



USPJEH KROZ GENERACIJE

OD 1975. GODINE DO DANAŠNJIH DANA POLO JE U VOLKSWAGENOVJOJ PONUDI ZAUZIMAO POSEBNO MJESTO, A GENERACIJE VOZAČA ODRASTALE SU UZ MALENOG DIVA IZ WOLFSBURGA

Prvi koraci jednog od najuspješnijih i najpopularnijih modela u povijesti Volkswagena započeli su davne 1974. godine Audijevim modelom 50. Godinu dana kasnije, 1975. godine, na tržište stiže prvi Volkswagen Polo - u osnovi bio je to Audi 50, ali nešto skromnije opreme i niže cijene. U to je doba Audi bio na prekretnici i kompaktni model 50 ubrzo je uklonjen iz ponude Audija jer se marka posvetila višim tržišnim razredima. I dok je Audi 50 od samih početaka bilježio skromne prodajne rezultate, Volkswagen Polo je bio znatno uspješniji - prva generacija raspolagala je s tri različita motora: 0.9 litara, 1.1 litre i 1.3 litre u rasponu snage od 35 do 60 KS. Osnovnoj dvovolumenskoj karoserijskoj izvedbi 1977. godine pridružio se i model Derby, s "limuzinskim" stražnjim krajem. Godinu dana nakon povlačenja Audija 50 s tržišta, 1979., stiže facelift prve generacije Pola s promijenjenim prednjim farovima i maskom hladnjaka te

dorađenim interijerom.

Smjena generacija nastupila je krajem 1981. kada na scenu stupa novi Polo. Između ostalog, druga je generacija u ponudu uvela i treću karoserijsku izvedbu s potpuno okomitim C krovom nosačem. Volkswagen je novu inačicu na nekim tržištima zvao Wagon zbog sličnosti s karavanima, a trovolumenska limuzinska izvedba je dobila naziv Polo Classic. Osim u Wolfsburgu u Njemačkoj, druga generacija Pola proizvodila se i u Španjolskoj u SEAT-ovim tvornicama. Godine 1983. proizveden je milijunti primjerak Pola, a tri godine kasnije ta je brojka udvostručena. Posebno zanimljiv model druge generacije nosio je naziv G40 i raspolagao je 1.3 litrenim benzinskim motorom i G-Lader kompresorom te krajnjom snagom od 113 KS. Od 1986. godine nadalje bogatu ponudu motora dopunili su i prvi dizelski pogonski strojevi. Valja istaknuti i prvu primjenu danas raširene Stop &

> Bogata paleta pogonskih strojeva Polo je uvijek izdvajala od konkurencije, a poznate dizelaše i benzince predvodi temperamentni GTI



> *Prepoznatljiva karoserija tijekom desetljeća je pratila vizure ostatka Volkswagenove ponude, a tržišne uspjebe Polo zahvaljuje i kvaliteti te pouzdanosti*




Start tehnologije – pod nazivom SSA taj je sustav još 1983. bio razvijen za Polo i omogućavao je automatsko gašenje motora kod dužih zaustavljanja te njegovo automatsko pokretanje pomicanjem ručice mjenjača.

Druga generacija Pola na tržištu je opstala gotovo punih 10 godina, brojka nezamisliva u današnje vrijeme, a prvo ozbiljnije zatezanje bora uslijedilo je 1990. godine. Po nekim mišljenjima, novi je model zapravo bio generacija 2 i pol s obzirom na opseg preinaka i dorada kojima je podvrgnut tada već vremenšni Polo II. Zadržana su tri osnovna karoserijska oblika, ali sama je vanjšina pretrpjela značajne promjene – oštre su linije zamijenjene nešto mekšim oblicima, a novi dizajn dobile su i svjetlosne jedinice. Unutrašnjost je također usklađena s novim trendovima u pogledu kvalitete korištenih materijala. Uobičajenim motorima s rasplinjačima pridružio se i motor s ubrzgavanjem goriva, a svi su pogonski strojevi bili opremljeni katalizatorima. Vrh ponude predstavljao je GT s dinamičnih 75 KS, iako je njegova slava trajala tek do dolaska novog G40 s bogatom opremom i snažnim motorom, doradenim podvozjem i drugim značajkama tipičnim za sportske automobile onog vremena.

Konačni kraj Pola II nastupio je 1994. godine dolaskom treće generacije Volkswagenovog tržišnog hita. Baziran na istoj platformi koja je korištena za drugu generaciju SEAT Ibize, novi je Polo dotadašnju “wagon” izvedbu zamijenio pravim karavanom. Od postojeće tri karoserijske inačice, karavanska i limuzinska dijelile su istu karoseriju i dobar dio opreme i mehanike sa SEAT Cordobom. Ukupno je treću generaciju Pola pokretalo čak 10 različitih

motora i izvedbi snage, ovisno o tržištu i razdoblju. Perjanicu ponude u razdoblju od 1994. do 1999. predstavljao je Polo GTI – po uzoru na tada već kulturni Golf GTI, sportski je Polo nudio 120 KS iz 1.6 litrenog četverocilindraša sa četiri ventila po cilindru.

Brži ritam predstavljanja obnovljenih i novih modela uvjetovao je da se već 2000. godine pojavila pomlađena verzija Pola III. Karoserija je usuglašena s ostatkom game, a iako je službeno i dalje bila riječ o trećoj generaciji Volkswagen je u ovu izvedbu ugradio čak 70% novih dijelova. Paketi opreme dodatno su obogaćeni, dva zračna jastuka postala su dio serijske opreme, a prve je tržišne korake napravio i trocilindrični TDI turbodizelaš obujma 1.4 litre. U rujnu 2001. godine javnosti je predstavljena četvrta generacija dugovječnog Volkswagenovog gradskog kompakta. Baziran na platformi koju su koristili i Škoda Fabia te SEAT Ibiza, Polo IV nastavio je prema modernijim rješenjima, a ponudu motora činio je pregršt pogonskih strojeva uz poseban naglasak na bogatu ponudu TDI turbodizelaša. 2005. predstavljena je obnovljena verzija 4. generacije s promjenama u ponudi motora i svježijim dizajnom vanjšine.

Naposljetku, 2009. godine javnosti je predstavljena aktualna 5. generacija besmrtnog Pola, a prvi koraci koje je novi član obitelji napravio bili su osvajanje titule Europskog, a potom i Svjetskog automobila godine za 2010. Potpuno novog dizajna, dinamične ponude motora i vrhunske sigurnosti, Polo V okitio se i nizom drugih priznanja, a prodajni uspjesi potvrda su da je peta generacija definitivno najbolji Polo u bogatoj povijesti Volkswagenovog predstavnika u kompaktnom razredu. 



> *Prvi Polo potekao je od Audiya 50, a za model koji je osmišljen kao jeftinija varijanta drugog automobila može se reći da je ostvario sjajnu karijeru*



> *Od 2013. Volkswagen će se uključiti u Svjetsko prvenstvo u reliju i to s Polom R WRC sa četiri pogonska kotača i 1.6 litrenim turbobenzincem od 300-tinjak KS*

