50 LET POLO

ZGODOVINA
Šest generacij

AVTOMOTOŠPORT
Serijske zmage

DIZAJN
Brezčasna ikona

VSEBINA

ŠPORT IN USPEHI

10 POLO V ŠPORTNIH RAZLIČICAH
Tako majhen, pa tako športen

12 AVTOMOTOŠPORT
Dirke! Rally! Rallycross!

24 ŠPORTNI GTI
Energičen model s tremi črkami

28 SVETOVNO PRVENSTVO V RALLYJU
Serijske zmage

MODELI IN RAZVOJ

4 POLO I 1975–1981
Manj je več

6 RAZVOJ
Dobrodošel v družini

8 POLO II 1981–1994
Kompaktni karavan

14 POLO III 1994–2001
Polo pokaže svojo veličino

16 POSEBNI MODELI
Brezskrbna sproščenost

18 HARLEKIN
Pisan avto za dobro voljo

20 IZPELJANKE
Polo, ampak drugačen

22 POLO IV 2001–2009
Z veselim obrazom

26 POLO V 2009–2017
Dinamičen kot še nikoli

30 POLO VI 2017–2021
Z novo zasnovo

36 RAZVOJ DIZAJNA
"Simpatičen avto"

38 FUNKCIONALNI DIZAJN
Intervju: vodja oblikovanja Andreas Mindt

40 POLO VI OD 2021
Digitalen in inovativen

PROIZVODNJA IN ZANIMIVOSTI

32 POVSOD DOMA
Globalna uspešnica

34 PROIZVODNJA
Izdelan v Južni Afriki

42 PODATKI IN ZANIMIVOSTI
Neverjetno, kaj vse je dosegel!

"Polo je že od prve generacije naprej sinonim za cenovno dostopno mobilnost – avto za vse."

THOMAS SCHÄFER
Član uprave družbe Volkswagen AG,
skupina jedrnih znamk,
izvršni direktor znamke Volkswagen

Spoštovane bralke, spoštovani bralci,

prvi lastni avto, prva vožnja na morje, ko si prvič neodvisen in sam odločaš o tem, kam te bo popeljala naslednja pot – s VW Polom je povezanih veliko nepozabnih trenutkov in zgodb.

Kaj mi je najbolj všeč pri našem kompaktnem modelu? Že od prve generacije naprej je sinonim za cenovno dostopno mobilnost. Nobenih nepotrebnih dodatkov, temveč vrhunska kakovost, izvrstne vozne lastnosti in praktične inovacije. Avto za vse. Dosegljiv in simpatičen. Pač, pravi Volkswagen. In to že 50 let. Dober razlog, da Polu v letošnjem letu namenimo še posebej veliko pozornosti.

Polo je na začetku v dolžino meril okrog 3,50 metra in je bil v pravem pomenu besede majhen avto – danes pa se z več kot 20 milijoni izdelanih primerkov po vsem svetu uvršča med velike, torej med globalno najuspešnejše modele v segmentu malih avtomobilov.

K njegovemu uspehu so prispevali ikonični posebni modeli, zaradi katerih je nenehno rasla tudi skupnost njegovih ljubiteljev: od modela Polo Jeans, ki je nasledil svojega slavnega predhodnika na osnovi Hrošča, do modela Polo Genesis v bisernem vijoličastem odtenku in bržkone najbolj atraktivnega predstavnika serije, pisanega Harlekina.

"Majhen, a izjemen!" – pri Polu to ne velja le za zunanjost, temveč tudi za njegovo športnost. Na svetovnem prvenstvu v rallyju je Polo R WRC kar štirikrat osvojil naslov svetovnega prvaka. Med različicami za vsakodnevno uporabo pa so bile najhitrejše serijske izvedbe GT, G40 in seveda vse do danes GTI.

Naš kolektiv v južnoafriški tovarni Kariega, kjer danes proizvajajo model Polo, je več kot ponosen na ta prostorski čudež. In to povsem upravičeno: zdi se mi prav neverjetno, kako so sodelavci Volkswagna v obdobju 50 let model Polo vedno znova izumljali in ga prilagajali potrebam različnih generacij – podobno kot pri njegovem večjem bratu Golfu.

Vse najboljše, Polo! Vam, drage bralke in bralci, pa želim veliko užitkov ob prebiranju te revije!

Thomas Schäfer

MANJ JE VEČ

1975

POLO I 1975–1981

Do tedaj najmanjši Volkswagnov model je bil predstavljen marca 1975. Kljub temu, da je v dolžino meril le 3,50 metra, je bilo v Polu dovolj prostora za štiri osebe in prtljago. Namen je bil, da bi tedanjo novo, sodobno modelsko paleto, v kateri so bili Passat, Scirocco in Golf, razširili še z manjšim modelom. Polo je tehnično temeljil na Audiju 50, ki so ga začeli prodajati oktobra 1974. Od njega je imel drugačnih le nekaj delov. Tudi živahni 0,9-litrski motor je prihajal iz Ingolstadta. Z močjo 29 kW (40 KM) je le 685 kilogramov težki Polo lahko dosegel hitrost 132 km/h.

Kompaktni trivratni model je izstopal s kakovostno opremo, ki je bila omejena na najnujnejše, zato je bila njegova cena lahko ugodna. Osnovna različica Polo N je bila naprodaj že za 7.500 nemških mark, za dodatnih 510 mark pa je bil na voljo že Polo L. Njegova bogatejša oprema z oznako L je med drugim vključevala dvostopenjski ventilator, brisalec zadnjega stekla in tekstilno talno oblogo. Leta 1976 sta v ponudbo prišla še motorja z močjo 37 in 44 kW (50 in 60 KM), modelska prenova pa je prinesla tudi sodobnejšo zunanjost.

Leta 1977 je bila predstavljena še ena karoserijska oblika, klasična limuzina z imenom Derby. S športno podobo je leta 1979 nastopil Polo GT. Kdor pa je želel varčevati z gorivom, se je leta 1981 lahko odločil za model Polo Formel E, pri katerem so različni ukrepi zagotavljali manjšo porabo.

1,1

MILIJONA

SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI

"Polo. Majhen avto, ki zna narediti velik vtis."
OGLAS ZA POLO I, 1975

DERBY I, 1977
Prva izpeljanka Pola s klasičnim limuzinskim zadkom.

POLO I, 1979
Prenovljeni model z masivnejšimi odbijači iz plastične mase.

DOBRODOŠEL V DRUŽINI

V DUHU POVEZANA BRATA DVOJČKA
Audi 50 in Volkswagen Polo sta imela veliko skupnega, ne le zunanjost.

Ko je marca 1975 na svet prišel novi model VW Polo, je že imel brata dvojčka. Skoraj identični Audi 50 je bil na trgu od oktobra 1974. Oba kompaktna modela so proizvajali izključno v Volkswagnovi tovarni v Wolfsburgu.

Začetek sedemdesetih let prejšnjega stoletja je bil pri avtomobilskem proizvajalcu iz Wolfsburga kar pester: v zelo kratkem času so modelski program obogatili najsodobnejši modeli s pogonom spredaj. Pri Volkswagnu so ponudbo želeli razširiti tudi v spodnji modelski segment – iskali so popolnoma nov, manjši kompaktni model. S sodobnim projektom so hoteli prodreti v segment malih avtomobilov in se postaviti ob bok konkurenci iz Italije in Francije. Morali so pohiteti – in tudi so: od prvega osnutka do začetka prodaje niso minila niti tri leta.

Že od začetka so sodelovali z družbo Audi NSU, kjer je bil direktor razvoja dr. Ludwig Kraus, ki je v ekipo potegnil mladega oblikovalca modela Audi 80, Hartmuta Warkußa. V tesnem sodelovanju z Wolfsburgom so nastale osnovne poteze novega kompaktnega modela, ki naj bi se uvrščal v spodnjo avtomobilsko kategorijo A-nič. Zasnova je bila sodobna: koncept 'two box', kompaktna rešitev po vzorcu 'vse v enem', s pokrovom prtljažnika, ki se široko odpira, in poklopno zadnjo sedežno klopjo. Projekt je dobil dodaten zagon, ko je v Volkswagen prišel Rudolf Leiding. Leiding, nekdanji glavni izvršni direktor Audija, je dobro poznal Ludwiga Krausa. Hitro so se dogovorili, da bo novi mali model ugledal luč sveta kot Audi in tudi kot Volkswagen!

Kompaktni avto je bil namenjen širokemu krogu kupcev, ki so si na eni strani želeli varčnosti in na drugi strani udobja – nekako je pariral Golfu (in sprva tudi še Hrošču). Golfa so razvijali vzporedno za A-segment in ga začeli serijsko proizvajati leta 1974 – ravno tako kot različico novega manjšega avtomobila za segment A-nič, ki so ji dali ime Audi 50.

Takrat so začeli spodbujati modularni princip, ki je dopuščal uporabo enakih sestavnih delov za različne koncernske modele s skoraj enako avtomobilsko tehnologijo in ki naj bi dolgoročno zagotavljal dobičkonosnost podjetja. Tako so poleti 1974 v Volkswagnovi tovarni v Wolfsburgu začeli proizvajati kompaktni model z ingolstadtsko značko. Skoraj identični VW Polo je prišel na vrsto nekoliko kasneje, izdelovati so ga začeli 5. marca 1975.

AUDI ALI VOLKSWAGEN?
Razlike so bile minimalne, le na straneh je bila streha različno zaokrožena.

SODOBNA ZASNOVA
Kompaktna rešitev po vzorcu 'vse v enem' z jasnimi linijami in pokrovom prtljažnika, ki se široko odpira.

Z lepo oblikovano, kompaktno karoserijo in praktičnim pokrovom prtljažnika je Polo odlično ujel duha časa. K njegovi pozitivni podobi so pripomogle nove vrline, med drugim agilnost, zelo dobre vozne lastnosti in varčni motorji. Avto se je dobro prodajal že od samega začetka, saj mu je pot do kupcev odlično utrl že večji Golf. Passat, Scirocco, Golf in Polo – Volkswagnova nova modelska družina je bila s tem popolna.

1981

KOMPAKTNI KARAVAN

POLO II 1981–1994

Septembra 1981 je Volkswagen predstavil drugo generacijo. Popolnoma prenovljena karoserija je v dolžino zrasla na 3,66 metra in je navdušila z edinstvenim videzom. Z bolj pokončnim zadkom se je Polo spremenil v majhen dvovratni karavan, ki ga je odlikovala prostorna notranjost. V primerjavi s prvo generacijo je imel predvsem opazno več prostora za glavo. Tudi Polo II je bil lahek avto, saj je v osnovni izvedbi tehtal samo 770 kilogramov.

Poleg različice s pokončnim zadkom je leta 1982 na trg prišel tudi coupe s položnejšim zadkom. Pod sprednjim pokrovom se je spremenilo marsikaj: močnejši bencinski motorji so omogočali živahnejše vozne zmogljivosti. V VW Polu je leta 1987 premiero doživel najmanjši nemški dizelski motor z močjo 33 kW (45 KM).

Leta 1984 so v Polov program vključili vstopni model z imenom Polo Fox. Leta 1987 je prišla na trg omejena serija modela Polo Coupé GT G40. V do takrat najzmogljivejši različici Pola z močjo 85 kW (115 KM) je Volkswagen prvič uporabil novo vrsto kompresorja, t. i. G-polnilnik.

Leta 1990 je Polo II doživel celovito modelsko prenovo: najbolj so pozornost pritegnili pravokotni žarometi, pa tudi aerodinamično oblikovani, integrirani odbijači in spremenjena mreža hladilnika. Polo II so proizvajali 13 let.

2,7

MILIJONA

SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI

POLO FOX, 1984

Cenovno ugodnejši vstopni model za mlajšo ciljno skupino.

POLO STUFENHECK, 1985

Iz modela Derby je leta 1985 nastal "Polo Stufenheck" oz. Polo z limuzinskim zadkom.

"Samo pride in že blesti."

OGLAS ZA POLO II, 1981

TAKO MAJHEN, PA TAKO ŠPORTEN

GT že na prvi pogled: Polo v športni opravi.

G ZA SVETOVNI REKORD

Z novo tehnologijo G-polnilnika je Polo 13. avgusta 1985 dosegel svetovni hitrostni rekord. Na 24-urni rekordni vožnji na Volkswagnovem testnem poligonu Ehra-Lessien je s povprečno hitrostjo 208,13 km/h prepričljivo presegel dotedanji hitrostni rekord 168,63 km/h v razredu 1.300-kubičnih motorjev. Za krmilom prilagojenega prototipa je sedel profesionalni rally voznik in Volkswagnov tovarniški voznik Jochi Kleint.

Leta 1979 si je Polo oblekel športni dres. Leta 1987 je z inovativnim G-polnilnikom v hipu osvojil srca oboževalcev.

Rdeč, črn, športen: leta 1979 se je poskočni Polo z oznako GT prvič predstavil v športni opravi. Z rdečo obrobo mreže hladilnika kot pri Golfu GTI, črno-rdečimi jeklenimi platišči, črnimi okrasnimi letvami, značkami "GT" in športnim značajem tudi v notranjosti je Polo I GT pritegnil številne poglede. Njegova zmogljivost je bila obvladljiva: pod sprednjim pokrovom je imel nameščen majhen 1,3-litrski atmosferski motor, ki z močjo le 44 kW (60 KM) ni bil prav nič nastopaški. Toda kljub temu, da je bil športen samo po videzu, je bil Polo I GT za tedanje čase zagotovo nekaj posebnega.

Mali "Wolfswagen": leta 1982 je v program prišel Polo II kot coupe s poševnim zadkom. V izvedbi GT je bil z novim motorjem z močjo 55 kW (75 KM) že bistveno bolj poskočen. Mali "Wolfswagen", kot se je glasila besedna igra v reklamnem sloganu, je z največjo hitrostjo 170 km/h omogočal pristen užitek v vožnji.

Pravi volk v ovčji preobleki: Polo II Coupé GT G40, ki je na sceno stopil maja 1987, je pomenil majhno revolucijo. Mali črni Polo je bil že od samega začetka prava uspešnica – leta 1987, ko je bila posebna serija še omejena na 500 vozil, je bil z njim premierno predstavljen G-polnilnik, nova vrsta kompresorja. Iz motorja s prostornino samo 1,3 litra in močjo 85 kW (115 KM) je mehansko gnani spiralni polnilnik potegnil vso razpoložljivo moč, tako da je avtomobil lahko dosegel končno hitrost 195 km/h. Za tiste čase je bil to velik dosežek – in obenem mejnik v zgodovini športnih različic modela Polo.

Do leta 1989 je bilo izdelanih še 1.500 primerkov modela Polo GT G40, ki so bili na voljo tudi v tornado rdeči, heliosovo modri kovinski in alpsko beli barvi. Od tega so jih 500 izvozili v Francijo. Skupno 2.000 primerkov do takrat najmočnejše izvedbe modela Polo je bilo tako zelo zaželenih in čakalni seznam potencialnih kupcev tako dolg, da je na koncu o nakupu odločal žreb.

Po krajšem premoru se je G-polnilnik v Polov uradni prodajni program vrnil leta 1991. Model se je imenoval preprosto Polo Coupé G40, večinoma so mu rekli kar G40, temeljil pa je na prenovljenem modelu 2F. Opremljen je bil s katalizatorjem, imel je 83 kW (113 KM) moči, število izdelanih vozil pa ni bilo več omejeno.

DIRKE! RALLY! RALLYCROSS!

Volkswagen se je s Polom hitro začel udeleževati dirkalnih prireditev. Polo je bil najprej odskočna deska za talentirane mlade voznike na tekmovanjih turnih vozil, kasneje pa so z njim začeli nastopati tudi na rallyjih. V rallycrossu je postal celo svetovni prvak.

POLO CUP

3-2-1-start! Polo je bil od leta 1983 na dirkalnih stezah prava senzacija. Na prvem pokalu Polo Cup so tekmovalna vozila nastopila še s klasičnim atmosferskim motorjem. Z dvema dvojnima uplinjačema Solex se je njihova zmogljivost povečala na 59 kW (88 KM). To je bilo dovolj, da so lahki dirkalniki čez robnike švigali kot za stavo. Še večje hitrosti pa je v letih od 1986 do 1989 na pokalnih tekmovanjih dosegal Polo G40 z močjo 82 kW (112 KM). Po daljšem premoru so pokal znamke obudili leta 2004: mladi talenti so se do leta 2009 lahko dokazovali v pokalu ADAC Volkswagen Polo. Vozila Polo IV so z dvema litroma gibne prostornine dosegala moč 110 kW (150 KM). Najbolj slaven prvak je bil René Rast, ki je kasneje trikrat zmagal na prvenstvu DTM.

POLO GTI R5 | RALLYE

Znanje, pridobljeno z naslovi svetovnega prvaka v WRC, je od leta 2018 naprodaj: rally vozilo s štirikolesnim pogonom za zasebne tekmovalne ekipe je izdelano na osnovi šeste generacije Pola. Njegova bistvena komponenta je 1,6-litrski turbo-motor z močjo 200 kW (272 KM), ki so ga v dvolitrski različici med drugim vgrajevali tudi v Polo GTI[1]. Še danes se model Polo GTI R5, ki so ga za kupce ročno izdelali v okrog 100 primerkih, uspešno udeležuje nacionalnih in mednarodnih prvenstev v rallyju za vozila razreda Rally2 – doslej je bilo z njim zabeleženih že več kot 500 zmag in več kot 1.200 uvrstitev na zmagovalni oder.

POLO R SUPERCAR | RALLYCROSS

Volkswagen Motorsport je uspehe v svetovnem prvenstvu v rallyju nadgradil tudi z udejstvovanjem v FIA svetovnem prvenstvu v rallycrossu. V sezonah 2017 in 2018 so nastopali s 570-konjskim modelom Polo R Supercar, ki je temeljil na Polu za WRC. Johan Kristoffersson je bil kot član ekipe PSRX Volkswagen Sweden dvakrat zmagovalec med vozniki, skupaj s Pettrom Solbergom pa je osvojil tudi ekipni naslov. Leta 2020 se je Kristoffersson kot član zasebne ekipe z modelom Polo R Supercar vrnil na dirkališča in ponovno osvojil naslov svetovnega prvaka. In to v tekmovalni seriji, kjer je bistven popoln stik, pomemben element pa je nepredvidljivost. Za VW je bil krog s tem sklenjen: že v 80. letih prejšnjega stoletja je Jochi Kleint za krmilom prvega Golfa na evropskem prvenstvu v rallycrossu dvignil veliko prahu.

[1] Polo GTI – poraba goriva, kombinirana: 6,9–6,5 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 156–149 g/km.

1994

POLO POKAŽE SVOJO VELIČINO

POLO III 1994–2001

Tretja generacija je bila temeljito predelana. Karoserija, podvozje in motorji so bili popolnoma novi. Reklamni slogan se je glasil: "Tako majhen, pa tako velik": povečale so se namreč tudi njegove zunanje dimenzije, zato je bila prostornost vozila še boljša. S 3.715 milimetri dolžine je bil Polo III na ravni Golfa I. Zaradi večje količine materiala za varnostne elemente konstrukcije in zaradi bogatejše opreme se je masa praznega vozila povečala na 915 kilogramov. V oblikovanju je bil narejen velik preskok, vozilo je dobilo bolj zaobljeno podobo, markantna C-stebrička in dvignjen zadek.

Vgrajene je imelo različne varnostne sisteme, med drugim varnostni blazini za voznika in sovoznika, zategovalnike varnostnih pasov in antiblokirni sistem. Prvič v zgodovini modela je bil Polo na voljo tudi s petimi vrati, od julija 1997 naprej pa tudi v izvedbi Variant. Leta 1998 je na trg prišel prvi Polo s tremi magičnimi črkami po vzoru večjega brata Golfa: omejena posebna modelska serija Polo III GTI je bila hitro razprodana.

Septembra 1999 se je Polo predstavil močno prenovljen, z novo oblikovanim sprednjim delom, glavnimi žarometi pod gladkim steklom, spremenjenim odbijačem, novo oblikovanimi zadnjimi lučmi in visokokakovostno notranjostjo z modro osvetljenimi instrumenti. Dve varnostni blazini in ABS so bili serijski, ESP pa je bil na voljo kot dodatna oprema.

3,5
MILIJONA
SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI

"Odprt do konca. Novi Polo Open Air."
OGLAS ZA POLO III OPEN AIR, 1997

POLO III GTI, 1998
Prvič s tremi magičnimi črkami in hitro razprodan.

POLO III, 1999
V okviru velike modelske prenove je bilo optimiziranih okrog 60 odstotkov sestavnih delov.

BREZSKRBNA SPROŠČENOST

Kot simpatičen avto se je Polo v 50 letih zapisal v srca mnogih oboževalcev. Nepozabni ostajajo številni posebni modeli, med drugim naslednje štiri kultne različice.

POLO I JEANS
Prva posebna izvedba Pola je leta 1976 postavila pravila igre. Tako kot je oblikovalka Gunhild Liljequist tri leta prej uspešno predelala model Hrošč Jeans, so zdaj naredili tudi pri Polu I: oblekli so ga v sedežne prevleke v videzu jeansa, z žepi in zakovicami. Prva serija iz leta 1976 je bila omejena na 9.000 primerkov, na voljo pa je bila v oregonsko bež in karolinsko zeleni barvi. Druga serija s 7.800 vozili je na trg prišla leta 1978. "Avto za vesele, sproščene in domiselne," kot je pisalo v prospektu, je bil na voljo v alpsko beli, mehiško bež in marsovo rdeči barvi.

POLO II GENESIS
Leta 1992 je v Polo prišla glasba: Volkswagen je bil sponzor evropske turneje britanskega pop tria Genesis in ob tej priložnosti je na trg poslal omejeno serijo "Genesis" modelov Polo II Coupé in Golf Cabriolet. To je bil pravi "pop" avto: z bogato dodatno opremo, integriranim zvočnim paketom in predvsem z ekskluzivnim lakiranjem v biserni vijoličasti barvi – Polo Genesis je osvojil najvišja mesta na osebnih lestvicah priljubljenosti, podobno kot album "We Can't Dance" skupine Genesis.

POLO VI BEATS
Leta 2017 je na trg prišel model za avdiofile: Polo beats je poskrbel za užitek v poslušanju popolnega zvoka. Ker je bil opremljen z avdiosistemom svetovno znanega proizvajalca, je dobil ime po znamki slušalk "Beats by Dr. Dre". Šest zvočnikov z dodatnim globokotonskim zvočnikom in 8-kanalnim ojačevalnikom z močjo 300 W je zagotavljalo optimalen zvok. Med njegovimi vizualnimi elementi so izstopali oznake "beats" na B-stebričkih, črno lakirana ohišja zunanjih ogledal, dekorativne folije na pokrovu motornega prostora in strehi, 16-palčna aluminijasta platišča in žametno rdeča čelna plošča armature.

POLO III OPEN AIR

Odprt do konca: Polo III v posebni izvedbi "Open Air" je leta 1995 prinesel povsem nove perspektive. Polo Open Air je imel veliko sončno streho na električni pogon, ki se je lahko odprla do C-stebričkov. Pomična zložljiva strešna ponjava je bila tako velika, da je tudi potnikom na zadnjih sedežih omogočala pogled na sonce in modro nebo. Tako blizu kabrioletu ni bil do takrat še noben Polo. Volkswagnovo oglasno sporočilo se je glasilo: "Zabava in užitek v vožnji. Vstopite, odprite streho in uživajte v vožnji pod milim nebom."

HARLEKIN

ID.3 HARLEKIN, 2024

Novodobni Harlekin: zasnovan iz spontane ideje in izdelan v delavnici Halle 77.

GOLF III HARLEKIN, 1996

Volkswagen je tudi v ZDA na trg pripeljal model "Harlequin".

PISAN AVTO ZA DOBRO VOLJO

To je bil eden najbolj nenavadnih in kultnih modelov, kar jih je Volkswagen kdajkoli poslal na trg: Polo Harlekin. Ko je bila leta 1995 predstavljena tretja generacija Pola, so uvedli novost: pakete opreme, ki jih je bilo mogoče poljubno kombinirati. V prodajnem prospektu je bil modularni sistem ponudbe prikazan s štirimi barvami: zelena je ponazarjala barvo laka, modra je pomenila motor in podvozje, rumena je simbolizirala opremo, z rdečo pa je bila označena posebna oprema. Da bi ta princip ponazorili tudi na Polu, so v omenjenih štirih barvah najprej lakirali 20 vozil in jih postavili v prodajne salone Volkswagnovih trgovcev. Povpraševanja je bilo veliko in marketinška poteza se je izkazala za zelo uspešno – na koncu je s proizvodnega traku zapeljalo točno 3.806 tako pobarvanih vozil. Zaradi uspeha so se pri Volkswagnu odločili, da naredijo tudi Harlekina za ameriški trg. Za osnovni model je bil izbran Golf III, ampak povpraševanja ni bilo veliko. Kljub temu je Harlekin postal kultni model.

Pisana podoba modela Polo Harlekin še danes navdušuje in je bila celo navdih za modele iz aktualne ponudbe: Marco Degenhardt, strasten avtomehanik in uspešen youtuber (kanala "Halle77 Dortmund" in "Marcos moderne Welt") je verjetno največji ljubitelj Harlekinov. Odštekani dizajn je reinterpretiral na modelih VW e-up! in VW ID.3.

HARLEKIN MADE IN DORTMUND

Marco Degenhardt, zanesenjak, ki ima rad kultne in neobičajne avtomobile, je avtor štiribarvne podobe električnih modelov.

POLO, AMPAK DRUGAČEN

Odprt, divji, limuzina ali karavan? Pri Polu je mogoče vse: že več desetletij ga po svetu izdelujejo v najrazličnejših oblikah karoserije. Tu so predstavljene štiri najbolj izstopajoče.

POPOLNOMA ODPRT
POLO GTI CABRIOLET 2007

O tem je sanjal marsikateri oboževalec: Polo kot kabriolet. Na avtosalonu IAA 2007 so se te sanje končno uresničile. V Frankfurtu je bil predstavljen Polo z zložljivo streho, povrhu vsega pa še z oznako GTI. Toda ta Polo za brezmejni užitek v svobodi je bil le študija. Karmann, ugledno podjetje z bogato tradicijo iz Osnabrücka, je s konceptom Polo GTI Cabriolet predstavilo svoje znanje na področju oblikovanja, konstruiranja in kakovosti kabrioletov. Vozilo je bilo polno inteligentnih, praktičnih idej: pametni mehanizem zlaganja strehe, ki se zloži kot harmonika, brez posebnega predala in pokrovov za vzvodje. Zato pa z velikim pokrovom prtljažnika in poklopnimi zadnjimi sedeži. V platneno streho je bilo vdelano pomično stekleno strešno okno. Zadnje steklo je bilo mogoče ločeno odpirati. Edino žalostno dejstvo: Polo GTI Cabriolet nikoli ni šel v serijsko proizvodnjo.

FUN 2004

Polo Fun je bil trendovski model z različnimi izstopajočimi elementi. Nova limetino rumena zunanja barva je poudarjala napredni dizajn vozila. V kontrastu z njo je bilo vozilo na spodnjem delu po celotnem obsegu lakirano v matirani temni barvi. Podvozje je bilo dvignjeno za 20 milimetrov, kar je ustvarjalo vtis "terenca". Življenjsko radost je izžarevala tudi notranjost vozila: od notranjega oblazinjenja v kombinaciji z limetino rumeno ali sivo barvo, do kombiniranega instrumenta s kromiranimi obrobami in pedalov v videzu aluminija. Leta 2006 je namesto uspešnega modela Fun na trg prišel CrossPolo. Po menjavi generacij je svojo pot nadaljeval z novo podobo, potem pa je iz njega nastal T-Cross.

DERBY 1977

Polo z limuzinskim zadkom. Derby je pokazal, kakšen je lahko idealen osnovni avto: kompakten, veliko prostora, ugodna nabavna cena in varčno delovanje. Na trg je prišel leta 1977 na osnovi modela Polo I; imel je zelo velik prtljažnik (515 litrov) in je bil za dobrih 30 cm daljši od modela s poševnim zadkom. V drugi generaciji je iz modela Derby leta 1985 nastal "Polo Stufenheck" oz. Polo z limuzinskim zadkom. Od leta 1995 do 1997 se je takšen model imenoval Polo Classic. Danes te različice na nemškem trgu ni več, v nekaterih drugih državah pa je še vedno v ponudbi, na primer v Braziliji kot VW Virtus ali v Južni Afriki kot Polo Sedan.

VARIANT 1997

Leta 1994 je v Evropi na trg prišla tretja generacija Pola. Na tej osnovi je bil leta 1997 premierno predstavljen Polo Variant. Petvratnik se je v zgodovino modelske serije vpisal kot mali prostorski čudež. S podrto zadnjo sedežno klopjo se je namreč prostornina njegovega prtljažnika lahko povečala s 390 na 1.250 litrov. Leta 1999 je sledila posodobitev tretje generacije Pola – od takrat naprej je bil tudi Variant opcijsko na voljo z elektronskim stabilizacijskim programom ESP. Polo Variant je v ponudbi ostal do leta 2001.

Z VESELIM OBRAZOM

2001

POLO IV 2001–2009

Četrta generacija družine Polo je leta 2001 prišla na svet z novim, svežim obrazom, ki so ga zaznamovali štirje žarometi z gladkim steklom. Ti oblikovni elementi so bili povzeti po manjšem modelu VW Lupo. Mali novinec se je lahko postavil ob bok marsikateremu modelu kompaktnega razreda: s 15 centimetri večjo skupno dolžino in dobrimi 5 centimetri večjo medosno razdaljo je bil Polo v primerjavi s prejšnjo generacijo prostoren kot še nikoli poprej. S podrtimi zadnjimi sedeži je prostornina njegovega prtljažnika znašala 1.030 litrov.

V ponudbi motorjev so bili prvič tudi trivaljni agregati, na zgornjem koncu zmogljivostne lestvice pa sta kraljevala dva močna turbomotorja za Polo GTI s 110 kW (150 KM) oz. 132 kW (180 KM) v različici Cup Edition. Veliko pozornosti je bilo namenjene varnosti: serijska oprema je vključevala čelne in stranske varnostne blazine, servo volan in ABS. Za doplačilo je bilo na voljo tudi elektronsko stabiliziranje podvozja (ESP), vklj. s hidravlično krmiljeno zavorno asistenco.

Leta 2003 je bil v ponudbo znova vključen model z limuzinskim zadkom, Variant pa ni bil več na voljo. Leta 2006 je na trg prišel CrossPolo, model z robustnejšim terenskim videzom.

Četrta generacija modela je leta 2005 doživela obsežno prenovo s celovito preobrazbo zunanjosti, s katero je Polo prevzel novo podobo znamke Volkswagen.

POLO LIMUZINA, 2003

Model z limuzinskim zadkom je imel za 28 centimetrov daljšo karoserijo.

POLO IV, 2005

Prenova modela s svežo podobo sprednjega dela in mrežo hladilnika v obliki črke V.

4,1

MILIJONA
SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI

"Iz tebe naredi športnika.
GTI – zdaj tudi kot Polo."

OGLAS ZA POLO IV GTI, 2006

TAKO HITER JE LAHKO POLO

Že tri generacije se lahko tudi Polo ponaša s tremi magičnimi črkami. Začelo se je leta 1979 s športno opremljeno različico Pola, od leta 1998 pa je v ponudbi model GTI, ki ga odlikujeta energična živahnost in moč.

VELIKE SANJE S ČRKO I – POLO III GTI
V tretji generaciji si je Polo na svoj športni dres prvič lahko pripel tri ikonične črke, s katerimi se je proslavil njegov brat Golf: leta 1998 je Polo postal pravi GTI. Serija, ki je bila omejena na 3.000 vozil, je bila hitro razprodana. Kljub voznim zmogljivostim ta model navzven ni kaj dosti izstopal; njegov športni značaj se je odražal le v 15-palčnih aluminijastih platiščih BBS in ognjeno rdeče lakiranih zavornih čeljustih. Živahen 1,6-litrski motor z močjo 88 kW (120 KM) je prvo izdajo Pola GTI do hitrosti 100 km/h pognal v času 9,1 sekunde. Vozilo je bilo opremljeno z 10 milimetrov nižjim športnim podvozjem, tako da je lahko voznik še bolj neposredno občutil cesto. Slogan za najhitrejši serijski Polo vseh časov se je glasil: "Tako hiter je lahko Polo."

USPEŠEN POVRATEK – POLO IV GTI
Po sedmih letih premora se je leta 2006 mali model iz Wolfsburga vrnil v velikem slogu: 1,8-litrski motor s turbopolnilnikom je lahko razvil moč 110 kW (150 KM), pri čemer mu je delo olajšalo dejstvo, da je masa praznega vozila znašala le 1.200 kilogramov. Izvedba "Cup Edition" s 132 kW (180 KM) je bila kot češnja na torti: vizualno je temeljila na dirkalnih avtomobilih za pokal ADAC Volkswagen Polo Cup in je kot najzmogljivejša različica Pola IV od 0 do 100 km/h pospešila v le 7,5 sekunde in dosegla končno hitrost kar 225 km/h.

NOVE SFERE – POLO V GTI
Leta 2010 je Polo V GTI z motorjem s 132 kW (180 KM) do 100 km/h pospešil v le 6,9 sekunde. Modelska prenova mu je leta 2014 prinesla še nekaj dodatnih konjskih moči: Polo V GTI je z 1,8-litrskim motorjem TSI z močjo 141 kW (192 KM) dosegal vozne zmogljivosti, ki pritičejo modelom z oznako GTI. Pospešek od 0 do 100 km/h v le 6,7 sekunde in največja hitrost 236 km/h sta ga izstrelila v povsem nove sfere.

IZVRSTNE ZMOGLJIVOSTI – POLO VI GTI
Leta 2017 je Polo VI GTI v segment manjših kompaktnih avtomobilov vnesel novo dinamiko. Vrhunski model je navduševal z 2,0-litrskim motorjem TSI z močjo 147 kW (200 KM), ki je od 0 do 100 km/h pospešil v bliskovitih 6,7 sekunde. Končna hitrost je bila kar 237 km/h. Z evolucijo šeste generacije se je leta 2021 model GTI predstavil v popolnoma digitalizirani obliki in na najvišji tehnični ravni. Z energičnim turbobencinskim motorjem z močjo 152 kW (207 KM)[1] in posebej prilagojenim športnim podvozjem se je Polo predstavil v najboljši možni GTI-maniri. Leta 2023 je Volkswagen 25-letnico modela Polo GTI obeležil s posebnim modelom: Polo GTI Edition 25[2] je med drugim izstopal z ekskluzivno jubilejno opremo. Serija je bila – tako kot pri prvem Polu GTI – omejena na 2.500 vozil.

[1] Polo GTI – poraba goriva, kombinirana: 6,9–6,5 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 156–149 g/km.
[2] Polo GTI Edition 25 – poraba goriva, kombinirana: 7,1–6,8 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 161–153 g/km.

2009

DINAMIČEN KOT ŠE NIKOLI

POLO V 2009–2017

"Novi Polo je pravi avto ob pravem času," se je glasil eden od sloganov ob predstavitvi pete generacije uspešnega malega modela, ki je svetovno premiero doživela marca 2009. V primerjavi s predhodnikom je najmlajši član družine Polo spet zrasel v dolžino in se približal štirim metrom. S čistimi linijami je Polo V dobil funkcionalen in športen videz.

Modelski program je dopolnilo pet novih motorjev. Prvak v varčni vožnji je bil decembra 2009 predstavljeni Polo BlueMotion s povprečno porabo samo 3,3 litra dizelskega goriva. V modelskem programu je bil znova športni Polo GTI. Prava poslastica je bil posebni model Polo R WRC Street, ki je bil z motorjem TSI z močjo 162 kW (220 KM) doslej najhitrejši serijski Polo.

Leta 2014 je bil Polo V deležen celovite prenove, ki je poleg vizualnih sprememb na sprednjem in zadnjem delu prinesla predvsem tehnološke izboljšave: motorji so postali veliko varčnejši, poleg tega so bili uvedeni novi varnostni in asistenčni sistemi, od katerih so bili nekateri prevzeti tudi iz večjega Golfa.

6,3
MILIJONA
SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI

POLO V BLUEMOTION, 2009

Varčen pogon z novo razvitim trivaljnim motorjem TDI s tehnologijo vbrizgavanja prek skupnega voda.

POLO V, 2014

Modelska prenova je prinesla vizualne spremembe in tehnološke izboljšave.

"Cestni Gran Turismo."
OGLAS ZA POLO V GTI, 2014

SERIJSKE ZMAGE

Iz nič do naslova svetovnega prvaka v 699 dneh: Polo R WRC je bil najuspešnejši dirkalni model, s katerim je Volkswagen Motorsport nastopal na FIA svetovnem prvenstvu v rallyju (WRC). Jasno je dokazal, da ima Polo vse, kar potrebujejo prvaki.

Volkswagen Motorsport je s prvo generacijo modela Polo R WRC v letih 2013 in 2014 osvojil naslov svetovnega prvaka v rallyju.

Bil je 5. maj 2011, ko je Volkswagen napovedal, da se bo vrnil v svetovno prvenstvo v rallyju. 699 dni za tem, 3. oktobra 2013, sta Sébastien Ogier in njegov sovoznik Julien Ingrassia z vozilom Volkswagen Polo R WRC osvojila naslov prvaka.

Pa pojdimo po vrsti: v začetku leta 2011 je kot tehnični vodja projekta SP v rallyju v ekipo Volkswagen Motorsport prišel François-Xavier Demaison. Njegova naloga je bila, da na osnovi modela Polo V na noge postavi World Rally Car. 1,6-litrski turbobencinar. Direktno vbrizgavanje. Sekvenčni 6-stopenjski menjalnik. V okviru priprav je ekipa Volkswagen Motorsport na štirih rallyjih v sezoni 2011 nastopila z modelom Škoda Fabia S2000. Cilj: nabiranje izkušenj, iskanje talentov.

Medtem je nastajal Polo R WRC. Dvakratni svetovni prvak v rallyju Carlos Sainz in Volkswagnov testni voznik Dieter Depping sta v začetku novembra 2011 opravila prve testne vožnje v okviru priprav za vstop v prvenstvo WRC. Skoraj istočasno so v ekipo pridobili kasnejša svetovna prvaka Sébastiena Ogierja in Juliena Ingrassio, ki sta celotno sezono 2012 odvozila v manjši Fabii S2000. Z nastopi sta pomembno prispevala k razvoju modela Polo R WRC in pripravi moštva.

Polo je na prvenstvu WRC premierno nastopil na rallyju Monte Carlo. Prvo zmago je osvojil že na drugem nastopu na Švedskem. S štirikolesnim pogonom je bil ta Polo že od samega začetka zadetek v polno in je več let postavljal standarde. Že takoj v premierni sezoni 2013 je Volkswagen Motorsport v kraljevskem razredu rally športa osvojil naslov prvaka v točkovanju voznikov, sovoznikov in proizvajalcev. Tudi v naslednji sezoni je bilo moštvo iz Hannovra s Polom skoraj nepremagljivo. V letih 2015 in 2016 so z izpopolnjenim vozilom Polo R WRC sledile nadaljnje zmage v svetovnem prvenstvu.

20. novembra 2016 se je za Polo R WRC končala pot v svetovnem prvenstvu v rallyju. Za slovo je na zadnji dirki v Avstraliji ekipi prinesel dvojno zmago. To je bil zaključek zgodbe o uspehu, ki ji ni bilo para. Na 52 dirkah za svetovno prvenstvo, ki se jih je v štirih letih udeležil Volkswagen Motorsport, je bil voznik enega od sodelujočih vozil Polo R WRC kar 43-krat na najvišji stopnički zmagovalnega odra – to pomeni, da je bil delež zmag neverjetnih 82,7 odstotka, kar v zgodovinskih analih rallyja predstavlja svojevrsten rekord.

POLO R WRC STREET

S posebnim modelom Polo R WRC Street so se pri Volkswagnu poklonili dirkalniku Polo R WRC za FIA svetovno prvenstvo v rallyju. Serija vozil Polo R WRC Street je bila omejena na samo 2.500 primerkov. Zanjo je bilo značilnih nekaj izstopajočih elementov – na primer pokrov motornega prostora iz izjemno lahkega jeklenega kompozita. To je bil Polo, ki je bil sicer primeren za vsakdanjo uporabo, z močjo 162 kW (220 KM) pa je na cesti omogočal tudi pristno izkušnjo rally vožnje.

Nov avto, novi uspehi: z drugo generacijo modela Polo R WRC je Volkswagen v letih 2015 in 2016 osvojil še tretji in četrti naslov svetovnega prvaka.

Z NOVO ZASNOVO

2017

POLO VI 2017–2021

Je eden izmed največjih med manjšimi avtomobili. Za Polo se je do takrat odločilo že več kot 17 milijonov kupcev, zato velja za enega najuspešnejših modelov v svojem razredu. Leta 2017 se je predstavila šesta, popolnoma na novo razvita generacija: Polo je bil prvič izdelan na prečni modularni platformi (MQB). Mali kompaktni model je s tem lahko prevzel veliko opreme, ki smo jo prej poznali samo iz višjih razredov – na primer sistem za nadzor prometa Front Assist z mesto funkcijo zaviranja v sili (serijsko) in zaznavanjem pešcev, asistenco za menjavo voznega pasu s senzorjem za mrtvi kot, asistenco za odparkiranje, avtomatsko uravnavanje razdalje ACC, funkcijo večnaletnega zaviranja in LED-žaromete. Polo VI je bil tudi prvi Polo z digitalnimi instrumenti: v tem modelu je bila premierno predstavljena druga generacija aktivnega informacijskega zaslona.

Načelo modularnosti se je odražalo tudi v prostornosti: Polo je v dolžino zrasel za 81 milimetrov, medosna razdalja pa se je povečala za 92 milimetrov. Zunaj je bil daljši in nižji od predhodnika, a hkrati večji znotraj. Še posebej impresiven je bil njegov prtljažnik s prostornino, ki je zrasla na 351 litrov. Dizajn vozila je zaznamovala emocionalna, ekspresivna dinamika.

POLO BEATS, 2017

Ime posebnega modela pove vse: avdiosistem z močjo 300 W je zagotavljal poln zvok.

POLO GTI, 2017

Vrhunski model GTI je med drugim navduševal z novim podvozjem Sport Select.

"Pazi, da je vse, kot mora biti."
OGLAS ZA POLO VI, 2017

GLOBALNA USPEŠNICA

Polo je z več kot 20 milijoni izdelanih primerkov eden najuspešnejših manjših kompaktnih avtomobilov na svetu. Proizvajali so ga že na mnogih lokacijah.

Polo I so serijsko začeli proizvajati marca 1975 na glavnem sedežu Volkswagna v nemškem **Wolfsburgu**. Do leta 1981 je bilo izdelanih 1,1 milijona vozil.

Že pri naslednjem modelu so proizvodnjo razdelili na več lokacij: v matični tovarni v Wolfsburgu so Polo II izdelovali do leta 1992. V letih 1990 in 1991 je bilo okrog 18.000 vozil izdelanih tudi v saški podružnici Volkswagna v današnji četrti mesta Zwickau, imenovani **Mosel**.

Že marca 1984 so mali model začeli proizvajati tudi v tovarni družbe SEAT v **Pamplonu** (Španija). Ključen za to odločitev je bil strateško pomemben dostop do proizvodne lokacije z nizkimi stroški dela, ki bi jo bilo dolgoročno mogoče uporabljati kot nizkostroškovni montažni obrat. Proizvodni obrat na severu Španije je zato leta 1992 postal vodilna tovarna za proizvodnjo Pola in to je ostal vse do leta 2024. V okrog 400 kilometrov oddaljeni SEAT-ovi tovarni v **Martorellu** so od leta 1995 izdelovali Polo Classic in od leta 1996 Polo Variant – v Kataloniji je bilo do leta 2001 izdelanih okrog 90.000 vozil.

Leta 1996 je stekla proizvodnja različice Polo Classic pri Volkswagnu Argentina. V tovarni **Pacheco**, okrog 40 kilometrov severozahodno od prestolnice Buenos Aires, so model proizvajali dvanajst let.

Prodajno uspešnico so leta 1996 začeli izdelovati tudi v Južni Afriki. V mestu **Kariega** (nekdanji Uitenhage) so Polo najprej proizvajali za trge zunaj Evrope, leta 1998 pa so ga nato začeli dobavljati tudi v Veliko Britanijo. Od poletja 2024 je tovarna v provinci Ostkap, okrog 1.000 kilometrov južno od Johannesburga, glavni svetovni obrat za proizvodnjo modela Polo.

Od leta 1997 do 1999 je Volkswagen v tovarni **Poznanj** (Poljska) Polo izdeloval po principu SKD (semi-knocked-down), pri čemer je šlo za sestavljanje delno predsestavljenih avtomobilskih komponent. V tovarni družbe Volkswagen Sarajevo v **Vogošći**, severnem predmestju Sarajeva (Bosna in Hercegovina) so Polo izdelovali od leta 1998 do 2008. 1. julija 1999 so Polo začeli proizvajati tudi v **Bratislavi**. Dve modelski generaciji, poleg tega pa še različica CrossPolo – Polo je do leta 2007 s 777.000 primerki postal največkrat izdelano vozilo v zgodovini tovarne Volkswagen Slovakia. V nekdanji Volkswagnovi tovarni v ruskem mestu **Kaluga** so kompaktni model izdelovali v limuzinski različici od leta 2010 do 2022.

Leta 2001 je Polo prišel na Kitajsko. To produktno družino še danes proizvajajo v tovarni **Anting**, ki je v lasti družbe SAIC Volkswagen Automotive Company. Na začetku je bil Polo šele četrta modelska serija, ki so jo v družbi Shanghai Volkswagen proizvajali od svojih začetkov v letu 1983.

Od leta 2002 prodajno uspešnico proizvajajo v dveh tovarnah družbe Volkswagen do Brasil: **Anchieta** in **Taubaté**. V **Bruslju** so Polo izdelovali od leta 2006 do prehoda na nov model sredi leta 2009. Konec proizvodnje v Belgiji je pomenil začetek v Indiji. Tam so Polo leta 2009 začeli izdelovati v tovarni **Pune**. Njegova proizvodnja se je zaključila, ko je leta 2016 na trg prišel model Ameo.

Na afriški celini Pola ne proizvajajo samo v tovarni Kariega, temveč od konca leta 2016 tudi v mestu **Thika** (Kenija). Leta 2018 so z montažo vozil po principu SKD začeli v **Kigaliju** (Ruanda), leta 2020 pa je začel delovati še proizvodni obrat v **Akri** (Gana).

IZDELAN V JUŽNI AFRIKI

Wolfsburg, Mosel, Bratislava, Bruselj, Martorell in nazadnje Pamplona: v Evropi so Polo proizvajali več kot štiri desetletja. Od poletja 2024 izdelujejo mali kompaktni avtomobil v južnoafriški Kariegi. Za tovarno v provinci Ostkap to ne pomeni kakšne velike spremembe – nenazadnje tam Polo za zunajevropske trge izdelujejo že od leta 1996.

V tovarni Kariega, industrijskem mestu kakšnih 750 kilometrov od Cape Towna, izdelujejo Volkswagnova vozila že od leta 1951 – model Polo pa od leta 1996.

"Naš kolektiv je zelo ponosen na ta avto."

MARTINA BIENE

Pamplona na severu Španije je bila več kot 40 let glavna tovarna za proizvodnjo modela Polo. Od leta 1984 je bilo tam izdelanih več kot 8,4 milijona primerkov tega malega kompaktnega vozila. Petvratni model šeste generacije danes proizvajajo v Kariegi. "Tukaj izdelujemo Polo in Polo Vivo ter prejšnjo generacijo Pola, ki je predvidena predvsem za prodajo na lokalnem trgu v JAR in v vsej podsaharski Afriki," je povedala Martina Biene, predsednica in direktorica družbe Volkswagen Group Africa (VWGA). Leta 2024 so dosegli proizvodni rekord: izdelanih je bilo 167.084 vozil, od tega 131.485 Polov za izvoz na svetovne trge ter 35.599 Polov in Polov Vivo za lokalni trg.

Maksimalna letna zmogljivost tovarne je 171.000 Polov, od tega največ 30.000 različic Vivo. "To pomeni, da smo ena manjših Volkswagnovih tovarn," je pojasnila Martina Biene. Vendar po njenih besedah v Južni Afriki ne gre le za proizvodnjo avtomobilov in zagotavljanje delovnih mest: "Pomembna je skupnost, pomemben je *ubuntu*." Ta pojem izvira iz ngunijskih jezikov ljudstev Zulu in Kosa in pomeni "Sem, ker smo". "*Ubuntu* nas spodbuja, da cenimo človečnost in da spoštujemo drug drugega kot človeka," je povedala Bienejeva.

"Ponosni smo na to, da smo spremenili demografsko sestavo našega podjetja in da pred nami plapola južnoafriška zastava. Od letošnjega julija smo ena od redkih tovarn, ki proizvaja priljubljeni model Polo," je dejala Bienejeva. V Kariegi so v preteklosti s proizvodnega traku prihajali legendarni modeli, kot sta bila Hrošč in Transporter, do leta 2009 tudi Citi Golf na osnovi Golfa I. Polo GTI pa tam izdelujejo že več let. "Naš kolektiv je zelo ponosen na ta avto," je povedala Martina Biene. "Polo ima pri nas dolgo tradicijo – še posebej Polo GTI." Tovarna v Kariegi je bila in ostaja edina tovarna, kjer proizvajajo Polo GTI. Ta model iz Južne Afrike izvažajo v 30 držav po vsem svetu.

Tovarna v Kariegi se razteza na površini 518.378 m². Poleg modelov Polo in Polo Vivo tam izdelujejo tudi motorje za Polo Vivo. K podjetju spadata tudi dva centra za distribucijo delov v Cape Townu in Centurionu pri Johannesburgu ter Nacionalna prodajna organizacija (NSO) v Johannesburgu, ki je odgovorna za prodajo vozil v JAR in državah podsaharske Afrike. Volkswagen je s 15,6-odstotnim tržnim deležem (2023) ena od treh vodilnih avtomobilskih znamk na južnoafriškem trgu in ena od najbolj priljubljenih avtomobilskih znamk v državi. Polo Vivo je bil leta 2023 najbolje prodajano osebno vozilo v Južni Afriki, Polo pa model z največjim obsegom izvoza v Južni Afriki. S skoraj 4.000 zaposlenimi je družba VWGA največji delodajalec v zasebnem sektorju v metropolitanski regiji Nelson Mandela Bay, kamor spada tudi Kariega.

"SIMPATIČEN AVTO"

Natančnost, inovativnost, emocionalnost: ko je Polo leta 1975 prišel na trg, skoraj nihče ni slutil, kakšno kariero ima pred seboj. Nenazadnje je bila za to zaslužna tudi njegova vsakokratna brezčasna oblika.

Hartmut Warkuß, od leta 1993 do 2003 vodja oblikovanja v družbi Volkswagen AG, je s svojimi sodelavci zasnoval tudi četrto generacijo Pola.

Kot nekdanji vodja oblikovanja v koncernu Volkswagen je Hartmut Warkuß s svojimi sodelavci ustvaril številne klasične modele sodobnega časa. Še preden se je danes 84-letni Warkuß leta 1993 preselil v Wolfsburg, je vtisnil trajen pečat oblikovalski usmeritvi znamke Audi. Na začetku svoje kariere je bil med drugim odgovoren tudi za razvoj Audija 50 – ki se je nato kot Polo zapisal v zgodovino.

"Audi 50 in Volkswagen Polo sta se navzven komaj kaj razlikovala, le na straneh sta imela streho drugače zaokroženo. Razlog za to je bil proizvodno-tehnične narave," je pojasnil Warkuß, ki se je takole spominjal modela Polo I: "Imel je lepe proporce in čiste linije. Bil je skladen in dovršen. Takšna oblika ostaja brezčasna. Polo je simpatičen avto."

Do današnje šeste generacije se je pri Polu marsikaj spremenilo, veliko pa je ostalo tudi enako. "Čeprav je imel prvi Polo povsem drugačne mere in je aktualni model največji v Polovi družini, so proporci vendarle podobni: kratki previsi, skladna porazdelitev strešne konstrukcije v razmerju do dolžine vozila, naprej usmerjena dinamika," je povedal Volkswagnov oblikovalec Stefan Wallburg, vodja zunanjega oblikovanja za Evropo pri znamki Volkswagen.

"Polova oblika ostaja brezčasna."

HARTMUT WARKUSS

Pri Polu so bila proporcionalna razmerja vedno pravilna, lahkotni dizajn pa njegov zaščitni znak. Oblikovalci so tako v koraku s časom, hkrati pa se navezujejo na obliko prejšnjih generacij. "Dober primer je grafična zasnova oken, ki je bila že leta 1975 pomemben oblikovni element," je povedal Wallburg. "Dolgi pas oken je pri aktualnem Polu le bolj dinamičen in bolj mogočen. S klinasto obliko, poudarjeno ramensko linijo in s tornado linijo je Polo šeste generacije usmerjen izrazito naprej. Nasploh je bolj atletski, bolj odrasel – in bolj agilen."

Danes je elementov veliko več kot v 70. letih prejšnjega stoletja, a tedanja preglednost je navdih za oblikovalsko ekipo. Prijetno počutje kot leta 1975, v kombinaciji z vrhunskimi tehnologijami iz 21. stoletja.

Polova oblika je bila že od nekdaj v znamenju brezčasnega sloga.

"Polo je avto z edinstveno in prepoznavno identiteto."
ANDREAS MINDT

FUNKCIONALEN, BREZČASEN, PREPOZNAVEN

Andreas Mindt, vodja oblikovanja pri znamki Volkswagen, o identiteti Polovega dizajna.

Andreas Mindt je vodja oblikovanja pri Volkswagnu in v koncernu Volkswagen dela že več kot 15 let.

Volkswagnov Polo letos praznuje 50. rojstni dan. Če se ozrete nazaj, katere so po vašem mnenju tiste oblikovne značilnosti, zaradi katerih je Polo postal takšna ikona Volkswagnove produktne palete?
Pri oblikovanju Pola so vedno igrali pomembno vlogo proporci, praktična uporabnost in brezčasen slog. Že od prve generacije naprej je bil Polo vedno zasnovan tako, da ni izstopal, čeprav se je ponašal s prefinjenostjo, čistimi linijami in robustnim značajem. Z leti so se te lastnosti prenašale na vsako novo modelsko generacijo, tako da Polo v naši paleti ni bil le praktična izbira, temveč avto z edinstveno in prepoznavno identiteto. Šlo je za osmišljeno preprostost – filozofijo, ki jo Polo pooseblja še danes.

Med vami in Polom obstaja prav posebna družinska vez. Ali nam lahko poveste, kako je ta povezava vplivala na vaš pristop do Polove zapuščine in Volkswagnovega oblikovanja na splošno?
Da, moja družinska vez s Polom mi je dala edinstven pogled na njegovo oblikovalsko dediščino. Moj oče je namreč kot oblikovalec sodeloval pri drugi generaciji Pola in njegovo delo me je naučilo, kako biti inovativen in hkrati obdržati močno povezanost z osnovno identiteto modela. Na tem pristopu temelji Volkswagnovo oblikovanje. Ves čas iščemo načine, kako premikati meje, hkrati pa spoštujemo dediščino vsakega modela. Še zlasti Polo me je naučil, kako ustvariti dizajn, ki je funkcionalen in obenem brezčasen – želimo si, da bi ti dve lastnosti poosebljala naša celotna produktna paleta.

Kako kot vodja oblikovanja pri znamki Volkswagen gledate na prihodnost Pola z vidika dizajna in digitalizacije v avtomobilski industriji?
Vidimo, da ima Polo bleščečo prihodnost. Veseli nas, da lahko ta legendarni model opremimo z novim dizajnom, naprednimi digitalnimi funkcijami in novo ravnjo povezljivosti ter da lahko ostanemo zvesti tistim lastnostim, ki že 50 let ustvarjajo Polovo identiteto. V tem trenutku naj nekaj stvari še ostane skrivnost, vsekakor pa bodo še kako zanimive.

Prva generacija Pola je nastala pod vodstvom tedanjega vodje oblikovanja pri znamki Volkswagen, Herberta Schäferja. Ob strani mu je stala ekipa predanih sodelavcev. Kako bi ocenili vpliv njihovega skupnega dela na Volkswagnovo filozofijo oblikovanja v preteklih desetletjih?
Ekipa pod vodstvom Herberta Schäferja je ustvarila močne temelje za to, kar naj bi predstavljal Polo – preprostost, praktičnost in nezamenljiv značaj, ki naj bi postal sinonim za ta model. Njihova skupna vizija ni zaznamovala samo modela Polo, temveč je s poudarkom na preglednosti in praktičnosti prispevala tudi k širšemu dojemanju Volkswagnovega oblikovanja. V čast mi je, da gradim na takšni dediščini in da lahko nadaljujem z razvojem tako ikoničnega dizajna.

2021 DIGITALEN IN INOVATIVEN

POLO VI OD 2021

Spomladi 2021 je Polo doživel celovito prenovo. S še bolj dodelanim dizajnom karoserije in novo opremo je pridobil na kakovosti: sprednjo mrežo hladilnika krasijo svetlobni pas in LED-žarometi, na spremenjenem zadnjem odbijaču pa blestijo zadnje LED-luči. Po želji so na voljo matrični LED-žarometi IQ.LIGHT.

Na področju varnosti in udobja pri vožnji se Polo ponaša z asistenčnimi in komfortnimi sistemi, ki smo jih sicer vajeni v višjih avtomobilskih razredih. Tu so na primer opcijski sistem IQ.DRIVE Travel Assist, ki prvič omogoča delno avtomatizirano vožnjo, avtomatsko uravnavanje razdalje ACC, asistenca za zaviranje v sili Front Assist in asistenca za dolge luči Dynamic Light Assist.

Armaturna plošča je opremljena z digitalnim zaslonom, ki v diagonalo meri od 20 centimetrov (serijsko) do 25 centimetrov (opcijsko). Vozilo ima vgrajeno tudi novo generacijo infotainment sistema. Tu so še številne digitalne rešitve, kot so funkcija brezžičnega polnjenja Wireless Charging in vmesnik App Connect ter možnost aktiviranja funkcij na zahtevo, npr. naknadno aktiviranje navigacijske funkcije.

Poleti 2021 je bil predstavljen novi Polo GTI z dvolitrskim turbobencinskim motorjem z močjo 152 kW (207 KM)[1]. Četrt stoletja po prvem Polu GTI je Volkswagen leta 2023 predstavil posebni model Polo GTI Edition 25[2] – jubilejno serijo, omejeno na 2.500 vozil.

2,5
MILIJONA
SKUPNI OBSEG PROIZVODNJE NA SVETOVNI RAVNI
od 2017 do okt. 2024

"Najbolj prepoznaven mestni avtomobil. Novi Polo."
OGLAS ZA POLO VI, 2021

POLO R-LINE, 2021
Nova struktura ponudbe vključuje različice Polo, Polo Life, Polo Style in Polo R-Line.

POLO VI GTI EDITION 25[2], 2023
Jubilejni model se ponaša z dinamičnim motorjem, športnim podvozjem, zaporo diferenciala XDS in posebej oblikovanimi žarometi.

[1] Polo GTI – poraba goriva, kombinirana: 6,9–6,5 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 156–149 g/km.
[2] Polo GTI Edition 25 – poraba goriva, kombinirana: 7,1–6,8 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 161–153 g/km.

NEVERJETNO, KAJ VSE JE DOSEGEL!

Do zdaj izdelanih Polov: **več kot 20 milijonov**

4 X
SVETOVNI PRVAK V RALLYJU!

2013
2014
2015
2016
Polo R WRC

MOČ
40
KM
POLO I (1975)

318
KM
POLO R WRC (2015)

POSPEŠEK OD 0 DO 100 KM/H

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

POLO VI GTI[1] (2024): **6,5 S**

MASA PRAZNEGA VOZILA
685 KG
POLO I (1975)

1.143
POLO VI (2024)

DOLŽINA: 3.500 MM
ŠIRINA: 1.559 MM
POLO I (1975)

DOLŽINA: 4.074 MM
ŠIRINA: 1.751 MM
POLO VI (2024)

LEPO ZVENEČA IMENA BARV:

SENEGALSKO RDEČA
OCEANSKO MODRA
LOFOTSKO ZELENA
FENIKSOVO RDEČA
SKALNATO ZELENA

IZBIRA ZA POLO I (1975)

DELNO AVTOMATIZIRANA VOŽNJA

IQ. DRIVE Travel Assist
je prvič mogoč
v aktualnem Polu

OSNOVNA CENA PRVEGA POLA

7.500 DM

[1] Polo GTI – poraba goriva, kombinirana: 6,9–6,5 l/100 km; emisija CO_2, kombinirana: 156–149 g/km.

50 let

POLO

PORSCHE SLOVENIJA, d.o.o
Bravničarjeva 5
1000 Ljubljana

Odgovornost za vsebino: Volkswagen Produktno komuniciranje
Slikovno gradivo: Volkswagen AG, AUDI AG
Prevodi: Carniola 94, d.o.o.
Pridržujemo si pravico do sprememb in napak.

Stanje: 05/2025
© 2025 Volkswagen AG