

AUTO1HEEK

PRIJS 2.50

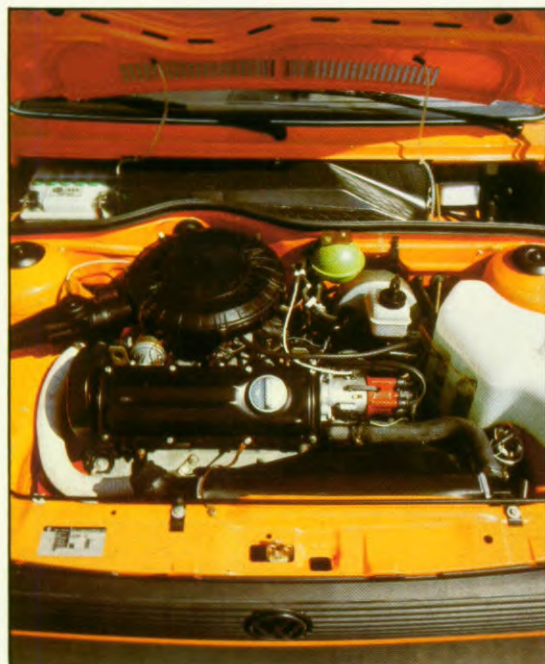
5



ALLES OVER DE VW POLO



ALLES OVER DE VW POLO



Populair wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is geheel gewijd aan één automobiel in verschillende uitvoeringen.

Verschijsning: 4x per jaar.

Uitgave:
T.T.P. B.V.
Van Hoytemastraat 55
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-281188
Telex: 31159

Samenstelling en
productie:
Ton Thies

Eindredactie: Vic Sniekers

Vormgeving:
Grafisch Produktie Bureau
Leiderdorp

Druk:
Louis Vermijs Drukkerijen
Breda

Niets uit deze uitgave mag
zonder voorafgaande toe-
stemming van de uitgever
worden overgenomen of ver-
menigvuldigd.

Prijs f 2,50

©

T.T.P. B.V. 1982

IN DIT NUMMER

Polo kreeg de ruimte	4
Volkswagen een wereld- reputatie	9
Type en modellen	12
Kleurenposter	16
Autotheek-test	18
Autotheek wijst u de weg in de Polo	22
Polo "Formel E" voor ekonomisch rijden	28
AutoPlus	30



VOLKSWAGEN POLO: EEN "ALLROUND" AUTO

De Volkswagen Polo behoort tot de kleinere auto's met de grotere mogelijkheden.

Dankzij het ingenieuze ontwerp is men erin geslaagd de beschikbare inwendige ruimte zo in te delen, dat de Polo kan dienen als een all-round gezinswagen. En daarmee is deze telg van het VW-concern voor een grote groep kopers een bijzonder aantrekkelijke auto. Verdere karaktereigenschappen:

degelijk van huis uit, uitgerust met een zuinige motor en aerodynamisch zo uitgekiend geprofileerd, dat ondanks de royale binnenruimte zeer zuinig kan worden gereden. Kortom: de Volkswagen Polo is echt een auto van deze tijd. Een "allround" wagen, die bovendien de koper alle ruimte biedt om uit een aantal interessante uitvoeringen te kiezen.

AUTOHEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTE

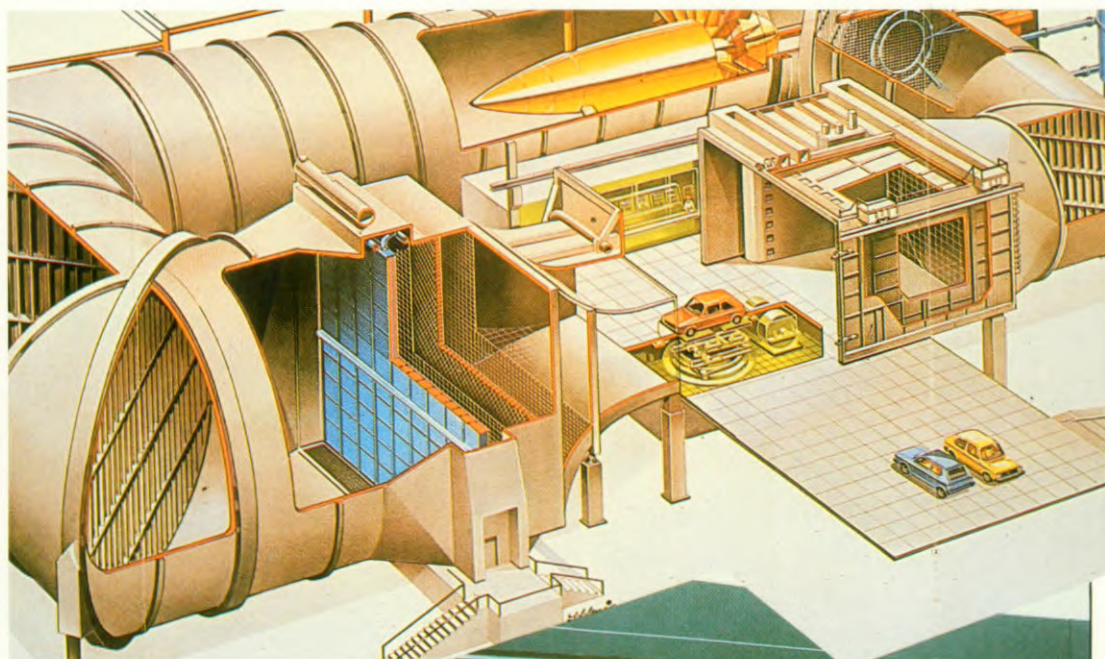
POLO KREEG DE RUIMTE

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Volkswagen Polo heeft steeds voorop gestaan: Geef deze auto de ruimte!

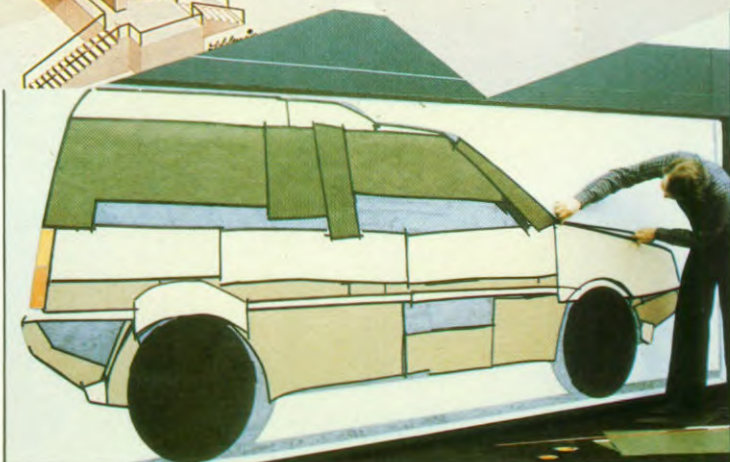
Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Want men kan een auto ruimer maken door de buitenafmetingen te vergroten. Maar dan wordt de auto ook omvangrijker en zwaarder. De knappe prestatie van de ontwerpers van de nieuwe Polo is, dat men binnen de voorgeschreven afmetingen toch tot een opmerkelijke ruimtewinst is weten te komen.

En daarmee is de Polo geworden tot een auto, die "ruim" voldoet aan de eisen die men zo'n 5 jaar geleden bij chef-ontwerper Herbert Schäfer had gedeponereerd. Degelijkheid, zuinigheid en ruimte. En 't een nooit ten koste van het ander.



Het ontwerp van de Polo werd uitvoerig in speciale windtunnels beproefd.

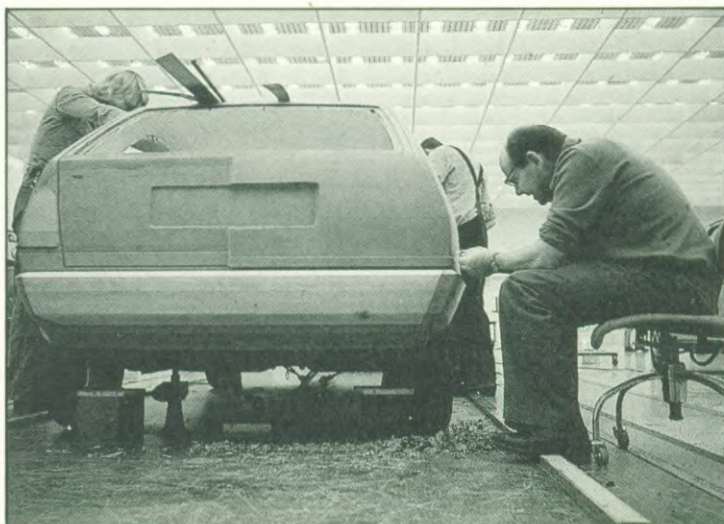


In vergelijking met de "oude" Polo kreeg de nieuwe Polo, die in september 1981 op de internationale autotentoonstelling in Frankfurt voor het eerst aan het publiek werd getoond, een ver doorgetrokken dak met een steil aflopende achterzijde. Dit geeft de Polo van buiten een karakteristiek silhouet. Binnen leverde het een hoofdruimtwinst op van 22 mm boven de achterzittingen. En verder werd voor 6 mm gewonnen in de hoogte en 32 mm in de breedte door een gewijzigde vormgeving van de deurbekleding.

Millimeters..., maar erg belangrijk, want ze tikken hard aan voor het totaal aan ruimte, waarover de bestuurder en de passagiers de beschikking krijgen.

Dankzij de steil aflopende achterkant werd een bagageruimte geschapen van maar liefst 265 liter. Bij weggeklapte achterstoelen bedraagt deze ruimte zelfs 1000 liter. Op een speurtocht naar nog meer ruimte kwamen de ontwerpers van de Polo nog meer mogelijkheden tegen. Dankzij een betere vormgeving van de stoelen kon nog eens 12 mm worden gewonnen. De "zitruimte" bedraagt thans 2,39 meter en dat is voor dit soort auto's uitzonderlijk royaal. Boven de afdekplaat werd er voor de achterruit nog een hoedeplank aangebracht. Wanneer er omvangrijke zaken vervoerd moeten worden kan deze afdekplaat worden weggenomen. De laadruimte reikt dan tot aan het dak.

De nieuwe Polo is niet



breder dan zijn voorganger maar dankzij een geaccentueerde horizontale belijning aan voor- en achterkant ziet hij er forser uit.

De achterste ramen werden in het belang van zicht- en lichtverhouding zo groot mogelijk gehouden. De stevige middelste dakstijlen zorgen voor een aestetisch evenwicht. De achterkant heeft aan elegance gewonnen door de naar achteren horizontaal uitlopende wielkasten. Het daarmee bereikte sportieve karakter toont duidelijk aan, dat de Polo — ondanks zijn grote gebruiksmogelijkheden — geen kombi is maar een echte personenauto.

Omdat het benzineverbruik een zeer belangrijke rol speelt bij de keuze van de auto, hebben de ontwerpers van de Polo in Wolfsburg

alle aandacht geschonken aan de aerodynamika. De basisvorm van de nieuwe Polo is het resultaat van stylistische en aerodynamische studies, die begonnen met schaalproeven.

Als korte, kompakt gebouwde auto is de Polo op het gebied van de aerodynamika — relatief — in het nadeel van grotere auto's, maar een voordeel is het kleine frontale oppervlak. In de windtunnel bleek, dat men in het Polo ontwerp een luchtweerstand heeft weten te bereiken, die zeker de vermelding waard is. De algemeen bekende Cw waarde is 0,39, hetgeen uitermate gunstig is. Dat blijkt ook onmiddellijk uit de gebruikscijfers van de nieuwe Polo.

Bij het ontwerp van de Polo is grote aandacht besteed aan de veiligheid. Met als resultaat, dat de Polo niet alleen voldoet aan de Europese veiligheidsvoorschriften, maar ook aan de extra zware eisen, die het VW-concern aan zijn produkten stelt. Zo is de passagiersruimte omringd door een stabiele veiligheidskooi, die wordt gevormd door een speciaal profiel met grote dwarsdoorsnede

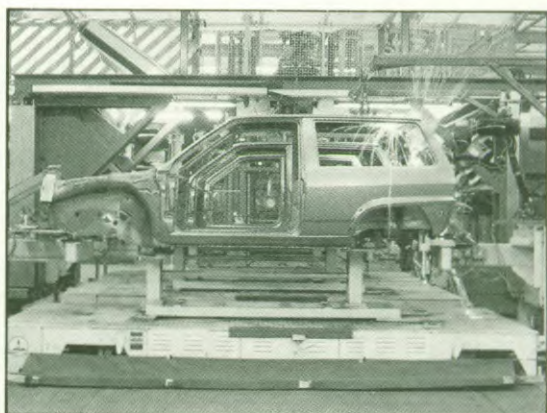
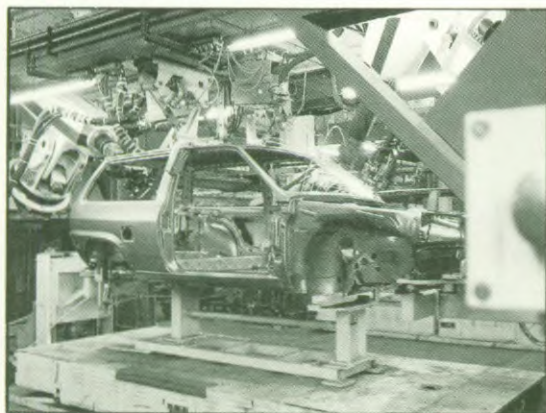


Polo's moeten lang mee gaan. Daarom wordt de karrosserie bijzonder goed tegen corrosie beschermd. De holle ruimten krijgen tijdens de productie een bad van vloeibare was. De levensduur van het uitlaatsysteem wordt door toepassing van aluminium en onderdelen van edelstaal ongeveer verdubbeld.

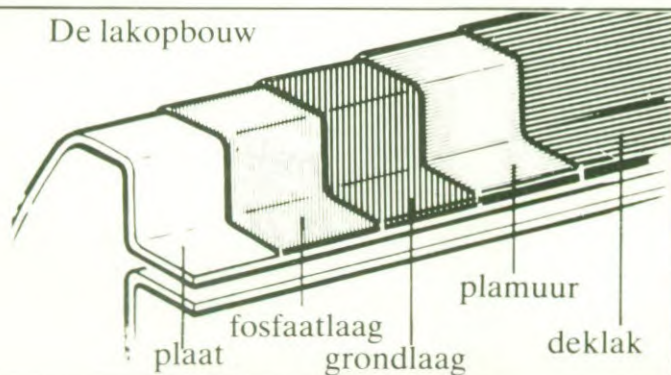
Dankzij al deze extra voorzieningen kan aan de Polo's zes jaar korrosiegarantie worden gegeven.

in zijpanelen en in het dak. Tijdens langdurige proeven is men erin geslaagd, de energie-absorberende werking van de front- en achtersectie nog verder op te voeren.

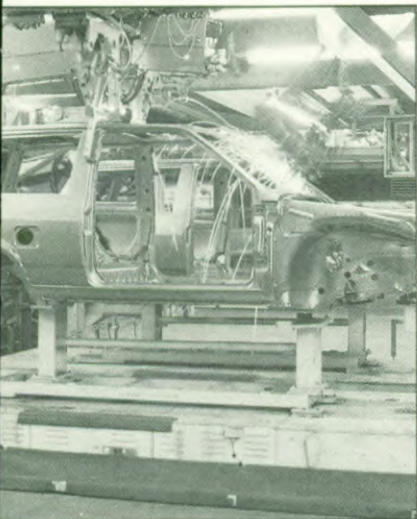
Elke benzinetank wordt voor de montage onderworpen aan een speciale druktest. Dankzij een ontgrendelings-element kan de stuurkolom – binnen bepaalde grenzen – bij botsingen geen gevaar voor de bestuurder opleveren en het dashboard is door gebruikmaking van hoogwaardig elastisch materiaal zo gemaakt, dat bij botsingen een zo groot mogelijke veiligheid wordt gegarandeerd. Tot de veiligheidsvoorzieningen behoort ook een bijzonder verstevigde ver-



De lakopbouw



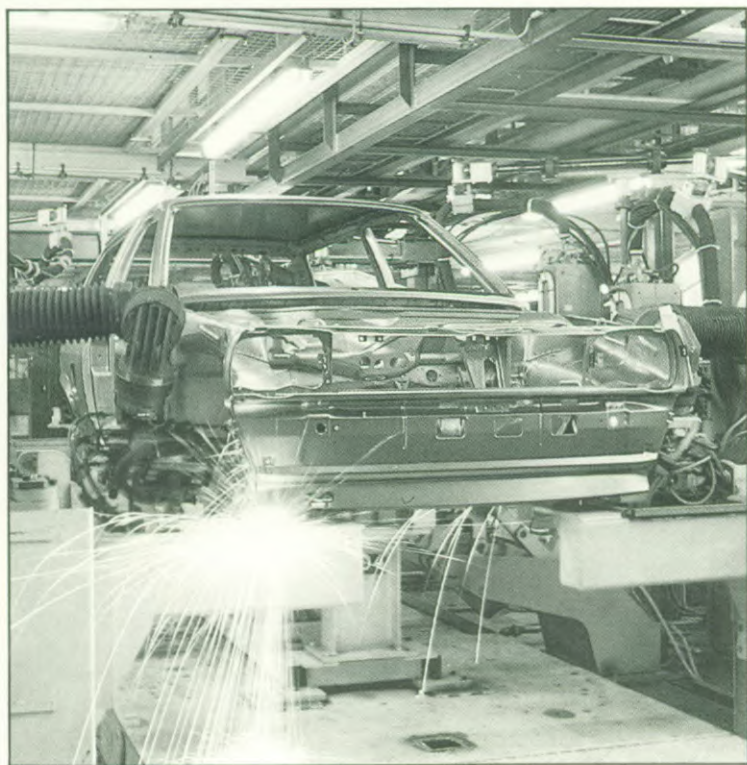
Bij de Polo is bijzondere aandacht besteed aan de anti-roest bescherming. De lakopbouw bestaat uit een fosfaatlaag, een grondlaag, plamuur en een speciale dek-lak. Holle ruimten in de karrosserie worden met verhitte was gekonserveerd.



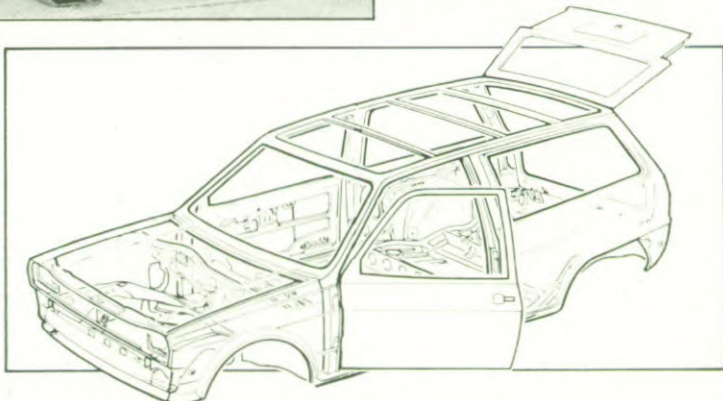
De Polo's in productie op de lopende band. Bij de bouw wordt gebruik gemaakt van de aller-modernste machines.

ankering van de voorstoelen. Het speciale slot dat aan de stoelen is aangebracht, zorgt voor een goede aansluiting van de gordels bij iedere zitpositie.

Bij de konstruktie van de Polo zijn, ten opzichte van het voorgaande model, ook technisch interessante vernieuwingen aangebracht.



Veiligheid speelt bij de konstruktie van de Polo's een bijzonder grote rol. De passagierscel is niet alleen zeer vormvast gekonstrueerd maar is ook omringd door een stabiele veiligheidskooi, die wordt gevormd door speciale profielen met een dwarsdoorsnede in deuren, zijpanelen en dak.



Zo zorgt een voorziening aan de versnellingsbak ervoor, dat de geluidsoverdracht naar het interieur nog verder wordt vermindert.

Voorts is de veer- en dempingskarakteristiek van de vooras en de achteras aangepast aan het hogere leeg gewicht.

Daarnaast werd de 1.05 motor geïntroduceerd, die is gebaseerd op de voorgaande 0,9 liter motor.

De cilinderinhoud werd bij gelijkblijvend vermogen vergroot.

Dit heeft een gunstiger verloop van het draaimoment tot gevolg en biedt daardoor de mogelijkheid tot economischer rijden.

Bovendien werd een belangrijke winst aan trekkracht bereikt.

Kenmerkend voor deze motor is de hoge compressieverhouding. Niettemin kan met normale benzine worden gereden. Dankzij het verbeterde HCS-verbrandingsprocédé (High Compression and Squish) was het mogelijk de compressieverhouding te verhogen tot 10.0 : 1.

Het HCS-verbrandingsprocédé berust op een sterke werveling van het



brandstofluchtmengsel tijdens de compressieslag vóór de ontsteking.

De verbrandingsruimte is in de zuiger opgenomen, waardoor een gunstige volume-opervlakteverhouding is ontstaan. Alle zijden van de verbrandingsruimte worden bij de fabricage bewerkt, zodat de maattoleranties erg nauw zijn. Daardoor worden ongewenste afwijkingen van de vooraf bepaalde compressieverhouding voorkomen. In het bovenste dode punt is de ruimte tussen zuiger en cilinderkop vrijwel nul. Tijdens de compressieslag wordt brandstof-luchtmengsel in de verbrandingsruimte van de zuiger geperst en daarbij zo intensief in werveling gebracht, dat geen pingelverschijnselen als gevolg van een ongelijkmatige verbranding kunnen ontstaan.

Deze verbetering van het thermodynamisch rendement resulteert in een daling van het brandstofverbruik met circa 4%.

Volkswagen is wellicht de

eerste motorenfabrikant die met normale benzine een compressie van 10,0 en daarmee een bijzonder efficiënte benutting van de brandstof-

LEKKER ZITTEN EN ACHTERUIT KIJKEN

Voor de kinderen bieden de achterstoelen in de Polo volop ruimte, maar in de praktijk blijkt de jeugd het bijzonder opwindend te vinden de stoelen weg te klappen en met het gezicht naar de achterraut te gaan zitten. Dankzij de handige wegklapconstructie ontstaat een comfortabele ruimte, waarin kinderen met gestrekte benen op de vloer kunnen zitten en kunnen genieten van volop uitzicht opzij en naar achteren.

Ook in dit opzicht is de Polo een gezinsauto die zeer veel mogelijkheden biedt.

energie weet te bereiken. Voor de bereiding van het mengsel dient de reeds bij andere Volkswagenmotoren toegepaste gekombineerde water en elektrische verwarming. Het door de carburateur geleverde mengsel wordt via een aan de afzuigbuis vastgegoten "diffusor" met grote snelheid naar de "egel" gevoerd die bij koude motor elektrisch wordt verwarmd.

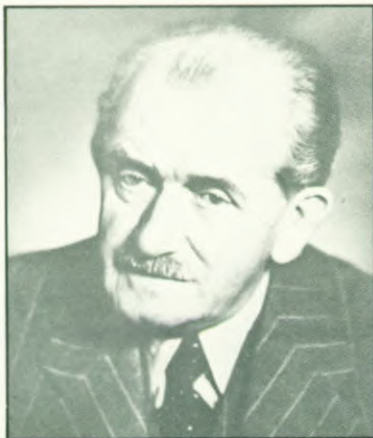
Verwarming en verneveling voorkomen de vorming van brandstofdruppeltjes in het aanzuigtraject. Daardoor wordt het verbruik van de nog niet bedrijfswarme motor met 10% verlaagd.

Dankzij het gebruik van de nieuwste technieken zijn de ontwerpers van de Polo erin geslaagd een bijzonder "eigentijdse" auto de wereld in te sturen.

Dat wil zeggen een auto die voldoet aan de hoogste eisen van economisch gebruik, technische betrouwbaarheid en — nog altijd zeer belangrijk — comfort.

VOLKSWAGEN

EEN WERELDREPUTATIE



Meer dan 25 miljoen auto's hadden de Volkswagenfabrieken al gebouwd, voordat in maart 1975 de eerste versie van de Polo aan het publiek werd gepresenteerd. Men had dus al de nodige ervaring in huis! Enkele maanden tevoren was in Emden de 18 miljoenste Kever – VW's ongeëvenaarde bestseller – van de band gelopen. De oersterke voorvader van een nieuw, jong geslacht Volkswagens, waarvan Polo thans deel uitmaakt.





De ideeën voor een Volkswagen werden ruim een halve eeuw geleden geboren. Ontwerper is Ferdinand Porsche, die in 1934 met de eerste produktierijpe plannen en – daarnaast – modellen ter tafel komt. De eerste prototypen – een limousine en een cabriolet – allebei uitgerust met een luchtgekoelde 2-cilinder 2-takt motor – zijn in februari 1936 gereed. Eind van dat jaar vinden de uitgebreide testritten plaats en in 1937 leggen de proefmodellen bijna 2,5 miljoen kilometer af. Begin 1938 is de eerste Kever productie rijp. Men hoopt de auto voor 990 Rijksmark aan het publiek aan te bieden. Datzelfde jaar wordt in de buurt van het stadje Fallersleben (80 km van Hannover) de eerste steen gelegd voor de bouw van het grootste automobiel-komplex ter wereld. Door samenvoeging van verschillende dorpen en gemeentes ontstaat een nieuwe gemeente, die "Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben" wordt genoemd. In 1945 zal het gemeentebestuur de naam veranderen in Wolfsburg. Uit Amerika arriveren de machines om de auto's te

gaan bouwen. Eind 1939 zijn 170.000 Duitsers via een apart kontrakt hard aan 't sparen voor een eigen VW. Dan breekt de oorlog uit. De fabriek levert toch nog 630 Kevers af – daarna wordt geheel overgeschakeld op de oorlogsproductie. Tot 1945 lopen er 55.000 kübelwagens van de band en circa 15.000 amfibie-wagens. Als in 1945 de balans wordt opgemaakt, ligt een derde van de fabriek in puin. Toch slaagt men erin een kleine 1800 auto's – meestal in handarbeid – in elkaar te zetten. Het zijn de voorlopers van een VW-vloedgolf, die de gehele wereld zal overspoelen. Nadat eind 1946 de 10.000-ste Kever van de band is gelopen, besluit de fabriek ook te gaan exporteren. Eerste exportland is Nederland. Importeurs worden – op 8 augustus 1947 – de Gebr. Pon uit Amersfoort, die al in 1939 belangstelling hebben getoond voor de VW. Ze bestellen 200 Kevers: de eerste 6 worden in oktober 1947 afgeleverd. Publieksprijs f 2.750, –. Doffe auto's. Lawaaiig. Maar ijzersterk. En dat laatste is precies, waaraan de na-oorlogse automobilisten behoefte hebben.

Op 1 januari 1948 neemt ir. Heinrich Nordhoff – een oude rot in het autovak – de leiding op zich van de VW-fabrieken en dankzij zijn energieke aanpak groeit het concern nu snel.

De jubileumkevers volgen elkaar in hoog tempo op. De 25.000ste in mei 1948, de 50.000ste in mei 1949, de 100.000ste in maart 1950. Daarna gaat het nog sneller. De 250.000ste in oktober 1951, de 500.000ste in juli 1953, de miljoenste in augustus 1955. Cijfers die duidelijk illustreren hoe de vaart erin zit. En het is nog maar het begin. Want in totaal zullen er 20 miljoen Kevers worden gebouwd – een absoluut wereldrekord, waarmee Volkswagen de resultaten van de befaamde T-Ford in Amerika met 5 mil-





SNELLE GROEI

Na de successen in eigen land worden door Volkswagen in tal van landen dochtermaatschappijen opgericht.

In Canada, 1952, Brazilië 1953, Amerika 1955.

Later worden daar nog aan toegevoegd Zuid-Afrika in 1956, Australië 1957, Frankrijk 1960, Mexico 1965, Zweden 1968, Joegoslavië 1972, en Nigeria 1975.

In Hannover wordt een geheel nieuw fabriekskomplex in gebruik genomen.

Nadat in 1974 het Audi-NSU concern in Ingolstadt door Volkswagen is overgenomen, wordt de structuur van het Volkswagenconcern gewijzigd. In 1978 gaat de overkoepelende concernnaam luiden: Volkswagenwerk A.G. of kortweg V.A.G.

joen exemplaren overtreft. Het enorme succes van de "Kever" blijkt ook een schaduwzijde te hebben. Er moeten, met zo'n bestseller op de produktiebanden, heel wat barrières worden genomen om de ontwikkeling van nieuwe modellen ter hand te nemen. Na een groot aantal prototypen te hebben beproefd, een bezigheid, die

véél tijd in beslag neemt, besluit de bedrijfsleiding om een aantal nieuwe creaties in ontwikkeling te nemen. Men kan VW bepaald niet verwijten, over één nacht ijs te zijn gegaan.

Wat er tenslotte uit de bus komt is een ijzersterk model-lengamma, aangepast aan de veranderde eisen. VW werpt zich actief op nieuwe ontwikkelingen: een sprekend voorbeeld daarvan zijn de experimentele veiligheidsauto's, waarvan in juni 1974 modellen in Londen worden getoond.

Nadat in 1973 de Passat is geïntroduceerd, volgen de nieuwe modellen elkaar snel op: de Scirocco, de Golf en tenslotte de Polo, de "Volkswagen in nieuwe grootte", die nog zal worden gevolgd door de Derby. Een uit de Polo ontwikkeld model, dat door zijn vorm meer is afgestemd op kopers met een conservatieve smaak. Dankzij dit modellenprogramma is VW in staat, de automobilisten een zeer ruime keuze te bieden. En dat is nodig ook, want de autokopers over de hele wereld zijn sinds de dagen van de Kever in meerdere opzichten veeleisender geworden.



TYPEN EN MODELLEN

Voor de automobilist die een Volkswagen Polo kiest, worden er 3 uitvoeringen gebouwd van het ruime 3-deurs model:

de Polo C, die de standaard uitvoering van alle versies omvat;

de Polo CL, modieuzer en met een aantal extra's en

de Polo GL, de meest luxueuze uitvoering met veel chroom, fraaie bekleding en talrijke extra's.

De Polo C wordt geleverd met 1,05 en 1,1 liter motor, de CL met 1,05, 1,1 en 1,3 liter motor en de GL met 1,1 en 1,3 liter motor.

In de Formel E-uitvoering worden de Polo's geleverd met de extra zuinige 1,1 liter motor.



POLO C

Wordt geleverd met 1,05 liter motor (29 kW/40 pk) en 1,1 liter motor (37 kW/50 pk).
Uitgerust met een voorruit van gelaagd glas, ruitewissers/sproeier voor achterruit, achteruitrijlamp, afsluitbare tankdop, achterruitverwarming, achterklepsteun met gasdrukveer, kofferklep, parkeerlichtschakeling.



POLO CL

Met 1,05 liter motor, 1,1 liter motor en 1,3 (44 kW/60 pk) motor. Keuze uit verschillende kleuren bekleding, met kunststof beklede raamstijlen, extra chroomdelen.
Verder: klokje, dagkilometerteller. Herkenbaar aan sierlijsten, zwarte bekleding van de middenspijlen en stervormige wieldoppen.



POLO GL



Polo GL



Polo GL

De meest luxueuze uitvoering. Wordt geleverd met 1,1 en 1,3 motor. Meer luxe in het interieur, alsmede een aantal extra's, zoals van binnenuit verstelbare buitenspiegel, een koplampreinigingsinstallatie en dubbeltonige claxon.



POLO "FORMEL E"

De Formel E uitvoering van de Polo is herkenbaar aan de aanduiding op de achterzijde en een spoiler op de achterklep.

Dankzij een aantal voorzieningen kan met deze uitvoering extra economisch worden gereden.



AudiolHeek VW POLO GL





PLEZIERIG RIJDEN MET DI

Volkswagen heeft met de geheel nieuwe Polo eens een totaal andere weg in willen slaan. Op het eerste gezicht even wennen misschien, maar bij een nadere beschouwing en vooral door er mee te rijden, blijkt dit verrassend speelse model bijzonder functioneel te zijn.

Volkswagen levert de nieuwe Polo in één karrosserieversie met een keuze uit drie verschillende motoren (1050, 1100 en 1300 cm³) en drie verschillende uitvoeringen, C, CL en GL die ook alle drie in E-uitvoering verkrijgbaar zijn. Datzelfde geldt overigens niet helemaal voor de motor: de Formel E heeft een 37 kW 1100 motor. De prijzen variëren van ruim vijftienduizend voor de simpelste Polo C tot een kleine negentienduizend gulden voor de duurste 1.3 GL. Van deze laatste geven wij hierbij een testverslag.



GL die bij 5600/min zo'n 44 kW aan de voorwielen levert. Afgezien van enkele transmissieverliezen uiteraard, maar daaraan lijdt elke auto. Het is de stilste motor van allemaal, niet de zuinigste maar daarvoor in de plaats wel de pittigste. Volkswagen heeft gelukkig nog de handbediende choke op de Polo gehouden. En deze kan na de koude start al vrijwel direct voor de helft en na een paar kilometers rijden, helemaal worden terug geduwd. Want de Polo kent geen kuren in koude toestand, loopt ook vrijwel meteen mooi rond en levert een behoorlijke trekkracht. Vanuit stilstand accelereerde onze Polo naar 100 km/h in een mooie 14 seconden, naar de 80 km/h waren we al in 9,5 seconde.

Onze zogenaamde "inhaalmeting", van 80 naar 120 km/h, kostte precies 12 seconden, hetgeen aangeeft dat de 1,3 ook in dat opzicht uitstekend z'n partijtje meeblaast. Deze meting wordt overigens altijd in de derde versnelling begonnen. Het spreekt vanzelf dat de Polo niet tot 120 km/h in deze versnelling kan doortrekken, er moet dus ook nog worden geschakeld.

Wij hebben bovendien bij de

Technisch veranderde er niet wezenlijk veel ten opzichte van de "oude" Polo. Het is de bekende kleine, efficiënt gebouwde voorwielaandrijver met dwars voorin geplaatste viercilinder van modern concept gebleven. Maar er zijn wel vele verfijningen doorgevoerd, met name aan de motoren die allemaal wat zuiniger werden.

De 1050 motor is feitelijk de oude 900 unit met een grotere cilinderboring, de 1100 en de 1300 kwamen ook in de vorige Polo-modellen al voor. De 1100 unit voor de Polo Formel E is de enige die super benzine vraagt, de andere doen 't uitstekend op normaal.

Voor deze test kozen we de sterkste versie, dus de 1.3

E POLO



topsnelheidsmeting in twee tegengestelde richtingen, een gemiddelde van precies 150 km/h op de klokken afgedrukt. Een snelheid waarbij het benzineverbruik iets oploopt. Want de zuinige nieuwe Polo, wordt bij snelheden boven de 120 km/h (dan is 't nog 1 op 12) uiteraard iets minder zuinig. Bij 100 km/h konstant is 1 op 14 mogelijk.

De beslist gunstige Cw-waarde van de Polo die 0,39 bedraagt, is natuurlijk in belangrijke mate mede debet aan het gunstige brandstofverbruik.

Prettig schakelen

Volkswagen levert een normale vierversnellingsbak in de Polo. Deze schakelt als vanouds bij dit merk, erg prettig en precies. Ook bij snel schakelen houdt de synchronisatie zich goed. Iets kortere schakelwegen zouden het bedieningsgemak wellicht nog verder vergroten. De eerste versnelling is wat aan de korte kant, in de derde die zeer ver reikt, is het mogelijk fantastisch vlot in te halen. De vierde heeft een overdrive overbrenging, maar maakt de auto nog bepaald niet futloos. Om dit

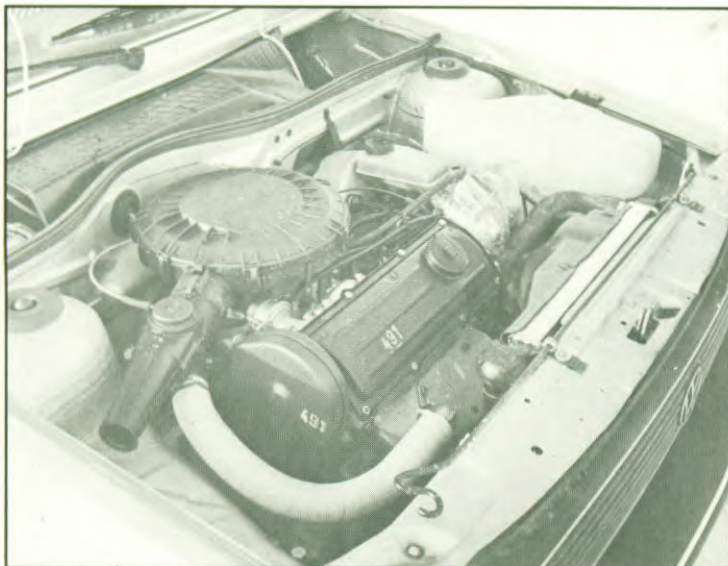


transmissiegedeelte met de koppeling af te sluiten: we treffen zelden een zó fijne, positieve koppeling aan.

Daar kan zelfs een niet zo handige chauffeur nog heel soepel mee overweg. Tevens is de transmissie, evenals de motor, opvallend geruisarm. En dát scheelt vooral op langere afstanden, enorm in het rijcomfort.

Fraaie aankleding

Natuurlijk is de 1.3 GL niet de goedkoopste Polo uit de prijslijst. Maar Volkswagen biedt voor die bijna 19 mille, ook behoorlijk veel! De auto is beslist gezellig aangekleed met een sterk uitzijnde stoffen bekleding die ook op de in de portierbekleding ingelegde armsteunen wordt teruggevonden. Hoofdsteunen op de



een goed overzicht op het verkeer.

Door de ruime verstelbaarheid van de voorstoelen, zit ook een langere bestuurder goed achter het kleine, dik beklede stuurwiel. Dat ligt bovendien prettig in de hand. Het instrumentarium van de GL bestaat uit twee grote ronde "klokken": de éne is de snelheidsmeter met kilometertotaalteller en dagteller.

De andere is een evengrote kwartsklok en er tussenin, bóven een watertemperatuurmeter en onder de brandstofmeter. Dáár tussenin bevindt zich een groot aantal (diode) controlelampjes voor zaken als choke, oliedruk, batterijspanning, grootlicht, handrem en richtingaanwijzer. De hendels voor de belangrijkste functies zijn keurig aan en rond de stuurkolom gegroepeerd. De chokeknop zit apart en ook de bedieningshendels voor verwarming en ventilatie bevinden zich op een apart paneel. Alles ziet er zakelijk en overzichtelijk uit en toch smaakvol. De Polo is niet overdreven volgestopt met accessoires maar we misten eigenlijk niets belangrijks. Zo zijn er bijvoorbeeld koplamp-

voorstoelen zijn standaard. Deze zijn wel in de hoogte verstelbaar maar kunnen niet kantelen. De stoffen vloerbedekking, de geheel beklede raamstijlen, het fraaie dashboard en het dikke, beklede stuurwiel, zorgen bij elkaar voor een best wel rijk uitziend interieur en dan komt daar nog bij dat alles naar de beste Volkswagentraditie, stevig in elkaar is gezet. De nieuwe Polo maakt een lichte en tevens degelijke indruk. Dat lijkt tegenstrijdig maar gezien de zes jaar karrosseriegarantie die Volkswagen geeft kan het niet anders, dan dat een levensduurverwachting best wel hoog gespannen mag zijn. Handige zaken zijn natuurlijk de grote achterklep en de neerklapbare achterzitting. In enkele handgrepen ligt het hele zaakje plat, de hoedeplank moet ergens worden opgeborgen of kan ook plat op de dan ontstane laadvloer. De rugleuning van de achterbank heeft twee standen om een iets grotere bagageruimte bij in gebruik zijnde achterbank te krijgen.

Veel glas.

De nieuwe Polo doet ruim

aan. Ofschoon de basis-maten vrijwel gelijk zijn gebleven, behoudens een iets grotere spoorbreedte, is de auto iets ruimer van binnen dan z'n voorganger. Met name geldt dat voor de breedte op ellebooghoogte en achterin de hoofdruimte. Dat komt natuurlijk doordat het dak recht door naar achteren loopt. Dat scheelt daar liefst een dikke twee centimeter. Door de carrosserievorm heeft de nieuwe Polo forse ruitoppervlakken gekregen. Dat doet de inzittenden erg prettig aan en het verschaft de bestuurder



sproeiers, een van binnen uit verstelbare buitenspiegel, een aanjager met drie snelheden, een grappig muntenbakje voor parkeergeld en zo, een dashboardkastje met klep, portierbakken, een aparte open bak voor spulletjes en een apart vakje voor het omvangrijke servicehandboek en instructieboek, direkt onder de stuurkolom. In deze uitvoering zijn zaken als een dubbele claxon, halogeen licht, gelaagd glas in de voorruit, achteruitrijlicht en een aansteker ook standaard. In de door ons gereden uitvoering was alleen de radio een extra.

Als een grote auto.

Ofschoon Volkswagen bij de conceptie van de nieuwe Polo ook aan het onderstel vrijwel niets wezenlijks veranderde, voelt de nieuweling, evenals 'z'n voorganger, aan als een betrouwbare en veilige auto. In de eerste plaats al de geruisarme motor en karrosserie. De auto komt ook boven de 120 km/h nog niet in de buurt van de 80 decibel. Dat niveau wordt pas rond de 140 km/h bereikt. De vering is een ietsje stugger geworden dan bij de vorige

Polo het geval was waardoor de auto stabiel is geworden op hogere snelheid, er minder overhang in snelle bochten voorkomt terwijl toch het comfortpeil daar niet of nauwelijks onder heeft geleden. Knap gedaan!

Dankzij de voorwielaandrijving gedraagt de Polo zich onder alle omstandigheden veilig en voorspelbaar. Zoals de oude Polo dat overigens ook al deed.

De tandheugelbesturing zorgt voor haarscherpe stuurreacties zonder enige onrust te veroorzaken. De besturing is niet overdreven direkt trouwens. Dat scheelt ook.

Vervolgens nog een woord van lof over de remmen.

Volkswagen liet alles bij het oude: een diagonaal gescheiden systeem, bekrachtigd, schijven vóór en trommels achter, een remdrukbegrenzer op de achteras. Het zijn plezierig te doseren remmen die ook na een aantal forse stops, nog geen kracht verliezen.

Tot slot nog even dit.

Volkswagen heeft met de Polo technisch geen revolutionair werk verricht, maar de nieuweling systematisch zodanig onder de loupe ge-



nomen en in detail verfijnd en verbeterd, dat zelfs een Polokenner denkt met een nieuwe auto te maken te hebben. Uiteraard wordt die eerste indruk al heel sterk gevestigd door het spreken-de, eigentijdse uiterlijk.



TIPS AUTOTHEEK WIJST

U DE WEG IN DE POLO



Volkswagen staat er bekend om, dat zijn produkten heel weinig onderhoud nodig hebben. Eén van de belangrijkste factoren voor zuinig rijden.

Twee keer per jaar of elke 7500 km moet de motorolie eruit en nieuwe erin en elke 15.000 km of eens per jaar wordt er een Grote Plan Service uitgevoerd. Het aantal handelingen is nog maar gering omdat er geen smeerpunten zijn en bijvoorbeeld de versnellingsbakolie niet behoeft te worden ververs. De Plan Service vereist een gang naar de VW-garage maar Autotheek heeft op deze en volgende twee pagina's, een aantal tips gefotografeerd en beschreven van zaken die een handige eigenaar eventueel zelf kan doen. Deze mogen overigens nooit in de plaats komen van het periodieke onderhoud. Volkswagen levert met de Polo aan gereedschap alleen een krik en wielmoersleutel.



⚡ Zekering vervangen

Het zekeringskastje bevindt zich onder de motorkap, tegen het schutbord links in de watervangbak. Om een zekering te vervangen dient men de betreffende verbruiker eerst uit te schakelen, het plastic deksel te verwijderen (drukken) en de gesmolten zekering weg te nemen. Gebruik een zekering van het zelfde amperage als de vorige (staat aangegeven). Raak bij het vervangen de metalen

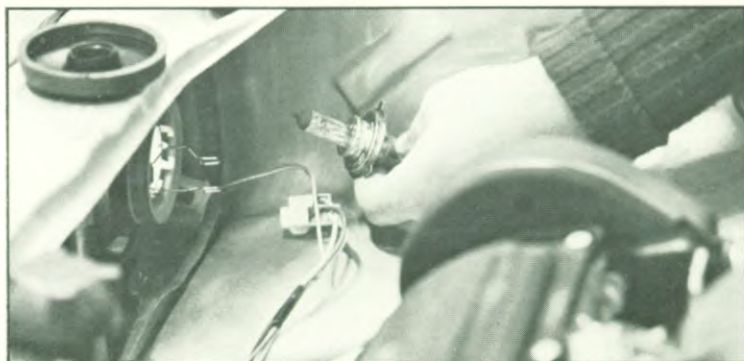
strip niet aan. Let er bij het weer aanbrengen van het kapje op dat dit goed op z'n plaats klikt in verband met een goede afsluiting. De volgende functies zijn gezekerd:

1) mistlampen (8A), 2) mist-achterlicht, mistlampen (stuurstroom), koplamp-sproeierpomp (8A), 3) stadslicht links, achterlicht links, instrumentenverlichting (8A), 4) stadslicht rechts, achterlicht rechts, kentekenlichten (8A), 5)

grootlicht links (8A), 6) grootlicht rechts, controlelampje van grootlicht (8A), 7) dimlicht links (8A), 8) dimlicht rechts (8A), 9) klaxon, stationaire afslagklep, achteruitrijlamp (8A), 10) knipperlichten (8A), 11) binnenlicht, aansteker, radio, klok (8A), 12) waarschuwingslicht, stoplichten (8A), 13) koellucht ventilator (16A), 14) achterrautewisser, ventilator (16A), 15) ruitewissers, intervalschakeling (8A), 16) achterrautewerwarming (16A).

Koplamp afstellen

Met de stelschroeven rechts boven en links onder de koplamp kan de lampstelling worden veranderd. Met de schroef links onder kan men door rechts omdraaien de lichtbundel laten dalen en links omdraaien, laten stijgen. De stelschroef rechts boven (zie foto) is voor de horizontale verstelling (links-rechts). Afstellen kan overigens het beste met een speciaal daartoe ontwikkeld apparaat in de garage worden gedaan om andere weggebruikers later niet te hinderen.



Lampje van koplamp verwisselen

Een koplamp wordt van onder de motorkap verwisseld. Hierbij kan men het beste als volgt handelen: motorkap openen, driepolige kontra steker van lampvoet trekken, rubber afdekkap lostrekken, uiteinden lampvoetveerklem samendrukken en omklappen (er is ook een konstruktie met sluitring mogelijk, deze moet tegen de reflektor worden gedrukt, gedraaid en weggenomen), lampje verwijderen en nieuw lampje aanbrengen. Let hierbij goed op, het glas van het lampje met blote vingers niet aan te raken om kondensvorming in de koplamp en roest aan de reflektor te voorkomen. De nok van de lampring valt in de uitsparing van de reflektor. Zo ligt de middelste stekerklep dan bovenaan en is de lamp goed gemon-

teerd. Handelingen als boven in omgekeerde volgorde en tenslotte lampafstelling (laten) controleren. De stadslichten zijn in hetzelfde koplamphuis gemonteerd en zijn door de lampfitting linksom te draaien en uit de reflektor te nemen en het lampje in de reflektor te drukken en iets links om te draaien, gemakkelijk te vervangen. Ook hier geldt, dat het lampegas niet met de vingers dient te worden aangeraakt.

Clignoteurlampje verwisselen

De clignoteurlampjes zijn in de voorbumper gemonteerd en kunnen worden vervangen door het lampeglasje met een kruisschroevendraaier, los te draaien. Zoals de foto toont, blijven de schroeven in het lampegas. Druk het lampje in de fitting en draai het links om tot aan de aanslag. Nieuw lampje van dezelfde sterkte monteren.





▲ Achterlicht vervangen

De achterlichten bevinden zich in één paneel in de achterzijde van de auto. Door de bovenste en onderste klemclip aan het huis naar boven te drukken, kan het geheel worden uitgenomen. Een lampje kan worden verwijderd door het in de fitting te drukken en naar links te draaien. Een nieuw lampje in de fitting drukken en tot de aanslag rechtsom draaien. Fittingplaat weer aanbrengen en opletten dat de klemclips weer op hun plaats klikken.



▲ Nummerplaatverlichting

De nummerplaatverlichting is in de achterbumper gemonteerd. Om het defekte lampje te vervangen dient met een kruisschroevendraaier het huis te worden losgeschroefd. Lampje in fitting drukken en linksom draaien en uitnemen. Nieuw lampje in fitting drukken en tot aanslag rechtsom draaien.

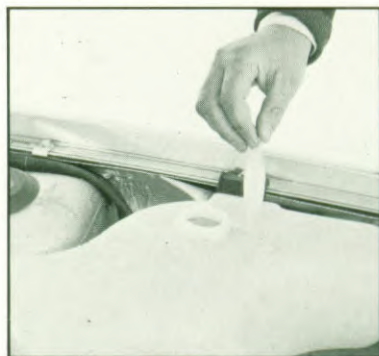


▲ Binnenverlichting

Ook een binnenverlichting-lampje kan stuk gaan. Dit is simpel te vervangen door met een schroevendraaier het lamphuis uit de plafondbekleding te wippen. Het lampje zit tussen twee klemmetjes.

Accupeil controleren

De accu bevindt zich onder de motorkap, rechts tegen het schutbord in de watervangbak. Het is een twaalfvolts accu die geregeld moet worden gecontroleerd op de stand van het accuzuur. Wanneer nodig de betreffende cel met gedestilleerd water bijvullen. Niet laten overlopen in verband met corrosievorming aan de klemmen. Deze laatste eens per jaar losnemen en met zuurvrije vaseline insmeren en weer monteren.



▲ Ruitesproeier reservoir

Omdat deze Polo met kop-lampsproeiers is uitgerust, bevat het sproeireservoir ongeveer 8 liter. Normaal is dat 1,8 liter. Gebruik een ontvettingsmiddel en/of een antivriesmiddel. Dat laatste met name in de winter. Vul het reservoir tot aan de rand en druk de dop er weer stevig op. Stel eventueel de spuitrichting van de sproeiers met een naald in.



Koelvloeistof kontrolleren

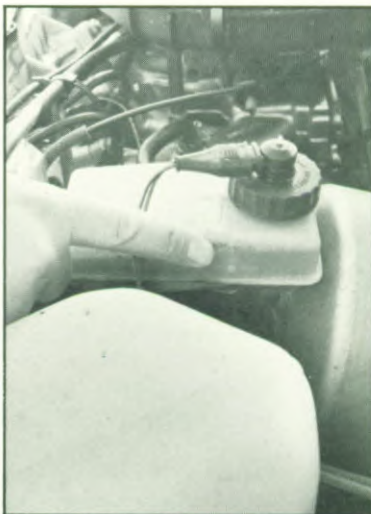
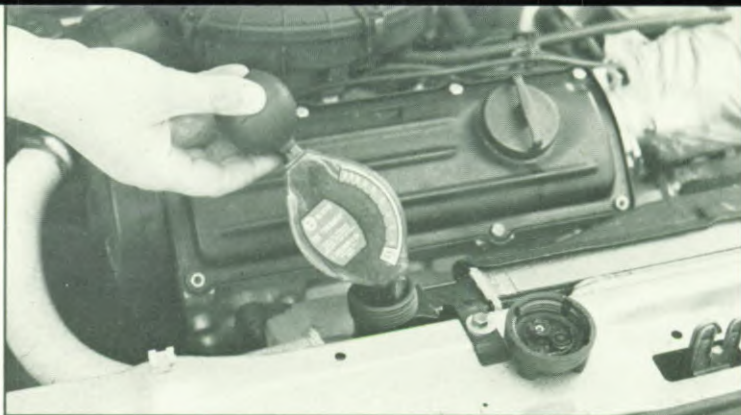
De Volkswagenprodukten zijn af fabriek met een koelvloeistofmiddel uitgerust op water- en antivriesbasis. (G10).

Tegen de winter is het nuttig de werkzaamheid van het koelmiddel tegen vorst te controleren. De motor moet enigszins zijn afgekoeld alvorens de dop langzaam een slag linksom mag worden gedraaid. Eerst de druk laten ontsnappen en dan de dop er verder uitdraaien. De knijpbal van de antivriesweger geheel indrukken, het slangetje in de vulopening steken en door de bal langzaam geheel los te laten, de weger met koelmiddel vullen. Op de meter aflezen tot welke temperatuur het koelmiddel is beveiligd. Eventueel bijvullen met het door Volkswagen voorgeschreven middel.

Onder de vuldop bevinden zich een minimum- en een maximummerkteken. Let bij plotselinge waterverliezen op lekkages en zijn die er niet, ga dan na of het koelmiddel op andere wijze, door bijvoorbeeld oververhitting of een lekkage koppakking, verdwijnt. Controleer bijvoorbeeld de peilstok van de motorolie op waterdruppels.

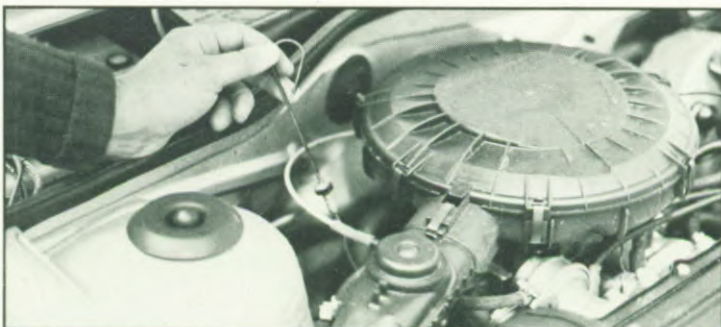
Motorolie vuldop

In geval motorolie moet worden bijgevuld, deze in de opening bovenin het klependeksel gieten. Gebruik de voorgeschreven oliesoort SAE 15 W 50 en laat de motorolie geregeld, dat wil zeggen elke 7500 km verversen. Controleer het peil bij voorkeur dagelijks doch tenminste eens per week.



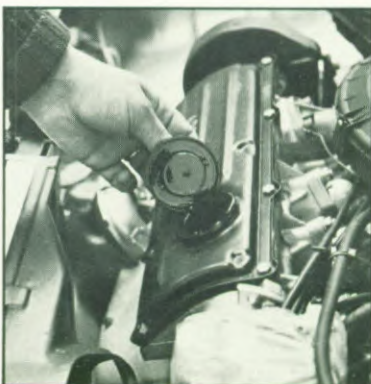
Peil van remvloeistof

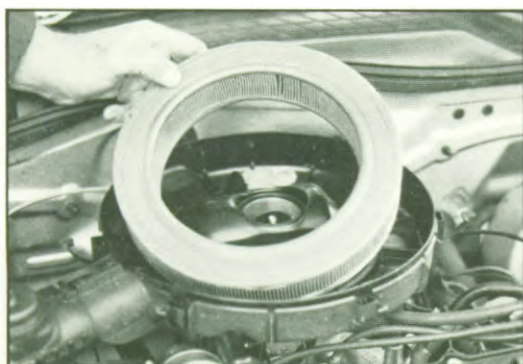
Kontroleer geregeld, liefst eens per week het peil van de remvloeistof. Aan de buitenkant van het transparante huis dat op de rembekrachtiger, tegen de wand van de watervangbak, links in de motorruimte is gemonteerd, bevinden zich een minimum- en een maximumpeil. Bijvullen met vloeistof met USA norm FMVSS 116 DOT 3 of DOT 4 en eens per twee jaar geheel verversen. Remvloeistof is giftig en kan de lak van de auto aantasten.



Peilstok motorolie

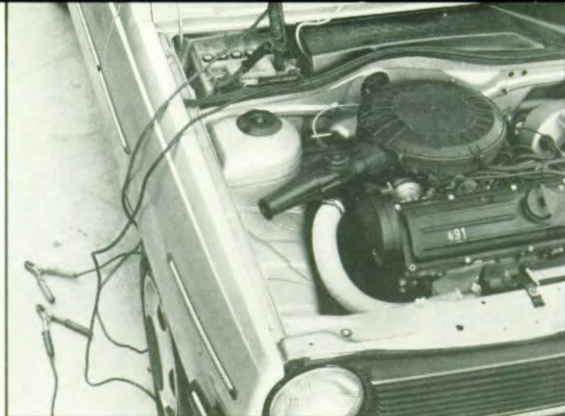
De oliepeilstok van de motor bevindt zich aan de zijkant van de dwars gemonteerde motor, aan de rechterkant, achter het luchtfilter. Bij stilstaande motor en de auto volkomen vlak geparkeerd, de peilstok uitnemen, schoon vegen en ópnieuw in het peilgat drukken. Na twee tellen opnieuw uittrekken en het peil aflezen.





Luchtfilter schoon maken

Het luchtfilter bevat een droog, papieren element. Druk de klemmen van het huis rondom los en neem het element er uit. Onder druk schoon blazen en weer in het huis leggen. Bij een ernstig vervuild element, dit vernieuwen. Let dan vooral op stof, olie en zand en dergelijke. Een vervuild luchtfilter kan tot motorstoringen, een verhoogd verbruik en tenslotte zelfs tot motorschade leiden.



Startkabels

Als de motor niet wil aanslaan en blijkt, dat een te zwakke accu de schuldige is, kan men de auto aanslepen of met startkabels op een hulpaccu starten. In het eerste geval een stevige trekkabel aan het sleepoog bevestigen, in het tweede geval een set startkabels als volgt aanbrengen: zwarte kabel met zwarte klem aan minpool bevestigen, rode kabel met rode klem aan pluspool. Let op dat de polen schoon zijn en de

klemmen goed contact kunnen maken. Laat de klemmen aan de andere uiteinden elkaar dan vooral niet raken! Vervolgens de zwarte klem aan de minpool van de hulpaccu en de rode klem aan de pluspool bevestigen. Dus van min naar min en van plus naar plus. Laat tijdens het starten de motor van de hulpauto lopen. Deze laadt de accu dan tevens bij. Eerst rode klem van hulpaccu, daarna zwarte klem losnemen, vervolgens de klemmen aan de eigen accu.



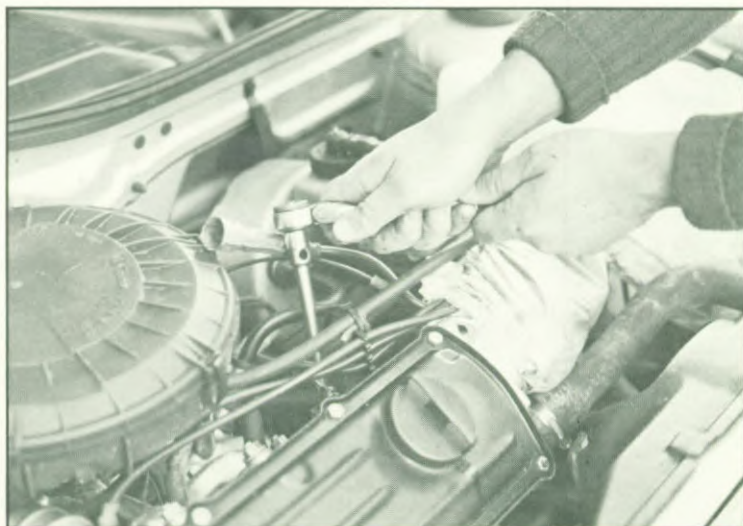
Profiel dieptemeter

Het bandenprofiel is heel belangrijk bij rijden op natte en gladde wegen. De Nederlandse wetgeving schrijft een minimum wettelijke diepte van slechts 1 mm voor. Wij zouden willen aanraden om bij een minimum diepte van 2 mm de banden te vervangen. Vooral tegen de winter is een goed profiel heel belangrijk.

Remblokjes controleren

Voor controle van remblokjes dienen de voorwielen te worden verwijderd. Men kan in de houder aan de voorkant van de remschijf, aan weerskanten het remblokje zien zitten. Laat bij voorkeur door de garage vervangen wanneer men kan zien dat ze te dun zijn geworden.





▲ Afwateringsgaten

Volkswagen heeft de Polo op een aantal plaatsen van afwateringsgaten voorzien om bijvoorbeeld de portieren of de kokerbalken van condenswater te kunnen ontdoen. Deze gaten (sleuven) zijn konstant open, maar het verdient aanbeveling ze met enige regelmaat met een schroevendraaier schoon te steken. Vuil kan de gaten namelijk verstoppen en het systeem waardeloos maken.

Gereedschap

Volkswagen levert bij de Polo een krik en wielmoersleutel, plus een soort van trekklus voor de wieldopjes. Dit geheel is keurig in een verzonken bodemdeel van de bagageruimte opgeborgen.

▲ Bougies vervangen

Volkswagen gebruikt op de Polo bougies van de merken Bosch, Beru of Champion. In alle gevallen dient de elektroden-afstand 0,6 tot 0,7 mm te bedragen. De typen per merk zijn voor alle motoren in de Polo: W7D, 14-7 D en N 8 Y.

Bougies losdraaien met bougiesleutel, neem voor betere bereikbaarheid het luchtfilterhuis even weg. Bij monteren vooral goed opletten dat de bougie recht in het gat wordt gedraaid daar anders schade aan het bougiegat kan ontstaan.

een zachte ondergrond, een stevige plaat onder de krikvoet. De auto zó ver opkrikken, dat het bewuste wiel geheel vrij is komen te hangen en daarna de wieltbouten verder los draaien en het wiel verwijderen.

Reservewiel op de plaats zetten en de bouten handvast aandraaien. Wagen laten zakken en wieltbouten kruiselings stevig aandraaien.

De wieldop zo aanbrengen dat de vier nokken over de wieltbouten vallen en dan met een flinke tik vast meppen.

Wiel verwisselen ▶

In geval van een lekke band dient het wiel met band te worden verwisseld. Trek stevig de handrem aan en zet de wagen in de versnelling. Het is 't beste om, indien aanwezig, een stuk hout of zo, achter het diagonaal tegenover liggende wiel te plaatsen om er helemaal zeker van te zijn dat de auto niet kan weg rollen of glijden. Verwijder de wieldop en draai de wieltbouten met de sleutel ongeveer één slag los. Steek daarna de klauw van de krik om de uitstekende rand van de dorpel en leg in geval van



POLO "FORMEL E" VOOR

Evenals de andere VW-modellen worden ook de Polo's uitgerust met een aantal speciale voorzieningen, die deel uitmaken van het Formel E pakket. E staat daarin voor energiebesparing.

Voor de Polo reeks omvat de Formel E – uitvoering de volgende voorzieningen: een schakel- en verbruiksmeter, 3 + E versnellingsbak, E schakelsymbool, 1,1 liter 37kW motor voor superbenzine alsmede de aanduiding "Formel E".

En verder is er een spoiler aangebracht op de achterzijde, die de luchtweerstand vermindert en op die manier bijdraagt tot een gunstiger brandstofverbruik.

Opzet van het pakket is, de bijzonder verbruiksbewuste automobilist zonder verlies aan rijprestatie en rijplezier brandstof te laten sparen.

De Polo Formel E modellen hebben een schakel- en verbruiksindicatie die oplicht, zodra de bestuurder in de eerstvolgende hogere versnelling economischer kan rijden. In de hoogste versnelling gaat de verbruiksindicatie meespelen

en geeft een aanduiding van het verbruik in liters per 100 km op dat moment.

Onderdeel van de Formel E is ook de 3 + E versnellingsbak. De eerste 3 versnellingen van deze bak komen in grote trekken overeen met die van de konventionele versnellingsbak: de E versnelling vermindert het toerental en daarmee het verbruik alsmede het rijgeluid.

Metingen volgens de DIN-norm bij vergelijkende modellen uit de normale serieproductie hebben aangetoond, dat de Polo in Formel E uitvoering gebruiksbesparingen tot circa 20% kan bereiken. Bij stadsverkeer kon bij het in acht nemen van de schakel- en verbruiksindicatie nog eens een besparing tot 7,9% worden bereikt.

Formel E

Schakel- en Verbruiksaanwijzing (SVA)



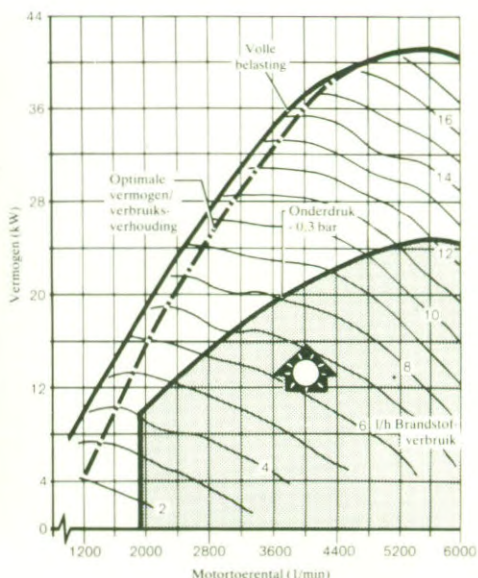
Opschakelen



Rijden in de lagere versnelling



Verbruiksaanwijzing in de hoogste versnelling

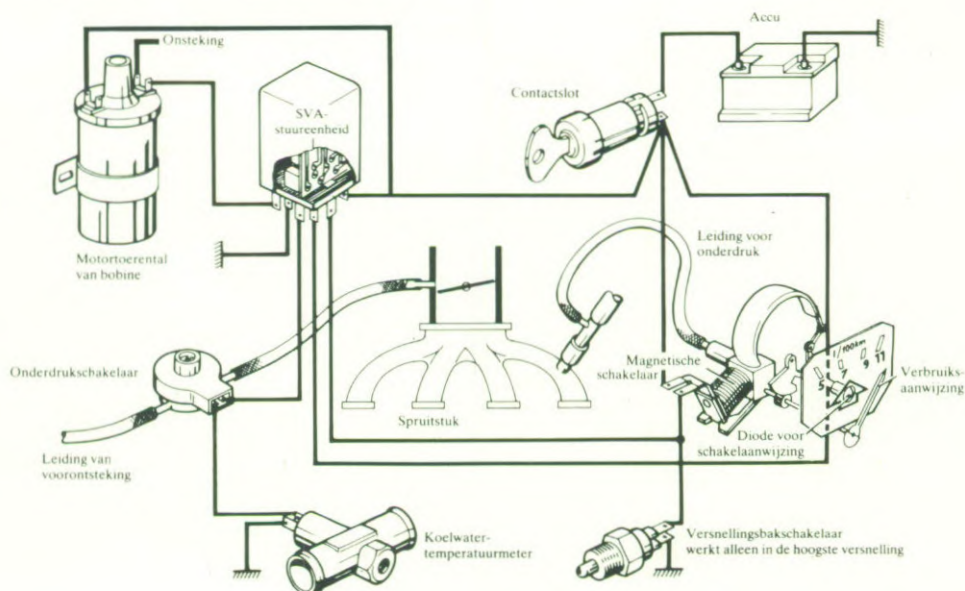


OR EKONOMISCH RIJDEN



Formel E

Elementen van de Schakel- en Verbruiksaanwijzing (SVA)



VW POLO

Bezitters van een Polo hebben de keuze uit een groot aantal speciale accessoires, die V.A.G. onder de naam AutoPlus aanbiedt. Deze accessoires zijn speciaal afgestemd op de VW en de Audi-modellen.

Zo zijn er voor de Polo speciale matten in verscheidene kleuren. Een eenvoudige nylon rib mat en de luxueuze AutoPlus matten van extra stevige kwaliteit, omboord en voorzien van het VW-embleem in het hakstuk. Voor het interieur zijn er verder speciale pasklare hoezen in diverse kleuren en hoofdsteunen. Op het gebied van autoradio's is er een zeer gevarieerd assortiment, variërend van de eenvoudige FM-mono radio tot de zeer exclusieve kombi-apparaten, waaronder de Blaupunkt Berlijn.

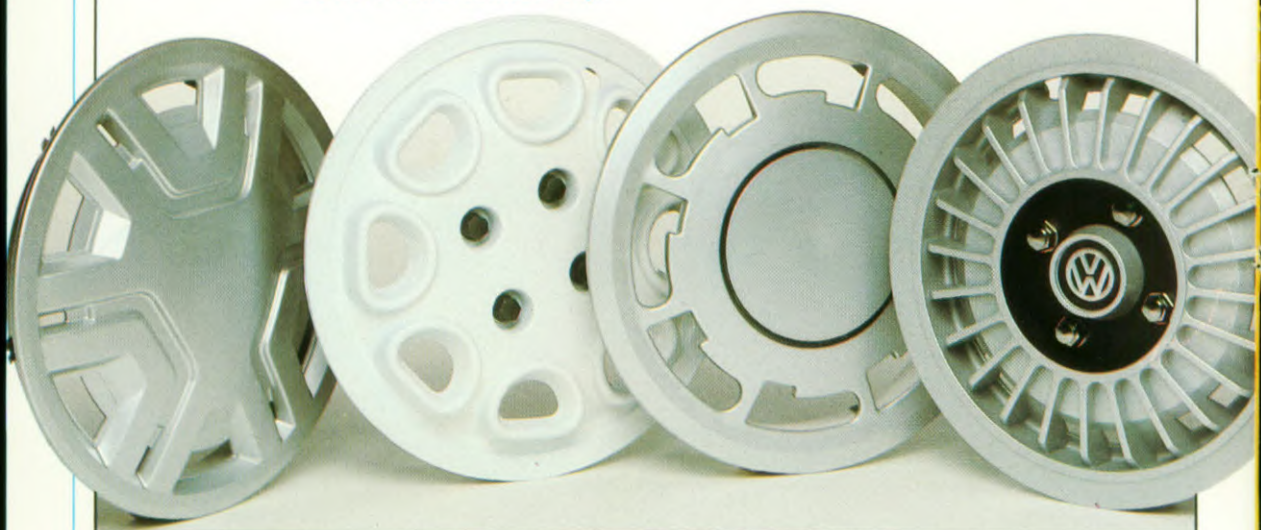
Voor het exterieur zijn o.a. te koop: lichtmetalen wielen of wioldoppen, die nauwelijks hiervan te onderscheiden zijn, spatlappen, trekhaken en stootsierlijsten met opschrift Polo.

In de zomer kan de automobilist veel plezier beleven aan het zonnedakje, dat in twee standen is te openen en eventueel in zijn geheel uitneembaar is.



Auto

Lichtmetalen wielen of wioldoppen maken de Polo extra aantrekkelijk.



Dit speciale zonnedakje is in 2 standen te openen en kan eventueel geheel worden weggenomen.



Speciale hoes, pasklaar en in een aantal kleuren. Hoofdsteun, aangepast aan de kleur van de bekleding.

Dit is de Blaupunkt Porto, een FM radio cassettespeler met 2x 10 Watt uitgangsvermogen en versneld op- en terugspoelen van de cassetterecorder. Hierbij past uitstekend een equalizer die het uitgangsvermogen tot 4 x 20 Watt versterkt en tevens een klankaanpassing van het geluid mogelijk maakt.

Deze combinatie vraagt om goede luidsprekers. De AutoPlus 2-weg luidsprekers passen hier uitstekend bij met een muziekbelastbaarheid van 25 Watt. Frekwentiebereik 25-20.000 Hz, te monteren in de hoedeplank van de Polo.

Plus





AUTO THEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE