



8 października 2025

50 lat Polo: druga generacja miejskiego Volkswagena była produkowana najdłużej – aż 13 lat

- Volkswagen Polo II trafił do salonów w 1981 roku i pozostał w ofercie marki z Wolfsburga przez 13 lat, został zastąpiony dopiero w 1994 roku
- Nabywcy mieli do wyboru dwie trzydrzwiowe wersje nadwoziowe: hatchbacka, nazywanego coupe i odmianę z niemal pionową tylną ścianą, określaną jako kombi
- Do wyboru były czterocylindrowe silniki benzynowe, a od 1987 roku także wysokoprężne
- Na szczycie gamy znalazło się Polo G40, z silnikiem wyposażonym w sprężarkę typu G, auto dysponowało mocą 115 KM
- Przez 13 lat wyprodukowano 2,7 mln egzemplarzy Polo drugiej generacji

We wrześniu 1981 roku Volkswagen zaprezentował drugą generację modelu Polo. Całkowicie przeprojektowane nadwozie miało długość 3,66 metra i wyróżniało się wyglądem. Dzięki stromo opadającemu tyłowi Polo stało się trzydrzwiowym, małym kombi o przestronnym wnętrzu. W porównaniu z pierwszą generacją znacznie zwiększyła się przede wszystkim przestrzeń nad głową. Polo II było bardzo lekkim samochodem, w podstawowej wersji ważyło niewiele ponad 700 kg. Oprócz wersji z pionową tylną klapą, od 1982 roku produkowano hatchbacka, nazywanego coupe. Pod maską znalazły się mocniejsze niż w poprzedniku silniki benzynowe, a w 1987 roku w Polo zadebiutował najmniejszy produkowany w Niemczech silnik wysokoprężny – o pojemności 1,3 l i mocy 45 KM. W tym samym roku na rynek trafia limitowane Polo Coupe GT G40 z doładowanym silnikiem o mocy 115 KM. W 1990 roku Polo II przeszło gruntowną modernizację: pojawiły się prostokątne reflektory, masywniejsze, bardziej aerodynamiczne zderzaki oraz nowa deska rozdzielcza. W 1994 auto ustąpiło miejsca Polo III.



Polo II było produkowane od 1981 do 1994 roku, łącznie wyprodukowano 2,7 mln egzemplarzy.

Po Polo pierwszej generacji, które było produkowane wyłącznie jako trzydrzwiowy hatchback drugie wcielenie miejskiego Volkswagena mogło zaskoczyć. Niemal pionowa tylna ściana sprawiała, że auto było nazywane małym kombi. I miało całkiem spore możliwości przewozowe – po złożeniu oparc tylnych siedzeń bagażnik miał pojemność ok. 1000 l. Wysoko poprowadzona linia dachu sprawiała, że pasażerowie mieli znacznie więcej miejsca nad głowami.

Pod maską zaszły spore zmiany w porównaniu do poprzednika. Zrezygnowano z bazowej jednostki napędowej o pojemności 900 cm³, a jej miejsce zajął silnik 1,05 l o niezmięnionej mocy. Wciąż wynosiła ona 40 KM, ale znacząco zwiększył się maksymalny moment obrotowy – z 54 do 74 Nm. Między innymi dzięki zastosowaniu wysokiego stopnia sprężania

Kontakt

Volkswagen PR

Axel Besser-Reguła

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 132

axel.besser-regula@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



Informacja prasowa

(9,5:1). Auto z nowym silnikiem było także nieco oszczędniejsze. Poza jednostką 1.05 nabywcy mogli wybrać silniki benzynowe 1.1 o mocy 50 KM, a także 1.3 60 KM. Od 1982 roku Polo było oferowane także w odmianie Formel E, która była wyposażona w spoiler dachowy, czwarte przełożenie w skrzyni biegów nie było oznaczone cyfrą 4, a literką E, zaś w zestawie wskaźników pojawił się tzw. ekonomizer, który miał ułatwiać kierowcy oszczędną jazdę. Polo II był początkowo dostępny w trzech odmianach wyposażenia – C, CL i GL, jak inne modele Volkswagena.

Gama jednostek napędowych była w trakcie kilkunastu lat produkcji systematycznie unowocześniana i uzupełniana. Odmianę 1.1 produkowano tylko przez dwa lata – do 1983 roku, a bazowe Polo, z silnikiem 1.05, produkowano do końca – do 1994 roku. Polo GT, z silnikiem 1.3 o mocy 75 KM, jeździło z taśmy od 1987 roku, podobnie jak najmocniejsza odmiana – G40. Tę pierwszą odmianę można było kupić aż do 1994 roku, a limitowana wersja G40 była w ofercie do 1988 roku, by wrócić trzy lata później z silnikiem o mocy 113 KM (niższa moc była efektem zastosowania katalizatora). Od 1987 do 1990 roku w ofercie było 45-konne Polo 1.3 D, które w ostatnich latach produkcji zastąpiła odmiana 1.4 D, o mocy 48 KM.

Równolegle ze startem produkcji Polo II z taśmy zaczęło jeździć Derby II, czyli dwudrzwiowy sedan, zbudowany na bazie Polo drugiej generacji. Do słupka B obie odmiany były identyczne, różnice dotyczyły tylnej części nadwozia. Derby mierzyło 3975 mm długości, podczas gdy Polo – 3655 mm. Oba auta miały te same silniki: 1.05, 1.1 i 1.3, wszystkie benzynowe. W 1985 roku zrezygnowano z nazwy Derby i auto nazywano po prostu Polo sedan. Tę klasyczną odmianę produkowano do 1990 roku.

W 1982 roku ofertę uzupełniło Polo II coupe z mocno pochyloną tylną klapą, ale zmiana nie wpłynęła na długość nadwozia - wciąż mierzyło ono 3655 mm. W wersji GT, produkowanej od 1987 roku, do dyspozycji kierowcy oddano znacznie więcej mocy – nowy silnik miał 75 KM. Auto było niezwykle lekkie, nic więc dziwnego, że osiągi były na bardzo dobrym poziomie – prędkość maksymalna wynosiła 170 km/h.

Już od samego początku Volkswagen stawiało na udział Polo w motorsporcie. Od 1983 roku mały Volkswagen robił furorę na torach wyścigowych. W pierwszym roku markowego pucharu Polo Cup startujące w nim samochody były wyposażone w silniki wolnossące, a dwa podwójne gaźniki Solex podnosiły moc do 88 KM. Jeszcze większe emocje towarzyszyły sezonom 1986-1989, kiedy to w wyścigach startowało Polo G40 z silnikiem o mocy 112 KM.

W 1984 roku gama modeli Polo zostaje uzupełniona o model podstawowy, Polo Fox. Kosztował on ok. 1000 marek mniej niż wersja C i miał przyciągnąć klientów, którzy do tej pory wybierali Garbusa. Silnik o mocy 40 KM był połączony z 4-biegową skrzynią manualną. Zrezygnowano z takich elementów, jak zegar, licznik dzienny, zapalniczka czy zamykany schowek. Modny design miał przyciągnąć także młodszych klientów. Z zewnątrz auto można rozpoznać po naklejkach Fox, a także turkusowym lub zielonym lakierze. W 1985 roku do gamy kolorów Polo Fox dodano biały i – za dopłatą – czarny. Na liście opcji pojawiły się m.in. lusterko zewnętrzne po stronie pasażera i radio. W roku modelowym 1986 zastąpiono turkus i zieleń szarym i czerwonym, moc silnika zwiększono z 40 do 45 KM, a lista dostępnych opcji została rozszerzona.



Informacja prasowa

W maju 1987 roku na rynek trafiło Polo Coupe GT G40 – limitowana do 500 egzemplarzy seria z najmocniejszym do tej pory silnikiem. Wówczas Volkswagen po raz pierwszy zastosował w seryjnie produkowanym samochodzie nowatorską sprężarkę typu G. Dzięki niej silnik o pojemności 1,3 litra dysponował mocą 115 KM, a auto mogło rozpędzić się do prędkości 195 km/h. W tamtych czasach było to spore osiągnięcie. Do 1989 roku z taśmy zjechało jeszcze 1500 egzemplarzy Polo GT G40, m.in. w kolorze czerwonym, niebieskim i białym. 500 z nich trafiło do Francji. Chętnych było tak wielu, że losowano szczęśliwców, którzy mogli kupić wymarzone auto. Do 1989 roku powstało łącznie 2000 egzemplarzy Polo GT G40. Po krótkiej przerwie w produkcji, w 1991 roku Polo G40 wróciło do oferty w modelu po modernizacji. Ze względu na konieczność stosowania katalizatora moc spadła do 113 KM. Ta odmiana nie była już limitowana i mógł ją kupić każdy chętny. Dziś Polo G40 jest prawdziwym rarytasem na rynku wtórnym i cieszy się kultowym statusem u fanów Volkswagena.

Nowa sprężarka typu G dowiodła swojej niezawodności w sierpniu 1985 roku, a więc jeszcze przed rozpoczęciem seryjnej produkcji Polo G40. 13 sierpnia 1985 r. Polo z doładowanym silnikiem 1.3 ustanowiło światowy rekord prędkości. Podczas 24-godzinnej jazdy na torze testowym Volkswagena uzyskało średnią prędkość 208,13 km/h, wyraźnie pobijając ówczesny rekord w klasie 1300 cm³, który wynosił 168,63 km/h.

Sprężarkę typu G wykorzystano również w wyjątkowo oszczędnym prototypie Polo, z dwucylindrowym silnikiem Diesla o pojemności 860 cm³. Plany zakładały wyprodukowanie 70 egzemplarzy, które miały być testowane przez instytucje publiczne. Ostatecznie powstało 50 sztuk. Jednostka z bezpośrednim wtryskiem paliwa dysponowała mocą 27 KM, a w razie potrzeby włączała się napędzana elektrycznie sprężarka G z modelu G40, zwiększając moc do 40 KM. Dzięki temu ekologiczne i ekonomiczne Polo mogło się rozpędzić nawet do 138 km/h. Dzięki półautomatycznej 5-biegowej skrzyni biegów z Golfa, ta wersja Polo zużywała średnio ok. 3,6 l/100 km. Podczas testu, przeprowadzonego przez magazyn motoryzacyjny Auto Motor und Sport na trasie z Wolfsburga do Marsylii, pojazd zużył zaledwie 1,7 l/100 km. Było to możliwe m.in. dzięki zastosowaniu po raz pierwszy systemu start-stop, który wyłączał silnik podczas jazdy na luzie i na światłach. Volkswagen przetestował w ekologicznym Polo również filtr cząstek stałych, który samoczynnie się oczyszczał, a także układ recyrkulacji spalin w celu zmniejszenia emisji tlenków azotu. Mimo że wyniki testów były obiecujące, ekologiczne Polo nie weszło do produkcji seryjnej. Zebrane doświadczenie przydało się przy konstruowaniu Lupo 3L i Golfa III Ecomatic.

W październiku 1990 roku Polo poddano modernizacji. We wnętrzu znalazła się nowa deska rozdzielcza, nowe kierownice, zmodyfikowano boczki drzwi, nowością były także dwa przednie głośniki. Zmodyfikowano również nadwozie, zderzaki stały się bardziej masywne, przeprojektowano przednią i tylną część samochodu. Większe reflektory zapewniały o wiele skuteczniejsze oświetlenie drogi. Modernizacja poprawiła także aerodynamikę – współczynnik Cx zmalał o 10 procent.

Podobnie jak Golf II, także Polo II było oferowane w wielu odmianach specjalnych. Wśród nich znalazły się m.in. Azur, Betty Barclay, Beach, Bel Ami, College, Fancy, Hit, Movie, Shopping, Peppermint i Twist.

VW Polo II był produkowany w fabrykach w Wolfsburgu, Pampelunie (Hiszpania), a także w Zwickau. Łącznie przez 13 lat zjechało z taśmy 2,7 mln egzemplarzy.





Informacja prasowa

Dane techniczne Volkswagena Polo II z 1981 r.

Nadwozie: trzydrzwiowy hatchback, długość 3655 mm, szerokość 1580 mm, wysokość 1355 mm, rozstaw osi 2335 mm, masa własna 725 kg

Wnętrze: pięcioosobowe, składana tylna kanapa, bagażnik o pojemności 240 l

Silnik: benzynowy, czterocylindrowy, o poj. 1,3 l i mocy 60 KM

Napęd: na przednie koła, czterobiegowa manualna skrzynia biegów

Prędkość maksymalna: 155 km/h

Przyspieszenie 0-100 km/h: 15 s

Historia Volkswagena Polo II:

1981

Prezentacja Polo II

1982

Do oferowanego od początku modelu z nadwoziem w stylu kombi dołączył hatchback, zwany coupe

1984

W gamie pojawia się bazowy model, Polo Fox

1985

Volkswagen rezygnuje z nazwy Derby, od tej pory ten model nazywa się Polo sedan

Polo z silnikiem wyposażonym w sprężarkę typu G bije rekord prędkości

1987

Do produkcji trafia Polo z silnikiem G40 o mocy 115 KM, auto jest dostępne w limitowanej serii 2000 egzemplarzy



Informacja prasowa

Game silników uzupełnia diesel 1.3 o mocy 45 KM

1990

Modernizacja – nowe reflektory i tylne światła, masywniejsze zderzaki, nowa deska rozdzielcza

1991

Do oferty wraca Polo G40, tym razem auto nie jest limitowane i może je kupić każdy chętny

1994

Zakończenie produkcji, z taśmy zjechało 2,7 mln egzemplarzy Polo II

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na całym świecie i produkuje pojazdy w 28 lokalizacjach w 12 krajach. W 2024 roku Volkswagen dostarczył około 4,8 miliona samochodów. Wśród nich są prawdziwe bestsellery, takie jak Polo, T-Roc, T-Cross, Golf, Tiguan i Passat, a także odnoszące sukcesy w pełni elektryczne modele z rodziny ID. Obecnie w Volkswagencie na całym świecie pracuje około 170 000 osób. Dzięki strategii ACCELERATE firma konsekwentnie rozwija się, stając się wiodącą marką w zakresie zrównoważonej mobilności.
