstant auf diesem Niveau.

- **Hightech-Paket.** Möglich wird diese ungewöhnliche Koexistenz von Effizienz und Dynamik durch das konsequente Zusammenspiel aus ACT, Downsizing (Hubraumreduzierung plus Direkteinspritzung und Aufladung) und BlueMotion Technologies (Start-Stopp-System, Rekuperation, Aerodynamikbauteile). Der Polo BlueGT schließt so innovativ die Lücke zwischen dem Polo 1.2 TSI (77 kW / 105 PS) und dem Polo GTI (132 kW / 180 PS).
- **Aktives Zylindermanagement (ACT).** Durch die temporäre Stilllegung des zweiten und dritten Zylinders unter niedrigen und mittleren Lastzuständen sinkt der Verbrauch im EU-Fahrzyklus um zirka 0,4 l/100 km. Bei konstanter Fahrt mit 50 km/h im dritten oder vierten Gang ergibt sich sogar eine Verbrauchseinsparung von bis zu 1,0 l/100 km.



- **Ausstattung des Polo BlueGT.** Die neue Polo-Variante weist sowohl im Ex- als auch Interieur eigene Spezifikationen auf. Außen sind es unter anderem neue 17-Zoll-Alufelgen, ein Dachkantenspoiler, modifizierte Stoßfänger (hinten mit Diffusor), Seitenschweller und eine Tieferlegung um 15 mm, die den BlueGT kennzeichnen. Die Ausstattung im Interieur wird durch Details wie den erweiterten Umfang der Multifunktionsanzeige (ACT-Hinweis und Reifendruck), eine Geschwindigkeitsregelanlage und Sportsitze vorn veredelt. Selbstverständlich sind zudem Details wie das ESP, Front- und Kopf-Thorax-Airbags sowie eine elektrohydraulische Servolenkung serienmäßig an Bord des neuen Polo BlueGT. Auf den Markt kommen wird der Neue im vierten Quartal des Jahres. Grundpreis in Deutschland: 19.650 Euro inklusive Mehrwertsteuer.

















Polo BlueGT ist der erste Volkswagen mit Zylinderabschaltung

140 PS starker Polo verbraucht mit DSG nur 4,5* l/100 km

Polo BlueGT verbindet höchste Effizienz mit faszinierender Dynamik

Wolfsburg / Amsterdam, Juli 2012. Der neue Polo BlueGT bringt mit 103 kW / 140 PS und einem Verbrauch von 4,5 l/100 (DSG-Version) die Aspekte „Dynamik“ und „Sparsamkeit“ auf einen neuen gemeinsamen Nenner. Das technische Highlight des sportlichen Kompakten ist sein progressiver TSI-Motor mit einem aktiven Zylindermanagement (ACT) – allein durch diese weltweit erstmals in einem Vierzylindermotor realisierte Zylinderabschaltung ergibt sich eine Verbrauchsreduzierung von 0,4 l/100 km. Darüber hinaus unterstreichen Elemente des Polo GTI und Polo BlueMotion, dass im Polo BlueGT zahlreiche Features aus der Welt der Sportlichkeit und Sparsamkeit zu einem neuen Automobil verschmelzen.

Leichter und effizienter TSI. Der 1.395 cm³ große und mit 114 kg leichte Motor des Polo BlueGT entwickelt zwischen 4.500 und 6.000 U/min besagte 140 PS. Mit dem serienmäßigen 6-Gang-Schaltgetriebe ausgerüstet, verbraucht der Volkswagen durchschnittlich nur 4,6* l/100 km/h Superbleifrei (ROZ 95); das entspricht einer CO₂-Emission von 107* g/km. Wird der Polo BlueGT mit dem optionalen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bestellt, reduziert sich der Verbrauch auf skizzierte 4,5* l/100 km (105* g/k CO₂).

Kraft wie ein Großer. Trotz seiner nachhaltigen Verbrauchs- und Emissionswerte ist der kompakte Polo BlueGT sehr agil: Der 210 km/h schnelle Volkswagen beschleunigt in nur 7,9 Sekunden auf 100 km/h.

Positiv wirkt sich darüber hinaus das hohe Drehmoment des TSI auf die Dynamik aus. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick auf die im oberen Bereich nahezu tableauförmige Drehzahlkurve: Das höchste Drehmoment von 250 Nm liegt bereits im Drehzahlkeller von 1.500 U/min an und bleibt bis 3.500 U/min auf diesem Niveau. Möglich wird diese ungewöhnliche Koexistenz von Effizienz und Dynamik durch das konsequente Zusammenspiel aus ACT, Downsizing (Hubraumreduzierung plus Direkteinspritzung und Aufladung) und BlueMotion Technology (Start-Stopp-System, Rekuperation).

Motorentechnologie – der 1.4 TSI mit ACT im Detail

Neue Motorenfamilie. Der 1.4 TSI des Polo BlueGT ist das Topaggregat der komplett neu entwickelten Ottomotoren-Baureihe EA211. Das Spektrum umfasst dabei 1,0-, 1,2- und 1,4-Liter-Aggregate. Die effizienten 1,0-Liter-Dreizylinder (MPI-Motoren ohne Aufladung mit 44 kW / 60 PS und 55 kW / 75 PS) treiben unter anderem den neuen up! an. Jeweils als aufgeladene Direkteinspritzer (TSI) konzipiert wurden die 1,2- und 1,4-Liter-Vierzylinder. Sie leisten 63 kW / 85 PS und 77 kW / 105 PS (jeweils 1,2 Liter) sowie 90 kW / 122 PS und 103 kW / 140 PS (jeweils 1,4 Liter). Alle Motoren eint unter anderem ein Zylinderabstand von 82 Millimetern. Technisch wurden sie darüber hinaus so konzipiert, dass alle Motoren im künftigen Modularen Querbaukasten mit einer identischen Einbaulage eingesetzt werden können.



EA211

Aluminium-Block senkt Gewicht. Dank eines ultrasteifen Kurbelgehäuses aus Aluminium-Druckguss sind die neuen Benziner mit maximal 114 Kilogramm besonders leicht. Zur Einordnung: Beim 1.4 TSI des neuen Polo BlueGT sank das Gewicht gegenüber dem Grauguss-Pendant der vorherigen Motorenbaureihe um stattliche 22 kg. Der akribisch betriebene Leichtbau à la Volkswagen reicht dabei bis in die kleinsten Details: So verringerten die Motorentwickler den Hauptlagerdurchmesser der Kurbelwelle beim 1.4 TSI von 54 auf 48 Millimeter; die Kurbelwelle selbst wurde um 20, die Pleuelstangen sogar um 25 Prozent leichter. Die Pleuellagerzapfen sind hohl gebohrt, und auch die Aluminiumkolben (mit nun flachem Kolbenboden) präsentieren sich gewichtsoptimiert.

Abgaskrümmers im Zylinderkopf. Eine besonders große Bedeutung wurde darüber hinaus dem gesamten Thema Thermo-Management zugemessen. Ein Beispiel: Um die Abgasenergie im Warmlauf optimal auszunutzen und andererseits bei hohen Lasten noch wirkungsvoller abzukühlen, wurde der Abgaskrümmers der neuen EA211-Motoren in den Zylinderkopf integriert und mit einem eigenen Kühlwassermantel versehen.

Kleiner Turbo, große Wirkung. Durch die clevere Konstruktion des Abgaskrümmers konnte Volkswagen bei der Wahl des Abgasturboladers zudem auf sehr schlanke Single-Scroll-Verdichter zurückgreifen. Effekt auch hier: eine Gewichtsreduzierung. Der Ladeluftkühler wird beim EA211 in dem aus Kunststoffspritzguss hergestellten Saugrohr integriert. Vorteil: Ein wesentlich beschleunigter Druckaufbau. Und das wird von den Downsizing-Motoren mit einem sehr spontanen Ansprechverhalten honoriert.

Zahnriemen im Ventiltrieb. Auch die interne Reibung konnte Volkswagen bei der neuen Motorengeneration nochmals deutlich senken. Beispiel obenliegende Nockenwellen (DOHC): Hier erfolgt der Antrieb nicht über eine Kette, sondern über einen einstufig ausgeführten und reibungsarmen Zahnriementrieb mit 20 Millimeter breitem Riemen und belastungsreduzierend profilierten Riemenrädern. Dabei erreicht der Zahnriemen dank hochwertiger Materialspezifikation zuverlässig die Lebensdauer des Gesamtfahrzeugs! Auch die Betätigung des Ventiltriebs via Rollenschlepphebel und ein Wälzlager für das erste Nockenwellenlager führen zu verringerten Reibungswiderständen. Damit der Motor so wenig Einbauraum wie möglich einnimmt, werden Nebenaggregate wie die Wasserpumpe, der Klimakompressor und die Lichtmaschine ohne zusätzliche Halter direkt am Motor und an der Ölwanne verschraubt und von dem über eine Permanent-Spannrolle geführten Einspur-Zahnriemen mit angetrieben.

Nockenwellenverstellung für mehr Durchzug. Um die Emissions- und Verbrauchswerte weiter zu senken und den Durchzug im unteren Drehzahlbereich zu verbessern, ist die Einlassnockenwelle bei allen EA211-Motoren über einen Bereich von 50 Grad Kurbelwellenwinkel verstellbar. Beim 140 PS starken 1.4 TSI des neuen Polo BlueGT kommt ein Auslass-Nockenwellensteller hinzu. Er stellt die gewünschte Spreizung der Steuerzeiten her und sorgt so für ein noch spontaneres Ansprechen aus niedrigen Drehzahlen; parallel verbessert sich auch der Durchzug bei hohen Drehzahlen.

200 bar Einspritzdruck. Der maximale Einspritzdruck der neuen TSI-Varianten (Direkteinspritzer) beträgt 200 bar – ein für Benziner sehr hoher Wert. Modernste 5-Loch-Einspritzdüsen versorgen via Edelstahl-Verteilerleiste jeden Zylinder extrem präzise mit bis zu drei Einzel-Einspritzungen. Bei der Brennraumgestaltung achtete Volkswagen zudem besonders auf eine minimale Benetzung der Brennraumwände mit Kraftstoff sowie eine optimierte Flammausbreitung.

ACT-Fakten. Das herausragende technische Merkmal des BlueGT-Motors ist das aktive Zylindermanagement ACT. Als erster Hersteller setzt Volkswagen mit dieser Zylinderabschaltung eine Spritspartechnologie ein, die zuvor eher in Verbindung mit großen Acht- oder Zwölfzylindermotoren bekannt war. Durch die Stilllegung des zweiten und dritten Zylinders unter niedrigen und mittleren Lastzuständen sinkt der Verbrauch im EU-Fahrzyklus um skizzierte 0,4 l/100 km. Im Stadtverkehr ergibt sich sogar eine Verbrauchseinsparung von bis zu 1,0 l/100 km. Selbst bei einer Fahrt mit 70 km/h im fünften Gang sinkt der Verbrauch des Polo BlueGT um 0,7 l/100 km.

ACT-Funktionsweise. Aktiv wird das ACT im Drehzahlpektrum zwischen 1.400 und 4.000 U/min sowie bei Drehmomenten zwischen 25 und ca. 100 Nm – ein weites Kennfeld, das im EU-Fahrzyklus fast 70 Prozent aller Fahrzustände erschließt! Gibt der Fahrer kräftig Gas, schalten sich die beiden Zylinder wieder unbemerkt zu. Die hohe Effizienz schließt dabei eine ebenfalls hohe Laufkultur nicht aus: Auch mit zwei Zylindern arbeitet der exzellent ausbalancierte 1.4 TSI des Polo BlueGT sehr leise und vibrationsarm. Alle mechanischen Umschaltvorgänge laufen innerhalb

einer halben Nockenwellenumdrehung ab; je nach Drehzahl dauern sie lediglich 13 bis 36 Millisekunden. Flankierende Eingriffe an Zündung und Drosselklappe glätten die Übergänge. Clever: Dank eines Gaspedal-sensors und einer intelligenten Monitoringsoftware erkennt das System auch ungleichmäßige Fahrprofile – etwa bei einer Fahrt durch einen Kreisverkehr oder bei sportlicher Gangart auf der Landstraße. In solchen Fällen unterbleibt die Abschaltung. Ob zwei oder vier Zylinder aktiv sind, erkennt der Fahrer an einem entsprechenden Hinweis in der Multi-funktionsanzeige zwischen Tacho und Drehzahlmesser.

ACT-Komponenten. Alle Komponenten des aktiven Zylindermanage-ments wiegen zusammen lediglich drei Kilogramm. Ihre Aktuatoren, die Nockenwellen und deren Lagerrahmen sind in die Zylinderkopfhaube integriert; zwei Wälzlager verringern die Reibung der Wellen. Wichtig zu wissen: Nur mit dem TSI-Konzept – Benzindirekteinspritzung plus Turboaufladung – ist die Zylinderabschaltung in ihrer heutigen Form überhaupt darstellbar.

Die Serienausstattung

BlueGT-Exterieur. Der neue Volkswagen weist sowohl im Exterieur als auch Interieur ganz eigene Spezifikationen auf. Außen sind es neue 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im Speichen-Design, die GT-Schriftzüge an Front und Heck (hinten mit dem Zusatz „BLUEMOTION“) und ein neues Doppelendrohr der Abgasanlage, die den Polo BlueGT zu erken-nen geben. Darüber hinaus gehören zur Serienausstattung zahlreiche







Details, die vom Polo GTI und Polo BlueMotion adaptiert wurden. Zu den GTI-Features zählen der Heckspoiler, der hintere Stoßfänger samt Diffusor, der vordere Stoßfänger und die Nebelscheinwerfer inklusive Tagfahrlicht. Als BlueMotion-Elemente kommen die Seitenschweller und die vorderen Wasserfangleisten (außen an der Windschutzscheibe) zum Einsatz. Darüber hinaus wird der Polo BlueGT durch ein schwarz lackiertes Kühlerschutzgitter, R-Line Lüftungsgitter im Stoßfänger und schwarze Außenspiegel veredelt. Positiv auf die Aerodynamik wirkt sich eine spezielle Unterbodenverkleidung aus. Nicht nur die Aerodynamik, sondern auch die Dynamik beeinflusst das um 15 Millimeter abgesenkte Sportfahrwerk (mit McPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse) positiv. Wie alle Polo verfügt zudem auch der BlueGT über eine grün getönte Wärmeschutzverglasung.

BlueGT-Interieur. Die Ausstattung im Interieur wird durch den erweiterten Umfang der Multifunktionsanzeige (ACT-Hinweis und Reifendruck), die GTI-Instrumente, eine Geschwindigkeitsregelanlage, einen schwarzen Dachhimmel und schwarze Säulenverkleidungen im GTI-Stil, darauf abgestimmte Make-up- und Innenleuchten, ein Ledersportlenkrad mit dem Emblem „BlueGT“, Sportsitze vorn mit neu konzipiertem Trim (Stoffart und Farbe) sowie diverse Chromeinfassungen veredelt. Darüber hinaus serienmäßig an Bord: die elektrohydraulische Servolenkung, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Gepäckraumbeleuchtung und -verzurrösen, Warnsummer für nicht ausgeschaltetes Licht, Fahrersitz-Höheneinstellung und Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden.

BlueGT-Sicherheit. Natürlich bietet auch der Polo BlueGT eine umfassende Sicherheitsausstattung. Im Bereich der aktiven Sicherheit gehören dazu das ABS und ESP inklusive Berganfahrassistent sowie die elektronische Differentialsperre XDS. In Sachen passiver Sicherheit sorgt ein Verbund aus Front- und Kopf-Thorax-Airbags (Beifahrer-Frontairbag abschaltbar), fünf Kopfstützen, fünf Dreipunktgurten (vorn in der Höhe einstellbar), Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern vorn, die Warnblinkautomatik bei einer Vollbremsung, Dauerfahrlicht sowie Isofix-Verankerungen für entsprechende Kindersitze (außen auf der Rücksitzbank) für einen bestmöglichen Schutz. Die vorderen Kopfstützen wurden zudem so ausgelegt, dass sie einem Schleudertrauma entgegenwirken.

Wichtige Aspekte des Polo BlueGT in alphabetischer Reihenfolge

- **Antrieb:** Frontantrieb
- **Assistenz- und Fahrdynamiksysteme:** Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP, Antiblockiersystem ABS, Geschwindigkeitsregelanlage, elektronische Differenzialsperre XDS
- **Ausstattungsline:** BlueGT
- **Automatikgetriebe:** 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG
- **Charakter:** BlueMotion trifft GTI
- **CO₂-Spektrum:** 105 g/km bis 107 g/km
- **Dimensionen:** 3.976 mm Länge, 1.682 mm Breite ohne Außenspiegel, 1.462 mm Höhe, 2.470 mm Radstand, Wendekreis 10,6 m
- **EU-Leergewicht:** 1.212 kg (Schalter) und 1.216 kg (DSG)
- **Fahrwerk:** Vorn – Radführung durch Federbeine und untere Dreiecksquerlenker (spurstabilisierender Lenkrollradius); Federung durch Schraubenfedern mit Teleskopstoßdämpfern (alle Elemente in Federbeine integriert).
Hinten – Radführung durch Verbundlenkerachse mit integriertem Stabilisator; Federung mit Gasdruckstoßdämpfern und separaten Federn. Abgesenktes Sportfahrwerk (um 15 mm)
- **Farben:** Eine Uni-Lackierung („Candy-Weiß“), zwei Metallic-Lackierungen („Reflexsilber Metallic“, „Blue Silk Metallic“), eine Perleffekt-Lackierung („Deep Black Perleffekt“)

- **Felgen:** 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Montani“ mit Reifen der Dimension 215/40 R17 (Serie)
- **Kofferraum:** 280 – 952 Liter
- **Markteinführung:** Viertes Quartal 2012
- **Motor (TSI):** 1,4-Liter-Vierventil-Vierzylinder, Turboaufladung, Benzindirekteinspritzung, 103 kW / 140 PS, 250 Nm
- **Multimedia / Kommunikation:** Multimediabuchse MEDIA-IN mit USB-Adapterkabel oder iPod-/iPhone-Adapterkabel, Mobiltelefonvorbereitungen Plus (Bluetooth); erweiterbar um Nokia 6303i classic Volkswagen Edition inkl. Ladeschale
- **Preis Deutschland:** ab 19.650 Euro
- **Produktionsstandort:** Werk Pamplona, Spanien
- **Radiosysteme:** RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Radio-Navigationssystem:** RNS 310
- **Seriengetriebe:** 6-Gang-Schaltgetriebe
- **Tank:** 45 Liter Benzin; theoretische Reichweite 978 km (mit 6-Gang-Getriebe manuell) oder 1.000 km (mit 7-Gang-DSG)
- **Verbrauch:** 4,5* l/100 km bis 4,6* l/100 km (Super bleifrei)









Technische Daten

Polo BlueGT SG6		103 kW (140 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI ACT BMT
Motor-Einbaulage		vorne quer
Material Zylinderkopf/Motorblock		Aluminium-Legierung/Aluminium-Legierung
Bohrung/Hub	mm	74,5 / 80,0
Hubraum effektiv	cm ³	1395
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4/Rollenschlepphebel
Anzahl der Nockenwellen/Lage/Antrieb		2/Zahnriemen
Verdichtungsverhältnis	:1	10,5
Gemischaubereitung		direkte elektronische Benzineinspritzung, 200 bar maximaler Einspritzdruck
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader mit Single-Scroll-Turbine
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	103 (140) 5.600
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250/1.500-3.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	/ 7,9*
0 - 400/1000m	s	15,9 / 29,0*
Elastizität 80 - 120 km/h, 5./6. Gang	s	8,0/10,1*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	4,6*
Emission (CO ₂)	g/km	107*
Effizienzlabel		B
Schadstoffklasse	g/km	Euro 5
Kraftübertragung		
Art der Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Fahrwerk		Vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine und Schraubenfedern. Hinten: Koppelenkerachse, Längslenker und Schraubenfedern, elektro-hydraulisch unterstützte Zahnstangenlenkung.
Räder		7J x 17
Reifen		215/40 R 17 V
Bremsen		
Bremsen		Rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, EBV, Bremsassistent.
Art des ABS		hydraulisches ABS
Wirkung der Feststellbremse		auf die Hinterräder

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	3.976/1.682/1.462
Radstand	mm	2.470
Spurweite vorn/hinten	mm	1.443/1.437
Wendekreis	m	10,6
Innenabmessungen		
Anzahl der Sitzplätze		5
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	632/1.252
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	280-952
Ladekante Höhe	mm	692
Heckklappe Breite oben/unten	mm	1.060/900
Gewichte		
EU-Leergewicht	kg	1212
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	45
Service		
Ölwechselintervall	km	nach Serviceanzeige
Inspektionsintervall		nach Serviceanzeige
Garantie		2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, 3 Jahre auf den Lack, 12 Jahre gegen Karosseriedurchrostung, Mobilitätsgarantie

* = Prognosewerte, Stand 06/2012

Polo BlueGT DSG7		103 kW (140 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI ACT BMT
Motor-Einbaulage		vorne quer
Material Zylinderkopf/Motorblock		Aluminium-Legierung/Aluminium-Legierung
Bohrung/Hub	mm	74,5 / 80,0
Hubraum effektiv	cm ³	1.395
Ventile pro Zylinder/Antrieb		4/Rollenschlepphebel
Anzahl der Nockenwellen/Lage/Antrieb		2/Zahnriemen
Verdichtungsverhältnis	:1	10,5
Gemischaubereitung		direkte elektronische Benzineinspritzung, 200 bar maximaler Einspritzdruck
Aufladung/Typ/Druck		Abgasturbolader mit Single-Scroll-Turbine
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	103 (140) 5.600
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250/1.500-3.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0 - 80/100 km/h	s	/ 7,9*
0 - 400/1000m	s	16,0 / 29,2*
Elastizität 80 - 120 km/h, 5./6. Gang	s	9,5/11,9*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	4,5*
Emission (CO ₂)	g/km	105*
Effizienzlabel		A
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Art der Kupplung		Zwei elektrhydraulisch betätigte Trockenkupplungen
Getriebe		Siebengang-DSG
Fahrwerk		Vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine und Schraubenfedern. Hinten: Koppelenkerachse, Längslenker und Schraubenfedern, elektro-hydraulisch unterstützte Zahnstangenlenkung.
Räder		7J x 17
Reifen		215/40 R 17 V
Bremsen		
Bremsen		Rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, EBV, Bremsassistent.
Art des ABS		hydraulisches ABS
Wirkung der Feststellbremse		auf die Hinterräder

Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	3.976/1.682/1.462
Radstand	mm	2.470
Spurweite vorn/hinten	mm	1.443/1.437
Wendekreis	m	10,6
Innenabmessungen		
Anzahl der Sitzplätze		5
Gepäckraum		
Länge, Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	mm	632/1.252
Volumen nach VDA-Messung: Sitzbank aufgestellt/umgeklappt	l	280-952
Ladekante Höhe	mm	692
Heckklappe Breite oben/unten	mm	1.060/900
Gewichte		
EU-Leergewicht	kg	1216
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	45
Service		
Ölwechselintervall	km	nach Serviceanzeige
Inspektionsintervall		nach Serviceanzeige
Garantie		2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, 3 Jahre auf den Lack, 12 Jahre gegen Karosseriedurchrostung, Mobilitätsgarantie

* = Prognosewerte, Stand 06/2012











BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE:

Bild 01: cw-design / Bild 02: jba / Bild 04: cydonna / Bild 05: Hennimac / Seite 07: Flügelfrei /

Seite 08: jameek / Seite 12: edo.costa / Seite 14: Dragon30 / Seite 40: fuel2water / Seite 51: _inken_ /

Seite 54: kallejipp / Seite 57: Cléo

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM