



Inhalt

Auf den Punkt

Wichtige Fakten – der neue Polo in Stichpunkten	Seite 03
Die Kurzfassung – der neue Polo	Seite 03

Zentrale Aspekte

Die Statements – O-Töne zum neuen Polo	Seite 09
Karosserie-Konzept – expressiv designer Kompaktwagen	Seite 10
Interieur-Konzept – neues Package für mehr Platz und Komfort	Seite 14
Active Info Display und Infotainmentbalken – Instrumente und Infotainment werden eins	Seite 16
Serien- und Sonderausstattung – nahezu grenzenlose Individualisierung	Seite 21
Motoren und Getriebe – höchst effiziente MPI, TSI, TGI, TDI und DSG	Seite 31
Fahrwerkslayout – analoge und digitale Performance	Seite 36
Komfort- und Assistenzsysteme – elektronisches Plus an Komfort und Sicherheit	Seite 38

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zum neuen Polo finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: vwpolo; Kennwort: Cpact#22.

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

1 = Polo TGI - Kraftstoffverbrauch Erdgas (CNG) in kg/100 km: innerorts 4,2 - 4,1 / außerorts 2,7 - 2,6 / kombiniert 3,2 - 3,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 87 - 85; Effizienzklasse: A+.

2 = Polo 1.0 TSI 48 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,0 - 5,9 / außerorts 4,1 / kombiniert 4,8 - 4,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 - 108; Effizienzklasse: B.

3 = Polo 1.0 TSI 55 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,0 - 5,9 / außerorts 4,1 / kombiniert 4,8 - 4,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 - 108; Effizienzklasse: B.

4 = Polo 1.0 TSI 70 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,8 - 5,5 / außerorts 4,1 - 3,8 / kombiniert 4,7 - 4,4; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 107 - 101; Effizienzklasse: B.

5 = Polo 1,0 TSI 70 kW (DSG) - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,8 - 5,7 / außerorts 4,1 - 4,0 / kombiniert 4,7 - 4,6; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 107 - 105; Effizienzklasse: B.

6 = Polo 1.0 TSI 85 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,8 - 5,6 / außerorts 4,3 - 4,0 / kombiniert 4,8 - 4,6; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 109 - 105; Effizienzklasse: B.

7 = Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.

8 = Polo GTI - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 7,7 / außerorts 4,9 / kombiniert 5,9; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 134; Effizienzklasse: C.

9 = Polo 1.6 TDI 59 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 4,5 - 4,4 / außerorts 3,4 - 3,3 / kombiniert 3,8 - 3,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 99 - 97; Effizienzklasse: A.

10 = Polo 1.6 TDI 70 kW - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 4,5 - 4,4 / außerorts 3,7 - 3,3 / kombiniert 4,0 - 3,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 105 - 97; Effizienzklasse: A.



Wolfsburg / Hamburg, Sommer 2017

Sportlicher, größer, vernetzter, individueller Neuer Polo startet erstmals mit digitalisiertem Cockpit

Auf den Punkt

Wichtige Fakten

Der neue Polo in Stichpunkten

- **Die sechste Polo Generation soll Erfolgsstory fortsetzen:** Mit weltweit bislang mehr als 14 Millionen verkauften Exemplaren (inkl. Derivate nahezu 16, 5 Mio. mal) ist der Polo eines der erfolgreichsten Fahrzeuge seiner Klasse.
- **Optimiertes Package durch MQB:** außen länger und flacher als sein Vorgänger, gleichzeitig innen größer. Länge 4.053 mm lang (+81 mm), Radstand 2.548 mm (+92 mm), Kofferraumvolumen 351 Liter (+71 Liter).
- **Dank MQB setzt der Polo neue Maßstäbe in seiner Klasse:** Front Assist, Blind Spot-Detection, ACC, Multikollisionsbremse und LED-Scheinwerfer kennt man sonst nur aus höheren Fahrzeugklassen.
- **Erster Polo mit digitalen Instrumenten:** Zweite Generation des Active Info Display feiert ihre Weltpremiere im neuen Polo.
- **Polo besticht mit emotionalem und charismatischem Design:** Das neue Exterieur setzt auf expressive Dynamik mit maskuliner Frontpartie.
- **Wie er Euch gefällt:** Trendline, Comfortline, Highline, GTI, Beats und Lifestyle-Pakete formen großes Spektrum der Versionen.
- **Polo setzt Maßstäbe in Sachen Individualisierung:** 14 Außen- und acht Dashpad-Farben bieten nahezu grenzenlose Möglichkeiten.
- **Erstmals mit Erdgas:** Polo Novum: TGI (Erdgas) mit 66 kW / 90 PS¹.
- **Preislich attraktiv:** Neuer Polo startet serienmäßig mit vier Türen und Front Assist zum Preis von 12.975 Euro (Deutschland).

Kontakt:
Volkswagen Kommunikation

Produktkommunikation
Ruth C. Holling
Sprecherin Baureihe Small
Tel: +49 5361 9-89474
ruth.holling@volkswagen.de

Christoph Peine
Sprecher Baureihe Small
Tel: +49 5361 9-76500
christoph.peine@volkswagen.de



Mehr unter
volkswagen-media-services.com



Die Kurzfassung Der neue Polo

Dieser Polo bringt die Zukunft in Serie

Progressiver Kompaktwagen. Er ist einer der Größten unter den Kleinen – der mehr als 14 Millionen Mal verkaufte Polo. Jetzt startet die komplett neu entwickelte sechste Generation durch. Der Vorverkauf des Bestellers hat in den ersten Ländern Europas bereits begonnen. Stets serienmäßig: vier Türen und das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung sowie die Multikollisionsbremse. Ausstattungsberichtigt wurde der in allen Punkten verbesserte Polo dabei günstiger. In Deutschland etwa, kostet das gut ausgestattete Grundmodell 12.975 Euro (Polo 1.0 Trendline mit 48 kW / 65 PS²). Konzept und Konfiguration des sechsten Polo sind ein Spiegelbild des automobilen Fortschritts und des neuen Status quo kompakter Automobile. Vier Ausstattungsversionen bilden die Basis der neuen Polo Konfiguration: „Trend-line“, „Comfortline“, „Highline“ und „Beats“ (unter anderem mit 300-Watt-Soundsystem). Gegen Ende Jahres folgt zudem der nächste Polo GTI².

Drei Volumenmotoren zur Markteinführung. Angetrieben wird die sechste Generation des Polo von insgesamt neun effizienten Benzin-, Diesel- und Erdgasmotoren. Zur Markteinführung sind drei Dreizylinder-Benziner in drei der beliebtesten Leistungsstufen dieser Klasse bestellbar: Zwei 1.0 MPI mit 48 kW / 65 PS² und 55 kW / 75 PS³ und ein aufgeladener 1,0 Liter TSI mit 70 kW / 95 PS⁴. Alle Modelle sind mit Start-Stopp-System und Rekuperationsmodus ausgestattet. Ab einer Leistung von 95 PS⁵ ist generell die Kombination mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) möglich. Für private und geschäftliche Fahrer des neuen Polo gleichermaßen wichtig: Alle drei zur Markteinführung angebotenen Motorversionen erzielen bei den Vollkasko-Einstufungen und Cost of Ownership Best-in-Class-Werte.



Sechs weitere Motoren bis zum Jahresende. Sukzessive folgen bis zum Jahresende die weiteren sechs Motoren: drei Benziner, zwei Diesel und ein Erdgasantrieb. Seitens der Benziner werden ein 1.0 TSI mit 85 / 115 PS⁶ und ein der weiterentwickelte 1.5 TSI ACT mit 110 kW / 150 PS⁷ und aktivem Zylindermanagement (Zylinderabschaltung) das Antriebsprogramm vervollständigen. Ebenfalls bis zum Jahresende folgt der Top-Benziner: ein 2.0 TSI mit 147 kW / 200 PS⁸ im Polo GTI. Eine Neuwicklung ist zudem der erste Erdgasmotor des Polo: der 1.0 TGI mit 66 kW / 90 PS¹. Abgerundet wird das Spektrum der Motoren durch zwei effiziente Diesel: Die beiden 1.6 TDI leisten 59 kW / 80 PS⁹ und 70 kW / 95 PS¹⁰.

Expressives Design. Der sechste Polo entstand auf dem konstruktiven Fundament des Modularen Querbaukasten (MQB). Damit ergeben sich deutlich dynamischere Proportionen mit einem langen Radstand, kurzen Karosserieüberhängen und einem sportlichen Verhältnis der Hauptdimensionen (mehr Länge, mehr Breite, geringere Außenhöhe bei verbesserter Kopffreiheit). Kraftvoller, maskuliner, charismatischer und expressiver wurde das Design. Es entstand komplett neu.

Interieur-Avantgarde. Expressiv und avantgardistisch gestalteten die Designer auch das Interieur; es ist ein Innenraum ohne Vorbilder, entwickelt für das digitale Zeitalter. Als erstes Auto seiner Klasse gibt es den Polo optional mit volldigitalen Instrumenten, dem Active Info Display der neuesten Generation. Auf ein und derselben Sicht- und Bedienachse wie die Instrumente angeordnet: die bis zu 8,0 Zoll großen und in den Topversionen glasüberbauten Infotainmentsysteme. Digitale Schnittstellen für Smartphones holen deren Apps und diverse Online-Dienste an Bord. Geladen werden die Smartphones nicht nur via Stecker, sondern optional auch kabellos (induktiv). Der sechste Polo wurde gegenüber seinem Vorgänger zudem auch innen deutlich größer. Dadurch bietet er mehr Platz für fünf und ein signifikant von 280 auf 351 Liter vergrößertes Kofferraumvolumen.

Vier Ausstattungen und drei Pakete. Der Polo startet in den drei Ausstattungslinien „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ sowie als Sonderver-



sion „Beats“. Der Polo Beats hat ein gemeinsam von Volkswagen und dem US-Audio-Spezialisten „Beats“ entwickeltes 300-Watt-Soundsystem und diverse individualisierte Features an Bord. Ebenfalls wieder Richtung Startflagge unterwegs: der zeitversetzt folgende Polo GTI. Schon die Grundversion „Trendline“ ist gut ausgestattet: Zur erweiterten Serienausstattung gehören nun unter anderem die Fond-Türen, LED-Tagfahrlicht mit Coming-Home-Funktion, einen Speedlimiter (Geschwindigkeitsbegrenzer), die Multikollisionsbremse und das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung.

Größtmögliche Vielfalt als System. Bunter und noch individueller wird alles durch ein großes Spektrum neuer Farben (insgesamt 14 Außenlackierungen) und zwölf Felgen (14 bis 18 Zoll, zum Teil in Kontrastfarbe lackiert), Dashpads in 8 verschiedenen Farben, zwei Innentrimms und elf unterschiedliche Sitzbezüge. Beinahe grenzenlos ist das weitere Spektrum der Individualisierungsmöglichkeiten. Farbige Dächer, das größte Panoramadach der Klasse, Voll-LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, eine „R-Line“-Ausstattung und Features wie ein 300 Watt starkes Soundsystem von Beats oder das Wireless Charging für Smartphones (optional inklusive induktiver Antennenanbindung) gehören dazu. Darüber hinaus punktet der neue Polo mit Assistenzsystemen, die Volkswagen zum Teil direkt aus dem Golf und Passat adaptiert hat

.



Der neue Polo ist das erste Modell auf der Basis der neuen Volkswagen Markenstrategie: Wir bringen die Zukunft in Serie

Vier Innovationsfelder. Der neue Polo entstand unter einem Anspruch: „Wir bringen die Zukunft in Serie“ – die Leitidee der Volkswagen Markenstrategie. Sie definiert für jeden Volkswagen progressive Parameter. Der neue Polo ist das erste Modell, das auf der Basis dieser Strategie entstand und nun durchstartet. Die Teams der Polo Entwicklungs- und Designmannschaft folgten dabei den vier Innovationsfeldern der Markenstrategie: „Automatisiertes Fahren“, „Intuitive Bedienbarkeit“, „Vernetzte Gemeinschaft“ und „Intelligente Nachhaltigkeit“. Mit diesen Innovationsfeldern entwickelten die Teams die DNA des neuen Polo:

- **Automatisiertes Fahren (Automated Driving).** Volkswagen hat den neuen Polo durch den Einsatz zahlreicher teilautomatisierter Systeme – viele davon Vorstufen zum automatisierten Fahren – noch sicherer und komfortabler gemacht. Assistenzsysteme wie das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, der Spurwechselassistent Blind Spot-Sensor, der Ausparkassistent und die automatische Distanzregelung ACC bringen dabei Hightech-Technologien des Golf und Passat in die Klasse des Polo.
- **Intuitive Bedienbarkeit (Intuitive Usability).** Volkswagen setzt im Polo konsequent auf immer stärker digitalisierte Anzeige- und Bedienkonzepte. Die Instrumente und das Infotainmentsystem wurden deshalb wie dargestellt im neu konzipierten Cockpit auf einer gemeinsamen Achse angeordnet. Erstmals bietet Volkswagen den Polo für einen niedrigen Aufpreis zudem mit einem Active Info Display an. Zusammen mit den in den Topversionen glasüberbauten Infotainmentsystemen entsteht so eine digitalisierte Anzeige- und Bedienlandschaft.
- **Connected Community (vernetzte Gemeinschaft).** Volkswagen vernetzt Mensch, Auto und Umfeld künftig stärker denn je. Der neue Polo ist dafür ein Beispiel. Schnittstellen zur Integration von Smartphones wie



„App-Connect“ (mit „MirrorLink®“, „Android Auto™“ oder „Apple Car-Play™“) werden dabei via Volkswagen Car-Net um die verschiedensten Online-Dienste von „Guide & Inform“ ergänzt. Dazu gehören Online-Verkehrsinformationen oder Infos zu Tankstellen und Parkplätzen.

- **Intelligente Nachhaltigkeit (Smart Sustainability).** Volkswagen forciert die Entwicklung innovativer Volumenmodelle mit nachhaltigen Antrieben. Als Novum im Polo kommen vor diesem Hintergrund Technologien wie das weiterentwickelte aktive Zylindermanagement zum Einsatz – eine automatische Zylinderabschaltung im Hightech-Benziner 1.5 TSI ACT. Ein weiteres Beispiel für intelligente Nachhaltigkeit ist der neue Erdgasmotor 1.0 TGI.



Zentrale Aspekte

Die Statements O-Töne zum Polo

„Der Polo ist ein junges, frisches Auto. Er verbindet Charisma mit starker Technik. Keiner sonst bietet so viel Raum für seine Größe. Damit ist und bleibt unser Polo der Kleinwagen Nummer 1.“

Dr. Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender der Marke Volkswagen

„Der neue Polo bringt die Zukunft in die Klasse der Kompakten. Sehr viel Raum auf der Basis des Modularen Querbaukastens, nachhaltige Motoren wie ein neuer Erdgas-TGI, die Weltpremiere einer neuen Generation des Active Info Displays, neueste Infotainmentsysteme und wegweisende Assistenzsysteme – damit sprengt dieser Volkswagen die Klassengrenzen.“

Dr. Frank Welsch, Volkswagen Markenvorstand für den Bereich Entwicklung

„Die deutlich besseren Proportionen bilden den Rahmen für einen erwachsenen, selbstbewussten Auftritt der sechsten Polo Generation – charismatisch, progressiv, modern, sympathisch. Diese Neuausrichtung der Dimensionen haben wir konsequent genutzt, um einen starken Kompakten zu bauen.“

„Dieser Volkswagen ist sofort als das Original seiner Klasse und doch als komplett neu konzipierte Generation identifizierbar. Ein Polo mit einem expressiven Design, das den nun generell viertürigen Kompakten sportlicher, klarer und auch innerhalb des Markenspektrums absolut eigenständig wirken lässt. Ein Auto, das optisch und technisch perfekt in die Zeit passt.“

Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen



Karosserie-Konzept Expressiv designer Kompaktwagen

Erster Polo auf der Basis des Modularen Querbaukasten (MQB)

MQB A0 als Basis. Wie der Golf, Touran, Tiguan, Passat und Arteon basiert nun auch der Polo auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). In diesem Fall ist es die für besonders kompakte Modelle adaptierte Version A0. Der MQB A0 bringt eine ganze Armada von Vorteilen mit sich. Direkt offensichtlich sind dabei die knackigen Proportionen, die das Design-Team auch in diesem Fall als Steilvorlage für eine sehr dynamische Optik nutzte. Sprichwörtlich unter dem Blech stecken zudem die technischen MQB-Vorteile wie ein optimiertes Package, eine verbesserte Karosseriesteifigkeit, sehr gute Crasheigenschaften und ein – trotz des Plus in Sachen Größe und Sicherheit – konstantes Karosseriegewicht.

Verwindungssteifer und sicherer. Der Fortschritt gegenüber dem Vorgänger lässt sich faktisch sichtbar machen. So konnte Volkswagen die Karosseriesteifigkeit im Vergleich zur fünften Polo Generation von bereits guten 14.000 Nm/° auf mehr als 18.000 Nm/° verbessern. Parallel wird der neue Polo erhöhten Craschanforderungen wie denen des „Euro NCAP Front Wand 0°“, „Euro NCAP Seite AEMDB“ oder dem „Euro NCAP Pfahl 75° 32km/h“ souverän gerecht. Dank des MQB A0 ergibt sich zudem ein Komfortplus durch den um 92 mm längeren Radstand, einem optimierten Ein- und Ausstieg in den Fond und das generell verbesserte Package. Gleichwohl wurden all diese Vorteile ohne eine Zunahme des Karosseriegewichts realisiert.

Avantgardistisches Design vermittelt Charisma und Dynamik

Größer und sportlicher. Der positive Einfluss des MQB A0 auf die Proportionen und damit auch auf das Design ist massiv: Da der Radstand, die Außenlänge und die Breite wuchsen, gleichzeitig aber die Höhe nahezu iden-



tisch blieb, ergeben sich deutlich dynamischere Proportionen und eine signifikant gestrecktere Silhouette. Diese Neuausrichtung der Dimensionen nutzte das Design-Team, um einen sportlichen, kraftvollen, frischen und maskulinen Polo auf die bis zu 18 Zoll großen Räder zu stellen.

Pure Souveränität. Der dynamische Einfluss des MQB A0 auf die Proportionen spiegelt sich in den neuen Dimensionen des Polo wider. In der Länge wächst der kompakte Volkswagen um 81 mm auf nun 4.053 mm. Dazwischen spannt sich ein ebenfalls deutlich größerer Radstand; er wächst um 94 mm auf 2.564 mm. Damit rücken die Räder weiter nach außen. Das verkürzt die Überhänge und lässt den Wagen kraftvoller und sportlicher wirken. Parallel wird der Polo insgesamt um 69 mm breiter und misst hier nun insgesamt 1.751 mm. Um 7 auf 1.446 mm reduziert wurde die Höhe.

Silhouette. Der sechste Polo ist ein maskulines Auto geworden, das mit seinem neuen, expressiven Design aus jeder Perspektive ein eigenständiges Charisma zeigt. Folgende Details – von oben nach unten betrachtet – prägen den Polo im Bereich der gestreckteren Silhouette: Die Dachlinie wurde länger und damit eleganter; nach hinten geht sie in einen Dachkantenspoiler über. Eine feine Linie in der Seitenpartie verläuft parallel zum Dach; sie senkt optisch den Schwerpunkt. Zu den ikonischen Polo Details gehört das lange seitliche Fensterband – als einziger Volkswagen besitzt der Polo eine Fenstergrafik, die gleichzeitig vorn und hinten in einem Anstieg ausläuft. Diese Kontur mit dem in die C-Säule integrierten Fenster wurde weiterentwickelt und geschärft. Insbesondere die neue, stärker nach vorn strebende und präziser geschnittene C-Säule verleiht dem Wagen eine Dynamik, die ihn schon im Stand nach vorne zu katapultieren scheint.

Pfeilförmige Doppellinie. Aus der gerade verlaufenden Fensterbrüstung löst sich nach vorn hin eine Linie, die bis in die Scheinwerfer reicht und den Polo so sehr lang wirken lässt. Weitere wichtige neue Designmerkmale folgen unterhalb dieser Fensterlinie. Hier ist es eine pfeilförmige Doppellinie, die sogenannte Tornadolinie, die den Polo als neues Design-Feature prägt: Die Fläche dieser dreidimensionalen Tornadolinie ist im Stile einer



Schulterpartie – leicht ausgestellt und schließt mit einem scharfen Undercut nach unten ab. Die obere dieser zwei Doppellinien startet in der C-Säule und schießt förmlich nach vorn bis in den Kotflügel. Die zweite, untere Linie hingegen bildet den Undercut; sie entwickelt sich aus der 3D-Optik der Rückleuchten und führt ebenfalls bis in den vorderen Kotflügel, wo sie leicht ansteigt und sich so mit der oberen Linie trifft.

Frontpartie. Die Frontpartie wurde im Vergleich zum Vorgänger deutlich emotionaler, souveräner und sportlicher. Nun auch als LED-Version erhältlich: die Scheinwerfer. Sie bilden mit dem Kühlergrill das über die gesamte Fahrzeugbreite reichende „Gesicht“ des Polo. Selbstbewusst: ein Stoßfänger, der mit seinen Designelementen ebenfalls die Breite betont. Stärker konturiert: die nun bis weit nach unten in das „Gesicht“ hinreichende Motorhaube. Völlig neu gestaltet wurde auch der Stoßfänger. Seitlich fallen die großen Glasflächen der Nebelscheinwerfer und des Abbiegelichts auf, die nach außen durch dreidimensional konturierte Winkel begrenzt werden. Dazwischen erschließen sich zwei Lufteinlässe: ein v-förmiger in der Mitte und ein schmaler, über die komplette Breite reichender zweiter Einlass.

Heckpartie. Das Heckpartie-Design des Polo hat es spätestens mit dem Debüt der fünften Generation in die Automobile Hall of Fame geschafft. Die saubere, sehr gut ausbalancierte Gesamtarchitektur wurde weiterentwickelt und – wie die Seiten- und Frontpartie – präzisiert und geschärft. Kraftvoll: das ausgeprägtere Volumen der Schulterpartie. Prägnant: die neuen, in die Schulterpartie eingearbeiteten und nun nach innen hin trapezförmigen Rückleuchten (optional erstmals als LED-Rückleuchten). Typisch Polo: eine horizontale Linie unterhalb der Rückleuchten in der Heckklappe, die jetzt in den Stoßfänger übergeht und auch aus dieser Perspektive die Breite des Polo unterstreicht. Markant: der neue, in den Stoßfänger integrierte Diffusor.



Interieur-Konzept Neues Package für mehr Platz und Komfort

Willkommen in der digitalen Welt

Das Cockpit im Zentrum. Mit dem sechsten Polo hält ein neues Schalttafel- oder auch Cockpit-Layout für kompakte Modelle bei Volkswagen Einzug. Die Interieur-Designer setzten dabei auf Revolution statt Evolution. Im Fokus standen die immer stärkere Digitalisierung der Anzeige- und Bedienelemente sowie die Konnektivität, die nach neuen Lösungen rief. Darüber hinaus war es das erklärte Ziel, deutlich Charakter zu zeigen und dem Polo so auch von innen ein Gesicht zu geben.

Start auf dem weißen Blatt Papier. Das Interieur-Team startete bei Null, verließ komplett den vertikalen Schalttafelbau des Vorgängers und entwickelte eine horizontale Architektur. Diese Architektur wird wesentlich durch die Module bestimmt, die in der Schalttafel zum Einsatz kommen. Im Fall des Polo nahmen die Designer dieses „Form follows Function“ besonders ernst, da hier im A0-Segment eine neue, digitalisierte Welt durchstartet. Insbesondere das Zusammenspiel des neuen Active Info Displays und der Infotainmentsysteme macht es dabei erforderlich, neue Wege einzuschlagen. Seinen Ausgangspunkt hat die neue Architektur der Schalttafel in der Zielsetzung, das Infotainmentsystem sehr viel höher als zuvor und damit im direkten Blickfeld des Fahrers anzuordnen. Da das Display visuell mit den Instrumenten verschmelzen sollte war so ebenfalls klar, dass die mittleren Luftausströmer nach unten wandern mussten. All dies ist geschehen und führt nun zu einer Schalttafel-Architektur, die modern und charismatisch eine neue Epoche der Digitalisierung und Vernetzung einleitet.

Eine Sicht- und Bedienachse, weit oben. Alle wesentlichen Module – bis auf die Klimatisierung – sind in der oberen Querspange der Schalttafel in-



tegriert. Diese Querspange wird bis in die vorderen Türen fortgesetzt und ist je nach Ausstattung mit Dekoren in unterschiedlichen Lackierungen verkleidet. Ganz links und rechts sind die äußeren Luftausströmer integriert. Mittig in einer hochglanzschwarzen Insel angeordnet ist der Screen des Infotainmentsystems. Der einzige zusätzliche Taster in diesem Bereich ist der Warnblinkschalter. Nach links geht die hochglanzschwarze Bedieneinsel in die Ebene der Instrumente über. Insbesondere in Verbindung mit dem Active Info Display entsteht so eine durchgängige digitale Cockpitlandschaft. In der nächst tiefer angeordneten Ebene folgen mittig die Klima- und auf der Fahrerseite die Lichtfunktionen. Die horizontale Schalttafel ist in der Mitte leicht zum Fahrer hingeneigt; gleiches gilt für die Mittelkonsole mit dem Schaltknauf und den Tasten für verschiedene fahrdynamische Funktionen.



Active Info Display und Infotainmentbaukasten Instrumente und Infotainmentsysteme werden eins

Digitalisierung des Polo Cockpits weist den Weg in Zukunft

Weltpremiere eines neuen Active Info Displays. Der Polo startet als erster Volkswagen und als erstes Konzernmodell mit einer neuen Generation des Active Info Displays durch. Die Volkswagen Interface-Designer haben das Active Info Display (11,7 Zoll Displaydiagonale) in der nächsten Generation konsequent weiterentwickelt und die hochwertigen Grafiken (133 dpi / Auflösung 1.280 x 480 Pixel) sowie das Funktionsspektrum auf ein neues Level gehoben. Das Display bietet in der Folge eine bessere Grafikperformance, eine höhere Pixeldichte, ein Plus an Helligkeit und Kontrast, intensivere Farben und weniger konventionelle Kontrollleuchten. Mittels einer „View-Taste“ am Multifunktionslenkrad kann der Polo Fahrer nun zudem einfach und schnell zwischen den drei Grundlayouts wechseln.

Völlig neue Anmutung. Die hochwertigen Grafiken vermitteln mit ihrem progressiven Design eine völlig neue Anmutung. Entscheidend ist dabei die grundsätzlich neue Definition von Volkswagen für volldigitale Instrumente. Schon immer ging es den Interface-Designern darum, die digitale Darstellung zu nutzen, um zusätzliche Informationsebenen in die Instrumente zu integrieren. Die Grafik der runden Instrumente (Tuben) wie Drehzahlmesser und Tacho orientierte sich dabei aber an den analogen Pendants. In der nächsten Stufe der digitalen Instrumente haben die Interface-Designer das Analoge nun gänzlich hinter sich gelassen und eine konsequent digitalisierte Welt der Instrumente geschaffen. Dabei entwickelten sie drei digitale Grundlayouts, zwischen denen der Fahrer via „View-Taste“ wechseln kann:

- eine Ansicht mit zwei Tuben für Drehzahl und Geschwindigkeit,
- eine digitale Ansicht ohne Tuben,



- eine digitale Ansicht ohne Tuben mit Zusatzinformationen. Über das Infotainmentsystem können dabei die Zusatzinformationen konfiguriert werden.

Beispiel klassische Ansicht mit zwei Tuben. Die Ansicht mit zwei Tuben gliedert sich wie folgt: Am linken Rand der Instrumente befindet sich vertikal die Motortemperaturanzeige, am rechten Rand die vertikale Tankanzeige. Die linke Tube zeigt die Motordrehzahl und in der Mitte die Fahrstufe an. Die Darstellung der Drehzahl ist interaktiv; so wird zum Beispiel der jeweils gerade erreichte Tausenderschritt – 3 für 3.000 – vergrößert angezeigt. Genauso geschieht es im Fall der rechten Tube, des Tachos. Die jeweils aktuelle Geschwindigkeit wird vergrößert angezeigt. Durch diese Darstellung lassen sich die Informationen deutlich einfacher erfassen. Zusätzlich kann – wahlweise als eine von vielen Informationen – das genaue Tempo im Tacho eingeblendet werden. Im mittleren Screen zwischen den zwei Tuben werden je nach Konfiguration Infos wie Cover und Songhinweis aus der Mediathek eingeblendet. Konstant platzierte Informationen sind in diesem Bereich Hinweise wie die Außentemperatur, der Kilometerzähler und Anzeigen von Assistenzsystemen wie dem ACC. Darüber hinaus lässt sich das Active Info Display seitens Volkswagen komplett dem jeweiligen Modell anpassen – etwa eine individualisierte Grafik für den Polo Beats.

- **Klassische Ansicht mit Infoprofilen.** Statt Informationen wie der Fahrstufe in der Mitte des Drehzahlmessers oder der aktuell exakten Geschwindigkeit in der Mitte des Tachos lassen sich hier auch Infoprofile integrieren. Im Drehzahlmesser können zum Beispiel differenziert Navigationshinweise eingeblendet werden, im Tacho hingegen Infos zur verbleibenden Fahrzeit und Distanz. Die Ganganzeige und die exakte Geschwindigkeit rücken in diesem Fall kleiner an den unteren Rand des Active Info Displays.

Beispiel digitale Ansicht ohne Tuben. In diesem Layout blendet der Fahrer beispielsweise individuell und dominant das aktuelle Cover und Songinfos



aus der Mediathek ein. Ganganzeige und exaktes Tempo rücken in diesem Fall groß dargestellt an den unteren Rand des Displays. Genauso können alternativ etwa die kompletten „Fahrinformationen seit Start“ zentral eingeblendet werden. Ebenso möglich: die Telefonanzeige mit Kontaktbildern und Informationen zum Gespräch oder eine vollflächige Navigationskarte (Fullscreen Navigation). Die Konstanten wie Tageskilometer und Außentemperatur bleiben an den stets gleichen Positionen.

Beispiel digitale Ansicht ohne Tuben mit Zusatzinformationen. In der dritten Bühne können diverse Zusatzinformationen eingeblendet werden. Etwa Navigationshinweise, Informationen der Assistenzsysteme, Bordrechnerinfos und die Mediathek. Das Active Info Display wird dabei weitestgehend durch den Fahrer individualisiert.

Infotainment im Einklang mit dem Active Info Display

Neue Cockpit-Landschaft. Im Zusammenspiel von Active Info Display und dem Infotainmentsystem entsteht eine neue, digitale und interaktive Cockpit-Landschaft. Volkswagen setzt im Polo die neueste Infotainment-system-Generation mit Display-Größen von 6,5 bis 8,0 Zoll ein. Im Detail sind es das „Composition Colour“ (6,5 Zoll Radio-Infotainment), das „Composition Media“ (8,0 Zoll Radio-Infotainment inklusive CD-Player) und das „Discover Media“ (8,0 Zoll Radio-Navigation-Infotainment inklusive CD-Player). Die 8,0-Zoll-Systeme sind glasüberbaute Geräte. Die Infotainmentsystem im Detail:

„Composition Colour“. Das Infotainmentsystem „Composition Colour“ besticht mit seinem berührungssensitiven 6,5-Zoll-Farbdisplay (16,5 cm Bildschirmdiagonale), einer guten Auflösung (800 x 480 Pixel) und einem Design, das Nutzer von Smartphones und Tablets sofort anspricht. Die Oberfläche ist klar und edel gehalten. Neben zwei Dreh-/Drückreglern gibt es sechs flache Menütasten. Die Leistung von 2 x 20 Watt wird über vier Lautsprecher abgegeben. Sind acht Lautsprecher an Bord, steigt die Leis-



tung auf 4 x 20 Watt. Neben dem FM-Radio bietet das Infotainmentsystem zudem eine integrierte SD-Karten-Schnittstelle, über die Musik im MP3- und WMA-Format wiedergegeben werden kann. Wie das nächst größere „Composition Media“, ist auch das „Composition Colour“ mit einer Diversityantenne ausgestattet; an Bord sind dabei mehrere Antennen, durch deren Verknüpfung Signalstörungen ausgefiltert werden. Optional wird eine USB-Schnittstelle angeboten (Apple-fähig).

„Composition Media“. Das „Composition Media“ kennzeichnet eine Glasoberfläche (Glasdesign) mit einem 8-Zoll-Farbdisplay. Durch diese Glasoberfläche entsteht eine Tablet-ähnliche Optik. Neben zwei Dreh-/Drückreglern bietet das System acht Funktionstasten. Der Sound des Infotainmentsystems (4 x 20 Watt) wird über acht Lautsprecher ausgegeben. Neben SD-Karten- und AUX-IN-Schnittstellen bietet es einen USB-Anschluss (Apple-kompatibel), eine Bluetooth-Anbindung und ein CD-Laufwerk.

„Discover Media“. Das „Discover Media“ ist das Radio-Navigationssystem für den Polo. Es basiert auf dem Infotainmentsystem „Composition Media“ und beinhaltet die zusätzliche Navigationsfunktion. Die Updates der Navigationssoftware sind in den ersten fünf Jahren kostenlos. Darüber hinaus ist hier eine ebenfalls kostenlose Lizenz für die Car-Net-Dienste „Guide & Inform“ enthalten (je nach Land für ein oder drei Jahre).

Connected Community

Die Online-Services. Der neue Polo vernetzt den Fahrer und die weiteren Gäste an Bord innovativer und einfacher denn je. Sie alle sind im Polo „always on“, also wann immer sie wollen online. Dazu stehen die Car-Net Applikationen „App-Connect“, „Media Control“ und „Guide & Inform“ (verschiedenste Online-Dienste) zur Verfügung.

„App-Connect“. Der „Modulare Infotainmentbaukasten“ der neuesten Generation schafft die Voraussetzung dafür, dass sich der Polo via „App-Connect“ mit den aktuellen Apple- und Android-Smartphones vernetzt.



Denn „App-Connect“ integriert neben „MirrorLink®“ (Android) auch „Apple CarPlay™“ und „Android Auto™“ (Google) in die Infotainmentsysteme.

„Media Control“. Über die App „Media Control“ bietet Volkswagen eine Schnittstelle für Tablets und Smartphones zum Infotainmentsystem an. Mit der App können viele Funktionen des Infotainmentsystems komfortabel über das Tablet gesteuert werden. Das Tablet einfach mit dem WLAN-Hotspot des Infotainmentsystems „Discover Media“ verbinden und fertig. Zu den steuerbaren Funktionsumfängen gehören das Radio, sämtliche Audio- und Video-Quellen (wie USB, CD oder DVD, Festplatte) sowie die Navigation. Im Navigationsmenü sind neben den Standardfunktionen auch die Adressensuche im Internet und das anschließende Senden als Zieleingabe möglich. Darüber hinaus erhalten die Gäste im Fond die Möglichkeit, Kalenderereignisse sowie Adressbucheinträge des Tablets oder Smartphones als Navigationsziele an das Infotainmentsystem zu senden.

Car-Net „Guide & Inform“. Mittels „Guide & Inform“ können diverse Online-Dienste genutzt werden. Dazu gehören die „Online-Sonderzielsuche“, der „Online-Zielimport“, der „Routenimport“, „Tankstellen“ (Location und Preis), „Nachrichten“, „Parkplätze“ (Location, Verfügbarkeit und Preis), „Wetter“, „Ladestationen“ (für Elektro- und Plug-In-Hybridmodelle) und die „Online-Verkehrsinformationen“.

Wireless Charging / Keyless Access. Die Stromversorgung der Smartphones ist im neuen Polo optional via Telefonschnittstelle „Comfort“ auch induktiv möglich (für kompatible Telefone); über diese Telefonschnittstelle können die Smartphones zudem induktiv an die Außenantenne angebunden werden.



Serien- und Sonderausstattung Nahezu grenzenlose Individualisierung

Vier Ausstattungsversionen geben die Stilrichtung vor

„Trendline“, „Comfortline“, „Highline“ und „Beats“. Zum Vorverkaufsstart (seit August) wird der neue Polo in den drei Ausstattungsversionen „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ sowie als Sonderversion „Beats“ (mit einem 300 Watt starken „Beats“-Soundsystem) angeboten. Planmäßig leicht zeitversetzt wird der nächste Polo GTI auf den Markt kommen.

Exterieur – Differenzierungsmerkmale der Versionen

Chrom, Licht und Räder. Im Exterieur differenzieren sich die drei Ausstattungsversionen „Trendline“, „Comfortline“ und „Highline“ über kleine, feine Unterschiede von einander: An einer Chromleiste im Kühlergrill zwischen den Scheinwerfern ist der Polo Comfortline zu erkennen. Der Polo Highline besitzt zudem zusätzliche Chromleisten im unteren Lüftungsgitter. Darüber hinaus ist der Polo Highline von vorne an einem kombinierten Modul für die Nebelscheinwerfer, das Abbiegelicht und das LED-Tagfahrlicht zu erkennen. Den Polo Beats indes veredeln unter anderem schwarz lackierte Außenspiegelgehäuse, Dekorfolien auf der Motorhaube und dem Dach sowie „Beats“-Plaketten auf den B-Säulen. Zu den weiteren Differenzierungsmerkmalen im Exterieur gehören die Rad-Reifen-Kombinationen. Je nach Version ist der neue Polo mit 14, 15 oder 16 Zoll großen Rädern ausgestattet. Optional bietet Volkswagen weitere 15-, 16- und 17-Zoll-Felgen an. Der Polo GTI wird zudem mit einer 18-Zoll-Felge auf den Markt kommen.

- **Serienrad „Trendline“.** Der Polo Trendline wird serienmäßig mit 14-Zoll-Stahlfelgen, der Radzierblende „Brendas“ und 185/70er Reifen ausgeliefert.



- **Serienrad „Comfortline“.** Fällt die Wahl auf den Polo Comfortline, enthält die Konfiguration automatisch 15-Zoll-Stahlfelgen mit der Radzierblende „Sports 99“ und 185/65er Reifen.
- **Serienrad „Highline“.** Der Polo Highline ist serienmäßig mit 15-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Salou“ und Reifen der Dimension 185/65 ausgerüstet.
- **Serienrad „Beats“.** Ebenfalls mit 16-Zoll-Felgen ausgestattet ist der Polo Beats; in diesem Fall ist es die Leichtmetallfelge „Torsby“ mit 195/55er Reifen.

Interieur – Differenzierungsmerkmale der Versionen

Trim, Instrumententafel und Dashpad-Dekore. Innen differenzieren sich die Ausstattungsversionen – parallel zur jeweiligen Serienausstattung – über die Trim- und Dekorfarben und Stoffe. Eines der markantesten Individualisierungsmerkmale ist die Instrumententafel mit dem Dashpad. Anders als beim Vorgänger, wird das Dashpad mit Dekoren in verschiedenen Farben angeboten.

- **Trimfarben.** Generell gibt es die zwei Trimfarben „Titanschwarz“ (nicht für „Beats“) und „Ceramique“ (nicht für „Trendline“).
- **Instrumententafel.** Drei Versionen der Instrumententafel werden für den Polo offeriert: „Schwarz“ („Trendline“), „Schwarz“ in weichem Slush („Comfortline“ und „Highline“) und „Aqua Graphite“, ebenfalls in weichem Slush („Comfortline“, „Highline“ und „Beats“).
- **Dashpad-Dekore.** Das Dashpad spannt sich komplett quer über die neue Instrumententafel und ist großflächig in verschiedenen Dekorfarbtönen ausgeführt. Die Dekore reichen bis in die Türverkleidungen.
Der Polo Trendline hat ein Dashpad in „Deepblack Perleffekt matt“. Je nach Außenfarbe ist das serienmäßige Dashpad des Polo Comfortline in „Silver Silk matt“ oder „Limestone Grey matt“ ausgeführt.



Das Dashpad des Polo Highline ist in „Silver Silk glossy“ oder „Deep Iron glossy“ lackiert; die „Highline“-Instrumententafel wird zudem durch eine Ambientebeleuchtung veredelt. Der Polo Beats wird stets mit einem in „Velvet Red“ lackierten Dashpad ausgeliefert. An das „R-Line“ Paket gekoppelt ist ein Dekor in „Shadow Steel“.

Farbwelten – nie zuvor war ein Polo farbenfroher

14 Außenfarben und acht Dashpads. Das große Spektrum der Farben mit insgesamt 14 Außenlackierungen und acht verschiedenen Farben für die Dekore des Dashpads wird dazu beitragen, dass kaum ein individuell konfigurierter Polo der sechsten Generation dem anderen gleicht. Alle Farbtöne für das Exterieur und Interieur im Überblick:

Farbtöne außen

- „Urano grau Uni“
- „Pure White Uni“
- „Schwarz Uni“
- „Flash Rot Uni“
- „Dark Petrol“
- „Reflexsilber Metallic“
- „Limestone Grey Metallic“
- „Pale Copper“
- „Reef blue“
- „Energetic Orange“
- „Deep Black Perleffekt“
- „Ivory Silver“
- „White Silver Metallic“

Farbtöne innen, Dekor der Instrumententafel

- „Deep Black Pearl matt“
- „Limestone Grey matt“
- „Silver Silk matt“
- „Deep Iron glossy“
- „Energetic Orange glossy“
- „Velvet red“
- „Shadow Steel glossy“
- „Reefblue glossy“



Serienausstattungen im Überblick

Serienausstattung Trendline. Schon die Grundversion „Trendline“ ist sehr gut ausgestattet. Zum Umfang der Serienausstattung gehören bereits Assistenzsysteme wie die Multikollisionsbremse und der Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung. Die wichtigsten Features im Überblick (Auszug):

- Berganfahrassistent
- Coming-Home-Licht
- Dekor-Einlagen
- Elektronisches Stabilisierungsprogramm (ESC)
- Fensterheber vorn elektrisch mit Komfortschaltung, hinten manuell
- Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion
- Fußgängererkennung
- Gepäckraumabdeckung, klappbar
- Gepäckraumbeleuchtung
- Höheneinstellung, manuell linker Vordersitz
- LED-Kennzeichenbeleuchtung
- LED-Tagfahrlicht
- Multikollisionsbremse
- Reifendruckkontrolle
- Rücksitzbank/-lehne, insgesamt umlegbar
- Scheiben seitlich und hinten in Wärmeschutzverglasung
- Sitzbezug „Mercurio“ in „Titanschwarz“
- Speedlimiter
- 14-Zoll-Stahlräder mit Radzierblenden „Brendas“
- 4 Türen plus Heckklappe
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung

Serienausstattung Comfortline. In der Ausstattungsstufe „Comfortline“ sind zusätzlich Details wie das Infotainmentsystem „Composition Colour“, eine Klimaanlage („Climatic“) oder die Müdigkeitserkennung dabei. Die



Sitzbezüge sind im edlen Winkelvelours ausgeführt. Die wichtigsten Features über „Trendline“ hinaus im Überblick (Auszug):

- Außenspiegel elektrisch einstell-/beheizbar
- Außenspiegelgehäuse und diverse Anbauteile in Wagenfarbe
- Chrom-Paket
- Ebener Ladeboden hinten
- Farbige Dekoreinlagen und Slush für die Instrumententafel
- Fensterheber vorn und hinten elektrisch mit Komfortschaltung
- Gepäcktaschen an Rückenlehnen der Vordersitze
- Innenleuchte im Fußraum
- Mittelarmlehne
- Müdigkeitserkennung
- Multifunktionslenkrad
- Radio „Composition Colour“ mit 6,5-Zoll-Display
- Rücksitzbank ungeteilt, Lehne geteilt umlegbar
- Sitzbezug „Slash“ in „Titanswarz“ oder „Slash“ in „Aqua Graphite“
- Sonnenblenden mit Spiegel, beleuchtet
- 15-Zoll-Stahlräder mit Radzierblenden „Sports 99“
- Zusätzliche Leseleuchten hinten

Serienausstattung Highline. Wer sich für „Highline“ entscheidet, erhält Features wie eine Parkdistanzkontrolle (PDC) und eine weiße LED-Ambientebeleuchtung (vordere Türen und Instrumententafel) und ein Lederpaket. Die wichtigsten Features über „Trendline“ und „Comfortline“ hinaus im Überblick (Auszug):

- Ambiente (vordere Türen und Instrumententafel) und Umfeldbeleuchtung
- Chrom-Paket im Interieur
- Kleines Lederpaket (Multifunktionslenkrad in Kombination mit Schalt- und Handbremshebel)



- 15-Zoll-Leichtmetallräder „Salou“
- Leseleuchte vorn, hinten in LED-Technik
- Mittelarmlehne vorn mit Ablagebox
- Multifunktionsanzeige Plus
- Nebelscheinwerfer und Abbiegeleuchte
- Parkdistanzkontrolle (PDC)
- Sitzbezüge „Tracks 2“ in „Titanschwarz/Ceramique“, „Tracks 2“ in „Ceramique/Ceramique“ oder „ArtVelours Plus“ in „Titanschwarz“
- Sport-Komfortsitze vorn
- Stoßfänger mit Chromleiste Highline

Serienausstattung Beats. Die Neuauflage des erfolgreichen Sondermodells Polo Beats hat ein 300-Watt-Soundsystem des legendären US-Audio-spezialisten „Beats“ (by Dr. Dre) und eine ganze Reihe individueller Ausstattungsdetails an Bord. Das Soundsystem kann für die anderen Modelle optional geordert werden. Die wichtigsten Features der Sonderversion „Beats“ über „Comfortline“ hinaus im Überblick (Auszug):

- „Beats“-Plaketten auf den B-Säulen
- Außenspiegelgehäuse schwarz lackiert
- Beats Funkschlüsselkappe
- Beats-Logo auf Lautsprechergitter
- Dashpad in „Velvet red“
- Dekorfolien auf der Motorhaube und dem Dach (abwählbar)
- Einstiegsleisten „Beats“
- Fußmatten mit farbiger Naht
- Kleines Lederpaket (Multifunktionslenkrad in Kombination mit Schalt- und Handbremshebel)
- 16-Zoll-Leichtmetallräder, glanzgedreht („Torsby“)
- Seitenscheiben und Heckscheibe abgedunkelt
- Sitzbezüge in „Tracks 2“ in „Aqua Graphite/Velvet Red“



- Soundsystem „Beats“ inklusive Radio „Composition Colour“ mit „Beats“-Startbildschirm und separatem Subwoofer (Systemleistung 300 Watt)
- Sportsitze mit eigenständigem Bezug und „Beats“-Logo

Sonderausstattungen – Pakete und Einzelfeatures

Fünf Pakete: „R-Line“, „Dekor“, „Style“, „Sport“ und „Black“. Die Ausstattungsvarianten „Comfortline“ und „Highline“ können über die Polo Ausstattungspakete „R-Line“, „Dekor“, „Style“, „Sport“ und „Black“ weiter individualisiert werden.

„R-Line“. Das „R-Line“ Paket dynamisiert den Polo mit 16-Zoll-Leichtmetallfelgen („Sebring“), einem wuchtigen, sportlichen Stoßfänger vorn sowie einem Diffusor mit Chromblenden und einem Dachkantenspoiler hinten. Zudem wird der Polo mit „R-Line“ Paket durch umlaufende schwarze Schwellerleisten optisch tiefer auf die Straße gedrückt. Komplett verebelt präsentiert sich mit dem „R-Line“ Paket auch das Interieur – ein Plus an Dynamik für wenig Geld. Alle „R-Line“ Details im Überblick:

„R-Line“ Exterieur

- Dachkantenspoiler
- Kühlergrill in schwarz genarbt
- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen „Sebring“, optional 17-Zoll-Leichtmetallfelgen „Bonneville“
- Nebelscheinwerfer
- „R-Line“ Diffusor für das Heck inklusive Chrom-Blenden der Abgasanlage
- „R-Line“ Lüftungsgitter in schwarz genarbt
- „R-Line“ Schriftzug im Kühlergrill
- „R-Line“ Stoßfänger vorn in Wagenfarbe mit R-Line „C-Signatur“ in schwarz Hochglanz
- „R-Line“ Logo auf Kotflügel



- Schwellerverbreiterungen, schwarz genarbt

„R-Line“ Interieur

- Dachhimmel in Stoff schwarz
- Kleines Lederpaket mit Kontrastnähten
- Pedale in Edelstahl
- „R-Line“ Bezug in Stoff mit „R-Line“ Logo in Rückenlehne gestickt und Kontrastnaht
- „R-Line“ Einstiegsleisten vorn
- „R-Line“ Multifunktions-Sportlenkrad in Leder mit Kontrastnaht und „R-Line“ Logo R-Line Dekor des Dashpads und der Türverkleidungen in „Shadow Steel“
- „R-Line“ Startbildschirm

„**Dekor**“. Über das Individualisierungspaket „Dekor“ können die Ausstattungslinien „Comfortline“ und „Highline“ innen farblich individualisiert werden. Lackiert sind dabei die Dekore im Dashpad und in den Türverkleidungen sowie die Einfassungen der Mittelkonsole. Beim Polo Comfortline werden die Lackierungen in „matt“ ausgeführt, beim Polo Highline im glänzenden „glossy“. Auf die Dekore abgestimmt ist zudem das ebenfalls individualisierte Stoff-Dessin „Tracks 2“.

„**Style**“. Ein weiteres Individualisierungspaket für das Interieur nennt sich „Style“. Auch dieses Paket steht exklusiv für den Polo Comfortline und Polo Highline zur Verfügung. Es beinhaltet folgende Features:

- Dekore in „Deep Iron glossy“
- Dunkler Dachhimmel
- Fußmatten mit farbiger Einzelnaht
- Sitze in Carbonleder „Level“, vorn Sportsitze mit Lordosenstütze
- Kleines Lederpaket (Serie Highline)



„Sport“. Die Dynamik des Polo Comfortline und Polo Highline gewinnt durch das Paket „Sport“ weiter an Fahrt. Performance und Optik verbessern sich zum Beispiel mittels Sportfahrwerk samt abgesenkter Karosserie. Das Sportpaket beinhaltet folgende Features:

- Elektronische Differenzialsperre XDS
- Fondscheiben abgedunkelt (zu 75 Prozent lichtabsorbierend)
- Sportfahrwerk
- Karosserie ca. 15 mm tiefergelegt

„Black“. Außen und innen wird der Polo über das Paket „Black“ veredelt. Wesentliches Feature im Exterieur: ein schwarzes Dach. Es kann ebenfalls beim Polo Comfortline und Polo Highline in die Konfiguration integriert werden. Die Inhalte im Überblick:

- Außenspiegelkappen schwarz lackiert
- Dach in schwarz foliiert
- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen „Sebring“, schwarz lackiert
- Sitze in Carbonleder „Level“, vorn Sportsitze mit Lordosenstütze

Komfortfeatures der Golf Klasse. Je nach Budget und Geschmack lässt sich der Polo weiter individualisieren und höherwertig ausstatten. Neu im Programm sind Features wie die lichtstarken Voll-LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, das Wireless Charging für Smartphones (inklusive induktiver Antennenanbindung) und eines der größten Panorama-Dächer der Klasse (die Öffnung ist 10 mm breiter und 20 mm länger als zuvor). Ebenfalls auf Wunsch erhältlich: das „Sport Select“-Fahrwerk mit schaltbaren Dämpfern. Allein über die verschiedensten Ausstattungslinien, Farben, Interieurs, Felgen und Sonderausstattungen lässt sich der neue Polo nahezu bis zum Unikat individualisieren.



Motoren und Getriebe

Höchst effiziente MPI, TSI, TGI, TDI und DSG

Neuer 1.0 TGI (Erdgas) und 1.5 TSI ACT (Zylinderabschaltung)

Neun Motoren für den Polo. Erstmals stattet Volkswagen den Polo mit einem Erdgasantrieb aus: dem neu entwickelten und je nach Energiequelle CO₂-neutralen 1.0 TGI mit 66 kW / 90 PS. Einer der weltweit modernsten Benziner ist der weiterentwickelte 1.5 TSI ACT mit aktivem Zylindermanagement und 110 kW / 150 PS: Sobald es die Fahrsituation erlaubt, schaltet der Vierzylinder zwei seiner vier Zylinder ab, um Kraftstoff zu sparen. Der 1.0 TGI und 1.5 TSI evo sind zwei von insgesamt neun Motoren für den stets frontgetriebenen Polo. Das Spektrum der fünf Drei- und Vierzylinder-Benziner wird dabei vom 1.0 MPI mit 48 kW / 65 PS bis zum 2.0 TSI mit 147 kW / 200 PS reichen. Alle Benziner bis 150 PS sowie der neue Erdgasantrieb gehören zur effizienten Motorenfamilie EA211. Der 2.0 TSI ist ein Motor der hubraumgrößeren Baureihe EA888 der dritten Generation. Als Diesel wird der Polo mit zwei 1.6 TDI und einer Leistung von 59 kW / 80 PS bis 70 kW / 95 PS durchstarten; beide Vierzylinder gehören zur Motorenfamilie EA288 und sind an einen SCR-Katalysator gekoppelt. Alle Motoren sind serienmäßig mit Start-Stopp-System und Rekuperationsmodus ausgestattet. Ab einer Leistung von 95 PS können alle TSI und TDI mit einem hocheffizienten 7-Gang-DSG konfiguriert werden.

Erdgas im Überblick

- 1.0 TGI², 66 kW / 90 PS, Dreizylinder, 5-Gang-Getriebe

Benziner im Überblick

- 1.0 MPI¹, 48 kW / 65 PS, Dreizylinder, 5-Gang-Getriebe
- 1.0 MPI³, 55 kW / 75 PS, Dreizylinder, 5-Gang-Getriebe
- 1.0 TSI⁴, 70 kW / 95 PS, Dreizylinder, 5-Gang-Getriebe / 7-Gang-DSG
- 1.0 TSI², 85 kW / 115 PS, Dreizylinder, 6-Gang-Getriebe / 7-Gang-DSG



- 1.5 TSI ACT², 110 kW / 150 PS, Vierzylinder, 6-Gang-Getriebe / 7-Gang-DSG
- 2.0 TSI², 147 kW / 200 PS, Vierzylinder, 6-Gang-Getriebe / 6-Gang-DSG

Diesel im Überblick

- 1.6 TDI², 59 kW / 80 PS, Vierzylinder, 5-Gang-Getriebe
- 1.6 TDI², 70 kW / 95 PS, Vierzylinder, 5-Gang-Getriebe / 7-Gang-DSG

Erdgas im Detail

1.0 TGI mit 66 kW / 90 PS. Der erste im Polo eingesetzte Erdgasmotor ist eine Neuentwicklung. Der Dreizylinder entwickelt aus einem Hubraum von 999 cm³ 66 kW / 90 PS; dieser Wert steht zwischen 4.500 und 5.800 U/min zur Verfügung. Bereits im Drehzahlkeller von 1.900 U/min (bis 3.500 U/min) gibt der effiziente Erdgasmotor sein maximales Drehmoment von 160 Nm ab. Der wie alle EA211-Aggregate mit 10,5:1 verdichtete Motor startet – sofern ausreichend CNG an Bord ist – stets im Erdgasmodus. Ist das CNG im sicheren Hochdrucktank verbraucht, schaltet der Ottomotor auf Benzin um (ROZ 95). Die Gesamtreichweite des Polo 1.0 TGI (Comfortline oder Highline) wird voraussichtlich bei mehr als 1.190 Kilometern liegen.

Benziner im Detail

1.0 MPI mit 48 kW / 65 PS. Den neuen Einstieg in die Antriebswelt des Polo markiert der 1.0 MPI (Multi Point Injection) mit 48 kW / 65 PS. Wie alle Polo Benziner bis einschließlich 85 kW / 115 PS, ist auch dieser Motor ein Dreizylinder, der seine Leistung aus einem Hubraum von 999 cm³ schöpft. In diesem Fall steht das Leistungsmaximum bei 5.500 U/min zur Verfügung. Das höchste Drehmoment von 95 Nm liegt zwischen 3.000 und 4.300 U/min an. Der 65-PS-Motor beschleunigt den per 5-Gang-Getriebe geschalteten Polo in 15,5 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 164 km/h. Im kombinierten Betrieb ergibt sich ein Ver-



brauchswert von 4,8 bis 4,7 Litern (analog 110 bis 108 g/km CO₂). Der 1.0 TSI mit 65 PS wird für den Polo Trendline und Comfortline angeboten.

1.0 MPI mit 55 kW / 75 PS. Optional steht als nächste Leistungsstufe über dem Basisbenziner ein 1.0 MPI mit 55 kW / 75 PS zur Verfügung. Die höchste Leistung entwickelt der Dreizylinder bei 6.200 U/min, das maximale Drehmoment von 95 Nm zwischen 3.000 und 4.300 U/min. Der Polo erreicht mit diesem Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h und beschleunigt in 14,9 Sekunden auf 100 km/h. Trotz des Plus an Leistung ist der ebenfalls mit 5-Gang-Getriebe ausgelieferte 75-PS-Motor genauso sparsam wie die 65 PS-Version: 4,8 bis 4,7 Liter (analog 110 bis 108 g/km CO₂). Der 75-PS-Motor kann in Kombination mit dem Polo Trendline und Polo Comfortline bestellt werden.

1.0 TSI mit 70 kW / 95 PS. Der kleinste TSI des neuen Polo setzt sich mit einer Leistung von 70 kW / 95 PS in Szene (bei 5.500 U/min). Der im Polo Comfortline optionale und Polo Highline serienmäßige Turbomotor ist ebenso agil wie effizient. In nur 10,8 Sekunden beschleunigt der aufgeladene und bis zu 175 Nm (2.000 bis 3.500 U/min) starke Dreizylinder den Polo auf 100 km/h. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h erreicht er das Level des ersten Golf GTI. Diese Werte gelten sowohl in Verbindung mit manuellem Getriebe als auch für die in diesem Fall optional zur Verfügung stehende 7-Gang-DSG-Version. Der hohen Agilität steht ein niedriger Verbrauch von kombinierten 4,5 bis 4,4 l/100 km gegenüber (analog 103 bis 101 g/km CO₂). Für die 95-PS-Version mit 7-Gang-DSG ergeben sich 4,7 bis 4,6 l/100 km und 107 bis 105 g/km CO₂.

1.0 TSI mit 85 kW / 115 PS. Stärkster 1.0 TSI respektive Dreizylinder des Polo ist die Version mit 85 kW / 115 PS. Dieser Motor wird serienmäßig in Verbindung mit 6-Gang-Getriebe und optional mit einem 7-Gang-DSG auf den Markt kommen. Die höchste Leistung entwickelt der Turbodirekteinspritzer bei 5.500 U/min. Das maximale Drehmoment von 200 Nm gibt der drehfreudige Vierventiler zwischen 2.000 und 3.500 U/min ab. Wie alle anderen Motoren der Baureihe EA211, so wird auch dieser mit Superbleifrei



in der Qualität 95 ROZ betankt. Den 115-PS-TSI wird es mit manuellem 6-Gang-Getriebe und optionalem 7-Gang-DSG geben.

1.5 TSI ACT mit 110 kW / 150 PS. Ein Hightech-Aggregat für den Polo ist der 1.5 TSI ACT mit aktivem Zylindermanagement – eine Weiterentwicklung des im Vorgänger erstmals vorgestellten 1.4 TSI mit ACT. Das aktive Zylindermanagement des 1.5 TSI ACT legt je nach Betriebssituation temporär zwei Zylinder still und reduziert so signifikant den Verbrauch und die Emissionen. Der Vierzylinder-Turbobenziner ist besonders agil und kultiviert. Bei nur 1.500 U/min bis 3.500 U/min entwickelt er bereits sein maximales Drehmoment von 250 Nm. Die höchste Leistung von 110 kW / 150 PS gibt er zwischen 5.000 und 6.000 U/min ab. Verdichtet ist der 1.498 cm³ große Motor wie alle EA211-Antriebe mit 10,5:1. Gegenüber dem 1,4-Liter-Motor mit ACT wurde der 1.5 TSI evo deutlich weiterentwickelt. So konnte die innere Reibung nochmals reduziert werden. Und zwar durch eine vollvariable, kennfeldgeregelte Ölpumpe und ein polymerbeschichtetes erstes Hauptlager der Kurbelwelle. Darüber hinaus kennzeichnet den neuen Turbomotor ein von 200 auf 350 bar erhöhter Einspritzdruck. Weitere Feinheiten sind eine nochmals effizientere indirekte Ladeluftkühlung mit einer verbesserten Kühlleistung. Temperatursensitive Bauteile wie die Drosselklappe sind nun zudem hinter der Ladeluftkühlung und damit temperaturoptimiert angeordnet. Darüber hinaus zeichnet den neuen Motor ein besonders innovatives Thermomanagement mit einem neuen Kennfeld-Kühlungsmodul aus. Merkmale: APS-beschichtete Zylinderlaufbahnen, eine Stegkühlung zwischen den Zylindern sowie ein Querstromkühlkonzept im Zylinderkopf.

2.0 TSI mit 147 kW / 200 PS. Planmäßig im Laufe des Jahres wird der neue Polo GTI mit 147 kW / 200 PS auf den Markt kommen. Der 2.0 TSI ist 15 kW / 20 PS stärker als der damit abgelöste 1.4 TSI des Vorgängers. Wie der Golf GTI, wird der neue Polo GTI damit erstmals in der 2,0-Liter-Turboklasse antreten. Der 1.984 cm³ große Motor ist mit 11,65:1 verdichtet; das Leistungsmaximum stellt die GTI-Maschine zwischen 4.400 und 6.000 U/min



zur Verfügung. Bereits bei 1.500 U/min wuchtet die dritte Generation des EA888 das maximale Drehmoment von 320 Nm gen Vorderachse; der hohe Wert bleibt bis zu einer Drehzahl von 4.400 U/min konstant. Den neuen GTI-Motor wird es serienmäßig mit manuellem 6-Gang-Getriebe und optional mit 6-Gang-DSG geben.

Diesel im Detail

1.6 TDI mit 59 kW / 80 PS. Den Einstieg in die Welt der Polo TDI markiert ein 59-kW- / 80-PS-Motor mit 1,6 Litern Hubraum. Der Vierzylinder mit einem Hubraum von 1.598 cm³ gehört zur Dieselmotoren-Baureihe EA288. Wie alle TDI, entwickelt er bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen ein hohes Drehmoment: 250 Nm sind es im Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.000 U/min. Die maximale Leistung steht zwischen 3.250 und 4.000 U/min zur Verfügung. An den mit 16,2:1 verdichteten 1.6 TDI ist ein manuelles 5-Gang-Getriebe gekoppelt.

1.6 TDI mit 70 kW / 95 PS. Das zweite TDI-Aggregat der EA288-Motoren entwickelt im neuen Polo zwischen 3.250 bis 4.000 U/min eine Leistung von 70 kW / 95 PS. Beide 1.6 TDI teilen sich das hohe Drehmoment von 250 Nm. Die Common-Rail-Einspritzung sorgt für eine sehr weiche und damit leise Verbrennung. Im Gegensatz zur 80-PS-Version kann der 95 PS starke TDI optional mit einem 7-Gang-DSG bestellt werden.



Fahrwerkslayout Analoge und digitale Performance

Normalfahrwerk, Sportfahrwerk, „Sport Select“-Fahrwerk

Drei Fahrwerkskonfigurationen. Der Polo wird mit drei unterschiedlichen Fahrwerkskonfigurationen angeboten. Die Basis bildet das neue Normalfahrwerk, das mit der Umstellung des Polo auf den Modularen Querbaukasten (MQB A0) in die Baureihe Einzug hält. Optional stehen für den neuen Polo ein Sportfahrwerk sowie das mit schaltbaren Dämpfern ausgestattete „Sport Select“-Fahrwerk zur Wahl. Alle Polo sind zudem mit einer elektromechanischen Servolenkung und dem elektronischen Stabilisierungsprogramm ESC ausgestattet.

Normalfahrwerk. Die Grundkonfiguration des Polo Fahrwerks bietet hohe Agilität bei einem sehr guten Komfort. Priorität hatte bei der neutralen Fahrwerksabstimmung ein Maximum an aktiver Sicherheit. Der stets frontgetriebene Polo besitzt vorn eine Radführung durch Federbeine und untere Dreiecksquerlenker mit spurstabilisierendem Lenkrollradius. Die Vorderachse weist zudem einen Stabilisator auf. Die Federung vorn erfolgt über Schraubenfedern mit Teleskop-Gasdruckstoßdämpfern; die Elemente sind in die Federbeine integriert. Hinten kommt eine Verbundlenkerachse mit integriertem Stabilisator zum Einsatz. Gasdruckstoßdämpfer und separate Federn sorgen an der Hinterachse für eine optionale Federung.

Sportfahrwerk. Optional bietet Volkswagen den Polo mit einem Sportfahrwerk an. Die Konfiguration beinhaltet eine spezifische Abstimmung der Federn, Zusatzfedern, Stoßdämpfer und Stabilisatoren mit einer um 15 mm tiefergelegten Karosserie.

„Sport Select“-Fahrwerk und Fahrprofilwahl. Ebenfalls optional kann auch der neue Polo wieder mit dem „Sport Select“-Fahrwerk konfiguriert werden. Es wird grundsätzlich in Verbindung mit einer Fahrprofilwahl



angeboten. Über die schaltbaren Dämpfer kann der Fahrer die Dämpfungskennlinie variieren; dabei können mittels Fahrprofilauswahl die zwei Modi „Normal“ und „Sport“ aktiviert werden. Die Fahrprofilauswahl selbst bietet die vier Modi „Normal“, „Sport“, „Eco“ und „Individual“. Die Fahrprofilauswahl macht es möglich, dass der Fahrer in einem definierten Rahmen individuelle Einstellungen vornehmen kann, die eine direkte Auswirkung auf das Fahrverhalten haben. So werden über das „Sport Select“-Fahrwerk hinaus die Lenkung, Motorkennlinie und Getriebesteuerung je nach gewähltem Profil angepasst. Die Fahrprofilauswahl ist auch separat erhältlich.



Komfort-und Assistenzsysteme Elektronisches Plus an Komfort und Sicherheit

Armada neuer Assistenz- und Komfortsysteme

Front Assist serienmäßig. Volkswagen hat mit dem neuen Polo einen der weltweit modernsten Kompaktwagen auf die Räder gestellt. Das spiegelt sich unter anderem in der Armada neuer Assistenz- und Komfortsysteme wider. Schon die Grundversion startet serienmäßig mit dem Umfeldbeobachtungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung. Wichtig: Keines der Polo Assistenzsysteme entbindet den Fahrer von seiner Pflicht, den Wagen eigenverantwortlich zu fahren. Ebenfalls bereits beim Polo Trendline Serie: ein Speedlimiter, der die Geschwindigkeit auf ein Wunschtempo begrenzt, um etwa in der City nicht zu schnell unterwegs zu sein. Immer an Bord ist zudem ein Kontrollsystem für den Reifenluftdruck.

Optionale Ausbaustufen. Als Sonderausstattung steht im Polo wieder die automatische Distanzkontrolle ACC zur Verfügung (jetzt bis zu einer Geschwindigkeit von bis zu 210 km/h aktivierbar). In Verbindung mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bietet ACC zudem eine Stop-and-Go-Funktion (erstmalig in Verbindung mit manueller Handbremse). Neu im Polo Programm sind der Spurwechselassistent Blind Spot-Sensor mit Ausparkassistent, die teilautomatische Ausparkfunktion Park Assist, das proaktive Insassenschutzsystem und eine Rangierbremsfunktion. Letztere schützt automatisch vor kleinen und oft teuren Parkremplern. Geöffnet und gestartet werden kann der Polo auf Wunsch, und auch das ist neu, über das Schließ- und Startsystem Keyless Access.



Die Assistenzsysteme

Blind Spot-Sensor. Dieses System kann dazu beitragen, schwere Unfälle zu verhindern. Hintergrund: Der Blind Spot-Sensor macht den Fahrer durch ein LED-Symbol im äußeren Bereich der Außenspiegel auf Fahrzeuge aufmerksam, die sich im toten Winkel seitlich neben dem Polo befinden oder von hinten nähern: Sobald das der Fall ist, leuchtet das Symbol auf; betätigt der Fahrer zudem den Blinker in Richtung des erkannten Fahrzeugs, blinkt das Symbol als weitere Warnstufe. Das Risiko gefährlicher Spurwechselsituationen wird dadurch reduziert. Mittels Radarsensoren „überwacht“ das ab 30 km/h automatisch aktive System einen Umfeldbereich von rund 20 Metern. Wer sich für den Blind Spot-Sensor entscheidet, hat auch den Ausparkassistent an Bord, der das Rückwärtsausparken aus Parklücken revolutioniert.

Ausparkassistent. Ein weiteres Plus an Sicherheit bietet der Ausparkassistent; er wird in Kombination mit dem Blind Spot-Sensor angeboten. Der Ausparkassistent entschärft das Rückwärtsausparken aus Einfahrten und Parkbuchten, die im rechten Winkel zur Straße liegen. Die Innovation dabei: Das System „erkennt“ nicht nur direkt hinter dem Polo stehende oder fahrende Fahrzeuge, sondern auch solche, die sich von der Seite her nähern und damit für den Fahrer kaum auszumachen sind. Das radarbasierte Sensormodul registriert sogar Objekte in einem Abstand von bis zu 40 Metern und erkennt sich bewegende Objekte ab 4 km/h. Droht eventuell eine Kollision, gibt das System eine akustische Warnung ab. Falls die Situation durch den Fahrer respektive den anderen Verkehrsteilnehmer nicht entschärft wird oder die Gefahr einer direkten Kollision besteht, aktiviert der Ausparkassistent automatisch einen Bremsengriff.

Müdigkeitserkennung. Die ab dem Polo Comfortline serienmäßige Müdigkeitserkennung registriert eine nachlassende Konzentration des Fahrers und warnt ihn über eine Dauer von fünf Sekunden mit einem akustischen Signal sowie einer optischen Pausenempfehlung im Kombiinstrument. Macht der Fahrer nun innerhalb der nächsten 15 Minuten keine Pause, wird die Warnung einmal wiederholt.



Multikollisionsbremse. Knapp ein Viertel aller Unfälle mit Personenschäden sind Multikollisionen. Die Multikollisionsbremse des Polo kann dabei helfen, Folgekollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu verringern. Nach einer Kollision und im Rahmen der Grenzen des Systems leitet die Multikollisionsbremse automatisch eine Bremsung ein, noch bevor der Fahrer reagieren kann. Die Schwere des Unfalls kann dadurch reduziert und Folgekollisionen im Idealfall vermieden werden.

Proaktives Insassenschutzsystem. Erkennt das proaktive Insassenschutzsystem eine potenzielle Unfallsituation – etwa über das Einleiten einer Vollbremsung mittels aktiviertem Bremsassistenten –, werden automatisch die Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer vorgespannt, um so den bestmöglichen Schutz durch die Airbag- und Gurtsysteme zu erreichen. Liegt eine höchstkritische instabile Fahrsituation wie etwa starkes Über- oder Untersteuern mit ESC-Eingriff vor, werden zusätzlich die Seitenscheiben (bis auf einen Restspalt) und das Schiebedach geschlossen. Hintergrund: Bei nahezu geschlossenen Scheiben und Dächern können sich die Kopf-/Seitenairbags optimal abstützen und so ihre bestmögliche Wirkung entfalten. Da das System im Polo in Verbindung mit dem serienmäßigen Umfeldbeobachtungssystem Front Assist angeboten wird, erkennt der proaktive Insassenschutz auch kritische Abstandssituationen und hilft, den Anhalteweg zu verkürzen. Der Fahrer wird dabei in Gefahrensituationen optisch und akustisch sowie mit einem präventiven Bremsruck gewarnt.

Automatische Distanzregelung ACC. Das System nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor und wird in Verbindung mit Doppelkupplungsgetriebe (DSG) angeboten. Der Fahrer kann die zu regelnde Geschwindigkeit im Bereich von 0 bis 210 km/h vorgeben. ACC passt die Geschwindigkeit dabei bis zur eingestellten Höchstgeschwindigkeit automatisch der des vorausfahrenden Fahrzeugs an und hält hierbei den vom Fahrer vorgegebenen Abstand ein. Die Kopplung an das DSG ermöglicht es, den Polo mit ACC automatisch hinter einem anhaltenden Fahrzeug bis zum



Stillstand abbremst. Nach Freigabe durch den Fahrer fährt ACC auch automatisch wieder an.

Umfeldbeobachtungssystem Front Assist. Front Assist nutzt einen in die Frontpartie integrierten Radarsensor, um permanent den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr zu überwachen. Das System unterstützt den Fahrer in kritischen Situationen, in dem es die Bremsanlage vorkonditioniert und den Fahrer mittels optischer und akustischer Warnung sowie in einer zweiten Stufe durch einen kurzen Warnruck auf eine notwendige Reaktion hinweist. Bremst der Fahrer zu schwach, erzeugt das System automatisch so viel Bremsdruck, wie zur Vermeidung einer Kollision notwendig wäre. Sollte der Fahrer indes gar nicht reagieren, verzögert Front Assist automatisch, um dem Fahrer mehr Reaktionszeit zu geben. Zusätzlich unterstützt das System den Fahrer, indem es ihn auf einen zu geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hinweist. Die im Polo angebotene neueste Version des Front Assist registriert nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch auf Fußgänger, die sich quer zur Fahrbahn bewegen. Sobald ein Fußgänger gefährdet ist, warnt das System den Fahrer und bremst den Polo schließlich im Rahmen der Systemgrenzen ab. Ein Bestandteil des Front Assist ist die City-Notbremsfunktion.

City-Notbremsfunktion. Die City-Notbremsfunktion ist eine Systemerweiterung des Front Assist und überwacht per Radarsensor den Raum vor dem Polo. Das System arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von unter 30 km/h. Erfolgt bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug keine Reaktion durch den Fahrer, wird die Bremsanlage analog zum Front Assist vorkonditioniert. Bei Bedarf leitet die City-Notbremsfunktion anschließend im Rahmen der Systemgrenzen automatisch eine Vollbremsung ein, um die Unfallschwere zu mindern. Darüber hinaus wird der Fahrer bei nicht ausreichender Pedalbetätigung mit maximaler Bremskraft unterstützt.



Die Komfortsysteme

Fahrprofilauswahl. Insgesamt vier Programme stehen als Fahrprofilauswahl zur Verfügung: „Eco“, „Sport“, „Normal“ und „Individual“. Im Profil „Eco“ werden die Motorsteuerung, die Klimaanlage und weitere Nebenggregate verbrauchsoptimal gesteuert. Darüber hinaus kann bei den DSG-Fahrzeugen im Eco-Modus eine Segelfunktion genutzt werden: Geht der Fahrer vom Gas – etwa bei Passagen mit Gefälle – kuppelt das DSG aus und der Motor läuft im Leerlauf. Auf diese Weise kann die kinetische Energie des Polo optimal genutzt werden. Im Modus „Sport“ hingegen werden unter anderem die Dämpfung der schaltbaren Dämpfer erhöht (bei „Sport Select“-Fahrwerk) sowie das Ansprechverhalten des Motors und die Schaltpunkte des DSG dynamischer ausgelegt.

Parklenkassistent Park Assist. Der Parklenkassistent Park Assist lenkt den Polo automatisch in Längs- und Querparklücken und parkt zudem aus Längsparklücken aus. Aktiviert wird das System per Tastendruck in der Mittelkonsole. Via Blinker wählt der Fahrer die Seite, auf der geparkt werden soll. Ermittelt der Park Assist über die Ultraschallsensoren eine ausreichend große Parklücke (vorn und hinten genügen 40 cm Rangierabstand), kann das assistierte Einparken starten: Der Fahrer legt den Rückwärtsgang ein und muss nur noch Gas geben und Bremsen (eine automatische Bremsfunktion unterstützt bei zu geringem Abstand). Das Lenken übernimmt der Wagen.

Reifenkontrollanzeige. Die Reifenkontrollanzeige arbeitet über die Rad-drehzahlsensoren des ABS: Bei abnehmendem Reifenfülldruck verringert sich der Abrollradius des betreffenden Rades, und das Rad dreht bei gleicher Fahrzeuggeschwindigkeit schneller. Das System erkennt daran einen zu niedrigen Luftdruck und warnt den Fahrer. Die Reifenkontrollanzeige entbindet den Fahrer jedoch nicht von seiner Verantwortung für die Kontrolle des Reifenfülldrucks.