



YEARS OF POLO



HISTORIQUE
Six générations

COMPÉTITION
Des victoires en série

DESIGN
Une icône intemporelle

SOMMAIRE



MODÈLES & DÉVELOPPEMENT

- | | |
|---|--|
| 4 POLO I (1975–1981)
Less is more | 22 POLO IV (2001–2009)
Avec le sourire |
| 6 DÉVELOPPEMENT
Bienvenue dans la famille | 26 POLO V (2009–2017)
Plus dynamique que jamais |
| 8 POLO II (1981–1994)
Une citadine aux allures de break | 30 POLO VI 2017–2021
La Polo réinventée |
| 14 POLO III 1994–2001
La Polo voit grand | 36 DÉVELOPPEMENT DU DESIGN
« Une voiture attachante » |
| 16 MODÈLES SPÉCIAUX
Libre, audacieuse, stylée | 38 DESIGN FONCTIONNEL
Entretien avec Andreas Mindt,
Directeur du design |
| 18 POLO ARLEQUIN
Une voiture joyeuse et colorée | 40 POLO VI DEPUIS 2021
Numérique et innovante |
| 20 VARIANTES
La Polo revisitée | |



COMPÉTITION & VICTOIRES

- 10 UNE POLO SPORTIVE**
Petite mais dynamique
- 12 COMPÉTITION AUTOMOBILE**
En piste ! Du rallye au rallycross
- 24 VOITURES DE SPORT GTI**
La Polo en démonstration
- 28 CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES**
Des victoires en série



DE L'USINE À LA ROUTE

- 32 AUX QUATRE COINS DU MONDE**
Un succès mondial
- 34 PRODUCTION**
Fabriquée en Afrique du Sud
- 42 LA POLO EN BREF**
Retour en chiffres
sur une fabuleuse histoire



« Depuis sa première génération, la Polo représente la mobilité abordable : une voiture pour le plus grand nombre. »

THOMAS SCHÄFER

Membre du Directoire de Volkswagen AG,
groupe de marques Core, CEO de la marque Volkswagen

Chères lectrices, chers lecteurs,

Votre première voiture, votre première excursion à la mer, votre premier avant-goût de l'indépendance, et la possibilité de choisir où mettre le cap pour vos prochaines aventures. La VW Polo a été au cœur de tant de moments inoubliables et de fabuleuses histoires.

Qu'est-ce que j'aime le plus dans notre petite citadine ? Depuis sa première génération, elle représente la mobilité abordable. Une voiture sans fioritures, offrant une qualité exceptionnelle, une maniabilité hors pair et de nombreuses innovations pratiques. Une voiture pour tous. Accessible et attachante. Une Volkswagen dans l'âme. En 2025, la Polo fête ses 50 ans : l'occasion parfaite de célébrer ce modèle mythique tout au long de l'année !

Avec ses quelque 3,5 mètres de long, la toute première Polo incarnait la petite citadine par excellence. Aujourd'hui, avec plus de 20 millions d'unités produites dans le monde, elle a tout d'une grande et se classe parmi les citadines les plus vendues au monde.

La Polo doit également son succès à différentes éditions spéciales emblématiques, qui lui ont valu de nombreux admirateurs au fil des ans. Citons notamment la Polo Jeans, qui s'inscrit dans la continuité de la célèbre Coccinelle, la Polo Genesis en violet nacré, ou encore la Polo Harlekin multicolore, sans doute la plus spectaculaire de toutes.

« Petite mais sportive » : une image parfaite pour résumer la Polo, tant au niveau de l'apparence que des performances. Côté circuit, la Polo R WRC a marqué les esprits en triomphant à quatre reprises en championnat du monde des rallyes. Côté route, les modèles GT et G40 ont suscité un grand enthousiasme à leur époque, tandis que la GTI continue d'offrir des performances exceptionnelles.

Désormais fabriquée sur le site de Kariëga (Uitenhage), en Afrique du Sud, la Polo est une petite merveille qui fait notre fierté. Une fierté tout à fait justifiée tant les équipes VW s'attachent depuis un demi-siècle à la réinventer encore et encore pour répondre aux besoins de nos clients sur plusieurs générations, dans une démarche d'adaptation qui n'est pas sans rappeler celle qui a fait les beaux jours de la Golf.

Chère Polo, bon anniversaire !

Chères lectrices, chers lecteurs, bonne lecture !

Bien à vous,
Thomas Schäfer

**LESS
IS MORE**

1975



POLO I 1975-1981

Quand Volkswagen dévoile la Polo en mars 1975, le nouveau modèle devient la voiture la plus petite de l'histoire de la marque. Longue de seulement 3,5 mètres, elle peut pourtant loger confortablement quatre personnes et leurs bagages. La Polo complète alors une nouvelle gamme moderne comprenant également la Passat, le Scirocco et la Golf. D'un point de vue technique, la citadine est basée sur l'Audi 50, dévoilée en octobre 1974. Ces deux modèles sont identiques dans leur conception, à l'exception de quelques pièces. Son moteur à haut régime de 0,9 l provient également de l'usine Audi d'Ingolstadt. D'une puissance de 40 ch (29 kW), il offre à la Polo, qui ne pèse que 685 kg, une vitesse de pointe de 132 km/h.

Cette petite trois-portes bénéficie d'une gamme d'équipements de qualité mais réduite à l'essentiel afin d'assurer un prix de vente réduit. La variante d'entrée de gamme, la Polo N, est proposée à partir de 7 500 DM, tandis que la Polo L est disponible pour 510 DM supplémentaires. Plus fournie, la dotation « L » comprend une ventilation à deux vitesses et un essuie-glace arrière, et arbore des finitions en moquette. En 1976, la gamme s'enrichit de variantes de 50 ch et 60 ch (37 kW et 44 kW), et le modèle bénéficie d'un restylage qui lui confère une allure plus moderne.

En 1977, la marque dévoile une variante à trois volumes (tricarps) : la Derby. En 1979, la Polo GT séduit par son design sportif. En 1981, la Polo Formule E, dotée de mesures de réduction de la consommation, permet une conduite plus économique.



1,1
MILLION
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE

Unverbindliche Preisempfehlung für das Grundmodell DM 7500,- ab Werk inkl. Mehrwertsteuer

Sie kommen überall schnell hin: Spitze über 130 km/h.

Informations-Coupon:
Schicken Sie diesen Coupon an den VW Werbedienst, 4804 Kersdorf Postfach 1355/84. Wir schicken Ihnen einen ausführlichen Katalog über den Polo.

Die Polo mit aufrechten Motor fängt von vorn bis hinten. Doch, einen hat er Platz für eine ganze Familie.

Verbrauch: 7,1 Liter Normalbenzin auf 100 km (normale).

900 cm³ Frontmotor mit Frontantrieb und 40 PS.

Die Wartung ist nur einmal jährlich oder alle 15.000 km fällig.

Ein Gepäckraum in den größten Hinsicht, der zu 600 Liter.

Überschneidet nur zweimal jährlich oder alle 7.000 km.

Polo. Ein kurzes Auto kommt groß heraus.

Polo. Ein VW in neuer Größe.

« Polo. Une petite voiture qui a tout d'une grande. »

PUBLICITÉ POUR LA POLO I, 1975



DERBY I, 1977

Variante berline avec coffre, première variante de carrosserie de la Polo



POLO I, 1979

Version restylée avec des pare-chocs plus volumineux et une calandre en plastique

BIENVENUE DANS LA FAMILLE

JUMELLES SPIRITUELLES

L'Audi 50 et la Volkswagen Polo ont beaucoup de points communs, à l'extérieur comme à l'intérieur.



À sa naissance en mars 1975, la petite Volkswagen Polo avait déjà une sœur jumelle : l'Audi 50, un modèle quasi-identique déjà disponible sur le marché depuis octobre 1974. Toutefois, ces deux voitures étaient exclusivement produites sur le site Volkswagen de Wolfsburg.

Au début des années 1970, le constructeur basé à Wolfsburg traverse une période mouvementée. En très peu de temps, la gamme s'enrichit de nouveaux modèles à propulsion à la pointe de la technologie. De plus, à l'époque, la marque prévoit de développer son offre sur le segment inférieur, qui connaît alors une forte demande pour une citadine compacte entièrement nouvelle. Avec ce projet moderne, VW a pour objectif de se faire une place dans le segment des citadines et de défier la concurrence italienne et française. Il n'y a pas de temps à perdre, et tout va très vite : en moins de trois ans, VW passe de l'ébauche à la commercialisation.



Dès le départ, Audi NSU et son directeur du développement, Ludwig Kraus, prennent part au projet. Ce dernier fait venir dans l'équipe le jeune designer de l'Audi 80, Hartmut Warkuß. En étroite coopération avec Wolfsburg, ils définissent les grandes lignes d'une nouvelle voiture citadine dans le segment inférieur (A0). Sa configuration est résolument moderne : conception à deux volumes, solution compacte tout-en-un avec un hayon arrière à ouverture large et banquette arrière rabattable. Le projet bénéficie également de l'arrivée au sein de Volkswagen de l'ancien patron d'Audi Rudolf Leiding, qui connaît très bien Ludwig Kraus. Très vite, une évidence s'impose : cette nouvelle voiture compacte sera aussi bien une Audi qu'une Volkswagen !

Cette petite voiture compacte répond à la demande de la clientèle, entre sobriété et confort, et instaure une saine concurrence avec la Golf (et avec la Coccinelle à ses débuts). Pensée pour le segment A, la Golf a été développée en parallèle et a été mise en production en 1974, tout comme le nouveau modèle du segment A0 : l'Audi 50.

À cette période, VW mise sur la modularité, un principe de production permettant d'utiliser différentes pièces dans différents modèles du Groupe utilisant des technologies similaires, de façon à assurer la rentabilité de l'entreprise à long terme. C'est ainsi que la petite Audi d'Ingolstadt finit par être assemblée sur le site Volkswagen de Wolfsburg à partir de l'été 1974. Puis, le 5 mars 1975, le constructeur met en production un modèle quasiment identique : la Volkswagen Polo.

AUDI OU VOLKSWAGEN ?

La seule différence : la forme arrondie des lignes de toit sur les côtés.

CONFIGURATION MODERNE

Une solution tout-en-un moderne avec des lignes nettes et un hayon large.



Design soigné, carrosserie compacte et hayon pratique : la Polo reflète parfaitement son époque. Elle jouit d'une solide réputation grâce à ses qualités principales que sont son agilité, sa maniabilité et sa consommation réduite. Elle rencontre immédiatement son public, sans doute aidée par le succès initial rencontré par sa grande sœur, la Golf. Passat, Scirocco, Golf, et Polo : la nouvelle famille Volkswagen est désormais au complet.

1981

UNE CITADINE AUX ALLURES DE BREAK



POLO II 1981-1994

En septembre 1981, Volkswagen présente la deuxième génération de la Polo. Sa carrosserie entièrement redessinée affiche une longueur de 3,66 mètres et arbore un style unique. Avec son arrière abrupt, la Polo prend des allures de break à deux portes, petit mais spacieux. La hauteur sous pavillon, en particulier, progresse beaucoup par rapport à la première génération. Comme sa devancière, la Polo II est une voiture légère : seulement 770 kg dans sa version de base.

À la suite de la carrosserie squareback (forme carrée), la variante fastback coupé (forme inclinée) a rejoint la gamme en 1982. Ce modèle bénéficie de moteurs essence plus puissants, gages d'une accélération supérieure. Plus tard, en 1987, la VW Polo devient la première voiture à être dotée du plus petit moteur diesel d'Allemagne, qui développe 45 ch (33 kW).

En 1984, la gamme Polo s'enrichit d'une version d'entrée de gamme : la Fox. L'édition limitée Polo Coupé GT G40 est dévoilée en 1987. Avec ses 115 ch (85 kW), cette variante s'impose alors comme la plus puissante des Polo. C'est également le premier modèle à être doté d'un turbocompresseur à volute, un système bénéficiant d'un nouveau type de compresseur développé par Volkswagen.

En 1990, la Polo II reçoit un restylage complet et se distingue par ses phares rectangulaires mais aussi par ses pare-chocs intégrés aérodynamiques et sa calandre repensée. Au total, la Polo II restera en production pendant 13 ans.



2,7

**MILLIONS
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE**



POLO FOX, 1984

Modèle d'entrée de gamme destinée à une clientèle jeune.



POLO « NOTCHBACK » 1985

En 1985, la Derby devient la Polo « Notchback » (carrosserie tricarps à coffre séparé).

Alle. zeigt Polo C mit Sonderlackierung gegen Metalleisen

Kaum ist er draußen, schon ist er in.

Erst ein Jahr ist der neue Polo jetzt auf dem Markt und schon haben wir strahlenden Blickes festgelegt: Er läuft und läuft und läuft. Und warum? Weil er ein vielfach nutzbares Auto ist. Weil er geräumig ist, sparsam und komfortabel. Gerne, obwohl er so kurz ist, fragen Sie jetzt: Ja. Obwohl der Polo nur 3,66 m misst, hat der variable Gepäckraum 238 bzw. 975 Liter. Und der Innenraum bietet Platz für fünf Erwachsene, wie unsere Freunde im Ball über. Und sparsam, trotz dieser Kraft, fragen Sie weiter: Ja. Auch mit spritzigen 44 kW (60 PS) braucht der Polo nur 6,1 l bei konstant 90 km/h, 8,1 l bei konstant 120 km/h und 9,6 l im Stadtzyklus nach DIN 70030 auf 100 km. Und der 27 kW-, der 29 kW- (50 bzw. 40 PS) und vor allem der Polo Formel E-Motor brauchen noch weniger. Aber komfortabel? Kann ein so kompaktes Auto komfortabel sein? Und ob in jeder der drei funktional-kompletten Ausstattungsvarianten C, CL oder GL. Machen Sie doch mal eine Probefahrt. Steigen Sie ein und Sie werden sehen: Kaum sind Sie drin, wollen Sie nicht mehr raus.

Polo. Der neue Volkswagen von Volkswagen.

VW Logo

« À peine dévoilée, déjà adoptée »
PUBLICITÉ POUR LA POLO II, 1981

LA PLUS PETITE DES GRANDES SPORTIVES



C'est en 1979 que la petite voiture de Wolfsburg revêt pour la première fois sa tenue de sport. Et c'est en 1987, avec son compresseur à spirale (compresseur G), qu'elle commence à séduire de nombreux amateurs de conduite sportive.

Rouge, noire, dynamique : la Polo I GT affiche pour la première fois ses prouesses sportives en tant que modèle GT en 1979. Avec une calandre encadrée de rouge (comme la Golf GTI), des jantes en acier noir-rouge, des baguettes noires, des badges GT et des équipements intérieurs sportifs, cette petite voiture agile ne passe pas inaperçue. Toutefois, elle ne se distingue pas par son moteur : avec son petit bloc atmosphérique de 1,3 l délivrant seulement 60 ch (44 kW), elle s'avère peu puissante. Mais bien que sa sportivité ne soit que de façade, la Polo I GT a indéniablement fait sensation à son époque.

La petite Volkswagen : en 1982, VW dévoile la Polo II dans une version coupé fastback. Cette variante GT est déjà nettement plus puissante grâce à son nouveau moteur de 55 kW (75 PS). Baptisée « petite Volkswagen » dans les publicités, elle offre un

S ES



Un style GT inimitable : La Polo montre son côté sportif.



UN RECORD MONDIAL SOUS LE SIGNE DU G

Le 13 août 1985, la Polo bat un record du monde de vitesse grâce à la nouvelle technologie G-Lader. À l'issue d'une session de roulage de 24 heures sur le terrain d'essai de Volkswagen à Ehra-Lessien, la citadine revendique une vitesse moyenne de 208,13 km/h, bien supérieure au record existant de 168,63 km/h dans la catégorie des 1300 cm³. Ce prototype modifié est alors piloté par Jochi Kleint, pilote d'usine Volkswagen et pilote de rallye professionnel.

véritable plaisir de conduire avec une vitesse de pointe de 170 km/h.

Taillée pour le circuit : présentée en mai 1987, la Polo II Coupé GT G40 est une petite révolution. Avec sa livrée noire, cette petite compacte est conçue dès le départ comme une voiture de course. En 1987, la production est encore limitée à 500 exemplaires, équipés pour la première fois du compresseur innovant « G-Lader » (compresseur à spirale entraîné par une courroie).

Ce compresseur à spirale à entraînement mécanique tire le meilleur parti du moteur de 1,3 l de 115 ch (85 kW) et permet d'enregistrer une vitesse de pointe de 195 km/h. Ce modèle a fait sensation à l'époque et a marqué une étape importante dans l'histoire des Polo sportives.

Entre 1987 et 1989, le constructeur produit 1 500 exemplaires supplémentaires de la Polo GT G40, désormais disponible en Rouge Tornado, Bleu Hélios métallisé et Blanc Alpin. 500 unités sont destinées à l'exportation vers la France. Au final, les 2 000 exemplaires de la Polo GT G40, qui est alors la Polo la plus puissante jamais construite, suscitent un enthousiasme sans précédent et la liste d'attente des clients potentiels est si longue que les options d'achat finissent par être tirées au sort.

En 1991, après une brève interruption de la production, le modèle « G-Lader » (équipé du compresseur à spirale) rejoint officiellement la gamme Polo. Désormais connu sous le nom de Polo Coupé G40, ou plus communément G40, ce modèle est produit en tant que variante 2F restylé. Il est équipé d'un pot catalytique, développe 113 ch (83 kW) et n'est plus proposé en édition limitée.

EN PISTE! DU RALLYE AU RALLYCROSS



Avec la Polo, Volkswagen mise rapidement sur le sport automobile. Dans un premier temps, cette démarche consiste à favoriser l'éclosion de nouveaux talents en courses de voitures de tourisme. Par la suite, le constructeur s'engage en rallye avant de remporter le championnat du monde de rallycross.

POLO CUP

Entrons dans le vif du sujet. En 1983, la Polo commence à faire parler d'elle sur les circuits. Dans la toute première Polo Cup, les voitures de course sont encore équipées de moteurs atmosphériques classiques. Grâce à ses deux carburateurs doubles Solex, la Polo développe une puissance de 88 ch (59 kW), permettant à ce modèle particulièrement léger de conquérir les circuits avec brio. Entre 1986 et 1989, le constructeur passe à la vitesse supérieure en engageant dans la compétition la Polo G40, d'une puissance de 112 ch (82 kW). Après une longue pause, les événements monotypes reprennent du service en 2004 avec l'ADAC Volkswagen Polo Cup. Organisée jusqu'en 2009, cette compétition permet aux jeunes pilotes de faire leurs preuves au volant d'un dérivé de la Polo IV développant une puissance de 150 ch (110 kW). Parmi ses illustres vainqueurs, on peut citer René Rast, qui a ensuite remporté le DTM à trois reprises.



POLO GTI R5 I RALLYE

Depuis 2018, la clientèle Volkswagen peut bénéficier de l'expérience des titres remportés en WRC avec la Polo GTI R5, une voiture de rallye à transmission intégrale pour les passionnés de sport automobile, basée sur la sixième génération de la Polo. Elle est notamment équipée d'un moteur turbo de 1,6 l délivrant 272 ch (200 kW), dérivé du bloc de 2 l installé dans divers modèles dont la Polo GTI. Une centaine d'exemplaires de la Polo GTI R5 ont été confectionnés et livrés aux clients. La sportive continue de s'illustrer dans les championnats nationaux et internationaux de Rally2 : à ce jour, elle compte à son actif plus de 500 victoires et plus de 1200 podiums.

POLO R SUPERCAR I RALLYCROSS

Sur la lancée de son succès en Championnat du monde des rallyes, Volkswagen Motorsport participe également au Championnat du monde de rallycross FIA. Basée sur la Polo WRC, la Polo R Supercar de 570 ch est engagée dans les éditions 2017 et 2018. Johan Kristoffersson remporte le titre des pilotes à deux reprises et, en tandem avec Petter Solberg, s'impose en équipe pour PSRX Volkswagen Sweden. En 2020, Johan Kristoffersson fait son retour au volant d'une Polo R Supercar privée et remporte à nouveau le titre de champion du monde. Tout cela dans une série de courses où les contacts jouent un rôle important et l'adaptabilité est essentielle. La boucle est ainsi bouclée pour Volkswagen : dans les années 1980, Jochi Kleint avait déjà fait sensation au volant de la première Golf dans le championnat européen de rallycross.



¹Polo GTI – Consommation de carburant en cycle mixte : 6,9–6,5 l/100km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 156–149 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

1994 LA POLO VOIT GRAND



POLO III 1994-2001

La troisième génération est profondément remaniée : la carrosserie, le châssis et les moteurs sont entièrement nouveaux. Comme l'indique le slogan publicitaire « Si grande et pourtant si petite », les dimensions extérieures de la voiture ont été augmentées, offrant ainsi encore plus d'espace. Avec une longueur de 3715 mm, la Polo III présente désormais des dimensions similaires à celles de la Golf I. La structure de sécurité comporte davantage de matériaux, et la dotation en équipements est plus généreuse, faisant ainsi passer le poids à vide à 915 kg. Le design de la nouvelle Polo est une véritable révolution. Elle s'illustre par son style plus arrondi mais aussi par son montant arrière prononcé et par la hauteur de sa poupe.

En outre, le nouveau modèle est équipé de systèmes de sécurité modernes, tels que les airbags conducteur et passager avant, les rétracteurs de ceinture de sécurité et l'ABS. Pour la première fois dans l'histoire du modèle, la Polo est également proposée en version cinq portes et, à partir de juillet 1997, en version break. En 1998, la Polo arbore pour la première fois les trois lettres emblématiques plus communément associées à son « grand frère », la Golf, pour une édition limitée (et rapidement épuisée) : la Polo III GTI. En septembre 1999, la Polo bénéficie d'un nouveau restylage lui offrant un bouclier avant redessiné, des phares en verre transparent, des pare-chocs repensés, des feux arrière au design revu et un intérieur de plus grande qualité avec des instruments rétroéclairés en bleu. Elle est désormais dotée de série des deux airbags et de l'ABS, et peut être équipée en option du correcteur électronique de trajectoire (ESC).

3,5
MILLIONS
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE



Durchgehend geöffnet. Der neue Polo Open Air.

Im neuen Polo Open Air erleben Sie viel mehr als nur ein Auto. Ein Knopfdruck genügt, und das elektrische Falt-Schiebedach eröffnet Ihnen völlig neue Perspektiven. Dabei ist der Polo in sich schon eine echte Sehenswürdigkeit. Und mit den Polo-Boukassen-Systemen auch besonders flexibel, was Ihre speziellen Wünsche angeht. Serienmäßig bietet der neue Polo Open Air wie jeder Polo das Volkswagen Airbag-System für Fahrer und Beifahrer, Controller von Seitenaufprallschutz, eine scherenstarke Längsbule und darüber hinaus eine völlig neu konstruierte Sicherheitsfahrtrasse. Wenn Sie jetzt auch einmal reinschauen wollen - kein Problem. Der Polo Open Air ist durchgehend geöffnet. Bei Ihren Volkswagen-Partnern. Er informiert Sie selbstverständlich auch darüber, wie Sie Ihren Volkswagen zu einem effizienten Jahresrent von nur 3,9% bei einer Laufzeit von 12 Monaten und 20% Anzahlung über die Volkswagen Bank finanzieren können. Oder nutzen Sie eines der günstigen Angebote der Volkswagen Leasing.  Der Polo. So groß kann klein sein.

« Grande ouverte. La nouvelle Polo Open Air. »
PUBLICITÉ POUR LA POLO III OPEN AIR, 1997



POLO III GTI, 1998

Première Polo aux trois lettres magiques, dont les stocks seront rapidement épuisés.



POLO III, 1999

Ce restylage complet permettra d'optimiser environ 60 % des pièces du modèle.

LIBRE, STYLÉE, AUDACIFUSE



La Polo est particulièrement attachante, et son succès auprès du public ne s'est jamais démenti en 50 ans d'existence. Certaines éditions spéciales ont également marqué son histoire, dont ces quatre modèles emblématiques.

Jeans mit Motor.



Wahrscheinlich sind die neuen Jeans von Volkswagen die schnellsten Jeans, die es gibt. Denn sie haben einen 50 PS-Motor, der Sie in 15,4 Sekunden auf 100 bringt und in einer Stunde 172 Kilometer macht. Sollte Ihnen das zu schnell sein, keine Sorge, es gibt diese Jeans auch mit weniger PS. Namlich 40.

Trotz dieser überdurchschnittlichen noch eine ganze Menge Gemeinsamkeiten:

Beide heißen Jeans Polo. Beide Innenverkleidungen sind aus Jeans-Look. Beide haben einen Rückspiegel aus Rückspiegel, einen Handschlenkenschalter mit Wechselnagel und vieles mehr.

Weniger ist dagegen das, was Sie zahlen. Der kleine Polo mit 40 PS kostet 9.995 Mark. Mit 50 PS kostet er 9.205 Mark. (Inveränderte Preisentwicklung seit März 1995. Falls Sie finanziieren wollen: Null-Anzahlung durch die VW Kredit Bank.

Allerdings: Einen kleinen Haken hat der kleine Polo. Er wird die nur 9.000 mal gebaut. Wir sind diese Jeans mal ausprobieren will, sollte bald zu einem Volkswagen und Audi Dealer gehen.

Der Jeans Polo. Exklusiv für 9.000 Jeans-Fans.



POLO II GENESIS

En 1992, la Polo monte le son. À cette période, Volkswagen sponsorisait la tournée européenne du trio pop britannique Genesis, tournée qui coïncidait avec le lancement du modèle « Genesis » en édition limitée pour la Polo II Coupé et la Golf Cabriolet. Cette voiture était un concentré de pop : avec ses nombreux équipements supplémentaires, son système audio intégré et, surtout, sa peinture exclusive Violet Touch Pearl Effect, la Polo Genesis s'est hissée au sommet du hit-parade des passionnés... tout comme l'album « We Can't Dance » de Genesis.



POLO VI BEATS

En 2017, les mélomanes sont servis : l'édition spéciale Polo beats offre une expérience sonore parfaite en conduite. La marque de casques audio mondiale connue « Beats by Dr. Dre » prête son expertise à ce modèle spécial en fournissant son système audio. Grâce à ses six haut-parleurs, son caisson de basse et son amplificateur à 8 canaux de 300 watts, la Polo beats bénéficie d'un son optimal. Visuellement, cette Polo se distingue par des logos « beats » sur les montants centraux, des boîtiers de rétroviseurs extérieurs peints en noir, un film décoratif sur le capot et le toit, des jantes en alliage léger de 16 pouces et un bloc de tableau de bord en Rouge Velours.

POLO III OPEN AIR

Une bouffée d'air frais : en 1995, l'édition spéciale Open Air en version décapotable a offert une perspective complètement nouvelle à la Polo III. La Polo Open Air se caractérisait par son toit ouvrant à commande électrique pouvant être ouvert jusqu'au montant arrière. Réalisé en tissu et pliable, ce toit ouvrant était si grand que même les passagers arrière bénéficiaient d'une vue dégagée sur le soleil et le ciel bleu. À l'époque, aucune Polo n'avait jamais été aussi proche d'offrir l'expérience d'un cabriolet. C'est d'ailleurs ce que promettait le texte publicitaire original de Volkswagen : « Fun et plaisir de conduire. Montez à bord, ouvrez le toit et savourez le plaisir de conduire à ciel ouvert ».





HAR LE KIN



ID.3 HARLEKIN, 2024

Issue d'une démarche originale, cette variante Harlekin moderne a été conçue dans les ateliers Halle 77.



GOLF III HARLEKIN, 1996

Volkswagen a également lancé un modèle « Harlekin » aux États-Unis.

UNE POLO JOYEUSE ET BIGARRÉE

C'est l'un des modèles les plus originaux et les plus emblématiques que Volkswagen ait jamais lancé sur le marché : la Polo Harlekin (« Arlequin »). Dès son introduction en 1995, la troisième génération de la Polo a apporté une nouveauté : la possibilité de combiner librement les différents packs d'équipements. La brochure de vente illustre ce système modulaire avec quatre couleurs : le Vert Pistache représentait la peinture, le bleu Chagall le moteur et le châssis, le Jaune Ginster l'équipement et le Rouge Flash les équipements spéciaux. Afin de pouvoir visualiser le principe sur la Polo elle-même, 20 modèles ont été repeints dans ces quatre couleurs et distribués dans les showrooms des distributeurs de la marque, suscitant une demande de plus en plus forte. Résultat : ce coup marketing a connu un succès retentissant : au final, ce sont précisément 3806 unités qui sont sorties de la chaîne de production. Face à ce succès, Volkswagen a décidé de lancer également un modèle Harlekin sur le marché américain, choisissant pour cela la Golf III. Malgré le succès modeste de la Golf Harlekin ces modèles sont depuis devenus cultes.

Aujourd'hui encore, le look coloré de la Polo Harlekin continue d'intriguer le public et même d'inspirer des modèles modernes. Ainsi, Marco Degenhardt, passionné de mécanique et YouTubeur à succès (« Halle 77 Dortmund » et « Marcos neue Welt ») est sans doute le plus grand fan de la Polo Harlekin, allant jusqu'à livrer une nouvelle interprétation de cette esthétique avec la VW e-up! et la VW ID.3.



HARLEKIN, MADE IN DORTMUND

Passionné de modèles iconiques et d'éditions spéciales, Marco Degenhardt a réalisé ces modèles électriques à quatre couleurs.



LA POLO RÉVISITÉE



Ouverte, aventurière, tricorps ou break ? La Polo sait tout faire. Au fil des décennies, elle a été déclinée dans de nombreux types de carrosserie dans le monde entier.

Voici quatre variantes qui ont marqué l'histoire du modèle.

GRANDE OUVERTE POLO GTI CABRIOLET 2007

De nombreux fans en ont rêvé, Volkswagen l'a fait : une Polo décapotable. Lors de l'édition 2007 du salon de Francfort-sur-le-Main (IAA), la marque a dévoilé une Polo décapotable, GTI de surcroît. Il ne s'agissait toutefois que d'un concept. Avec la Polo GTI Cabriolet, l'entreprise Karmann, basée à Osnabrück, a démontré son savoir-faire en matière de conception, de construction et de qualité des cabriolets. La Polo GTI Cabriolet était pleine d'idées intelligentes et pratiques, telles que son système astucieux de capote souple mécanique, qui se replie en Z sans compartiment de toit ni rabats latéraux, permettant ainsi d'accueillir un grand coffre et des sièges arrière rabattables. Un toit ouvrant coulissant en verre était intégré à la capote en tissu. La lunette arrière pouvait s'ouvrir séparément. Ce modèle n'a qu'un seul défaut : il n'a jamais été mis en production.

FUN 2004

La Polo Fun est un modèle « lifestyle » au style particulièrement affirmé, habillé d'une livrée « Lime » soulignant sa modernité, tandis que le contour inférieur du véhicule arbore une finition mate foncée contrastante. Son châssis est rehaussé d'environ 20 mm pour un style tout-terrain. L'intérieur respire la convivialité, comme en témoignent les équipements intérieurs en Space Lime ou Space Grey, le combiné d'instruments avec anneaux chromés et les pédales en aluminium. En 2006, cette variante est remplacée par la version CrossPolo. Avec le changement de génération, le modèle a adopté un nouveau look avant de devenir le T-Cross.

**DERBY 1977**

Une Polo à trois volumes (carrosserie tricorps). La Derby ne manquait pas d'atouts : compacité, intérieur spacieux, prix abordable et consommation réduite. Basée sur la Polo I et dévoilée en 1977, elle se démarquait par son coffre de 515 l et sa longueur supérieure de 30 cm à la variante squareback (forme carrée). À partir de 1985, la deuxième génération du modèle devient la Polo Notchback. De 1995 à 1997, elle adopte la désignation Polo Classic. Bien que cette variante ait depuis disparu du marché allemand, elle demeure disponible à l'international, sous le nom de VW Virtus au Brésil ou de Polo Sedan en Afrique du Sud, par exemple.

VARIANT 1997

La troisième génération de Polo a été lancée en Europe en 1994. Elle a servi de base à la Polo Variant, dévoilée en 1997. Ce modèle à cinq portes est resté dans l'histoire de la gamme comme un véritable tour de force en matière d'espace avec son volume de chargement de 1 250 l une fois la banquette arrière rabattue, contre 390 l pour la Polo de base. Après le restylage de 1999, la Variant pouvait être équipée en option du correcteur électronique de trajectoire (ESC). La Polo Variant est restée dans la gamme jusqu'en 2001.



2011 AVEC LE SOURIRE



POLO IV 2001–2009

En 2001, la quatrième Polo se présente au monde avec un nouveau visage et quatre phares en verre transparent, reprenant le thème stylistique de la VW Lupo, un modèle plus petit. En termes de proportions, la citadine pouvait rivaliser avec certains modèles compacts : avec sa longueur accrue de 15 centimètres et son empattement allongé de 5 centimètres par rapport à la génération précédente, cette Polo est plus spacieuse que n'importe laquelle de ses devancières. En outre, son coffre bénéficie désormais d'un volume de 1 030 litres avec les sièges arrière rabattus.

Pour la première fois, la Polo reçoit des moteurs à trois cylindres. À l'autre extrémité du spectre des performances, les puissants moteurs turbocompressés de la Polo GTI délivrent jusqu'à 150 ch (110 kW), ou 180 ch (132 kW) dans l'édition Cup. Ce modèle privilégie la sécurité avant tout : les airbags frontaux, les airbags latéraux, la direction assistée et le système de freinage antiblocage (ABS) sont désormais inclus de série. Le contrôle électronique de stabilité (ESC) avec assistance au freinage à commande hydraulique (HBA) est également disponible moyennant un supplément de prix.

En 2003, la marque dévoile une variante berline à trois volumes et retire la version break de la gamme. En 2006, le nouveau VW CrossPolo séduit par son look tout-terrain particulièrement robuste.

En 2005, le design du modèle fait l'objet d'une refonte totale à l'occasion d'un restylage complet, qui confère à la Polo remaniée le nouveau visage de la marque Volkswagen.



4,1
MILLIONS
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE



POLO BERLINE, 2003

La carrosserie de la berline à trois volumes s'allonge de 28 cm.



POLO IV, 2005

Restylage avec design avant repensé et calandre en forme de « V »



Jetzt mit 0,9%-Finanzierung
in Verbindung mit umfassender Versicherungsschutz.

Macht sportlich. Der GTI* – jetzt auch als Polo.

Alles, was ein GTI* braucht, in kompakter Form: 110 kW (150 PS)* und 220 Nm Drehmoment, satter Motorsound, Kollerguß in Vollenstruktur, tiefer gelegtes Sportfahrwerk, Edelstahl-Doppelrohr, ESP mit lackierter Blechschüssel, Schwellerverbreiterungen, GTI* Sportsitze, 16-Zoll-Leichtmetallräder „Denver“ mit 205er Breitreifen. Eben schon auf den ersten Blick ein echter Sportler. Und mit dem zeigt man sich gern – z. B. bei einer Probefahrt. Weitere Informationen unter 01802-Volkswagen (0,06 €/Anruf).



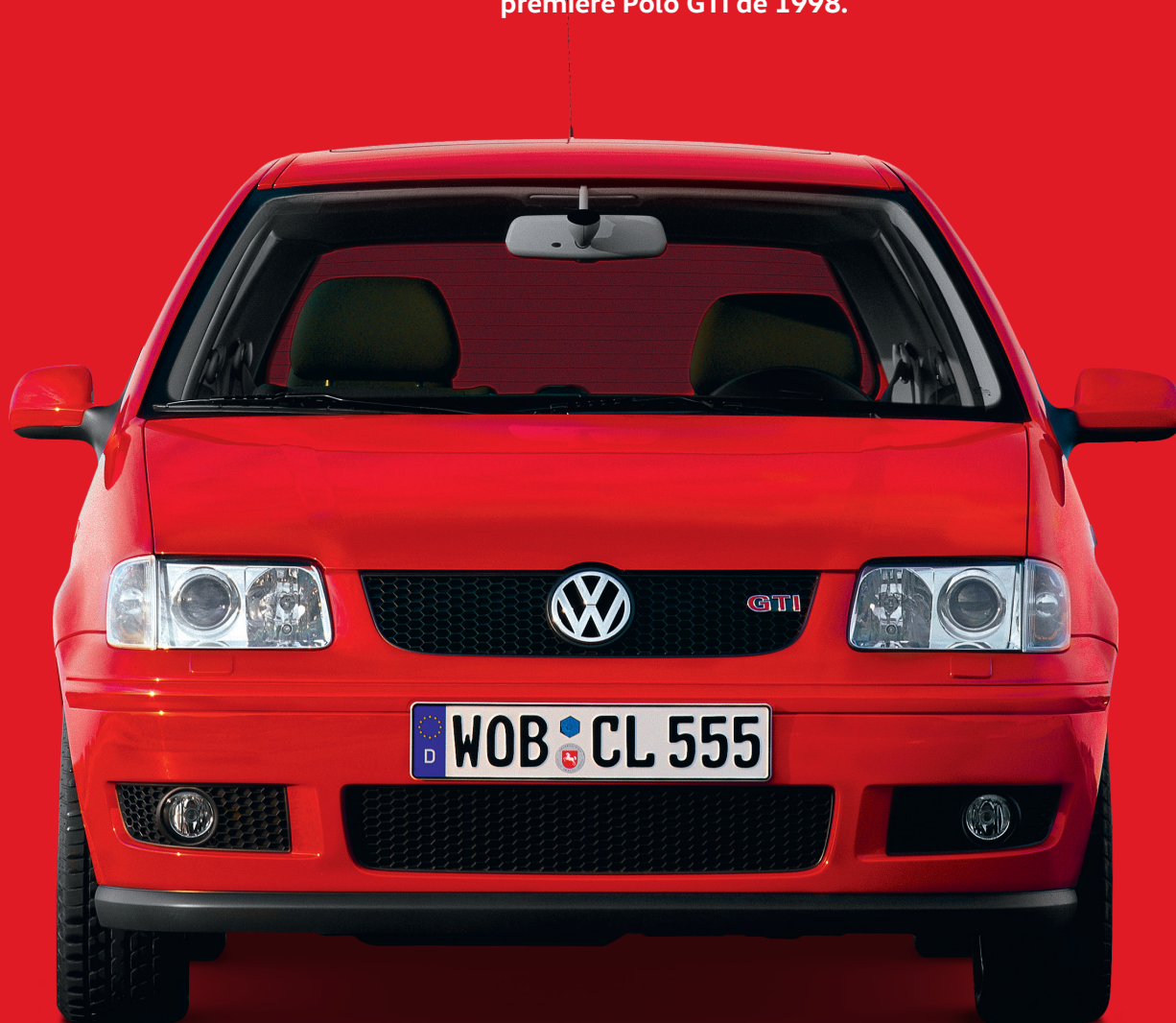
Aus Liebe zum Automobil

*Kraftstoffverbrauch, l/100 km innerorts/außenorts/kombiniert (CO₂-Emission, g/km kombiniert): 10,8/10,9/6,6-17,8/20/16,7-19,8
**0,9% effektiver Jahreszins in Verbindung mit einer Kfz-Volkswagen, Garantieverlängerung und Kreditversicherung, auch bei Arbeitslosigkeit. Nähere Informationen bei Ihrem Volkswagen Partner. Ein Angebot der Volkswagen Bank.

« Tout pour le sport.
La GTI – désormais disponible en Polo. »
PUBLICITÉ POUR LA POLO IV GTI, 2006

LA POLO EN DEMONSTRATION

Trois générations de Polo ont eu le privilège de porter ces trois lettres magiques. Initialement accolées à un pack d'équipements sportif pour la Polo 1979, elles ont fini par désigner le summum de l'agilité et de la performance à partir de la première Polo GTI de 1998.





SOUS LE SIGNE DU I – POLO III GTI

La troisième génération de la Polo est aussi la première à suivre les traces sportives de sa grande sœur, la Golf, et à porter les trois lettres emblématiques, devenant ainsi une véritable GTI. Dévoilée en 1998 et limitée à 3 000 exemplaires, elle s'est rapidement vendue.

Visuellement, cette voiture compacte mise sur la sobriété. Seules les jantes en alliage léger BBS de 15 pouces et la finition Rouge Feu des étriers de frein témoignent de son caractère sportif. Grâce à son moteur sensible de 1,6 litre développant 120 ch (88 kW), la première Polo GTI atteint les 100 km/h en 9,1 secondes. Et avec un châssis sport surbaissé de 10 millimètres, elle semble plaquée à l'asphalte. Le slogan de la Polo de série la plus rapide de tous les temps la résume à merveille : « Découvrez à quel point la Polo peut être rapide ».

LE RETOUR GAGNANT – POLO IV GTI

Après une pause de sept ans, la petite voiture de Wolfsburg fait son grand retour en 2006 : avec un moteur turbocompressé de 1,8 litre qui délivre désormais 150 ch (110 kW), ce modèle est un poids plume qui ne pèse que 1 200 kilos à vide. Son édition Cup de 180 ch (132 kW) incarne le summum de la sportivité et s'inspire visuellement des voitures de course de l'ADAC Volkswagen Polo Cup. La variante la plus puissante de la Polo IV expédie le 0 à 100 km/h en 7,5 secondes et atteint une vitesse de pointe vertigineuse de 225 km/h.



DE NOUVEAUX HORIZONS – POLO V GTI

Dévoilée en 2010, la Polo V GTI abat le 0 à 100 km/h en seulement 6,9 s grâce à son moteur de 180 ch (132 kW). Après le restylage de 2014, elle reçoit un moteur TSI de 1,8 l délivrant 192 ch (141 kW) qui lui confère une accélération hors du commun. Avec sa vitesse de pointe de 236 km/h et son sprint de 0 à 100 km/h en 6,7 s, la variante franchit un nouveau cap.

DES PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES – POLO VI GTI

En 2017, la Polo VI GTI fait une entrée remarquée sur le segment des petites voitures compactes. Cette variante haut de gamme séduit par son moteur TSI 2,0 litres de 200 ch (147 kW), qui lui permet de passer de 0 à 100 km/h en à peine 6,7 secondes et de revendiquer une vitesse maximale de 237 km/h. Au fur et à mesure de l'évolution de la sixième génération, la GTI de 2021 est passée au tout numérique et s'est dotée d'une technologie de pointe. Avec son puissant moteur à essence turbocompressé délivrant 207 ch (152 kW) et son châssis sportif doté de réglages spécifiques, cette Polo fait honneur à la tradition de la GTI. En 2023, la marque dévoile un modèle en édition limitée en hommage au quart de siècle d'existence de la Polo GTI. La Polo GTI Edition 25 fait forte impression avec sa dotation d'équipements, qui comprend notamment un pack d'équipements anniversaire exclusif. À l'instar de la première Polo GTI, sa production est limitée à 2 500 exemplaires.

¹Polo GTI – Consommation (mixte) : 6,9–6,5 l/100km ; émissions de CO₂ (mixte) : 156–149 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Consommation (mixte) : 7,1–6,8 l/100 km ; émissions de CO₂ (mixte) : 161–153 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

PLUS DYNAMIQUE QUE JAMAIS



POLO V 2009–2017

« Nouvelle Polo : la bonne voiture au bon moment », tel était le slogan du lancement de la cinquième génération de la citadine à succès, qui a fait ses débuts en mars 2009. Par rapport à son prédécesseur, le nouveau membre de la famille Polo a une fois de plus gagné en longueur et atteint presque les quatre mètres. Ses lignes épurées confèrent à la Polo V une apparence sportive et équilibrée, et les clients ont désormais le choix entre cinq nouvelles motorisations. Particulièrement économique, la Polo BlueMotion a été lancée en décembre 2009 et affiche une consommation moyenne de seulement 3,3 litres de diesel. La dynamique Polo GTI réintègre la gamme. Autre point fort de cette génération : le modèle spécial Polo R WRC Street, qui, avec son moteur TSI de 220 ch (162 kW), était alors la Polo de série la plus rapide jamais produite.

En 2014, la Polo IV a fait l'objet d'un restylage complet. En plus de quelques retouches visuelles à l'avant et à l'arrière, la petite voiture a bénéficié d'une mise à jour technologique substantielle : ses moteurs affichent une consommation nettement réduite, et l'offre de systèmes d'assistance et de sécurité (dont certains sont empruntés à la Golf) est nettement élargie.



POLO V BLUEMOTION, 2009

Économique grâce à son bloc TDI 3 cylindres et son système d'injection à rampe commune



POLO V, 2014

Un modèle restylé au design repensé et aux technologies plus performantes

Gran Turismo für die Straße.

Der neue Polo GTI. Mit LED-Scheinwerfern.
Seine Signature: Das neue Polo GTI macht from. Mit sportlichen LED-Scheinwerfern, die spiegelnd hellen & klar die Straße leuchten. Energie – genau effizient und kraftvoll, wie alle die neue Polo GTI auf den Straßen sieht.

Das Auto.

Kraftstoffverbrauch in l/100km: 7,6–7,2 innerorts, 5,1–4,7 außerhalb, 6,6–5,6 kombiniert. CO₂-Emissionen in g/km: 139–129 kombiniert. Abb. zeigt optionalen Sonderanstrich.

6,3
MILLIONS
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE

« Une Gran Turismo pour la route. »
PUBLICITÉ POUR LA POLO V GTI, 2014

DES VICTOIRES EN SÉRIE

Championne du monde en 699 jours : avec la Polo R WRC, Volkswagen Motorsport a réussi son entrée dans le Championnat du monde des rallyes de la FIA (WRC). Elle a prouvé que la Polo avait toutes les qualités requises pour devenir une championne.

Le 5 mai 2011, Volkswagen annonce son retour en Championnat du monde des rallyes. Et 699 jours plus tard, le 3 octobre 2013, Sébastien Ogier et son copilote Julien Ingrassia remportent le titre au volant de la Volkswagen Polo R WRC.

Mais commençons par le commencement : début 2011, François-Xavier Demaison rejoint Volkswagen Motorsport en qualité de chef de projet technique pour le Championnat du monde des rallyes. Il est alors chargé de concevoir pour cette compétition une voiture de rallye basée sur la Polo V, une voiture dotée d'un moteur essence turbo de 1,6 litre. Avec injection directe. Et une boîte séquentielle à six rapports. En préparation, Volkswagen Motorsport prend part à quatre courses de rallye avec la Škoda Fabia S2000 au cours de la saison 2011. Pour accumuler de l'expérience. Pour dénicher des talents.

Pendant ce temps, la Polo R WRC voit le jour. Le double champion du monde des rallyes Carlos Sainz Sr. et le pilote d'essai Volkswagen Dieter Depping effectuent les premiers essais début novembre 2011 pour préparer leur entrée dans le WRC. Presque au même moment, les futurs champions du monde Sébastien Ogier et Julien Ingrassia rejoignent l'équipe et participent à l'intégralité de la saison 2012 au volant de la Fabia S2000, un modèle plus petit. Cette participation apporte une contribution décisive au développement de la Polo R WRC et à la préparation de l'équipe.

La Polo fait ses débuts en WRC au rallye de Monte-Carlo avant de remporter sa première victoire dès la deuxième manche, en Suède.



Volkswagen Motorsport a remporté les éditions 2013 et 2014 du WRC avec la première génération de la Polo R WRC.

Des débuts tonitruants pour la voiture de course à transmission intégrale, qui s'impose comme une référence pendant de nombreuses années. En 2013, Volkswagen Motorsport parvient à décrocher les titres de pilote, de copilote et de constructeur dès sa première saison. La saison suivante, l'équipe basée à Hanovre et sa Polo livrent également un combat acharné. Les saisons 2015 et 2016 sont celles de la consécration avec deux titres de champions du monde consécutifs au volant d'une version améliorée de la Polo R WRC.

Le parcours de la Polo R WRC dans la compétition s'est achevé le 20 novembre 2016 de la plus belle des manières : avec une double victoire en Australie, clôturant ainsi une véritable « success story ». Sur les 52 courses disputées en quatre ans par Volkswagen Motorsport, le pilote de la Polo R WRC est monté pas moins de 43 fois sur la plus haute marche du podium pour un taux de victoire stupéfiant de 82,7 %, ce qui constitue un record unique dans l'histoire du rallye.



POLO R WRC STREET

En hommage à la Polo R WRC, Volkswagen dévoile une édition limitée produite à seulement 2500 unités, la Polo R WRC Street, qui se démarque par plusieurs détails marquants, tels que son capot en acier composite particulièrement léger. Comme toutes les Polo, ce modèle assure également une conduite au quotidien particulièrement confortable, tout en offrant une expérience de rallye à l'état pur avec ses 220 ch (162 kW).



Nouvelle voiture, nouvelles victoires : avec la deuxième génération de la Polo R WRC, Volkswagen a remporté ses troisièmes et quatrièmes titres en 2015 et 2016.

UNE POLO RÉINVENTÉE



POLO VI 2017-2021

Une petite voiture qui a tout d'une grande : à ce jour, la Polo s'est vendue à plus de 17 millions d'unités dans le monde et compte parmi les modèles les plus vendus de son segment. La sixième génération a été lancée en 2017 avec un design entièrement nouveau : pour la première fois, la Polo a été construite sur la base de la plateforme transversale modulaire (MQB). De ce fait, elle a bénéficié d'un certain nombre de fonctionnalités qui n'étaient auparavant disponibles que dans les catégories supérieures de véhicules, telles que le Front Assist avec le système de freinage d'urgence en ville (de série) et la surveillance des piétons, le système de changement de voie avec détecteur d'angle mort, l'alerte de trafic arrière, le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), le système de freinage automatique post-collision et les phares à LED. La Polo VI est également la première à inclure des instruments numériques tels que la deuxième génération de l'Active Info Display, proposée pour la première fois sur ce modèle.

Ce concept modulaire se traduit aussi par les volumes disponibles : la longueur de la Polo s'accroît de 81 mm et son empattement de 92 millimètres. Elle est plus longue et plus plate à l'extérieur que son prédécesseur, mais réussit à être plus grande à l'intérieur. Plus impressionnant encore, le volume du coffre passe à 351 litres. Visuellement, son design mise sur une sportivité expressive et riche en émotion.



POLO BEATS, 2017

Avec son système audio de 300 W, cette édition limitée offre une sonorité généreuse.



POLO GTI, 2017

Le fleuron GTI séduit notamment son nouveau châssis Sport Select.

Passt auf, dass alles passt.

Der neue Polo mit optionalem Parkenassistenten „Park Assist“.

Mit dem neuen Parkenassistenten „Park Assist“ kann der Fahrer das Einparken in engen Parkplätzen automatisch steuern. Der Fahrer muss nur das Zielparkfeld auswählen und das System übernimmt die Lenkung. Der Fahrer muss nur das Zielparkfeld auswählen und das System übernimmt die Lenkung. Der Fahrer muss nur das Zielparkfeld auswählen und das System übernimmt die Lenkung.

Wir bringen die Zukunft in Serie.

*) Im Rahmen der Grenzen des Systems. Abhängig von Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.

Volkswagen

« De la place pour tout. »

PUBLICITÉ POUR LA POLO VI, 2017

UN MODÈLE AU SUCCÈS MONDIAL

Avec plus de 20 millions d'unités construites, la Polo est l'une des citadines compactes les plus populaires au monde. Au fil des années, elle a été fabriquée sur de nombreux sites.



En mars 1975, la production en série de la Polo I débute au siège de Volkswagen à **Wolfsburg**. Entre 1975 et 1981, 1,1 million d'unités y sont produites.

La Polo II a connu plusieurs sites de production. Outre l'usine principale de Wolfsburg jusqu'à 1992, 18000 exemplaires sortent de la ligne de production de Volkswagen Sachsen dans le village de **Mosel**, qui fait désormais partie de la commune de Zwickau, en 1990 et 1991.

La production de la petite voiture avait déjà commencé à l'usine Seat de **Pampelune** (Espagne) en mars 1984, une collaboration offrant un accès stratégique à un site de production alimenté par une main-d'œuvre bon marché et pouvant servir d'usine d'assemblage rentable à long terme. C'est ainsi que ce site du nord de l'Espagne est devenu l'usine principale de la Polo en 1992, et l'est resté jusqu'en 2024. À environ 400 kilomètres de là, dans l'usine Seat de **Martorell**, la Polo a été produite en version Classic en 1995 puis en version Variant à partir de 1996. Au total, 90000 voitures avaient été produites en Catalogne en 2001.

De 1996 à 2008, la production de la Polo Classic a repris en Argentine, sur le site Volkswagen de **Pacheco**, situé à environ 40 kilomètres au nord-ouest de la capitale Buenos Aires.

C'est également en 1996 que la production de la Polo a démarré en Afrique du Sud. À **Kariega** (anciennement Uitenhage), la petite voiture a d'abord été produite pour les marchés extraeuropéens

puis, à partir de 1998, à destination du Royaume-Uni. Depuis l'été 2024, l'usine située dans la province du Cap-Oriental, à environ 1000 km au sud de Johannesburg, est le principal site de production mondial de la Polo.

De 1997 à 1999, Volkswagen a fabriqué la petite voiture en **Pologne** sur une base semi-démontée (SKD), une méthode de production consistant à assembler des composants pré-assemblés. De 1998 à 2008, la Polo a été produite par Volkswagen Sarajevo à **Vogošća**, dans la banlieue nord de Sarajevo (Bosnie-Herzégovine). Le 1er juillet 1999, la production a également commencé à **Bratislava**. Deux générations de Polo ainsi que la variante CrossPolo ont été assemblées sur ce site, à tel point qu'avec 777 000 unités produites de 1999 à 2007, la Polo est devenue le modèle le plus fabriqué de l'histoire de Volkswagen Slovaquie. De 2010 à 2022, une variante berline de la petite voiture compacte est produite dans l'ancienne usine Volkswagen de **Kaluga**, en Russie.

L'année 2001 marque le début de l'aventure Polo en Chine. Aujourd'hui encore, des modèles Polo sortent des lignes de production du site d'**Anting** de la SAIC Volkswagen Automotive Company. Initialement, la Polo n'était que la quatrième gamme fabriquée par Volkswagen Shanghai depuis la création de la société en 1983. Depuis 2002, Volkswagen do Brasil fabrique la citadine à succès dans deux usines : à **Anchieta** et à **Taubaté**. À **Bruxelles**, la



production a commencé en 2006 et s'est poursuivie jusqu'au changement de modèle à la mi-2009. Après l'arrêt de la production en Belgique, la Polo a pris un nouveau départ en Inde, où elle a été assemblée à **Pune** à partir de 2009. La production a cessé avec le lancement de l'Ameo en 2016.

Outre le site de Kariega, la Polo est également produite à **Thika** (Kenya) depuis fin 2016. La production en SKD a débuté à **Kigali** (Rwanda) en 2018; un autre site de production a également vu le jour en 2020 à **Accra** (Ghana).

UN NOUVEAU DÉPART

Wolfsburg, Mosel, Bratislava, Bruxelles, Martorell et enfin Pampelune : la Polo a été produite en Europe pendant plus de quatre décennies. Depuis l'été 2024, la citadine est fabriquée à Kariega, en Afrique du Sud. Rien de nouveau pour cette usine de la province du Cap-Oriental : depuis 1996, on y produit les Polo destinées aux marchés extra-européens.

Située à Kariega, une ville industrielle située à environ 750 km à l'est du Cap, cette usine fabrique des modèles Volkswagen depuis 1951, et la Polo depuis 1996.



« Notre équipe est très fière de cette voiture. »

MARTINA BIENE



L'usine de **Pampelune, au nord de l'Espagne**, est restée le principal site de production de la Polo pendant plus de 40 ans. Depuis 1984, 8,4 millions d'exemplaires du modèle y ont été fabriqués.

La sixième génération de la voiture à cinq portes est désormais produite à Kariega. « C'est ici que nous fabriquons la Polo et la Polo Vivo, ainsi que la génération précédente de la Polo, qui est principalement produite pour le marché local en Afrique du Sud et en Afrique subsaharienne », explique Martina Biene, présidente et directrice générale de Volkswagen Group Africa (VWGA). En 2024, le site de Kariega a battu son record de production : 167 084 véhicules, dont 131 485 Polo destinées à l'export et 35 599 Polo et Polo Vivo réservées au marché local.

La capacité maximale de l'usine est de 171 000 modèles Polo par an, avec un maximum de 30 000 modèles Vivo. « Ce qui fait de nous l'une des plus petites usines Volkswagen », explique Martina Biene. Toutefois, selon la dirigeante du site, en Afrique du Sud, l'enjeu ne se limite pas à la fabrication de véhicules et à la création d'emplois : « Ce qui compte, c'est la communauté, c'est l'Ubuntu ». Ce terme est issu des langues nguni, le zoulou et le xhosa, et signifie « Je suis parce que nous sommes ». « L'Ubuntu nous invite à apprécier notre humanité et à nous respecter les uns les autres en tant qu'êtres humains », explique Martina Biene.

« Nous sommes fiers d'avoir fait évoluer le profil démographique

de notre entreprise et de préserver l'image de l'Afrique du Sud en étant l'une des rares usines à continuer de produire la fameuse Polo à partir de juillet de cette année », déclare Martina Biene. À Kariega, les lignes de production ont vu sortir des icônes telles que la Coccinelle et le Transporter, ainsi que, jusqu'en 2009, la Citi Golf, basée sur la Golf I. La Polo GTI y a également été fabriquée pendant des années. « Notre équipe est très fière de cette voiture », déclare Martina Biene. « La Polo a une longue tradition chez nous, surtout la Polo GTI. » L'usine de Kariega était et reste la seule à construire la Polo GTI, qui est exportée depuis l'Afrique du Sud vers 30 marchés du monde entier. D'une superficie de 518 378 m², ce site produit la Polo, la Polo Vivo mais aussi des moteurs pour la Polo Vivo. L'entreprise possède également deux centres de distribution de pièces au Cap et à Centurion, près de Johannesburg, ainsi que l'Organisation nationale des ventes (NSO) à Johannesburg, qui prend en charge la vente des véhicules sur le marché intérieur et en Afrique subsaharienne.

Avec une part de marché de 15,6 % (en 2023), Volkswagen compte parmi les trois principales marques de voitures particulières sur le marché sud-africain et figure parmi les constructeurs les plus populaires du pays. En 2023, la Polo Vivo était la voiture la plus vendue en Afrique du Sud et la Polo le véhicule le plus exporté d'Afrique du Sud. Avec près de 4 000 employés, VWGA est le plus grand employeur privé de la région métropolitaine de Nelson Mandela Bay, qui comprend également Kariega.

« UNE VOITURE ATTACHANTE »



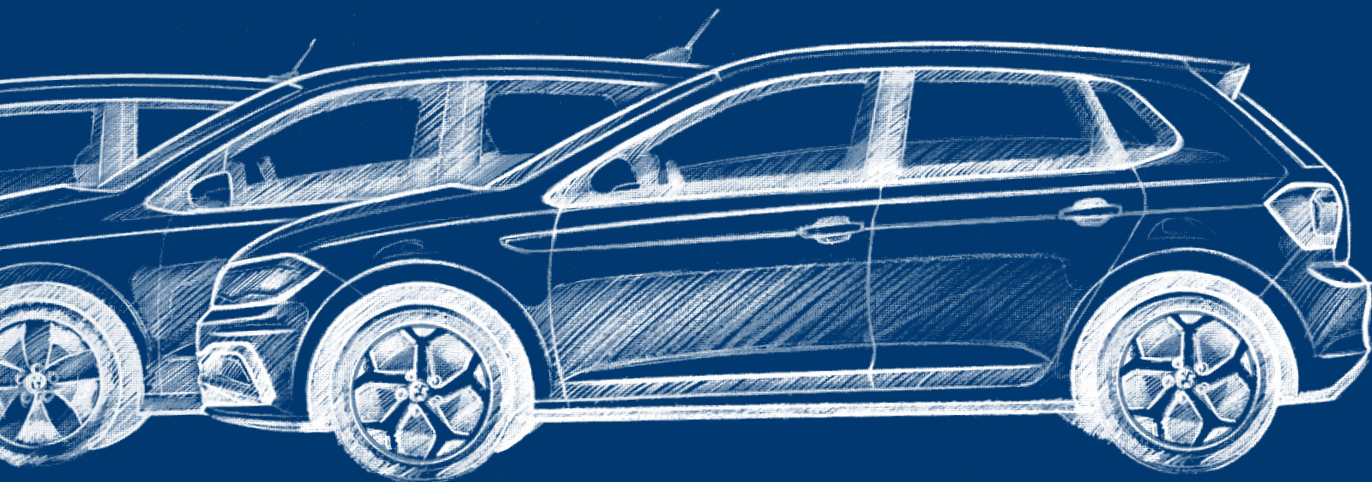
La quatrième génération de la Polo a été conçue par une équipe dirigée par Hartmut Warkuß, Directeur du design de Volkswagen AG de 1993 à 2003.

Avec son équipe, l'ancien Directeur du design du Groupe Volkswagen Hartmut Warkuß a créé de nombreux modèles qui sont depuis devenus des classiques. Avant de rejoindre le constructeur de Wolfsburg en 1993, le designer aujourd'hui âgé de 84 ans avait déjà défini l'orientation stylistique de la marque Audi. Au début de sa carrière, il a dirigé le développement de l'Audi 50, qui a par la suite marqué l'histoire de l'automobile sous le nom de Polo.

« Il n'y avait guère de disparités visuelles notables entre l'Audi 50 et la Volkswagen Polo, seul l'arrondi des lignes de toit sur les côtés était différent. Mais cela s'expliquait par des raisons liées à la production », explique Hartmut Warkuß, avant de s'extasier sur la Polo I. « Elle a de belles proportions et des lignes épurées, avec des formes cohérentes qui parlent d'elles-mêmes. Ce design a rencontré un grand succès pendant des années. La Polo est avant tout une voiture attachante. »

Si la Polo a beaucoup évolué entre cette époque et la sixième génération d'aujourd'hui, l'essentiel reste inchangé. « Bien que

Précision, innovation, émotion : lorsque la Polo est arrivée sur le marché en 1975, nul n'aurait pu prédire une telle carrière à la « petite ». Un succès qu'elle doit également à son design intemporel.



la première Polo ait des dimensions complètement différentes et que la génération actuelle soit la plus grande de sa famille, ses proportions restent similaires : des porte-à-faux courts, une répartition harmonieuse de la structure du toit par rapport à la longueur de la voiture, et une dynamique axée sur l'avant », rappelle Stefan Wallburg, responsable du design extérieur pour l'Europe au sein de la marque Volkswagen.

Depuis toujours, la Polo s'illustre par la justesse de ses proportions et son design épuré est sa marque de fabrique. Les

« Le design de la Polo est un succès jamais démenti depuis des années. »

HARTMUT WARKUSS

designers de la marque évoluent avec leur temps, tout en conservant une continuité stylistique avec les générations précédentes. « On peut notamment citer la forme des vitres, qui était déjà un élément de design important en 1975 », explique Stefan Wallburg. « Sur la génération actuelle, la longue bande formée par les fenêtres est simplement plus dynamique et plus puissante. Combinée à sa forme en coin, à ses épaules prononcées et à sa ligne Tornado, la sixième génération de Polo affiche une dynamique résolument tournée vers l'avant. Dans son ensemble, elle se montre nettement plus masculine, plus mature, et semble gagner en agilité ».

Aujourd'hui, la Polo compte beaucoup plus d'éléments que dans les années 1970, mais la clarté qui caractérise les générations antérieures a constitué une source d'inspiration pour les designers. Ainsi, on y retrouve la sensation de bien-être du modèle de 1975, associée aux technologies de pointe du XXI^e siècle.



« La Polo se caractérise
par son identité
et sa personnalité. »

ANDREAS MINDT

La Polo s'est toujours
distinguée par son
design intemporel.

FONCTIONNELLE, UNIQUE, INTÉMPIRELLE

Entretien avec Andreas Mindt, Directeur du design de la marque Volkswagen, au sujet du design de la Polo.



Andreas Mindt est le Directeur du design de la marque Volkswagen et fait partie du groupe Volkswagen depuis plus de 15 ans.

Cette année, la Volkswagen Polo célèbre son 50^e anniversaire. Quels sont les principaux éléments de conception qui ont fait de la Polo une telle icône de la gamme Volkswagen ?

Depuis toujours, la Polo mise sur des proportions compactes, une grande praticité et un style intemporel. Et depuis la première génération, la Polo se veut discrète mais raffinée, avec des lignes épurées et un caractère affirmé. Au fil des années, chaque nouveau modèle a repris ces caractéristiques, faisant de la Polo non seulement un choix pratique, mais aussi une voiture à l'identité unique et reconnaissable au sein de notre gamme. La simplicité au service d'un objectif : une philosophie de conception qui perdure encore aujourd'hui dans la Polo.

Vous avez un lien familial particulier avec la Polo. Pouvez-vous nous dire en quoi ce lien a influencé votre approche de l'héritage stylistique du modèle et du design Volkswagen en général ?

J'ai en effet un lien familial avec la Polo, qui me donne une perspective unique sur son héritage stylistique, car mon père a participé à la conception de la deuxième génération du modèle. À travers son travail, j'ai appris comment innover tout en conservant un lien étroit avec l'identité fondamentale d'une voiture, ce qui constitue l'une des clés de voûte du design Volkswagen. Nous cherchons constamment à repousser les limites tout en respectant l'héritage de chaque modèle. Avec la Polo en particulier, j'ai appris à créer un design à la fois fonctionnel et intemporel : autant de qualités que nous entendons étendre à l'ensemble de notre gamme.

En qualité de Directeur du design de la marque Volkswagen, quel regard portez-vous sur l'avenir de la Polo, notamment au regard de l'évolution du design et du processus de digitalisation à l'œuvre dans le secteur automobile ?

L'avenir de la Polo s'annonce radieux. Nous avons hâte d'apporter à ce modèle emblématique un design repensé, des fonctions numériques avancées et une connectivité accrue, tout en restant fidèles aux qualités qui caractérisent la Polo depuis 50 ans. Je garde encore quelques surprises sous le coude, mais je peux vous assurer que cela promet d'être passionnant.

La première Polo a été créée sous la conduite de Herbert Schäfer, qui était alors Directeur du design de Volkswagen. Il était épaulé par une équipe particulièrement impliquée. Selon vous, quel a été l'impact de cette collaboration sur la philosophie du design de Volkswagen au fil des décennies ?

L'équipe dirigée par Herbert Schäfer a jeté des bases solides pour développer les qualités typiques de la Polo : simplicité, praticité et un caractère unique qui deviendrait par la suite la signature de ce modèle. Leur vision commune n'a pas seulement façonné la Polo, mais a également contribué à la philosophie de design de Volkswagen au sens large, en privilégiant la clarté et la praticité. C'est un honneur pour moi de perpétuer cet héritage et de continuer à développer un design aussi emblématique.

NUMÉRIQUE ET INNOVANTE



¹Polo GTI – Consommation (mixte) : 6,9–6,5 l/100km ; émissions de CO₂ (mixte) : 156–149 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

²Polo GTI Edition 25 – Consommation (mixte) : 7,1–6,8 l/100 km ; émissions de CO₂ (mixte) : 161–153 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

POLO VI DEPUIS 2021

Au printemps 2021, la Polo a été entièrement remaniée pour offrir une expérience encore plus haut de gamme. Elle séduit notamment par sa carrosserie, qui arbore des lignes plus nettes, et par ses nouvelles caractéristiques, telles que sa bande lumineuse et ses phares à LED sur la calandre avant, mais aussi par ses feux arrière à LED logés sur le pare-chocs arrière modifié. Les phares à LED matriciels IQ.LIGHT sont disponibles en option.

En outre, cette Polo est équipée de systèmes d'assistance et de confort habituellement réservés aux catégories de voitures supérieures, tels que le Travel Assist IQ.DRIVE optionnel, qui permet de bénéficier pour la première fois d'une conduite partiellement autonome, le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), le freinage d'urgence automatique et la régulation des feux de route.

Son tableau de bord passe au tout numérique, avec des écrans de 20 cm de série et jusqu'à 25 cm en option. La nouvelle génération de systèmes d'infodivertissement est également de la partie. Enfin, le nouveau modèle comporte de nombreuses fonctions numériques, telles que la recharge sans fil, le système App Connect mais aussi des fonctionnalités à la demande (par ex. pour l'installation en post-équipement de la fonction de navigation).

À l'été 2021, Volkswagen dévoile la nouvelle Polo GTI. Sous le capot, un moteur turbocompressé à essence de deux litres délivrant 207 ch (152 kW). En 2023, un quart de siècle après le lancement de la première Polo GTI, VW a présenté le modèle spécial Polo GTI Edition 252, une édition anniversaire limitée à 2 500 exemplaires.

2,5

**MILLIONS
D'UNITÉS PRODUITES
DANS LE MONDE**
de 2017 à octobre 2024



Ansehen und gesehen werden

Der neue Polo



Wer sagt, dass Sie von einem Kleinwagen keine großen Features erwarten können? Entdecken Sie progressives Design und intelligente Technologien wie das optionale IQ.LIGHT im neuen Polo.

Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattung. volkswagen.de/derneuepolo

« Voir et être vu. La nouvelle Polo. »

PUBLICITÉ POUR LA POLO VI, 2021



POLO R-LINE, 2021

La nouvelle offre comprend la Polo, la Polo Life, la Polo Style, et la Polo R-Line.



POLO VI GTI EDITION 252, 2023

Ce modèle anniversaire a séduit les passionnés avec son moteur puissant, son châssis sport, son différentiel XDS mais aussi de nombreuses signatures visuelles uniques.

LA POLO EN CHIFFRES

Total des unités produites : **Plus de 20 millions**

4

TITRES
EN WRC

2013

2014

2015

2016

Polo R WRC

PUISSANCE DÉVELOPPÉE

40

CH
POLO I (1975)

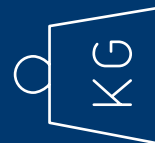
318

CH
POLO R WRC (2015)

1143

POLO VI (2024)

1



685

POLO I (1975)

POIDS À VIDE

ACCÉLÉRATION 0 - 100 KM/H

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

POLO VI GTI¹ (2024) : **6,5 s**

¹Polo GTI – Consommation de carburant en cycle mixte : 6,9–6,5 l/100km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 156–149 g/km ; classe d'émissions de CO₂ : F–E.

LONGUEUR : 3 500 MM

LONGUEUR : 4 074 MM

LARGEUR : 1 559 MM

LARGEUR : 1 751 MM

POLO I (1975)

POLO VI (2024)

DES COULEURS
AU NOM ÉVOCATEUR

ROUGE SÉNÉGAL
BLEU OCÉANIQUE
VERT LOFOTEN
ROUGE PHOENIX
VERT FALAISE

SÉLECTION POUR LA POLO I (1975)

CONDUITE PARTIELLEMENT AUTONOME



Travel Assist IQ. DRIVE

proposé pour la première fois
sur la sixième génération
de la Polo

PRIX DE BASE DE LA PREMIÈRE POLO

7 500 DM

50 years of **POLO**

