



Scharfe, präzise Linien prägen das markante Familiengesicht des neuen Polo und die Heckleuchten greifen die nach oben abknickende Grundlinie der Doppelscheinwerfer (ab Comfortline) auf. So kommt die vom Konzern-Chefdesigner Walter de Silva konzipierte Volkswagen DNA ohne schnell alternde Stil-Kapriolen aus.

NEUES BEI VOLKSWAGEN VOM 5. POLO BIS ZUM CRAFTER

Neue Personenwagen und Nutzfahrzeuge bringt Volkswagen jetzt Schritt für Schritt in den Handel: Die fünfte Generation des Polo weist größer denn je und mit neuer Technik wie der DSG-Automatik, aber mit bis zu 20 Prozent weniger Verbrauch, in die Zukunft. In der Golf-Familie sind der GTI, der GTD, der BiFuel und der neue Variant als weitere Pkw-Modelle bestellbar. Im Crafter reduziert die AdBlue Technologie zusammen mit einem neuen Getriebe den Verbrauch und die bereits 2008 auf der IAA Nutzfahrzeuge vorgestellte Pickup-Studie wird voraussichtlich 2010 nach Europa kommen.

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat im Jahr 2008 trotz schwieriger werdender Rahmenbedingungen so viele Autos wie nie zuvor verkauft und gleichzeitig neue Rekordwerte bei Umsatz und operativem Ergebnis erzielt, unterstrich Stephan Schaller, Sprecher des Markenvorstands, bei der Jahrespressekonferenz in Hannover. „Wir sind stark genug aufgestellt, um die Krise zu meistern und danach wieder mehr Autos zu verkaufen als

vorher“. Meistverkauftes Produkt ist der T5 mit den Modellen Transporter, Caravelle, Multivan und California. Zumindest teilweise durch die Umwelt- oder Abwrackprämie begünstigt, ist der Caddy weiter auf Erfolgskurs und auch der Crafter setzt seinen Aufwärtstrend fort. Zwar wird Volkswagen Nutzfahrzeuge heuer weniger Autos verkaufen als im Jahr 2008, trotzdem sieht Schaller die Marke als Spezialist für leichte Nutzfahrzeuge

stark genug aufgestellt, „um auch in stürmischen Zeiten Kurs zu halten“. Gezielt wird dafür die Produktpalette ausgebaut. Neben weiteren Varianten von Caddy, T5 und Crafter zählt dazu vor allem der neue Pickup, den Volkswagen Nutzfahrzeuge Ende 2009 zunächst in Südamerika einführen wird. „Er hebt unsere Marke in eine neue Dimension“, betont der Sprecher des Markenvorstands.

Größter der kleinen Klasse

Der neue Polo ist mit 3,90 Meter Länge, Platz für bis zu fünf Personen und 280 bis 952 Liter Gepäckraumvolumen der Kleinwagen-Klasse fast erwachsen. Bei 1,68 Meter Breite und 1,46 Meter Höhe hat er nicht nur außen sondern auch innen das Format eines Golf der dritten Generation. Der flache Grill und das seit dem Scirocco typische Scheinwerferband unterstreichen den kraftvollen Auftritt. Front- und Kopf-Thorax-Airbags (in den Lehnen der Vordersitze) dienen zusammen mit dem Schleudertrauma entgegenwirkenden Kopfstützen vorn sowie drei Fond-Kopfstützen



und Isofix-Kindersitzverankerungen der passiven Sicherheit. Diese wird auf der aktiven Seite durch das serienmäßige elektronische Stabilisierungsprogramm ESP ergänzt. Ein leicht austauschbares Stoßfängersystem trägt mit zur niedrigen Versicherungseinstufung bei. Gezielt wurde der Polo darauf abgestimmt, nach der neuen EuroNCAP-Wertung fünf Sterne zu erreichen.

Neu geordnet sind die Ausstattungsvarianten: „Trendline“ ist mit elektrohydraulischer Servolenkung, elektrischen Fensterhebern vorn, Zentralverriegelung, Fahrersitz-Höheneinstellung und grüner Wärmeschutz-



Weit öffnende Türen und das dritte Seitenfenster in der C-Säule prägen zusammen mit extrem kurzen Überhängen die sportliche Seitenansicht des Polo.



Stärker zum Fahrer hin ausgerichtet ist die Mittelkonsole im neu und mit Slush-Technik hochwertig gestalteten Polo-Cockpit.



GTI-typisch sind spezifischer Kühlergrill, zusätzliche Lufteintrittsöffnungen im Frontspoiler, lackierte Stoßfänger und vertikale Nebelscheinwerfer.



Leicht mit Liquid Petrol Gas LPG oder „Autogas“ zu betanken ist der Golf BiFuel über den Anschluss unter der serienmäßigen Tankklappe.

verglasung weiterhin die Einstiegsvariante. Das mittlere Ausstattungs-niveau „Comfortline“ hat Klimaanlage, geteilt umklappbare Rückbank und in zwei Höhen montierbaren Ladeboden. Die Topversion „Highline“ wartet zusätzlich mit 15-Zoll-Leichtmetallrädern, Dreispeichen-Lederlenkrad, Sportsitzen vorn und Multifunktions- und Reifenkontrollanzeige auf. Tag-fahrlicht, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht, Vorhang-Airbags und Radio-Navigationssysteme sind sofort verfügbar, Panorama-Schiebeausstell-dach und Bi-Xenon-Scheinwerfer werden folgen. Aktuell ist nur der Viertürer als Benziner ab 12.885 Euro oder als Diesel ab 15.535 Euro bestellbar, der jeweils 735 Euro preiswertere Zweitürer kommt erst später.

Fünf neue Motoren

Insgesamt wird es für den neuen Polo im ersten Jahr vier Benziner und drei Diesel mit einem Leistungsspektrum von 44 kW/60 PS bis 77 kW/105 PS geben. Fünf dieser Motoren sind gänzlich neu oder kommen erstmals im Polo zum Einsatz. Stärkster Benzi-ner ist derzeit der 1,4-Liter-Multi-point-Einspritzer mit 63 kW/85 PS, der mittelfristig auch mit einem Sie-bengang-Doppelkupplungsgetriebe statt dem manuellen Fünfgangge-triebe erhältlich sein wird. Durch-schnittlich 5,9 Liter Super je 100 Kilo-meter und 139 g/km CO₂-Ausstoß sind deutlich abgesenkte Verbrauchs- und Emissionswerte. Im Laufe des Jahres debütiert der 77 kW/105 PS starke 1,2-Liter-TSI. Der per Turbo aufgeladene Vierzylinder glänzt mit 5,5 Liter bzw. 129 g/km und ist im Vergleich zum 1,6-Liter-Vorgänger rund 20 Prozent günstiger! Mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder DSG sind 190 km/h Spitze und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 9,7 Sekunden möglich.

Alle drei TDI Triebwerke arbeiten mit Common-Rail-Einspritzung so effizient wie komfortabel, haben serien-mäßig Partikelfilter und werden in drei Leistungsstufen von 55 kW/75 PS über 66 kW/90 PS bis 77 kW/105 PS angeboten. Wer besonders günstig bei Unterhaltskosten, Verbrauch und Emissionen fahren will, kann bereits den mittleren Selbstzünder mit dem BlueMotion-Paket ordern: Inklus-ive Start-Stopp-Automatik wird der Verbrauch gegenüber der Standard-version von 4,2 auf 3,6 Liter Diesel je 100 Kilometer gesenkt und nur noch 96 g/km CO₂ werden ausgestoßen. Die Fahrleistungen dieses Sparwun-ders werden mit 180 km/h und 11,5

Sekunden Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h deutlich über dem Einstiegs-Diesel und knapp unter der Top-Motorisierung liegen. Alle Polo-Varianten glänzen dank des neu aus-gelegten Fahrwerks mit McPherson-Vorder- und Verbundlenker-Hinter-achse mit einem deutlichen Plus an Fahrdynamik. Gleichzeitig heben ver-besserter Geradeauslauf und gesteig-erter Komfort das Polo-Fahren in den Bereich der Golf-Klasse.

Golf-Sport-Duo: GTI und GTD

In der sechsten Generation des Best-sellers kehren Golf GTI und Golf GTD jetzt als besonders sportliche Varian-ten zurück. Beide empfehlen sich mit einem Höchstmaß an Dynamik, All-tagstauglichkeit und Sicherheit. Das GTI-Fahrwerk definiert mit der elek-tronischen Quersperre XDS Kurven und Traktion völlig neu. Mit einem Plus von 7 kW/10 PS ist der GTI nun 155 kW/210 PS stark und bis zu 240 km/h schnell. Ab 26.650 Euro sorgt der Turbomotor in Kombination mit den sechs Gängen des Manuell- oder Direktschaltgetriebes DSG und der optional erhältlichen Fahrwerksrege-lung DCC für noch mehr Spaß. Gleich-zeitig erfüllt der neue GTI die EU5-Norm und verbraucht nur 7,3 Liter auf 100 Kilometer. Der „Wolf im Schaf-spelz“ präsentiert neben der GTI-Frontpartie einen größeren Heckspoiler und symmetrisch außen angeord-nete Schalldämpfer-Endrohre. Modernste Common-Rail-Technologie erlaubt beim 125 kW/170 PS star-ken Golf GTD eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden. Bis zu 350 Nm Drehmoment bringt der Zweiliter-TDI-Motor auf die Vor-derachse. Der Durchschnittsver-brauch liegt bei lediglich 5,3 Litern je 100 Kilometer. Das entspricht einer CO₂-Emission von 139 g/km. Mit dem abgestimmten Sportfahrwerk bietet der Golf GTD eine dynamische Fahr-weise mit maximaler Traktion in schnellen Kurven und gleichzeitig viel Komfort auf langen Strecken. Er startet ab 27.475 Euro einschließlich Nebelscheinwerfern und einem eigen- en Kühlergrill mit Chromspangen. Mit den abgesetzten Nähten am un-ten abgeflachten Sportlederlenkrad hebt sich der GTD sichtbar vom GTI ab. Sportsitze im Design „Jacky“ in grau-weiß und eine Edelstahlpedale-rie verfeinern die Ausstattung.

Autogas oder Kombi-Heck

Deutlich Nutzen-orientiert sind zwei weitere Golf-Varianten. Der neue Golf BiFuel ist jetzt ab 21.150 Euro bestell-

bar und kostet so ab Werk nicht mehr als eine Autogas-Nachrüstlösung: Der Aufpreis zum regulären 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner beträgt 2.500 Euro. Die Reichweite im reinen Flüssiggas-Betrieb beträgt etwa 400 Kilometer. Der 72 kW/98 PS starke Vierzylinder verbraucht durchschnittlich 9,2 Liter LPG auf 100 Kilometer (die weniger als sechs Euro kosten) und emittiert 149 g/km CO₂. Im Benzin-Betrieb sind es 7,1 Liter Super oder 169 g/km für die gleiche Distanz. Gegenüber nachgerüsteten Autogas-Anlagen hat die werksseitige Lösung deutliche Vorteile: Das Fahrzeug samt Gastank ist crasherprobt und der Kunde erhält die volle Gewährleistung.

Neben den Limousinen und dem Golf Plus soll der neue Golf Variant mit maximal 1.495 Litern Ladevolumen seine Position als Business- oder FamilienKombi weiter ausbauen. Der Grundpreis beträgt 18.500 Euro. In Deutschland sind darin ESP, sechs Airbags, Tagfahrlicht, Dachreling, vier elektrische Fensterheber, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, 1/3 zu 2/3 geteilt umklappbare Rückbank, Zentralverriegelung mit

Funkfernbedienung sowie Klimaanlage enthalten. Daneben setzen die hochwertigen Armaturen des aktuellen Golf Akzente. Zur Markteinführung im September werden die Ausstattungen Trendline, Comfortline und Highline angeboten. Letztere löst die bisherige Sportline-Version als Topversion ab. Vorerst stehen ein aufgeladener TSI-Benzindirekteinspritzer mit 90 kW/122 PS und zwei Common-Rail-Turbodiesel mit 77 kW/105 PS oder 103 kW/140 PS zur Wahl. Später werden zwei Multipoint-Benziner mit 59 kW/80 PS oder 75 kW/102 PS und ein 118 kW/160 PS starker TSI-Benziner folgen. Alle sechs Motoren erfüllen die neue Euro 5-Norm.

Nutzfahrzeuge für Retter

Als Highlight auf der diesjährigen RETTmobil, der Leitmesse für das Rettungswesen, präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge die Pickup-Studie als clever durchdachtes Rettungsfahrzeug für den maritimen Bereich und gab damit einen Ausblick auf die künftige vierte Modellreihe. Der viertürige und viersitzige Pickup hat eine 1,55 Meter lange Ladefläche, die es

auch mit einer Euro-Palette im Querformat aufnimmt. Im vorderen Stoßfänger befindet sich zudem eine Seilwinde. Über einen Multifunktions-Touchscreen werden das Navigationssystem, die Infotainment-Bedieneinheit und sämtliche Klimafunktionen gesteuert. Darunter befinden sich in der Mittelkonsole die Tasten für die Einstellungen des Fahrwerks und des Allradantriebs bzw. der Differentialsperren. Das salzwasserresistente Interieur ist abwaschbar ausgelegt, so dass es leicht gereinigt werden kann. In die Türen sind reflektierende Fasern eingearbeitet, die nachts das Ein- und Aussteigen absichern.

Der Crafter erweitert im Segment der Blaulichtfahrzeuge das Spektrum möglicher Ausbauvarianten. Die zulässigen Gesamtgewichte reichen von 3,0 über 3,5 bis hin zu 5,3 Tonnen. Drei Radstände und Dachhöhen sowie vier Fahrzeuglängen setzen nahezu keine Grenzen. Gleichfalls für den Einsatz im RTW interessant ist das automatisierte Schaltgetriebe. Besonders attraktiv wird der Crafter durch die AdBlue Technologie, die zu-

sammen mit dem neuen Sechsgang-Getriebe den Verbrauch um bis zu 0,9 Liter pro 100 Kilometer reduziert und den CO₂-Ausstoß um bis zu 23 g/km absenkt. Damit zählt der Crafter zu den saubersten Transportern seiner Klasse – er erfüllt nicht nur die Abgasnorm Euro 5, sondern darüber hinaus die EEV-Grenzwerte als gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen. Zudem steigen mit der Euro 5-Anpassung die Drehmomente der vier zur Wahl stehenden TDI-Motoren mit Leistungen von 65 kW/88 PS bis 120 kW/163 PS zwischen sieben und 14 Prozent.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**ZWEI NEUE TRIEBWERKE
IN ALFA 159, BRERA UND SPIDER**



Die neu gestaltete Frontpartie des Golf Variant folgt mit horizontalen Linien und klaren Scheinwerfern optisch der aktuellen Volkswagen Design-DNA.



Beim Golf GTD kommen zu spezifischen Stoßfängern die 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design Seattle und der in Wagenfarbe lackierte Heckspoiler



Als „Search and Rescue“-Version (SAR) ist die Pickup-Studie darauf zugeschnitten, Schwimmer und Surfer vor dem Schlimmsten zu bewahren.



Einen Eindruck seiner Vielfältigkeit vermittelt der Crafter als Rettungstransportwagen der Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH.