

# EEN SCHOT IN DE ROOS

DOOR: DOLF PEETERS

**De eerste generatie Volkswagen Polo werd gelanceerd in 1975 en 43 jaar later zijn er nog steeds verse Polo's te koop. Dat Polo concept is dus een schot in de roos geweest.**

De eerste Polo uit 1975 was gewoon een soberder uitgevoerde versie van de Audi 50 zoals die sinds het jaar daarvoor te koop was, maar dan met andere emblemen.

De eerste jaren was er maar een model leverbaar in twee uitvoeringen, De Polo N als

instapversie en de Polo L als 'Luxe' uitvoering met belangrijke updates zoals verchromde sierlijsten.

## EENVOUDIGE OPLOSSING, MOEILIJKE MARKT

De nieuwe kleine VW overvleugelde de Audi in

de verkopen vanwege zijn prijsstelling. Dat leidde tot het einde van de Audi 50. De Polo was geen directe verkoopknaller, maar won de harten van de klanten door zijn prijs en frisse uitstraling. Hij werd, tot aan de dag van vandaag een stevige pilaar in het VW verkoop-

programma. De verkoopsuccessen waren niet vanzelfsprekend. In het marktsegment van 'de kleine auto's' vochten er altijd al heel wat honden om hetzelfde been. De VW Polo moest het opnemen tegen concurrenten als de Austin Metro en Ford Fiesta, de Fiat Uno, Peugeot 205, Opel Corsa/Vauxhall Nova en Nissan Micra en later de Clio en de Civic. Daarbij had de Polo natuurlijk nog wel het voordeel dat er in zijn vroege jaren nog veel kopers 'merkvast' waren en dat de Britse rivalen al aan hun zwanenzang waren begonnen. Het was immers in de tijd dat de Duitsers 'British Leyland' betitelden als 'British Elend' (=ellende)

## KRIMP DOOR DE CRISIS

De opkomst van zulke kleine auto's, en het succes van de Polo, was natuurlijk te danken, of te wijten, aan de ons toen ook al voorgelopen oliecrisis aan het begin van de jaren zeventig. Die resulteerde er niet alleen in de USA in dat auto's kleiner en zuiniger werden. Hier in 'de Oude

Wereld' gebeurde dat ook. Alleen waren de auto's hier vanaf het begin af aan al een stuk kleiner dan de full-sized Amerikanen waren. Dus hier onttaarde de 'downsizing' in echt kleine auto's. Net als in de karige tijden net na de Tweede Wereldoorlog.

De eerste generatie Polo's, de Oer Polo 'liep' van 1975-1981. De wagentjes konden enorm goed roesten en mede daarom zijn er weinig ongeschonden overlevenden. De Polo II (het type 86C) werd gemaakt tussen 1981-1990. Van die uitvoering was het type 86C 2F de update. De Polo III, het type 6N, werd gefabriceerd tussen 1994 tot 1999. Daarna begonnen de Polo's te groeien en voor ons voorlopig minder interessant te worden. Voor de goede orde: De Polo's zijn nu toe aan Type VI. En het zijn verbazend grote auto's geworden. 1994 was daarbij nog een opmerkelijk jaar. Want vanaf hun introductie in 1975 tot aan 1994 bleven de onderstellen van de Polo's vrijwel ongewijzigd.

## EEUWIGHEID EEN ILLUSIE

Volkswagen Polo's zijn, net als de meeste gewone gebruiksauto's (Volvo en Mercedes daar gelaten), nooit gemaakt voor een gekoesterde oude dag en de eeuwigheid plus twee weken. Maar zeker auto's - we zeggen expres niet 'autootjes', want in zijn soort waren de Polo's echt een prima ding - van dit formaat waren vaak aangeschaft als stadswagentje of tweede of derde auto. Na een aantal jaren en eigenaren kwamen ze doorgaans in handen van mensen zonder geld die voor niets wilden rijden. Die hielden zich dus niet bezig met details zoals onderhoud. De meeste Polo's zijn na een laatste APK 'met de hakken over de sloot' naar wat

vroeger 'de sloop' heette gegaan. Daar zijn ze volgens allerlei richtlijnen gedemonteerd om gerecycled te worden. Misschien is mijn oude Polootje intussen deels bij u terecht gekomen als poten onder de Ikea tafel 'Knödde'.

## LICHT EN ZUINIG

En bij de facelift in 1979 waren veel van de roestproblemen aangepakt door onder andere een andere dak verlijming. De Polo kreeg kunststof bumpers en een nieuw dashboard. Maar hij bleef klein en zuinig. De Polo II, die in 1981 werd gepresenteerd had zijn 'rechte kofferklep' (de 'Steilheck') als grootse kenmerk. Hij zag er uit als een soort schaalmodel van een stationcar. Ons fotomodel is zo'n Polo II. En Peter van Burik is zijn heel trotse eigenaar. Peter van Burik is handelaar in gebruikte bedrijfsvoertuigen. Via hem hebben we het bestaan van 'de caramelschijf' vernomen. Een caramelschijf is een ding dat je op een boormachine of slijptol zet om stickers restloos van bedrijfsvoertuigen te halen. Zijn bedrijf is een familiebedrijf met een rijke historie. Een aantal gerestaureerde voertuigen uit 'de oude tijd' zijn daar het glanzende bewijs van. Maar Peter heeft nog een andere passie dan zijn bedrijf: Hij is gek op kleine klassiekers - liefst met officieel grijs kenteken - en ondergewaardeerde klassiekers met een aparte historie. Peter kocht zijn Polo ongezien terwijl hij onder behandeling van zijn tandarts was. We kunnen ons voorstellen dat de man met de boor een uitzonderlijk goede onderhandelingspositie had, maar het verhaal werd gelukkig niet op het scherpst van de snede gehouden. De Polo waar over het ging, ons fotomodel, was de afgelopen 25 jaar lokaal als boodschappen en woon/werk-



Strakke biezen, strakke naden



Sober, maar degelijk



Een slim detail

verkeertransport gebruikt. En dat was hem aan te zien ook. Maar de kleine VW was structureel gezond. Peter besloot dat zijn aanschaf een nieuw leven verdiende. Hij was daarbij van de meet af aan eerlijk in tegen zichzelf: "Dit gaat me meer kosten dan dat het ooit gaat opbrengen". De rigoureuze insteek resulteerde in nieuwe bekleding met de originele stof tot aan het laten maken van nieuwe 'oude' dealerstickers. Maar ook verder kreeg de Polo meer zorg, aandacht en liefde dan dat hij ooit op de montagelij in Wolfsburg heeft gehad. Het resultaat? Een piekfijne Polo die in deze conditie veel zeldzamer is dan de gemiddelde Ferrari of Rolls-Royce. En dat hij ook veel minder 'waard' is dan zo'n hoog geprijsde exoot? Peter kijkt met een mild verliefde blik naar zijn Polo: "Restaureren doe je uit passie. Niet voor de poen" Gelukkig dat er nog zulke mensen zijn.

## DE POLO II

Naast de basisversie werd de Polo in 1984 geleverd al CL en de nog luxere GL. Die laatste had een 1272 cc motor. Daarmee was hij beduidend levendiger dan met de standaard 1100 cc



Een bijna recht afgekapte kont voor meer ruimte



Dik 1000 cc en zuinig



Beter voor de accu: een massaschakelaar



Het vulgat voor accijnsap

motor. De hoekigheid van het doosje resulteerde in een CW-waarde van 0,39. Maar dat is in dit geval minder belangrijk dan de ruimte die het opleverde.

De Polo C was de karigst uitgeruste versie. De CL had andere bekleding, een intervalschakelaar op de ruitenwissers, een wis-was automaat, een klok, een dagteller, een handrem controlelampje, sierstrips op de flanken, stervormige wieldoppen en zwarte raamstijlen tussen de zijramen. De GL was met meer chroom, een twee-tonige hoorn en een buitenspiegel met afstandsbediening bijna buitenissig luxe.

## DE TECHNIEK

Motor: vier in lijn, dwars voor in, 1043 cc, ca. 40 pk bij 5300 rpm, max. koppel 74 Nm bij 2700 rpm, 1 Solex carburateur, inhoud carter: 3,8 l, inhoud brandstoftank: 36 l, topsnelheid ca. 135 km/h, gemiddeld verbruik: ca. 1 op 15, vier versnellingen. Maten en gewichten: L x B x H: 365,5 x 158 x 135,5 cm, wielbasis: 233,5 cm, draaicirkel 10, 1 m, leeggewicht 700 kg.

Met dank aan: Peter van Burik wilde graag zijn waardering uitspreken over de samenwerking die hij in de wedergeboorte van zijn Polo vond met spuitspecialist de Groot van www.degrootautoschade.nl, stoffeerder Silvio Mulder en de Polo onderdelenspecialist VW Poloservice Brabant.

## EN INTUSSEN?

Intussen zijn auto's weer gegroeid. En een huidige Polo is veel groter dan een eerste generatie Golf. Een Polo Type I woog minder dan 800 kilo. Een Polo VI staat in de boekjes tussen de 1100-1360 kilo. En dat is best veel.