



50
Jahre

POLO

CONTENT CREATOR DAYS



50 Jahre Polo

Außen klein, innen groß – und in vielen Facetten

Für Millionen von Menschen war und ist er das erste Auto im Leben: der Polo – kompakt, zeit- und klassenlos. Einer für alle. Als der Polo 1975 auf den Markt kam, war er nach dem Passat (1973) und dem Golf (1974) der dritte Volkswagen einer neuen Zeit. Wie sie wurde auch er zum Weltbestseller.

Seit nunmehr 50 Jahren und mehr als 20 Millionen verkauften Exemplaren prägt der Polo das Kleinwagensegment. Er steht für bezahlbare Einstiegsmobilität von Volkswagen mit einem stimmigen Gesamtkonzept bestehend aus fairem Preis-Leistungs-Verhältnis, hohem Nutzwert und wegweisender Technik für die Kleinwagen-Klasse. Darüber hinaus begeistert er mit seinem ansprechenden Design, das bis heute ankommt und das Modell zum Bestseller werden ließ. Der Polo bot in jeder Generation mehr Platz und Komfort, effizientere Motoren und innovative Sicherheitsfeatures. Auch heutzutage wartet der Kleinwagen mit Assistenz- und Komfortsystemen auf, die sonst nur in höheren Fahrzeugklassen verfügbar sind. Der Erfolg hält an – bis heute erfreut sich der Polo größter Beliebtheit: Mit mehr als 500.000 ausgelieferten Exemplaren zählt er auch im Gesamtjahr 2024 zu den weltweit erfolgreichsten Modellen des Volkswagen Konzerns.

Es ist also ein kleiner Volkswagen mit einer großen Geschichte. Die Ausstellung „50 Jahre Polo“ zeigt die vielen Facetten des Modells, das über fünf Jahrzehnte perfektioniert wurde und viele Derivate hervorbrachte: sechs Generationen; verschiedene Karosserieformen; sportliche, besonders effiziente, farbenfrohe oder hochdynamische Modelle wie auch Varianten im Offroad-Look. Außergewöhnliche Studien ergänzen die Auswahl. Einige Modelle können zudem gefahren werden – wie zum Beispiel der Ur-Polo aus dem Jahre 1975, der Polo II G40 (1992) oder auch der Polo V R WRC Street Allrad (2013).

Viel Spaß in dieser besonderen Ausstellung.

Ihre
Volkswagen Classic Communications

50 Jahre Polo

Modellübersicht

→ Sechs Generationen

01. Polo I L (1977)
02. Polo II CL Formel E (1983)
03. Polo III Open Air (1997)
04. CrossPolo IV (2006)
05. Polo V R WRC Street (2013)
06. Polo VI Style (2024)

→ Klein und schnell

07. Polo I Bergrennwagen (1977)
08. Polo II Coupé G40 Cup (1986)
09. Polo IV Cup Prototyp (2004)
10. Polo V R WRC (2013)
11. Polo VI Cup (2025)

→ Klein und sportlich

12. Polo I GT (1981)
13. Polo II Coupé GT G40 (1987)
14. Polo II Coupé GT (1987)
15. Polo IV GTI (2001)

→ Klein und besonders

16. Öko-Polo II (1987)
17. Polo V BlueMotion (2010)
18. Polo II Coupé GT G40 Breitbau (1986)
19. Polo II Sprint (1983)
20. Polo III Harlekin (1996)
21. Polo IV FUN (2002)
22. Polo IV GTI Cabriolet (2007)

→ Dynamisch vor Ort erlebbar

23. Polo I L (1975)
24. Polo II G40 (1992)
25. Polo II Polizeiwagen (1992)
26. Polo III Harlekin (1995)
27. Polo V R WRC Street Allrad (2013)
28. Polo VI GTI R5 (2018)
29. Polo VI GTI (2024)



CONTENT CREATOR DAYS – 50 JAHRE POLO

Sechs Generationen

1. Generation | Polo L

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation I

1977 / 1975 bis 1981

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit29 kW (40 PS) / 4 Zylinder, 900 cm³ / 132 km/h

Der Polo L

Wie der Polo L von 1975 aus der Sammlung von Volkswagen Classic ist auch sein Pendant – der hier ausgestellte Polo aus dem Jahr 1977 – eine Zeitkapsel. Doch der in „Riadgegelb“ lackierte Oldtimer liegt nicht nur deshalb seinem Eigentümer, einem Mitglied der Polo IG Deutschland e. V., besonders am Herzen. Die Geschichte dahinter: Der Polo Sammler hatte den bis heute unrestaurierten Wagen vor einigen Jahren von einem älteren Herrn gekauft. Auf einem Polo Fantreffen lernte er dann seine heutige Frau kennen, und als irgendwann das Thema Bund fürs Leben anstand, war beiden klar, dass nur der fröhlich-gelbe Polo I als Hochzeitsauto infrage kam. Gesagt, getan: Chauffeur engagiert, Beifahrersitz ausgebaut, damit Braut und Brautkleid beim Ein- und Aussteigen genügend Platz haben, und los.

Rückblick: Die Polo Generation I – 1,1 Millionen Exemplare

Im März 1975 wurde die erste Polo Generation der Presse vorgestellt. Technologie und Design teilte er sich mit dem Audi 50, hat wie dieser seinen Motor vorne, eine große Heckklappe und dazwischen Platz für vier Erwachsene. Der Neue war handlich und unkompliziert und damit ein perfektes Einstiegsmodell. Um den Preis niedrig zu halten, wurde er bewusst einfach ausgestattet. In der Basisversion kostete der Polo mit seinen stets 29 kW (40 PS) denn auch nur 7.500 D-Mark. Zum Bestseller entwickelte sich jedoch der besser ausgestattete Polo L, der bei gleicher Motorisierung für 8.325 D-Mark zu haben war. Später folgten neue Motoren mit 37 kW (50 PS) und 44 kW (60 PS). Zug um Zug wurde zudem die Serienausstattung verbessert und über die Einführung neuer Ausstattungsversionen immer stärker individualisiert. Ab 1977 gab es den Polo auch mit Stufenheck, der in diesem Fall Derby hieß. 1979 folgte der Polo GT als sportlich ausgestattetes und designtes Topmodell; gleichzeitig perfektionierte ein Facelift mit robusten Kunststoffstoßfängern und einem ebenfalls neuen Kühlergrill das Design und die Aerodynamik. Anfang 1981 markierte der effiziente Polo Formel E das Finale der ersten Generation, die im Sommer des Jahres durch den Polo II abgelöst wurde.



2. Generation | Polo CL

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1983 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

37 kW (50 PS) / 4 Zylinder, 1.085 cm³ / 146 km/h

Der Polo CL Formel E

Obwohl es das „E“ nahelegt: Der Polo Formel E ist kein elektrisches Modell. Dafür ist die Zeit vor vier Jahrzehnten einfach noch nicht reif. Doch schon damals haben möglichst niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte für Volkswagen eine hohe Priorität. Und so entwickelt man die Formel E. Das E steht dabei für Effizienz. In der Pressemappe zum Debüt des Polo Formel E beschreibt es Volkswagen 1981 so: „Als besonders wirtschaftliche Lösung im Polo Programm gibt es das kraftstoffsparende Angebot der Formel E mit dem 37-kW/50-PS-Superbenzin-Motor, auf dessen hohes Durchzugsvermögen die Übersetzungen des drehzahlensenkenden 3+E-Getriebes so abgestimmt werden wie bei der Normalausführung (0–100 km/h in 15,4 s).“ Folgendes ist gemeint: Der 2., 3. und 4. Gang (E-Gang) sowie die Achse selbst sind länger übersetzt. Das spart Kraftstoff. Um aus dem Polo Formel E dabei aber keine lahme Ente zu machen, erhöhen die Ingenieure in Wolfsburg das maximale Drehmoment von 77 auf 82 Nm und lassen es bereits bei 3.300 statt 3.500 U/min anliegen. 200 U/min früher steht zudem die höchste Leistung zur Verfügung. Obwohl der Polo dadurch identische Fahrleistungen wie sein Pendant ohne Effizienzpaket erreicht, ist er in der Stadt um bis zu 2,4 Liter, bei 90 km/h um 1,6 Liter und bei 120 km/h um 1,4 Liter sparsamer. Das ausgestellte Modell ist in „Marsrot“ lackiert und innen mit dem Polsterstoff „Würfelkaro“ in „Saiga/Schwarz“ ausgekleidet.

Rückblick: Die Polo Generation II – 2,7 Millionen Exemplare

Im August 1981 stellte Volkswagen die zweite Polo Generation vor. Das Design folgte im Frontbereich mit seinen Rundscheinwerfern zwar der DNA des Polo I, zeigte im Heck jedoch die Architektur eines Kombis. Der Grund: 1.000 Liter Stauraum bis an die Vordersitze – Kombi-Niveau. Zum Start gab es drei Motoren mit bis zu 44 kW (60 PS) und drei Ausstattungsversionen (C, CL und GL). Ab August 1982 war der Polo II mit Schrägheck zu haben; die Version trug die Zusatzbezeichnung Coupé und konnte als CL und sportlicher GT geordert werden. Die Höchstleistung der Polo Motoren stieg derweil auf 55 kW (75 PS). Besonders wirtschaftlich war ab 1984 die zweite Generation des Polo Formel E. Ein Bestseller wurde ab 1985 zudem das neue Einstiegsmodell: der Polo Fox. 1986 debütierte der erste Polo mit Dieselmotor. Die Krönung der Baureihe war jedoch das 1987 und 1988 gebaute Polo Coupé GT G40 (ab 1987) respektive der ab 1990 angebotene Nachfolger Polo G40. Ebenfalls 1990 erhielt die Baureihe ein Facelift – zu erkennen an den neuen Rechteckscheinwerfern.



3. Generation | Polo Open Air

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation III

1997 / 1994 bis 2001

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

33 kW (45 PS) / 4 Zylinder, 1.043 cm³ / 145 km/h

Der Polo Open Air

Eine Frischluftvariante des Polo III sorgt 1995 als Sondermodell „Open Air“ für ganz neue Perspektiven. Der Clou: Der Polo Open Air besitzt ein extrem großes Faltschiebedach, das sich auf Knopfdruck elektrisch öffnet und kurz vor der C-Säule zusammenfaltet. Klar, das gab es auch schon beim Käfer – dort aber nicht elektrisch und nicht in diesem Format. Im Polo Open Air genießen denn auch nicht nur Fahrer und Beifahrer die Sommersonne oder den Blick in die Sterne, sondern auch die Fondpassagiere. Und so verspricht der Original-Werbetext von Volkswagen: „Spaß und Fahrvergnügen. Einsteigen, Dach öffnen und das Fahren unter freiem Himmel genießen.“ Doch das Faltschiebedach sorgt nicht allein für Cabrio-Feeling an Bord des Polo – es sieht auch richtig gut aus. Der Grund: Es wird in mehreren Farben angeboten. Etwa in Rot, passend zu den roten Polo Lacktönen, oder in Blau, wie hier im Ausstellungsfahrzeug, wo der Stoff perfekt mit der Lackierung in „Windsorblau Metallic“ korrespondiert.

Rückblick: Die Polo Generation III – 3,5 Millionen Exemplare

Im August 1994 fand in Paris die internationale Pressefahrvorstellung der dritten Polo Generation statt. Der neue Polo präsentierte sich in allen technischen Details deutlich aufgewertet und vor allem die Bereiche Qualität und Sicherheit bewiesen einen Quantensprung. Frontairbags, Gurtstraffer und das ABS hielten Einzug in die Baureihe. Erstmals war der Polo zudem alternativ als Viertürer erhältlich. Das Design mit seiner immer noch klaren, aber – typisch für die 90er-Jahre – eher weichen Linienführung, den in Wagenfarbe lackierten Stoßfängern und dem neuen Volkswagen „Happy Face“ ließ ihn ebenso sympathisch wie souverän wirken. Auffallend: Mit einer Länge von 3,7 Metern erreichte der dritte Polo jetzt die Dimension des ersten Golf – Volkswagen erfüllte damit den Wunsch vieler Kunden nach einem Plus an Raum auf allen Plätzen. 1995 brachte Volkswagen zwei Modelle auf den Markt, die heute Kult sind: den Polo Open Air mit Faltschiebedach sowie den kunterbunten Polo Harlekin. Im Juli 1997 folgte sogar ein „echter“ Variant mit bis zu 1.250 Liter Stauraum. So richtig mischte der Polo seine Klasse allerdings als GTI auf – ein auf 3.000 Exemplare limitiertes Sondermodell mit einer Leistung von 88 kW (120 PS). Im August 1999 erhielt die Baureihe ein großes Facelift und neue optionale Features wie das ESC und ein Navigationssystem.



4. Generation | CrossPolo

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation IV

2006 / 2001 bis 2009

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

47 kW (64 PS) / 3 Zylinder, 1.198 cm³ / 157 km/h

Der CrossPolo

Im Februar 2006 bringt Volkswagen den Nachfolger des Polo FUN auf den Markt: den CrossPolo. Der im markanten All-Terrain-Stil gestaltete Viertürer mit großer Heckklappe zeigt sich als Lifestyle-orientiertes Allroundtalent. Er ist Vorläufer des SUV-Trends im Kleinwagensegment. Dank seiner um 15 Millimeter erhöhten Bodenfreiheit bewältigt der Fronttriebler auch schlechtere Wegstrecken souverän. Von außen sticht der CrossPolo mit seinen 17 Zoll großen Leichtmetallrädern sowie robusten und farbig abgesetzten Anbauteilen samt Stoßfängern im Offroad-Stil und einer Dachreling aus dem Meer der Kompakten hervor. Der robust-avantgardistische Stil des CrossPolo spiegelt sich auch in den Details wider: Die Außenspiegel sind metallisch silbern lackiert und korrespondieren farblich so mit der ebenfalls silbernen Dachreling. Auch die modifizierte Frontschürze greift das Thema Metall als Gestaltungselement wieder auf: Den zentralen mittleren Lufteinlass in Trapezform und den angedeuteten Unterfahrschutz kennzeichnet eine Einfassung im Matt-Alu-Look. Die daneben tief angeordneten Nebelscheinwerfer gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Analog zum Exterieur weist auch das Interieur zahlreiche Modifikationen auf: Farblich auf die Außenlackierung abgestimmte Sportkomfortsitze sowie Chromverzierungen im Cockpit prägen hier den Stil des CrossPolo. Antriebsseitig kommen drei Benziner und zwei Diesel mit jeweils bis zu 74 kW (100 PS) zum Einsatz.

Rückblick: Die Polo Generation IV – 4,1 Millionen Exemplare

Mitte November 2001 debütierte die vierte Generation des Polo. Der als Zwei- und Viertürer angebotene Bestseller setzte sich mit neuen Technologien, neuem Design (inklusive markanter Rundscheinwerfer) und neuen Dimensionen in Szene. Durch ein Plus von 154 mm in der Länge und 53 mm im Radstand schloss der Polo nun weiter zur nächstgrößeren Klasse auf. Der faktische Beweis: bis zu 1.030 Liter Stauvolumen. Zur Markteinführung war der Polo als 47-kW-Dreizylinder-(65 PS) und 55-kW-Vierzylinder-Benziner (75 PS) sowie als 55-kW-Dreizylinder-TDI erhältlich. Bis Januar 2002 folgten fünf weitere Motoren. Generell waren alle Polo mit Sicherheitstechnologien wie ABS, Servolenkung sowie Front- und Seitenairbags ausgestattet. Optional war zudem bereits das elektronische Stabilisierungsprogramm ESC an Bord. Eine neue halbautomatische und ebenfalls neue vollautomatische Klimaanlage perfektionierten als Sonderausstattungen den Komfort. 2006 folgten der neue Polo GTI (110 kW / 150 PS), der charismatische CrossPolo und der extrem sparsame und effiziente Polo BlueMotion.



5. Generation | Polo R WRC Street

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation V

2013 / 2009 bis 2017 (Polo R WRC Street 2013 bis 2014)

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

162 kW (220 PS) / 4 Zylinder, 1.984 cm³ / 243 km/h

Der Polo R WRC Street

Im Januar 2013 startet Volkswagen Motorsport mit dem 232 kW (315 PS) starken Polo R WRC bei der Rallye Monte Carlo. Es ist der Einstand in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC). Wenige Wochen zuvor, im Dezember 2012, hatte Volkswagen ebenfalls in Monaco als Weltpremiere die Straßenversion des Rennwagens vorgestellt: den auf 2.500 Exemplare limitierten Polo R WRC Street. Dessen 2,0-Liter-TSI-Motor wuchtet 162 kW (220 PS) gen Vorderachse und liefert damit 30 kW (40 PS) mehr Leistung als der 1,4-Liter-TSI im Polo GTI. 350 Nm Drehmoment (Polo GTI: 250 Nm) sorgen aus jedem Drehzahlbereich für einen entsprechend agilen Antritt. Geschaltet wird auf kurzen Wegen über ein manuelles 6-Gang-Getriebe. In 6,4 Sekunden durchheilt der 243 km/h schnelle Polo R WRC aus dem Stand heraus die 100-km/h-Marke. Mit der weißen Grundlackierung, dem blau-grauen Streifendekor und den Stoßfängern im WRC-Design schlägt er optisch eine Brücke zum Rallye-Fahrzeug. Ein Sportfahrwerk perfektioniert das Handling, Bi-Xenon-Scheinwerfer erhellen den Nachthimmel; Sportsitze mit WRC-Schriftzügen sorgen für Seitenhalt. Griffig ist der mit Microflies bezogene Kranz des Lenkrades. By the way: Im Herbst 2013 gewinnen Volkswagen Motorsport und Fahrer Sébastien Ogier mit der Rallye-Version des Polo R WRC erstmals die FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Auch in den drei Folgejahren wird der Polo R WRC die WM dominieren.

Rückblick: Die Polo Generation V – 6,3 Millionen Exemplare

Im März 2009 präsentierte Volkswagen auf dem Genfer Automobilsalon die fünfte Generation des Polo. Komfort, Effizienz und Sicherheit machten erneut einen deutlichen Sprung nach vorn. Beispiel Sicherheit: Bereits 2009 erzielte der neue Polo das Bestergebnis von fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest. Die höhere Strukturfestigkeit der Karosserie trug mit dazu bei. Allein im Bereich des Fußraumes konnte die Intrusion, also die Deformationsstärke bei einem Frontcrash, um 50 Prozent gesenkt werden. Beispiel Komfort: Schon die Grundversion „Trendline“ hatte Details wie eine elektrohydraulische Servolenkung, elektrische Fensterheber vorne und eine Zentralverriegelung an Bord. Beispiel Effizienz: Trotz signifikanter Verbesserungen in allen Bereichen schaffte es Volkswagen, den neuen Polo um 7,5 Prozent leichter zu machen. Die Effizienz wurde parallel durch neue TDI- und TSI-Motoren sowie ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) verbessert – so ergaben sich um bis zu 20 Prozent reduzierte Verbrauchswerte. Eines der weltweit sparsamsten Autos war der im Dezember 2009 eingeführte Polo BlueMotion mit einem Verbrauch von nur 3,3 Litern Diesel auf 100 Kilometern. Der sportliche Polo GTI wurde nun zudem zum festen Bestandteil des Modellprogramms. Ein besonderer Leckerbissen war das Sondermodell Polo R WRC Street – mit 162 kW (220 PS) der stärkste Polo aller Zeiten.

6. Generation | Polo Style

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation VI

2024 / Seit 2021

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

70 kW (95 PS) / 3 Zylinder, 999 cm³ / 187 km/h

Der Polo Style¹

Es gibt den Polo aktuell als Grundmodell („Polo“), im mittleren Ausstattungslevel „Life“, in den zwei Topversion „Style“ und „R-Line“ sowie als ikonischen GTI. Darüber hinaus wird der Polo als Sondermodell „Goal“ angeboten. Der hier ausgestellte Polo Style setzt voll auf Komfort und eine stylische Grundkonfiguration. Die beinhaltet Exterieur-Individualisierungen wie einen Kühlergrill mit Querspangen in Chromoptik, LED-Nebelscheinwerfer und 15-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Ronda“. Zur erweiterten Exterieur-Ausstattung gehören zudem eine Einparkhilfe (Front- und Heckpartie) und die progressiven „IQ.LIGHT - LED-Matrix-Scheinwerfer“. Innen sind Zusatzdetails wie das „Digital Cockpit Pro“ (u. a. mit Bild des Anrufers, Coverflow, Kartendarstellung und Slideshow), eine Ambientebeleuchtung und das 8-Zoll-Infotainmentsystem „Ready2Discover“ inklusive „App-Connect Wireless“ an Bord. „Ready2Discover“ bietet die Möglichkeit, die Navigationsfunktion als „Function on demand“ nachzurüsten. Stilvoll: die Sitzbezüge im Dessin „Style“ und das hochglänzende Dekor in „Deep Iron“. Optional können die Sitze im exklusiven „ArtVelours“ bestellt werden. Serienmäßig wird der Polo Style von einem ebenso effizienten wie agilen Turbobenziner (TSI) mit 70 kW (95 PS) angetrieben.

Rückblick: Die Polo Generation VI – aktuell 2,5 Millionen Exemplare

Der im Juni 2017 vorgestellte Polo der sechsten Generation basierte erstmals auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). Seitdem ist dieser Hightech-Baukasten die Basis dafür, dass der Polo Technologien erhält, die zunächst für höhere Klassen entwickelt wurden. Dazu gehören Features wie das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“, die automatische Distanzregelung ACC und der Spurwechselassistent „Side Assist“. 2021 erhielt der Polo ein umfassendes optisches und technisches Facelift und zahlreiche neue Technologien. Dazu gehören – optional – die innovativen „IQ.LIGHT - Matrix-LED-Scheinwerfer“ und das Assistenzsystem „Travel Assist“ für das teilautomatisierte Fahren. Zudem wurde das Cockpit 2021 digitalisiert. Ebenfalls 2021 folgte der aktuelle Polo GTI² mit einem 152 kW (207 PS) starken Turbobenziner. Zum 25. Jubiläum des Polo GTI brachte Volkswagen 2023 das limitierte und exklusive Sondermodell Polo GTI Edition 25³ auf den Markt. Bis heute entstanden vom Polo VI mehr als 2,5 Millionen Exemplare.

¹ Polo Style (70 kW/95 PS) – Energieverbrauch kombiniert 5,7–5,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 130–116 g/km; CO₂-Klasse D.

² Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,8–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 155–148 g/km; CO₂-Klasse E.

³ Polo Edition 25 – Das Modell wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.





CONTENT CREATOR DAYS – 50 JAHRE POLO

Klein und schnell

Polo Bergrennwagen

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation I

1977 / 1975 bis 1981

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit81 kW (110 PS) / 4 Zylinder, 1.300 cm³ / 150 km/h

Der Polo Bergrennwagen

Schon der erste Polo bietet aufgrund seines niedrigen Gewichts und der großen Fülle technischer Möglichkeiten eine optimale Ausgangsbasis für den Einsatz im Motorsport. Ein Beispiel dafür ist der ausgestellte Polo I aus dem Jahr 1977. Äußere Kennzeichen sind unter anderem die wuchtigen Radlaufverkleidungen, die auf die deutlich größeren Spurbreiten des Polo hinweisen. Eingesetzt wurde er unter anderem bei Bergrennen. Nach rund zwei Jahrzehnten im Renneinsatz wurde der heute in „Baligrün“ lackierte Polo aufwendig über einen Zeitraum von zwei Jahren restauriert. Sein erstes Rennen nach der Restauration bestritt er 2022 beim Internationalen Osnabrücker ADAC-Bergrennen – einem offiziellen Lauf der FIA European Hill Climb Championship.

Technisch kennzeichnen den Polo rennspezifische Details wie ein Überrollkäfig und ein Motorsportfahrwerk. Antriebsseitig sorgen ein 1,3-Liter-Vierzylindermotor mit einer Leistung von 81 kW (110 PS) und eine kürzere Getriebeübersetzung für genau das richtige Maß an Agilität, um aus den engsten Serpentinausfahrten so schnell wie möglich wieder an Fahrt zu gewinnen. Auf den Geraden der Bergpisten ist der Polo mit bis zu 150 km/h unterwegs.



Polo Coupé G40 Cup

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1986 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

83 kW (113 PS) mit G-Kat / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 196 km/h

Das Polo Coupé G40 Cup

Dieser Polo – ein über den Zeitraum von sechs Jahren aufwendig restauriertes Coupé G40 Cup – hat eine große Motorsporthistorie hinter sich. Er kam zwischen 1986 und 1989 im Internationalen Wintershall VW Polo Cup zum Einsatz. Pilotiert wurde er in dieser Zeit von Berthold Bermel, der mit dem Polo Coupé G40 14 Podiumsplätze herausfuhr und sechsmal als Gewinner über die Ziellinie donnerte. Konzipiert, gebaut und als Rennfahrzeug für den Polo Cup angeboten wurde der Wagen von Volkswagen Motorsport. Preis: 23.684 D-Mark. Der G-Lader-Motor entsprach im Cup-Fahrzeug weitestgehend dem Serienvierzylinder mit G-Kat. Leistung: 83 kW (113 PS). Modifiziert indes: das 5-Gang-Rennsportgetriebe mit verstärkter Kupplung. Zum Ausstattungsumfang gehörte zudem ein Fichtel & Sachs-Fahrwerk in einer Rennsportabstimmung mit Domstreben vorne und hinten sowie einem zusätzlichen Hilfsrahmen (3 cm mehr Radstand). Ebenfalls im Paket von Volkswagen Motorsport enthalten: zwei Reifensätze (Slicks und Regenreifen), ein Ölkühler, eine Sportabgasanlage, ein Überrollkäfig, Fünfpunktgurte, ein Feuerlöscher und Schnellverschlüsse für die Motorhaube.



Polo Cup Prototyp

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation VI

2004 / 2001 bis 2009

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

132 kW (180 PS) / 4 Zylinder, 1.781 cm³ / Vmax nicht ermittelt

Der Polo Cup Prototyp

Der ADAC Volkswagen Polo Cup wurde im Rahmenprogramm der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft (DTM) ausgetragen und ebnete jungen Talenten den Weg in den Motorsport. Bestes Beispiel ist der dreimalige DTM-Champion Rene Rast, der 2005 im Polo Cup an den Start ging und direkt die Meisterschaft gewann. Der ausgestellte Wagen ist ein Prototyp der Rennversion für den Polo Cup in Dänemark. Während der beim deutschen Cup eingesetzten Polo einen 110 kW (150 PS) starken 2,0-Liter-Saugmotor an Bord hatte, ist dieser Prototyp aus dem Jahre 2004 mit einem 1,8-Liter-Turbomotor ausgestattet, der eine Leistung von 132 kW (180 PS) entwickelt.

Interessant: Genau dieser 180-PS-Motor beflügelte später auch den Polo GTI Cup Edition – also die Straßenversion des Rennwagens.



Polo R WRC

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation V

2013 / 2009 bis 2017

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit232 kW (315 PS) / 4 Zylinder, 1.600 cm³ / ca. 200 km/h (je nach Übersetzung)

Der Polo R WRC

Er ist eines der erfolgreichsten Rallye-Fahrzeuge aller Zeiten: der allradgetriebene Polo R WRC. Er basiert auf dem Polo der fünften Generation. Sein WRC-Debüt feiert der Polo bei der Rallye Monte-Carlo 2013. 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 alle drei Titel in der Königsklasse des Rallye-Sports: den Fahrer-, Beifahrer- und Hersteller-Titel. Auch in der Folgesaison ist das Team aus Hannover mit dem Polo kaum zu schlagen und gewinnt am Ende die begehrten WM-Titel. 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.

Der im Rahmen der Ausstellung „50 Jahre Polo“ gezeigt Polo R WRC der ersten Serie wurde 2013 gebaut. Angetrieben wird der Allrad-Rennwagen von einem 232 kW (315 PS) starken 1,6-Liter-Turbomotor. Bei einem vom Reglement vorgegebenen Mindestgewicht von 1.200 kg und 315 PS ergibt sich ein Leistungsgewicht von 3,8 kg/PS. Der Vierzylinder stellt ein maximales Drehmoment von 425 Nm zur Verfügung. Die Kraft zum Allradantrieb wird durch ein sequenzielles 6-Gang-Getriebe übertragen. Bei vollem Leistungsabruf beschleunigt der Polo R WRC in 3,9 Sekunden auf 100 km/h.



Polo Cup

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation VI

2025 / Seit 2021

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

220 kW (300 PS) / 4 Zylinder, 1.984 cm³ / Vmax nicht übermittelt

Der Polo Cup

Der 2009 zum letzten Mal ausgetragene Polo Cup war einer der erfolgreichsten deutschen Markenpokale für Nachwuchstalente. 2026 soll der Polo Cup in Deutschland sein Comeback feiern. Adaptiert wird er diesmal aus Südafrika, wo die Rennserie mit dem aktuellen Polo bereits erfolgreich läuft. Entwickelt und produziert wurde der Renntourenwagen der künftigen deutschen Rennserie von Volkswagen Motorsport South Africa. Die technische Basis des 220 kW (300 PS) starken Cup-Fahrzeugs liefert der aktuelle Polo GTI¹. Der Renntourenwagen ist 1.170 kg leicht. Dank eines Leistungsgewichts von nur 3,0 kg/PS hat der 2,0-Liter-Turbomotor ein leichtes Spiel mit dem Rennwagen. Die Kraftübertragung an die Vorderachse erfolgt über ein sequenziell geschaltetes 6-Gang-Getriebe. Ein Sperrdifferenzial perfektioniert die Traktion. ABS, Traction Control und ESC gibt es nicht. Dafür kommen Motorsport-Features wie eine vordere 6-Kolben-Powerbrake mit 380-Millimeter-Bremsscheiben (Hinterachse mit Serienbremse), ein H&R-Fahrwerk mit einem Rennfedersystem sowie Überrollkäfig, Schalensitze mit seitlichem Kopfschutz, 6-Punkt-Gurte und eine Löschanlage zum Einsatz. Initiator und Organisator des deutschen Pendant ist MARACO Management aus Rehlingen-Siersburg bei Saarbrücken. Erworben werden kann der Polo Cup inklusive technischem Support und Ersatzteilerversorgung direkt via MARACO Management (www.polo-cup.de).

¹ Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,8–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 155–148 g/km; CO₂-Klasse E.





CONTENT CREATOR DAYS – 50 JAHRE POLO

Klein und sportlich

Polo GT

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation I

1981 / 1975 bis 1981

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

44 kW (60 PS) / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 154 km/h

Der Polo GT

Er sieht aus wie ein GTI, ist aber ein GT. 1979 bringt ihn Volkswagen erstmals auf den Markt. Optisch folgt er seinem großen Bruder, dem Golf GTI, und trägt analog zu ihm schon typische GTI-Insignien wie den roten Streifen im Kühlergrill. Ein weiterer roter Streifen ziert den eigenständigen Frontspoiler. In der Silhouette gibt es ebenfalls zwei Streifen: einen oberen schmalen auf Höhe der Tornadolinie und einen unteren breiten zwischen den Radhäusern. Im Fall der in Rot lackierten Polo GT sind diese Streifen schwarz. Alternativ gibt es den GT auch in Weiß, Schwarz und Silbermetallic. In diesem Fall sind die Zierstreifen in Rot ausgeführt. Zweifarbig rot und schwarz lackiert: die 13-Zoll-Stahlfelgen. GT-Zeichen an der Front- und Heckpartie und im unteren Seitenstreifen dokumentieren ebenfalls den sportlichen Status. Im Innenraum gehören individualisierte Sitzbezüge und Instrumente mit einem bis 200 km/h reichenden Tacho und einem Drehzahlmesser zur GT-Ausstattung.



Polo Coupé GT G40

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1987 / 1981 bis 1994 (1987 bis 1988 Polo Coupé GT G40, 1990 bis 1994 Polo G40)

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit85 kW (115 PS) / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 195 km/h

Der Polo Coupé GT G40

Im September 1985 startet ein Polo Prototyp auf dem Volkswagen Prüfgelände Ehra-Lessien bei Wolfsburg zu einem spektakulärem Weltrekordversuch: Es gilt, 24 Stunden lang Höchstgeschwindigkeit zu fahren und dabei in der Klasse der 1,3-Liter-Motoren einen neuen Rekord für das Durchschnittstempo aufzustellen. Der Zeitpunkt, den bisherigen Rekord von 168,63 km/h zu knacken, ist perfekt. Denn der Prototyp hat den neuen G-Lader von Volkswagen an Bord, der die Leistung des 1.272 cm³ großen Vierzylinders von 55 kW (75 PS) auf 95 kW (129 PS) steigert. Und es klappt: Dank der zusätzlichen Kompressor-Power fegt der Polo mit einem Schnitt von 208 km/h über den Rundkurs und deklassiert damit den bisherigen Rekordhalter. Im selben Monat präsentiert Volkswagen auf der IAA die Serienversion des Kompaktsporthagens: das 85 kW (115 PS) starke Polo Coupé GT G40 mit besagtem G-Lader.

Auf den Markt kommt der 196 km/h schnelle Polo 1987 zunächst als eine auf 500 Exemplare reduzierte Sonderversion – stets in Schwarz lackiert. Das hier gezeigte Polo Coupé GT G40 gehört zu dieser Serie. Die Nachfrage ist derart groß, dass 1988 weitere 1.500 Exemplare hergestellt werden – die sind nun auch in anderen Farben erhältlich. Da der G40-Boom in keiner Weise nachlässt, nimmt Volkswagen den 830 kg leichten Sportwagen 1990 unter der Bezeichnung Polo G40 mit geregelter Kat (dadurch 83 kW / 113 PS) in das normale Programm der Baureihe auf.



Polo Coupé GT

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1987 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

55 kW (75 PS) / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 170 km/h

Der Polo Coupé GT

Die zweite Generation des Polo GT geht 1987 mit deutlich höherer Agilität an den Start als der erste GT auf der Basis des Ur-Polo. Denn das neue Polo Coupé GT liefert mit 55 kW (75 PS) genau jene 15 PS mehr, die das Leichtgewicht zum agilen Kurvenkünstler machen. Für den Sprint auf 100 km/h benötigt das Polo Coupé GT 12,0 Sekunden – ein vor 38 Jahren im Segment der Kleinwagen durchaus sportlicher Wert. Nichts anderes gilt für die Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.

Der Leistung voll gewachsen ist auch das Sportfahrwerk mit einer MacPherson-Vorderachse und einer Koppellenker-Hinterachse. Darüber hinaus verzögert der GT dank Bremskraftverstärker und Bremskraftregler souverän. Und überhaupt: Mit den schwarzen Radlaufverkleidungen des Coupés und der schwarz eingerahmten Heckklappe sieht der Polo GT ohnehin wie ein kleiner Golf GTI aus – besonders dann, wenn er, wie das Ausstellungsexemplar – in „Tornadorot“ lackiert ist. Das Polo Coupé GT ist technisch zudem die Basis für das ebenfalls 1987 vorgestellte Polo Coupé GT G40 mit neu entwickeltem G-Lader.



Polo GTI

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation IV

2001 / 2001 bis 2009

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit110 kW (150 PS) / 4 Zylinder, 1.781 cm³ / 216 km/h

Der Polo GTI

Dieses Concept Car gab im Jahre 2001 einen Blick in die Zukunft: Es ist ein Prototyp des erst fünf Jahre später vorgestellten GTI der vierten Polo Generation. Der 110 kW (150 PS) starke 1,8-Liter-Turbo-Fünfventilmotor des Prototyps entspricht bereits weitgehend der Serienversion. Allerdings trägt das Concept Car eine Frontpartie mit vier Rundscheinwerfern. Als der Polo GTI im Frühjahr 2006 auf den Markt kommt, basiert er bereits auf dem Faceliftmodell. Die Serienversion startet deshalb mit einem völlig anderen Frontpartie-Design: Stilprägend ist dabei ein v-förmiger schwarzer Kühlergrill mit einem Schutzgitter in Wabenstruktur. Die Doppelscheinwerfer sind nun in ein Gehäuse integriert und ebenfalls schwarz eingefasst. Oberhalb der Heckklappe sorgt ein Dachkanten-spoiler für optimale Abtriebswerte an der Hinterachse. Rot lackiert sind die Bremssättel der Scheibenbremsen. Das Design der 16-Zoll-Leichtmetallfelgen übernimmt der Polo GTI vom Golf GTI jener Tage. Ein Sportfahrwerk lässt die Karosserie 15 mm tiefer stehen. Wie schon zu GTI-Urzeiten, kommen im Polo Sportsitze mit typisch kariertem Muster zum Einsatz. Feinheiten wie rote Kreuznähte im Lederlenkrad und rote Ränder an den schwarzen Sicherheitsgurten vervollständigen die GTI-Insignien. Souverän sind die Fahrleistungen: Mit 216 km/h Höchstgeschwindigkeit und 8,2 Sekunden für den 0-auf-100-km/h-Sprintklassiker ist der Polo endgültig in der Hall of Fame der GTI-Modelle angekommen.





CONTENT CREATOR DAYS – 50 JAHRE POLO

Klein und besonders

Öko-Polo

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1987 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit29 kW (39 PS) / 2 Zylinder, 860 cm³ / 138 km/h

Der Öko-Polo

Die Aerodynamik und Antriebseffizienz sind seit Jahrzehnten dominante Themen in der Automobilentwicklung. Ein Beispiel dafür ist der hier ausgestellte Versuchswagen aus dem Jahre 1987: der Öko-Polo (eine Steilheck-Version). Seine Aerodynamik und Antriebseffizienz waren herausragend. Beispiel Aerodynamik: Das Steilheck des Polo bot – neben einem Plus an Stauraum – einen entscheidenden Vorteil: Im Heckbereich entstanden deutlich weniger Verwirbelungen als bei einem Schrägheck. Und das verbesserte die Aerodynamik. Der c_w -Wert lag bei nur 0,39, der Gesamtluftwiderstand ($c_w \times F$) bei 0,67 – beide Werte waren damals die besten im Segment. Die sehr gute Aerodynamik senkte den Verbrauch und damit die Emissionen. Beispiel Antriebseffizienz: Um die maximale Sparsamkeit auszuloten, wurde der „Öko-Polo“ von einem Versuchsmotor angetrieben – einem Zweizylinder-Dieseldirekteinspritzer mit elektrisch zuschaltbarem G-Lader. Als Getriebe kam eine 5-Gang-Halbautomatik zum Einsatz. Durch den G-Lader wurde die Leistung temporär von 20 kW (27 PS) auf 29 kW (39 PS) erhöht. Der Durchschnittsverbrauch des 50-mal gebauten „Öko-Polo“ lag bei 3,6 l/100 km. Die weißen Fahrzeuge der Versuchsflotte trugen alle einen auf die Flanken lackierten Regenbogenstreifen. Um die Wagen unter Realbedingungen zu testen, stellte Volkswagen die Fahrzeuge Behörden und sozialen Einrichtungen zur Verfügung.



Polo BlueMotion

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation V

2010 / 2009 bis 2017

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

55 kW (75 PS) / 3 Zylinder, 1.199 cm³ / 173 km/h (je nach Übersetzung)

Der Polo BlueMotion

Auf dem Genfer Automobilsalon stellt Volkswagen im März 2009 nicht nur den neuen und damit fünften Polo vor, sondern auch eine Hightech-Effizienz-Studie auf dieser Basis: den Polo BlueMotion. Angetrieben wird er von einem 55 kW (75 PS) starken 1,2-Liter-Turbodiesel mit drei Zylindern und Common-Rail-Direkteinspritzung. Dieser 1.2 TDI ist mit einer Start-Stopp-Automatik und einer Rekuperationsfunktion zur Nutzung der Bremsenergie ausgestattet. Doch damit nicht genug: Volkswagen setzt bei der nur 1.080 kg leichten Studie auf umfangreiche Effizienzmaßnahmen: ein Aerodynamikpaket mit modifizierter Frontpartie, einen neuen Heckspoiler, eine um 10 Millimeter abgesenkte Karosserie, einen aerodynamisch optimierten Unterboden und rollwiderstandsarme Reifen auf 15-Zoll-Leichtmetallfelgen. Die Weltpremiere feierte das Serienmodell des Polo BlueMotion bereits im September 2009 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Dank der im Serienfahrzeug umgesetzten Effizienzmaßnahmen verbraucht der Polo BlueMotion lediglich 3,3 l/100 km; die entsprechenden CO₂-Emissionen liegen bei nur 87 g/km. Als der Polo BlueMotion Anfang 2010 auf den Markt kommt, ist er der sparsamste Fünfsitzer der Welt.



Polo Coupé GT G40 Breitbau

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1986 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

85 kW (115 PS) / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 190 km/h

Das Polo Coupé GT G40 von Volkswagen Motorsport

In den 80er-Jahren entwickelte Volkswagen Motorsport Tuning-Kits für Straßenfahrzeuge. 1986 entstand in diesem Zuge ein Umbausatz für den Polo der zweiten Generation, der sowohl mit dem Coupé und als auch mit der Steilheckversion kompatibel war. Die Initialzündung für die Entwicklung des Umbausatzes lieferte allerdings das dank G-Lader antriebstechnisch besonders dynamische Polo Coupé GT G40. Mit diesem Modell wurde der Umbausatz auch beworben.

Das ausgestellte Fahrzeug ist eines der zwei ersten von Volkswagen Motorsport umgebauten Modelle dieser Art: ein Vorserienexemplar des Polo Coupé GT G40. Die Kunden konnten den Umbausatz entweder kaufen und dann in Eigenregie montieren respektive montieren lassen oder das Fahrzeug komplett umgebaut für einen Aufpreis von 8.500 D-Mark bestellen. Durch die verbreiterten Kotflügel erinnert der Polo optisch an den nur 5.000-mal gebauten Rallye-Golf (1989 bis 1990), der ebenfalls von einem Vierzylindermotor mit G-Lader angetrieben wurde.

Polo Sprint

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1983 / 1981 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

115 kW (156 PS) / 4 Zylinder, 1.900 cm³ / 207 km/h

Der Polo Sprint

Der Polo Sprint wurde 1983 als reines Studienfahrzeug aufgebaut, um das Fahrverhalten bestimmter Antriebskonzepte bei hoher Leistung sowie extreme Belastungen des Fahrwerks zu erforschen. Einmalig in der Geschichte des Polo wurde der 115 kW (156 PS) starke Vierzylinder-Boxermotor mit elektronischer Benzineinspritzung – analog zu einem Käfer oder Porsche 911 – in das Heck des Polo integriert. Durch die somit erhöhte hintere Achslast ergab sich eine deutliche Verbesserung des übertragbaren Drehmoments. Die Kraftfluss erfolgte über ein modifiziertes 5-Gang-Getriebe aus dem Volkswagen Transporter dieser Zeit. Aus Package-Gründen wurden der Kraftstofftank und das Reserverad nach vorn verlegt – auch das erinnert an den Käfer und Porsche 911. Testfahrer äußerten sich damals äußerst positiv über das Fahrverhalten des Polo Sprint.



Polo Harlekin

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation III

1996 / 1994 bis 2001

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

40 kW (55 PS) / 4 Zylinder, 1.598 cm³ / 172 km/h

Der Polo Harlekin

Der kunterbunte Harlekin ist wohl der kurioseste aller jemals in Serie gebauten Polo. Die Story dahinter: 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, „Ginstergelb“ symbolisiert die Ausstattung und in „Flashrot“ werden spezielle Ausrüstungen gekennzeichnet. Um das Prinzip auch am Polo zu visualisieren, werden zunächst 20 Exemplare in diesen vier Farben lackiert und in den Showrooms der VW Händler gezeigt.

Die kunterbunten Polo lösen einen ungeahnten Boom der Nachfrage aus. Und so legt Volkswagen 1995 kurzerhand eine Sonderserie dieser bunt wie eine Handvoll Smarties lackierten Polo auf und nennt sie Harlekin. Die vier Farben finden sich auch in den Stoffbezügen der Sitze wieder. Exakt 3.806 vierfarbige Polo werden bis 1997 verkauft.



Polo FUN

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation IV

2002 / 2001 bis 2009

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

Spektrum beim Polo FUN: 40 kW (55 PS) bis 74 kW (100 PS) / 3 und 4 Zylinder

Der Polo FUN Concept Car

Mit dem Polo FUN geht Volkswagen im Jahr 2004 neue Wege. Nicht tiefer- sondern um 15 mm höhergelegt tritt Anfang 2004 der Polo FUN mit seiner knackigen All-Terrain-Optik an. Das Konzept überzeugt: Binnen kürzester Zeit verkaufen sich europaweit dreimal so viele Exemplare als ursprünglich prognostiziert. Besonders populär ist die eigens für dieses Modell konzipierte Farbe „Limette“. Eigenständig gestaltet sind Stoßfänger, deren All-Terrain-Schutzelemente in den Radlaufverbreitungen und Schwellerverkleidungen ihre Fortsetzung finden. Diese Details lassen den Polo FUN zusammen mit dem höhergelegten Schlechtwegefahrwerk wie ein kleines SUV wirken. Weitere prägnante Details sind die eigenständigen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, die silberne Dachreling und die farblich damit korrespondierenden Außenspiegelgehäuse. Frisch wirkt auch der individualisierte Innenraum des Polo FUN: Die vorderen Sportsitze und die Rückbank sind wahlweise in „Space-Limette“ oder „Space-Grau“ gehalten; das 4-Speichen-Lenkrad ist mit griffigem Lochleder bezogen; die Instrumente werden durch Chromringe veredelt; die Fußpedale sind im Alu-Look ausgeführt. Ebenfalls serienmäßig: Radio, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber. Antriebsseitig stehen sieben Benzin- und Dieselmotoren mit einem Leistungsspektrum von 40 kW (55 PS) bis 74 kW (100 PS) zur Verfügung. Der in der Ausstellung gezeigte Polo FUN ist ein einzigartiges Concept Car des Modells aus dem Jahre 2002.



Polo GTI Cabriolet

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation IV

2007 / 2001 bis 2009

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

110 kW (150 PS) / 4 Zylinder, 1.781 cm³ / Vmax nicht ermittelt

Das Polo GTI Cabriolet

Davon träumten viele Fans des Kleinwagens: der Polo als Cabriolet. Auf der IAA 2007 schien dieser Traum endlich in Erfüllung zu gehen. In Frankfurt am Main stand er, der oben offene Polo, und noch dazu als GTI. Die Studie des Polo GTI Cabriolets wurde von Karmann in Osnabrück (heute Volkswagen Osnabrück GmbH) entwickelt. Das Concept Car sorgte mit zahlreichen technischen Innovationen für Aufmerksamkeit. So hatte das Verdeck eine Z-Faltung, die in ähnlicher Form später für das Golf Cabriolet von Volkswagen zum Einsatz kam. Eine weitere Besonderheit war das in das Softtop integrierte Glas-Schiebedach. Wie damals auch das New Beetle Cabriolet war das Polo GTI Cabriolet zudem mit einem „Overhead Protection System“ ausgestattet – blitzschnell im Bereich der hinteren Kopfstützen herauschnellende Überrollschutzelemente, die den klassischen Überrollbügel ersetzen. Angetrieben wurde die Studie vom 110 kW (150 PS) starken Turbomotor des Polo GTI. Das Polo GTI Cabriolet blieb eine Studie und ging nie in Produktion.





CONTENT CREATOR DAYS – 50 JAHRE POLO

Dynamisch vor Ort erlebbar

Polo L

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation I

1975 / 1975 bis 1981

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

29 kW (40 PS) / 4 Zylinder, 900 cm³ / 132 km/h

Der Polo L

Er ist der älteste Polo dieser Ausstellung: der Polo L des Debütjahres 1975. Mit seinem Lego-bunten Exterieur in „Ozeanblau“ und dem schokobraunen Interieur steht er wie kaum ein anderes Modell für den 70er-Jahre-Zeitgeist. Könnte sein UKW-Autoradio Spotify, es würde den 75er-Welthit „Shining Star“ von „Earth, Wind & Fire“ spielen. Als der Polo im Frühjahr 1975 in den Handel kommt, gibt es den neuen Star am Kleinwagenhimmel alternativ zur Basisversion als besagte L-Ausstattung. „L“ steht für Luxus, der vor 50 Jahren übersichtlich ausfällt. Zu erkennen gibt sich der Polo L optisch an Chromstoßstangen (statt silberfarben lackiert) und Chromzierleisten in den Fensterrahmen. Funktionsseitig erweitern aus heutiger Sicht selbstverständliche Details wie ein zweites Türschloss (Beifahrerseite), die Gepäckraumabdeckung, Gasfedern für die Heckklappe (statt Haltestange), eine umklappbare Rücksitzbank, eine Tankanzeige (statt Kontrollleuchte), ein zweistufiges Lüftungsgebläse, eine Wisch-Wasch-Automatik und Nadelvlies am Boden die asketische Ausstattung. 50 Jahre nach seiner Produktion in Wolfsburg macht der Charme dieser auf das Wesentliche reduzierten Funktionalität den Polo L zu einer faszinierenden Zeitkapsel.



Polo G40

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1992 / 1981 bis 1994 (1987 bis 1988 Polo Coupé GT G40, 1990 bis 1994 Polo G40)

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

83 kW (113 PS) mit G-Kat / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 196 km/h

Der Polo G40

Im September 1985 startet ein Polo Prototyp auf dem Volkswagen Prüfgelände Ehra-Lessien bei Wolfsburg zu einem spektakulärem Weltrekordversuch: Es gilt, 24 Stunden lang Höchstgeschwindigkeit zu fahren und dabei in der Klasse der 1,3-Liter-Motoren einen neuen Rekord für das Durchschnittstempo aufzustellen. Der Zeitpunkt, den bisherigen Rekord von 168,63 km/h zu knacken, ist perfekt. Denn der Prototyp hat den neuen G-Lader von Volkswagen an Bord, der die Leistung des 1.272 cm³ großen Vierzylinders von 55 kW (75 PS) auf 95 kW (129 PS) steigert. Und es klappt: Dank der zusätzlichen Kompressor-Power fegt der Polo mit einem Schnitt von 208 km/h über den Rundkurs und deklassiert damit den bisherigen Rekordhalter. Im selben Monat präsentiert Volkswagen auf der IAA die Serienversion des Kompaktsportwagens: das 85 kW (115 PS) starke Polo Coupé GT G40 mit besagtem G-Lader.

Auf den Markt kommt der 196 km/h schnelle Polo 1987 zunächst als eine auf 500 Exemplare reduzierte Sonderversion. Die Nachfrage ist derart groß, dass 1988 weitere 1.500 Exemplare hergestellt werden. Doch der Boom des GT G40 hält weiterhin an. Und so nimmt Volkswagen den 830 kg leichten Sportwagen ab 1990 unter der Bezeichnung Polo G40 mit geregelter Katalysator und einer dadurch bedingten Leistung von 83 kW (113 PS) in das normale Programm der Baureihe auf.



Polo Polizeiwagen

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation II

1992 / 1987 bis 1994

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

37 kW (50 PS) / 4 Zylinder, 1.272 cm³ / 153 km/h

Der Polo CL Polizeiwagen

Dieser Polo CL der zweiten Generation gehörte zum Fuhrpark des Zentralen Objektschutzes und Fahrdienstes beim Polizeipräsidium in Berlin. Der Polizeiwagen ist mit einer sogenannten Warn- und Gefahren-Sondersignalanlage und Funkgerät ausgestattet. Aufgrund ihrer kompakten Abmessungen nutzte die Polizei die sparsamen Streifenwagen überwiegend für Einsätze im Berliner Innenstadtverkehr. Der ausgestellte Polo Polizeiwagen wurde im Sommer 2000 im Rahmen der Gründungsfeier zum 1. Deutschen Polizeioldtimer-Museum in Marburg als Gastgeschenk der Polizeihistorischen Sammlung Berlin an das damals neue Museum gestiftet.

Heute besteht die Sammlung aus mehr als 90 Polizeioldtimern. Sie können in Marburg besichtigt werden (www.polizeioldtimer.de). Die Oldtimer der Sammlung werden zudem häufig für Film- und Fernsehproduktionen eingesetzt.



Polo Harlekin

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation III

1995 / 1994 bis 2001

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

33 kW (45 PS) / 4 Zylinder, 1.043 cm³ / 145 km/h

Der Polo Harlekin

Der kunterbunte Harlekin ist wohl der kurioseste aller jemals in Serie gebauten Polo. Die Story dahinter: 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, „Ginstergelb“ symbolisiert die Ausstattung und in „Flashrot“ werden spezielle Ausrüstungen gekennzeichnet. Um das Prinzip auch am Polo zu visualisieren, werden zunächst 20 Exemplare in diesen vier Farben lackiert und in den Showrooms der VW Händler gezeigt.

Die kunterbunten Polo lösen einen ungeahnten Boom der Nachfrage aus. Und so legt Volkswagen 1995 kurzerhand eine Sonderserie dieser bunt wie eine Handvoll Smarties lackierten Polo auf und nennt sie Harlekin. Die vier Farben finden sich auch in den Stoffbezügen der Sitze wieder. Exakt 3.805 vierfarbige Polo werden bis 1997 verkauft.



Polo R WRC Street

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation V

2013 / 2009 bis 2017

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

184 kW (250 PS) / 4 Zylinder, 1.984 cm³ / über 250 km/h

Der Polo R WRC Street mit Allradantrieb

2013 und 2014 gewinnt Volkswagen Motorsport mit der ersten Generation des allradgetriebenen Polo R WRC die FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Im Vorfeld dieses Siegeszuges präsentiert Volkswagen kurz vor dem Start der Rallye Monte-Carlo 2012 in Monaco die Straßenversion des Rallye-Fahrzeugs: den Polo R WRC Street. Die auf 2.500 Exemplare limitierte Sonderserie hat einen 162 kW (220 PS) starken Turbomotor und Frontantrieb. Im nahezu gleichen Zeitraum baut Volkswagen einige Prototypen des Polo R WRC Street mit Allradantrieb auf. Sie werden nie in den Handel kommen. Einer dieser Prototypen adelt als stärkster jemals für die Straße von Volkswagen zugelassener Polo die Ausstellung „50 Jahre Polo“: der Polo R WRC Street Allrad mit 184 kW (250 PS). Um so exklusiver ist die Möglichkeit, diesen Prototyp im Rahmen der Ausstellung zu fahren.



Polo GTI R5

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation VI

2018 / seit 2017, seit 2021 Facelift

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

200 kW (272 PS) / 4 Zylinder, 1.600 cm³ / ca. 200 km/h (je nach Übersetzung)

Der Polo GTI R5

Das technische Know-how und die Erfahrung von Volkswagen Motorsport aus dem erfolgreichen Engagement in der Rallye-Weltmeisterschaft fließt ab 2018 in den Polo GTI R5 – ein allradgetriebenes Rallye-Auto für den Kundensport. Es basiert auf dem Polo der sechsten Generation. Das Herzstück bildet ein 200 kW (272 PS) starker 1,6-Liter-Turbomotor, der in der 2,0-Liter-Variante unter anderem im aktuellen Polo GTI¹, Golf GTI² und Golf R³ 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 dem Rallye-2-Reglement erfolgreich an den Start: Mehr als 500 Siege und über 1.200 Podestplätze untermauern dabei die Brillanz der Gesamtkonstruktion dieses in 4,1 Sekunden auf 100 km/h schnellen Rallye-Asses. Das Auto steht vor Ort für Mitfahrten zur Verfügung.

¹ Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,8–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 155–148 g/km; CO₂-Klasse E.

² Golf GTI – Energieverbrauch kombiniert 7,3–7,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 166–161 g/km; CO₂-Klasse F.

³ Golf R – Energieverbrauch kombiniert 8,5 - 8,1 l/100km; CO₂-Emissionen kombiniert 192 - 183 g/km; CO₂-Klasse G.



Polo GTI

Baujahr Ausstellungsfahrzeug / Bauzeit Polo Generation VI

2024 / seit 2021

Leistung / Motor / Höchstgeschwindigkeit

152 kW (207 PS) / 4 Zylinder, 1.984 cm³ / ca. 242 km/h

Der Polo GTI¹

Er ist die Ikone unter den Polo Modellen – der GTI. Das aktuelle Modell ist seit dem Sommer 2021 am Start und stärker als je zuvor. Der 2,0 Liter große Turbodirekteinspritzer (TSI) entwickelt eine Leistung von 152 kW (207 PS). Das maximale Drehmoment von 320 Nm steht im großen Drehzahlbereich von niedrigen 1.500 bis zu vergleichsweise hohen 4.500 U/min zur Verfügung. In nur 6,5 Sekunden beschleunigt der Vierzylinder den 1.378 kg leichten Polo GTI auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 242 km/h. An die hohe Leistung des Fronttrieblers hat Volkswagen das Sportfahrwerk des um 15 mm abgesenkten Polo GTI angepasst. Optional kann er mit dem „Sport Select“-Fahrwerk bestellt werden: Über die schaltbaren Dämpfer variiert der Fahrer die Dämpfungskennlinie; dabei können via serienmäßiger Fahrprofilwahl die zwei Modi „Normal“ und „Sport“ aktiviert werden. Zeitlos und charismatisch präsentiert sich das Ex- und Interieur: Zu den typischen GTI-Insignien gehören dabei die roten Streifen im Kühlergrill, der GTI-Schaltknopf und der legendäre Karo-Sitzbezug „Clark“.

¹ Polo GTI – Energieverbrauch kombiniert 6,8–6,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 155–148 g/km; CO₂-Klasse E.





Volkswagen Communications, Stand 05/2025

