

Polo

den snabba och säkra ekonomibilen
från Volkswagen.



POLO

Våren 1979





Polo, den snabba och säkra ekonomibilen från Volkswagen.

Att Polo är den kanske allra bästa småbilen på marknaden har vi fått flera bevis för det senaste året. Den bästa vägvagnen i minsta klassen. Den som ger mest storbils-känsla. Motortidningarna sätter höga betyg för Polos uppträdande på väg.

På vilket sätt skiljer sig då Polo från andra småbilar? En viktig skillnad är motorn. Polo har en större och modernare

motor än de flesta. Den är på 1,3 liter och ger 43 kW eller 58 hk, vilket inte bara gör Polo till den snabbaste och omkörningssäkraste bilen i sin klass. Utan också till en sprinter i jämförelse med många större bilar.

Med den här förnämliga motorn med överliggande kamaxel är Polo lika snål som den är snabb. Bara 0,75 l/mil vid blandad körning. Dessutom nöjer den sig med 93 oktan

vilket inte bara är omtänksamt mot ägarens ekonomi utan också mot miljön.

1979 års Polo finns i två modeller, S och LS. Tekniskt är de identiska. Det som skiljer är utrustningsdetaljer som klädselkvalitet, mattor och att LS-modellen har bakrutetorkare.



Rustad för såväl stadstrafik som långfärder.

De flesta småbilar reder sig bra i tätortstrafik. Men så fort de kommer ut på landsväg, gör sig småbilens ofta mindre lyckade egenskaper genast påminda. Tex i form av dålig omkörningsacceleration, stötig gång och surrigt motorljud. Hur är då Polo på landsväg och vilken nytta har man av att den ger mest storbilskänsla av alla småbilar? Först och främst har Polo prestanda som gör den till

Sveriges snabbaste småbil och på den punkten konkurrenskraftig även med bilar upp i rena familjebilsklassen. Du kan alltså köra om på ett betryggande sätt och dessutom hålla en hög genomsnittshastighet. Det senare även på kurviga svenska landsvägar. Polo ligger stabilt på vägen utan att visa prov på småbilars skuttiga gång. Och framhjulsdriften tillsammans med den självstabiliserande styrningen ger en

säkerhet som alla bilar på svenska vintervägar skulle behöva.

Tack vare den lite större motorn är ljudkomforten god. Man slipper det irriterande surriga ljud som annars utmärker småbilar. Och man kan använda samtalston till varandra även i motorvägsfart.



Motor på tvären ger plats på längden.

Som alla riktigt moderna småbilar är Polo förstas framhjulsdreven med motorn tvärställd över drivhjulen. Det är först då som framhjulsdriфтens alla möjligheter till en platsbesparande konstruktion tagits till vara.

Polo är ett fint exempel på att en modern småbil kan rymma mycket mer än ytermåtten låter ana. Om vi börjar

med förarsätet, dvs de mått som föraren har till sitt förfogande, finner man att benutrymmet i Polo är smält otroliga 10 cm längre än i stora Volvo 244. Polo är en av de bilar oavsett storlek som riktigt långa förare sitter allra bäst i.

Även på bredden bjuder Polo på utrymmen. Den är besiktigad för fem personer och tre baksätesspassagerare

sitter bra, åtminstone kortare sträckor. Polo är dock inte bara en kortdistansbil. Som långfärdsvagn för två personer är den antagligen den allra bästa bland småbilar. Då har man också utrymme för ett rejält långfärdsbagage.



Den nya instrumentpanelen i Polo LS.



Sittriktiga, skälade säten och ställbara nackskydd.

En förar- och passagerarkomfort som överraskar.

Många tror att man måste göra avkall på komforten när man skall köpa en liten bil. Att det inte behöver vara så är Polo ett bra bevis för.

Ta sittkomforten t ex. Fram har Polo samma säten som Golf och Passat. Anatomiskt formade och mycket sköna att sitta i, också på längre sträckor. Även baksätespassagerarna sitter

bra. Polo är inte som flera andra småbilar, t ex Ford Fiesta, besiktigad för bara fyra personer utan för fem fullvuxna. Fast det är ju klart att fyra sitter bättre, speciellt på långfärder.

Polo har också en instrumentering och utrustning som man i allmänhet bara finner i betydligt större bilar. Ett exempel är

vindrutetorkare med två hastigheter plus intervalläge. LS-versionen har dessutom bakrutetorkare med spolning. Ett annat exempel är det effektiva värme- och ventilations-systemet med steglös blandning av frisk- och varmluft som gör Polo till en skön bil oavsett yttre temperatur.



**Från 285 till
900 liter på
5 sekunder blankt.**

Lika snabb som Polo är vid omkörningar på landsväg, lika kvick är den i förvandlingsnumret från personbil till transportbil. Det krävs bara ett par enkla handgrepp för att ordna till ett oämt, skyddat lastflak med följande mått: längd 115 cm och bredd 90-125 cm. När du sedan lägger till höjden har du ett utrymme på nästan en hel kubikmeter.

Reservhjulet inkräktar inte - det ligger i ett separat och lättåtkomligt fack i golvet. Nu har du plats för skrymmande närtransporter eller för ett rejält semesterbagage. Lastning och lossning är inget problem tack vare den väl tilltagna bagageluckan. Hos Polo kan man verkligen tala om en tredje dörr. Den har en väl tilltagen öppningsvinkel och gas-

fjädring som gör den lätt att öppna. För åtkomligheten är det alltså väl sorjt. Och tack vare de breda sidodörrarna når man lätt även det man packat längst fram i lastutrymmet. När Polo sedan fullgjort transportuppdraget behöver den bara ca 5 sekunder för att åter bli en riktigt bekväm bil med plats för tre baksätespassagerare.



S eller LS, båda med de nya stöttåliga stötfångarna.

1979 års Polo finns i två versioner, S och LS, båda med den kraftiga 1,3 litersmotorn som gör Polo till Sveriges snabbaste småbil. (På bilden Polo S.)

S-modellen skulle man kunna kalla för sparversionen av Polo. Men många har redan uppfattat den som en sportversion också, något som inte minst den tuffa svartvit-rutiga klädseln och den nya mattsvarta instrumentpanelen och fronten understryker. S-modellen har också svarta lister runt

alla rutor och den nya stötfångaren, av samma stötdämpande konstruktion som hos Golf och Passat, är också överdragen med svart plast. Överhuvudtaget har den nya fronten givit Polo det lite tuffare utseende som väl svarar mot bilens överlägsna prestanda i den här klassen. Att sedan de nya stötfångarna dessutom gör Polo tåligare vid närkontakt med andra bilar är också ett stort plus i dagens trafik.

Småkrockar upp till 4 km/tim tar de nya Polo-stötfångarna upp utan att blinka.

Behövs det då en Polo LS när nu redan S-modellen är så välutrustad? De flesta svarar säkert ja eftersom LS-modellen ökar valfriheten rätt ordentligt när det gäller färger på lack och klädsel. Dessutom har LS-modellen bakrutetorkare som standard samt textilmattor på golvet. Lite mer ombonad alltså, men för den skull inte mindre ärtig.



Säker att köra. Säker att köpa.

Att Polo uppför sig väl på alla typer av vägar och underlag är inte bara framhjulsdraftens förtjänst. Det finns ju även andra framhjulsdrevna småbilar. Till en del beror det också på en väl avstämd fjädring samt på den självstabiliserande styrning som Polo delar med övriga bilar från Volkswagen.

Den här konstruktionen hjälper föraren att hålla kursen vid såväl isfläckshalka som vid en däckexplosion på ett framhjul. En viktig beståndsdel i det säkerhetstänkande med vilket Polo är byggd är också den stabila säkerhetskarossen med databeräknade deformationszoner.

En bil i vilken alla ovanstående fördelar ingår är förstås en attraktiv bil den dag man vill sälja den. Polo har ett högt andrahandsvärde. Men det beror naturligtvis också på att den är en Volkswagen med allt vad det betyder för ägartryggheten.



Polo har Volkswagens alla inbyggda fördelar.

Volkswagen-Kvalitet. I hela sin konstruktion, in i minsta detalj är en Volkswagen byggd för att hålla länge och ge många bekymmersfria mil.

Volkswagen-Ekonomi. Volkswagen har med hjälp av datorer utvecklat en teknik att bygga bilar (ESEM-metoden) som ger både lätta och starka bilkonstruktioner. Den låga vikten ger lägre bränsleförbrukning och lägre skatt.

Volkswagen-bilarna är konstruerade för att vara service- och reparationsvänliga och har därför placerats i förmånliga försäkringsklasser.

Alla nya Volkswagen personbilar levereras med Europagaranti - V.A.G:s 3-åriga vagnskadegaranti som gäller i praktiskt taget hela Europa. Den sparar i kostnaden för vagnskadadelen i den vanliga bilförsäkringen. 6 års rostskyddsgaranti.

Volkswagen har en av marknadens absolut generösaste rostskyddsgarantier. Under garantitiden behöver bilen behandlas endast två gånger.

Garantin gäller alla rostskador (genomrostning) och såväl arbete som material. Ägaren betalar endast en mindre självrisk, 240 kronor med dagens moms inräknad.

Volkswagen-Service. Volkswagen har ett av landets tätaste servicenät med cirka 300 verkstäder. Och i Europa finns mer än 5 500 V.A.G-verkstäder, vilket känns tryggt vid utlandsresor.

Marknadens bredaste bytessystem sparar i genomsnitt 50% åt bilägaren jämfört med priset på nya delar.

Serviceintervallerna är långa: oljebyte var 1000:e mil, eller 2 gånger per år, och förebyggande service var 2000:e mil, eller 1 gång per år.



S-modellen

A. Svart

B. Gazell

C. Grön



Konstläder-klädsel (endast mot särskild beställning och tilläggskostnad).



Citrongul. Klädsel C.



—



—



Marsröd. Klädsel A.



—



Floridablå. Klädsel A.



—



Manillagrön. Klädsel C.



Alpinvit. Klädsel C.



—



Indianaröd-metallic*. Klädsel A.



—



Canyonbrun-metallic*. Klädsel B.



Diamantsilvermetallic*. Klädsel A.



—

Polo S finns i tre färger: Citrongul, marsröd och diamantsilver-metallic. Samtliga med svartvit-rutig tygklädsel.

OBS! Denna broschyr är endast avsedd som en allmän information. Volkswagen tillverkar bilar för många länder med olika trafiklagar och föreskrifter om bilarnas utrustning. Därför kan det i denna broschyr finnas modeller och utrustningar som ej går att få i Sverige. Vissa specifikationer kan ha ändrats sedan tryckningen. Din V.A.G.-handlare har produktblad med aktuella uppgifter.

*mot pristillägg.

OBS! Av trycktekniska skäl är det omöjligt att i tryck helt rätt återge kulör och nyans på lack och klädsel.