

Volkswagen

Der neue Scirocco – internationale Fahrvorstellung

Portugal, im Juni 2008

Hinweis:

Diese Pressemappe sowie alle Bildmotive zum neuen Scirocco finden Sie im Internet unter: www.volkswagen-media-services.com

Benutzerkennung: newscirocco | Kennwort: 06-2008

Alle in dieser Presse-Information enthaltenen Daten und Ausstattungen gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. In anderen Ländern können sich Abweichungen ergeben. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.



■ Auf den Punkt

Kurzfassung Seite 02

Fakten im Überblick Seite 08

■ Zentrale Aspekte

Karosserie Seite 11

 Design und Dimensionen Seite 11

 Sicherheit Seite 16

Innenraum Seite 20

Motoren und Getriebe Seite 24

 TSI Seite 24

 TDI Seite 28

 DSG Seite 29

Fahrwerk Seite 31

 Grundlayout Seite 32

 Adaptive Fahrwerksregelung Seite 33

Serien- und Sonderausstattung Seite 35

 Serienausstattung Seite 36

 Sonderausstattung Seite 36

Chronologie Seite 40

Technische Daten Seite 48



Comeback einer Sportwagen-Legende: Die dritte Generation des Scirocco startet durch

Neuer Scirocco wird bis Mitte November in ganz Europa verfügbar sein
Scirocco empfiehlt sich als erschwinglicher Sportwagen für jeden Tag des Jahres

- Wolfsburg, Juni 2008. Der Countdown für den Scirocco der Neuzeit läuft: Bereits im August wird die dritte Generation des Sportwagens auf den Markt kommen. Volkswagen leitet mit dem Debüt des Zweitürers das Comeback einer Legende ein – die Scirocco-Generationen I und II schrieben mit rund 800.000 verkauften Exemplaren als erfolgreichste Volkswagen Coupés aller Zeiten Geschichte.
- **Kult-Status.** Insbesondere der 1974 vorgestellte Ur-Scirocco besitzt längst Kult-Status. Denn anders als viele seiner Wettbewerber jener Zeit, war der von Giorgetto Giugiaro entworfene Scirocco ein erschwinglicher, alltagstauglicher und dank Frontantrieb auch sicherer Sportwagen für jeden Tag des Jahres.

Scirocco verbindet Leidenschaft und Logik

- **Faszination.** An diese Tradition knüpft der neue Scirocco an. Er bietet Fahrspaß pur, ein neues kraftvolles Design, Highend-Technologien wie die adaptive Fahrwerksregelung DCC und das neue 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG.

Dazu ausschließlich effiziente Turbomotoren mit bis zu 147 kW / 200 PS, trotz der sportlichen Linie Raum für vier Erwachsene, ein Höchstmaß an Sicherheit und die für jeden Volkswagen typische Alltagstauglichkeit. Diese Mischung aus Leidenschaft und Logik kostet weitaus weniger, als es die Rahmendaten des Autos vermuten lassen.

- **Neue Wege.** Obwohl die dritte Generation des Scirocco genau der Positionierung der ersten folgt, verzichtete Volkswagen ganz bewusst auf Retro-Elemente. Auch da gleicht der Scirocco des Jahres 2008 konzeptionell der Ur-Version: Denn der ging Mitte der 70er-Jahre als Nachfolger des Karmann Ghia technisch und optisch ebenfalls neue Wege.

Frontpartie-Design einer neuen Ära

- **Schwarzglänzende Scheinwerfergehäuse.** Als erster Volkswagen zeigt der dritte Scirocco das Frontpartie-Design einer neuen Ära. Besonders charakteristisch sind dabei die verchromten Leuchtkörper und die hochglänzend schwarzen Innenflächen der Scheinwerfergehäuse, die durch die ebenfalls schwarzglänzende Kühlergrill-Querspange verbunden werden.
- **Lupenreine Sportwagen-Lehre.** Das Volkswagen Design-Team schuf ein Kombi-Coupé der lupenreinen Sportwagen-Lehre. Dabei entstand eine Silhouette mit dem Potential,

auch diesem neuen Volkswagen einen klassenlosen Status einzuhauchen. Dank des langgezogenen Daches und einer steilen Heckscheibe eröffnet es zudem Raum für Variabilität und bis zu 755 Liter Stauvolumen.

- **Knackige Dimensionen.** Eine klare Sprache sprechen die weiteren Eckwerte des neuen Sportwagens. Mit seinen kurzen Überhängen nutzt der Scirocco den Radstand von 2.578 Millimetern effizient für das Raumangebot aus. Hoch ist der Volkswagen 1.404 Millimeter, lang exakt 4.256 Millimeter und in der Breite sind es 1.810 Millimeter.

Vier Turbomotoren zur Markteinführung

- **Viel Kraft mit wenig Kraftstoff.** Eine Herausforderung bei der Realisierung eines erschwinglichen Sportwagens sind die Motoren. Einerseits müssen sie zwingend agil sein, andererseits ebenso zwingend sparsam und generell bezahlbar. Es gibt zwei Lösungsansätze für diesen scheinbaren Konflikt. Beide haben drei Buchstaben: TDI und TSI – aufgeladene Diesel und Benzindirekteinspritzer.
- **Ein TDI und drei TSI.** Zur Markteinführung wird Volkswagen den Scirocco mit zwei TSI-Motoren (118 kW / 160 PS und 147 kW / 200 PS) anbieten. Zeitnah folgen werden zudem ein TDI (Common-Rail-Turbodiesel, 103 kW / 140 PS) sowie ein weiterer TSI (90 kW / 122 PS). Entscheidend dabei ist die Tatsache, dass bereits mit der 122-PS-Grundmotorisierung

ein Antrieb zu Verfügung stehen wird, der bei niedrigsten Drehzahlen ein Maximum an Drehmoment (200 Newtonmeter ab 1.500 U/min) bietet. Der Durchschnittsverbrauch ist dabei mit 6,1 Litern auf 100 Kilometern durchaus zurückhaltend.

- **5,4 bis 7,7 Liter Verbrauch.** Die Kombination von maximalem Drehmoment bei minimalem Verbrauch zieht sich wie ein roter Faden durch das Antriebsspektrum. Im Falle des neuesten TSI mit 160 PS stehen 240 Newtonmeter 6,5 Litern Super bleifrei auf 100 Kilometern gegenüber. Und selbst beim 200-PS-TSI mit immerhin 280 Newtonmetern sind es nur 7,7 Liter. Erwartungsgemäß brillant setzt sich zudem der TDI in Szene: 320 Newtonmeter Kraft geben sich mit 5,4 Litern Kraftstoff zufrieden. Alle Motoren bis 160 PS werden darüber hinaus bereits der künftigen Euro-5-Norm* gerecht.

Zwei knackige Doppelkupplungsgetriebe

- **6- und 7-Gang-DSG.** Geschaltet wird der Scirocco serienmäßig über leichtgängig und präzise in der Kulissee geführte 6-Gang-Getriebe. Optional steht für die drei Motoren ab 140 PS das Doppelkupplungsgetriebe DSG zur Verfügung. Im TDI und dem 200 PS starken TSI kommt dabei ein 6-Gang-DSG zum Einsatz. Der 160-PS-TSI verteilt seine Kraft auf die noch breiter gefächerten Schaltstufen des 7-Gang-DSG.

Sportfahrwerk optional in drei Stufen einstellbar

- **Cleveres Fahrwerk.** Ideal auf den Scirocco zugeschnitten ist die neue, adaptive Fahrwerksregelung DCC. Direkt geregelt werden dabei nicht nur die Dämpferkennung, sondern auch die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung. Die adaptive Fahrwerksregelung bietet drei Programme: „Normal“, „Sport“ und „Comfort“. Entscheidend ist allerdings die Tatsache, dass sich durch die adaptive Fahrwerksregelung permanent die Fahreigenschaften des Scirocco verbessern. Denn die Dämpfung wird ständig der Fahrbahn und der Fahrsituation angepasst. Das System reagiert zudem auf Beschleunigungs-, Brems- und Lenkvorgänge. Der Zielkonflikt zwischen sportlich straffer und komfortabler Auslegung ist damit gelöst.

Serienausstattung

- **Volles Programm.** Der neue Scirocco wird zu den preislich attraktivsten Sportwagen gehören. Und doch liegt die Serienausstattung auf dem Niveau weitaus teurerer Coupés. Immer dabei sind 17-Zoll-Leichtmetallräder, Höheneinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz, Lenkrad und Handbremshebelgriff sowie Schalthebelknauf in Leder, Sportsitze, geteilt klappbare Rücksitzlehne, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, ESP, Bremsassistent, sechs

Airbags, Servolenkung und natürlich ein Sportfahrwerk. Beim 200 PS starken Topmodell gehören zudem verchromte Auspuffendrohre, ein Dachhimmel in „Titan-schwarz“ und ein Soundgenerator zur Serienausstattung.

Panorama-Ausstelldach

- **Transparentes Dach.** Für jede Menge Licht im Innenraum sorgt optional ein großes Panorama-Ausstelldach, das sich von der A- bis zur B-Säule erstreckt. Auf Knopfdruck stellt sich das transparente Dach um bis zu 39 Millimeter auf. Bei sehr starker Sonneneinstrahlung kann ein Rollo ausgefahren werden. Das allerdings dürfte in den seltensten Fällen notwendig werden, da das Glas des Panorama-Ausstelldaches nur 8,2 Prozent der UV-Strahlung, 2,8 Prozent der Infrarot-Strahlung (Wärme) und 6,9 Prozent des sichtbaren Lichts durchlässt.

* Die Fahrzeuge können auf Grund geltender Zulassungsvorschriften zunächst nur nach der aktuellen Abgasnorm Euro-4 zugelassen werden. Eine kostenpflichtige Umschlüsselung / Umschreibung durch den Fahrzeughalter wird möglich sein.

Wichtige Aspekte in alphabetischer Reihenfolge

- **Antrieb:** Vorderachse
- **Automatikgetriebe:** 6- und 7-Gang-DSG
- **Charakter:** Ehrlicher, erschwinglicher Sportwagen mit Platz für vier Erwachsene, klassenloser Status
- **Debüt Generation I:** 1974; 504.153 gebaute Exemplare
- **Debüt Generation II:** 1981; 291.497 gebaute Exemplare
- **Design:** Optik der lupenreinen Sportwagenlehre, erster Volkswagen mit neuem Frontpartie-Design, Kombi-Coupé mit extrem langen Dach (1,8 Meter). Verantwortliche Designer: Walter de Silva (Konzern), Klaus Bischoff (Marke)
- **Dimensionen:** 4.256 mm Länge, 1.810 mm Breite, 1.404 mm Höhe, extrem breite Spur (vorn 1.569 mm, hinten 1.575 mm)
- **Fahrwerk:** McPherson-Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, ESP serienmäßig
- **Farben:** „Candy-Weiß“, „Rising Blue Metallic“, „Deep Black Perleffekt“, „Reflexsilber Metallic“, „Shadow Blue Metallic“, „Berylliumgrau Metallic“, „Dark Maroon Metallic“, „Opalsilber Metallic“, „Salsa Red“,

„Viperngrün Metallic“ (letztere als Hommage an die erste Generation des Scirocco)

- **Hightech-Fahrssysteme:** Adaptive Fahrwerksregelung DCC, automatische Abstandsregelung ACC (ab Frühjahr 2009)
- **Info- und Entertainment:** Zwei Radio-Systeme, zwei Radio-Navigationssysteme, ein 300-Watt-Dynaudio-Soundsystem, MEDIA-IN-Schnittstelle (USB)
- **Karosserie:** Auf Wunsch mit Panorama-Ausstelldach
- **Kofferraum:** 292 Liter bis 755 Liter
- **Markteinführung:** 29. August 2008 in Deutschland und Großbritannien, bis November gesamt Europa, im Mai 2009 in Japan
- **Motoren – Benzin (TSI):** 90 kW / 122 PS, 118 kW / 160 PS, 147 kW / 200 PS
- **Motoren – Diesel (TDI):** 103 kW / 140 PS, 125 kW / 170 PS
- **Motoren-Spektrum:** 90 kW / 122 PS bis 147 kW / 200 PS, alle Motoren aufgeladen, alle Motoren bis 160 PS werden der Euro-5-Norm* gerecht
- **Produktionsstandort:** „Volkswagen Autoeuropa – **Auto-móveis** Ltda.“ in Palmela / Portugal

- **Renneinsatz:** Start beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Mai 2008 mit 238 kW / 325 PS starker Rennversion, dabei Doppelsieg in seiner Klasse
- **Serienausstattung:** Unter anderem mit 17-Zoll Leichtmetallrädern, Höheneinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz, Lenkrad und Handbremshebelgriff in Leder, neu konzipierte Sportsitzanlage, geteilt klappbarer Rücksitzlehne, elektrischen Fensterhebern, Klimaanlage, ESP, Bremsassistent, sechs Airbags, Servolenkung mit Gegenlenkfunktion, Sportfahrwerk
- **Seriengetriebe:** 6-Gang, manuell
- **Sicherheit:** Sechs Airbags, überdurchschnittlich steife Karosserie, ESP, Isofix-Kindersitz-Aufnahmen, aufwendiger Fußgängerschutz, Beifahrerairbag abschaltbar (für Reboard-Kindersitz), bei Crash automatische Aktivierung des Warnblinkers und des Innenraumlichtes, automatische Türöffnung, automatische Abschaltung der Kraftstoffpumpe
- **Verbrauchsspektrum:** 5,4 bis 7,7 Liter Kraftstoff

* Die Fahrzeuge können auf Grund geltender Zulassungsvorschriften zunächst nur nach der aktuellen Abgasnorm Euro-4 zugelassen werden. Eine kostenpflichtige Umschlüsselung / Umschreibung durch den Fahrzeughalter wird möglich sein.

Beginn einer neuen Ära: Scirocco ist Vorreiter einer extrem klaren Design-Philosophie

Markante Frontpartie: Scirocco-Design zeigt neue Volkswagen Linie
Sichere Sache: Scirocco bietet ein Höchstmaß an passiver Sicherheit

Wolfsburg, Juni 2008. Die Ereignisse ähneln sich unübersehbar, obwohl mehr als drei Jahrzehnte zwischen ihnen liegen: Wenige Monate vor dem Debüt der ersten Golf-Generation brachte Volkswagen 1974 den neuen Scirocco auf den Markt. Der Sportwagen war eine Sensation, da er nicht nur den heckgetriebenen Karmann Ghia ablöste, sondern nach dem zuvor präsentierten Passat nun endgültig eine neue Design-Ära einleitete. Fakt ist dabei, dass der vom Italiener Giorgetto Giugiaro (Italdesign) designte Ur-Scirocco einen ersten Ausblick auf den künftigen Golf erlaubte, der ebenfalls bei Italdesign gezeichnet worden war. 34 Jahre später nun wiederholt sich diese Geschichte in Ansätzen. Hintergrund: Als erster Volkswagen zeigt auch die dritte Scirocco-Generation das Frontpartie-Design einer neuen Ära.

Besonders charakteristisch für die Scirocco-Frontpartie sind die verchromten Leuchtkörper und die hochglänzend schwarzen Innenflächen der Scheinwerfergehäuse, die durch eine ebenso schwarzglänzende Kühlergrill-Querspange verbunden werden. Im Fall des Sportwagens wurde das VW-Emblem nicht in den Kühlergrill integriert, sondern auf der Motorhaube platziert.

DAS DESIGN DES SCIROCCO IM DETAIL

Die dritte Scirocco-Generation wurde von den Designern unmissverständlich als purer Sportwagen ausgelegt. Noch stärker als der Ur-Scirocco der 70er Jahre und die in den 80er Jahren vorgestellte zweite Generation bietet der Neue dennoch deutlich mehr Platz im Innenraum. Denn im Gegensatz zu seinen zwei Vorgängern besitzt der Scirocco des Jahres 2008 kein Schrägheck, sondern ein Steilheck mit einem langen Dach und einer entsprechend vertikal stehenden Heckklappe. Das hat zwei entscheidende Vorteile. Erstens: Der Scirocco zeigt besonders scharfe Proportionen. Insbesondere von hinten betrachtet wird sofort klar, dass das 1,80 Meter lange Dach samt der seitlichen Fensterbänder auf sehr breiten und kraftvollen Schulterpartien steht. Der Scirocco erhält so eine Taille der lupenreinen Sportwagenlehre. Zweitens: Das neue Modell hat auch hinten Platz für zwei Erwachsene und ausreichend Gepäck. Unter dem Strich verbindet der progressiv gestylte Scirocco damit hochgradige Alltagstauglichkeit mit hochklassigem Design.

Mit seinen kurzen Überhängen nutzt der Scirocco den Radstand von 2.578 Millimetern effizient für das Raumangebot aus. Hoch ist der Volkswagen 1.404 Millimeter, lang exakt 4.256 Millimeter und breit 1.810 Millimeter.

Frontpartie

Die Frontpartie des Scirocco zeigt, wie skizziert, eine komplett neue Volkswagen Designsprache. Sie bewahrt einerseits

historische Elemente, macht gleichzeitig aber einen großen Sprung nach vorn. Kühlergrill und Stoßfänger kennzeichnet eine zeitlos-souveräne Dynamik. Technisch erfüllt das Vorderwagenkonzept zudem die hohen Anforderungen von Volkswagen an den Fußgängerschutz.

Stilistisch wird die Frontpartie des Scirocco im oberen Bereich vor allem durch horizontale Linien dominiert. Zwischen den prägnanten, hochglänzend schwarz hinterlegten Doppelscheinwerfern spannt sich dabei ein sehr schmaler, ebenfalls in edlem Schwarz glänzender Quersteg. Darunter schließt sich ein analog sehr klar gestalteter Bereich in Wagenfarbe an. Dieses schmale, von scharfen Linien bestimmte Doppelband aus schwarzglänzender Kühlermaske und in Wagenfarbe lackiertem Stoßfänger wird zu einem neuen Charaktermerkmal. Im unteren Segment der Frontpartie bestimmen der in schwarz gehaltene zentrale Lufteinlass mit seinem Rautenmuster sowie die links und rechts davon integrierten Blinker und Nebelscheinwerfer das Bild.

Silhouette

Wer mit der Hand erst über einen der Scheinwerfer, dann über den Kotflügel und eine Tür streicht, spürt, dass sich die Flächen der Silhouette gegeneinander verdrehen. Je nach Perspektive und Lichteinfall verändert sich die Seitenpartie dadurch wie ein sich bewegendes Muskel. Das kraftvolle

Erscheinungsbild verstärken die serienmäßigen 17-Zoll-Räder, die aufgrund der großen Spurweiten (vorn 1.569, hinten 1.575 Millimeter) praktisch bündig mit der Karosserie abschließen.

Darüber hinaus sind es die unsichtbare B-Säule, das steil nach hinten ansteigende Fensterband und die auffallend markante C-Säule, die gemeinsam mit der scheinbar endlos langen Dachlinie eine ganz eigene Präsenz und Dynamik vermitteln. Im Heckbereich sorgt ein integrierter Dachspoiler für ein weiteres Plus an Dynamik und zusätzlichen Abtrieb an der Hinterachse. Einen ganz eigenen Kontrapunkt setzen die skulptural gestalteten und auch in der Silhouette auffallend prägnanten Rückleuchten.

Heckpartie

Die skulpturale Form der breiten Rückleuchten – mit ihrem unverwechselbaren Nachtdesign – wird in der Heckperspektive am deutlichsten. Den Fahrzeugcharakter bestimmt hier das Verhältnis der Proportionen zwischen Dach und Schulterpartie und damit die Taille. Sie ist scharf konturiert, da das Dach deutlich schmaler läuft als die Gesamtkarosserie. Durch diese Stilmerkmale ergibt sich das typische Design eines sehr leistungsstarken und hochkarätigen Sportwagens. Die ohnehin recht breite Spur wirkt zudem optisch noch breiter. Von hinten sind die Holme der C-Säulen nicht

auszumachen, da sich die Scheibe der Heckklappe über die gesamte Fahrzeugbreite spannt. Das Gesamtdesign der Heckpartie – breiter, wuchtiger Stoßfänger plus große Spurweite plus Dachlinie plus Dachspoiler plus weit umlaufender Heckscheibe – vermittelt so ein ausgesprochen kraftvolles Bild.

Panorama-Ausstelldach

Für jede Menge Licht im Innenraum sorgt derweil ein großes Panorama-Ausstelldach, das sich von der A- bis zur B-Säule erstreckt. Auf Knopfdruck stellt sich das transparente Dach um bis zu 39 Millimeter auf. Bei sehr starker Sonneneinstrahlung kann ein Rollo ausgefahren werden. Das allerdings dürfte in den seltensten Fällen notwendig werden, da das Glas des Panorama-Ausstelldaches nur 8,2 Prozent der UV-Strahlung, 2,8 Prozent der Infrarot-Strahlung (Wärme) und 6,9 Prozent des sichtbaren Lichts durchlässt.

Das nach außen hin schwarze Panorama-Ausstelldach besteht aus Sicherheitsglas. Zum Windschutzscheibenrahmen hin wird es optisch durch eine hochglänzende schwarze Oberfläche (Polycarbonat) verlängert, die Bestandteil des aus glasfaserverstärktem Polyurethan gefertigten Dachrahmens ist. Die flache Bauweise des Panorama-Ausstelldaches schränkt die Kopffreiheit im Sportwagen keineswegs ein. Im Gegenteil: Durch den im Bereich des Glasteils fehlenden Innenhimmel steht mehr Raum als ohne das transparente Dach zur Verfügung.

SICHERHEIT DES SCIROCCO

Den neuen Scirocco kennzeichnet eine passive Sicherheit, die auf dem anerkannt guten Niveau des Golf und Passat liegt. Die Basis dafür bilden eine Karosseriestruktur von höchster Festigkeit, rundum Energie absorbierende Deformationszonen sowie die gezielt auf den Sportwagen abgestimmten Rückhaltesysteme.

Die Kombination aus einer hohen Steifigkeit der Fahrgastzelle und gezielt berechneten Deformationszonen bildet die Voraussetzung einer guten Crashperformance. Beim Scirocco kommt hier das Konzept des profilintensiven Leichtbaus mit formgehärteten, höchstfesten Blechen zum Einsatz. Sämtliche Realtests und Computersimulationen bestätigten, dass die in Schalenbauweise ausgeführte Stahlkarosserie auch unter schwierigsten Crashbedingungen optimalen Schutz bietet.

Ein zentraler Aspekt bei der Entwicklung des Sciroccos war der Fußgängerschutz. Alle relevanten Bauteile der Fahrzeugfront wurden daraufhin abgestimmt. Besonderes Augenmerk legten die Ingenieure auf die Motorhaube, um hier unter anderem den Scharnierbereich im Hinblick auf den Fußgängerschutz zu optimieren. Darüber hinaus hilft ein neu konzipierter, hinter der Stoßfängerabdeckung verbauter Schaumkörper, durch seine weiche Konsistenz, die Schwere von Beinverletzungen zu reduzieren.

Sechs Airbags und optimale Sicherheit von Kindern

Neben der hochsicheren Karosseriestruktur sind es serienmäßig Front-, Seiten- und Window-Airbags, die den neuen Scirocco zu einem der sichersten Autos seiner Klasse machen. Wie bei Volkswagen üblich, kann der Beifahrer-Airbag über einen „Schlüsselschalter“ im Handschuhfach deaktiviert werden, falls ein Kleinkind im Reboard-Sitz mitreist. Die Sicherheit für Kinder wird darüber hinaus durch serienmäßige Isofix-Verankerungen auf den hinteren Sitzplätzen komplettiert.

Wichtiger Aspekt am Rande: Über ein zentrales Steuergerät werden bei einer bestimmten Belastung nicht nur die Airbags und Gurtstraffer ausgelöst, sondern parallel die Warnblinker aktiviert, die Türen entriegelt, das Innenraumlicht an- und die Kraftstoffpumpe abgeschaltet.

Elektromechanische Servolenkung perfektioniert

Der Scirocco wird serienmäßig – wie alle Volkswagen der Baureihen Golf, Jetta, Eos, Tiguan, Touran und Passat – mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgeliefert. Sie lässt sich in ihrer Charakteristik gezielt auf das jeweilige Modell abstimmen. In diesem Fall kommt ein neu programmiertes Scirocco-Kennfeld zum Einsatz; es liefert unter anderem stärkere Rückstellmomente sowie etwas höhere Lenkkräfte. Und genau diese Aspekte vermitteln dem Fahrer einen noch direkteren Kontakt zur Straße.

Neu ist auch das elektromechanische Lenkgetriebe: Der Lenkwinkelsensor, den sowohl die elektromechanische Lenkung als auch das ESP nutzt, wurde erstmalig in das Ritzelgehäuse integriert und kann daher im Schaltermodul der Lenksäule entfallen. Dadurch verbessert sich die Sensorgüte deutlich. Neu entwickelt wurde zudem die Lenksäule des Scirocco. Die Volkswagen Ingenieure verbesserten dabei sowohl das Crashverhalten als auch die Steifigkeit. Darüber hinaus spart die elektromechanische Servolenkung des Scirocco Kraftstoff: Gegenüber einer konventionellen Servolenkung ergibt sich ein Verbrauchsvorteil von 0,2 Litern auf 100 Kilometern.

Souveränes Bremssystem

Der neue Scirocco wird mit leistungsfähigen Faustsattelbremsen, groß dimensionierten Bremsscheiben (vorn innenbelüftet) und einem speziell für den Sportwagen konzipierten Hauptbremszylinder ausgeliefert. Der neue Bremszylinder ermöglicht ein sehr schnelles Ansprechen der Bremsen sowie einen kurzen Pedalweg. Die Scheiben der Motorversionen bis 160 PS haben vorn einen Durchmesser von 288 Millimetern; hinten sind es 255 Millimeter. Der 200 PS starke Scirocco TSI verzögert vorn über Scheiben mit einem Durchmesser von 312 Millimetern; an der Hinterachse greifen die Bremssättel hier auf 286er Scheiben zu.

Serienmäßig kommt zudem eine weiterentwickelte ESP-Generation zum Einsatz. Neu dabei: Die Sensoren zum Erfassen der Gierrate und Querschleunigung sind im ESP-Steuergerät integriert; der bislang übliche Sensorcluster im Innenraum konnte deshalb entfallen.

Raum für vier Erwachsene: Scirocco debütiert mit neuer Sportsitzanlage

Mehr als ein 2+2-Sitzer: Scirocco bietet auch im Fond Platz für zwei Erwachsene
Fast ein Kombi: Bis zu 755 Liter Kofferraumvolumen unter dem langen Dach

Wolfsburg, Juni 2008. Der neue Scirocco empfiehlt sich als Sportwagen für jeden Tag des Jahres. Ein Grund dafür: seine vier vollwertigen Sitzplätze. Vollwertig steht in diesem Fall für die Tatsache, dass im Fond zwei Erwachsene bequem Platz haben. Selbst wenn ein Fahrer von 1,90 Meter Größe den Sitz einstellt, bleibt hinter ihm immer noch ausreichend Kniefreiheit. Von Enge also keine Spur. Sind nur zwei Personen an Bord, bietet der Scirocco darüber hinaus bis zu 755 Liter Volumen.

Neue Sportsitzanlage

Dass es in diesem neuen Sportwagen bequem zugeht, garantieren vier Sportsitze. Ähnlich wie beim neuen Passat CC, kommen auch im Fond des Scirocco ergonomisch ideal konturierte Einzelsitze zum Einsatz. Für ein hohes Maß an Sicherheit sorgen dabei die fest mit den Lehnen der Rücksitze verbundenen Kopfstützen.

Die ebenfalls neuen vorderen Sportsitze bieten zum leichteren Ein- und Ausstieg der Fondpassagiere serienmäßig eine

Easy-Entry-Funktion. Sprich: Die Vordersitze fahren nach dem Entriegeln der Lehne vorwärts und kehren danach automatisch wieder in die zuvor eingestellte Position zurück. Ebenfalls serienmäßig: die Höheneinstellung der Vordersitze. Optional kann der Fahrersitz zudem elektrisch eingestellt werden.

Bezogen sind die Sitze serienmäßig mit atmungsaktiven Stoffen. Auf Wunsch steht die Lederausstattung „Vienna“ in den Farbtönen „Titanschwarz“ oder „Trüffel“ zur Verfügung; in diesem Fall gehören elektrisch einstellbare Lendenwirbelstützen und eine Sitzheizung (vorne) zum Umfang. Volkswagen setzt übrigens ausschließlich hochwertige, vegetabil gegerbte und damit auch für Allergiker geeignete Leder ein.

„Sportpaket“ mit Alcantara-Sitzen

Alternativ zur Lederausstattung wird es im Rahmen eines „Sportpaketes“ Sitzbezüge in einer Stoff-/Alcantara Kombination geben. Die Kontaktflächen zum Körper sind dabei in Stoff gehalten, die Seitenflächen in Alcantara. Zur Wahl stehen hier die Farben „Titanschwarz“, „Silberschwarz / Titanschwarz“ und „Cashmere“. Auf die Stoff-/Alcantara-Ausstattung abgestimmt: der Dachhimmel in „Titanschwarz“.

Generell bieten alle vier Sitze des Scirocco ausgesprochen gute ergonomische Eigenschaften und jene Seitenführung, wie man sie von einem Sportwagen erwartet. Darüber hinaus

aber tragen die Sportsitze dazu bei, den zur Verfügung stehenden Innenraum optimal nutzbar zu machen. Hintergrund: Trotz der niedrigen Gesamthöhe des Scirocco bietet er eine sehr gute Kopffreiheit. Vorne beträgt die Innenhöhe 948 Millimeter, hinten sind es 923 Millimeter. Erreicht werden diese guten Werte durch die sehr niedrige Sitzposition, mit der parallel die betont sportliche Auslegung des Scirocco unterstrichen wird.

Kofferraum

Größe zeigt auch der Kofferraum. Ähnlich wie bei einem Kombi gestaltet, bietet er – bis zur Höhe der Gepäckabdeckung beladen – ein Volumen von 292 Litern. Werden die Lehnen der hinteren Einzelsitze umgeklappt, steht eine Laderaumkapazität von 755 Litern zur Verfügung.

Übersichtliches Cockpit

Fahrer und Beifahrer erleben im Scirocco ein sportliches und ergonomisch ausgereiftes Umfeld. Haptisch wie optisch besonders angenehm ins Auge fallen die aufwendig gestalteten Türverkleidungen mit ihren prägnanten Zuziehgriffen. Selbsterklärend und übersichtlich wurden zudem die Armaturen und Instrumente ausgelegt. Die Mittelkonsole mit ihren hoch angeordneten Bedienungselementen zeigt eine

erfreuliche Übersichtlichkeit. Direkt unter den zwei mittleren Luftausströmern ist die Audioanlage angeordnet.

Neueste Radio- und Navigationssysteme

Für den Scirocco kommt die neueste Radio- und Navigationssystem-Generation zum Einsatz (RCD 210 bis RCD 510). Stets dabei: ein MP3-fähiger CD-Player respektive -Wechsler. Parallel wird es zwei Radio-Navigationssysteme geben. Das Spitzenmodell mit der Bezeichnung RNS 510 wartet mit Feinheiten wie einem 6,5-Zoll-Touchscreen und einer extrem schnellen 30-Gigabyte-Festplatte auf. Der Scirocco besitzt zudem ein spezifisches Kombiinstrument mit weißer Ausleuchtung.

Darüber hinaus hat Volkswagen gemeinsam mit den skandinavischen Klangspezialisten von Dynaudio ein Soundsystem der Extraklasse auf den Scirocco abgestimmt und die insgesamt acht Lautsprecher und acht Endstufen dezent in das Interieur integriert. Erst wenn der Power-Knopf des jeweiligen Audiosystems ins Spiel kommt, offenbart sich, was in der 300-Watt-Anlage steckt.

Scirocco

Motoren und Getriebe

Mehr Spaß und Sparsamkeit:

Effiziente Turbo-Motoren mit 122 PS bis 200 PS Leistung

TSI: 122-PS-Einstiegsmotor verbraucht lediglich 6,1 Liter Super bleifrei

TDI: 140-PS-Turbodiesel mit 5,4 Litern Durchschnittsverbrauch

Wolfsburg, Juni 2008. Volkswagen wird den Scirocco als weltweit ersten Sportwagen durchgängig mit hochaufgeladenen Vierzylinder-Motoren anbieten. Die drei TSI – Benzin-direkteinspritzer – leisten 90 kW / 122 PS, 118 kW / 160 PS und 147 kW / 200 PS. Der TDI – ein hochmoderner Common-Rail-Turbodiesel – entwickelt 103 kW / 140 PS. Im kommenden Jahr wird zudem ein weiterer TDI mit einer Leistung von 125 kW / 170 PS folgen. Serienmäßig verfügen alle Scirocco über manuelle 6-Gang-Getriebe. Die Motorversionen ab 140 PS können darüber hinaus optional mit einem ebenso sportlichen wie effizienten Doppelkupplungsgetriebe (6- und 7-Gang-DSG) geordert werden.

TSI – DIE BENZINMOTOREN DES SCIROCCO

TSI mit 90 kW / 122 PS

Maximale Kraft bei minimalem Verbrauch – mit dieser Eigenschaft sind die TSI-Vierzylinder binnen kürzester Zeit zum Synonym für eine neue Generation sparsamer und

gleichzeitig sportlicher Volkswagen Motoren geworden. Die Scirocco-Einstiegsmotorisierung zeigt deutlich, weshalb: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,1 Litern Super bleifrei auf 100 Kilometern und dem Erreichen der künftigen Euro-5-Norm* ist er einer der sparsamsten und saubersten Motoren seiner Klasse. Der 122-PS-TSI erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Den klassischen 0-100-km/h-Sprint legt dieser Scirocco in 9,7 Sekunden zurück.

Der vielfach preisgekrönte Motor stellt mit seinen 90 kW / 122 PS (bei 5.000 U/min) den Einstieg in die Welt der TSI dar. Dank Turbolader passt der durchzugsstarke Benzinmotor zum Charakter des Sportwagens. Im Scirocco entwickelt der Vierzylinder zwischen 1.500 und 4.000 U/min sein maximales Drehmoment von 200 Newtonmetern; schon bei 1.250 U/min liegen zudem 80 Prozent des maximalen Drehmoments an.

Technisch gehören die Benzindirekteinspritzung, die Aufladung und die Hubraumreduzierung zu den effizientesten Maßnahmen, um den Verbrauch signifikant zu senken und die fahrdynamischen Eigenschaften ebenso deutlich zu verbessern. Volkswagen geht deshalb genau diesen Weg mit seinen TSI-Motoren: Über eine Reduzierung des Hubraums und damit geringeren Reibungs- und Ladungswechselverlusten wird ein niedriger spezifischer Verbrauch und ein besserer Wirkungsgrad erreicht. Die Aufladung erfolgt je nach Leistungsklasse entweder durch die Kombination von

Turbolader und Kompressor oder, wie beim 122-PS-TSI, mit Hilfe eines speziell entwickelten Turboladers.

TSI mit 118 kW / 160 PS

Er ist der neueste TSI: ein via Turbo und Kompressor aufgeladener Vierzylinder mit 118 kW / 160 PS (bei 5.900 U/min). Interessant ist hier ein Blick auf die spezifische Leistung: Der 1,4-Liter-Motor kommt auf 84,3 kW respektive 114,3 PS pro Liter Hubraum. Wie alle TSI, ist auch dieser Motor ausgesprochen sparsam (Durchschnittsverbrauch: 6,5 Liter Superbleifrei) und drehmomentstark (maximal 240 Newtonmeter bei nur 1.750 U/min). In diesem Fall steht das konstant hohe Drehmomentmaximum bis 4.500 U/min bereit. Analog zum 122-PS-TSI wird auch die 160-PS-Version bereits der künftigen Euro-5-Norm* gerecht.

Der Scirocco TSI erreicht mit 118 kW aus dem Stand nach nur 8,0 Sekunden die 100-km/h-Marke; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 218 km/h. Optional kann der 160-PS-TSI mit dem weltweit ersten 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG für den Quereinbau kombiniert werden.

Aus technischer Sicht besonders interessant ist ein Blick auf die sich ergänzende Arbeitsweise von Kompressor und Turbolader. Der mittels Riemen mechanisch angetriebene Kompressor steigert das TSI-Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Es handelt sich hier um eine Ladereinheit, die

auf dem Roots-Prinzip basiert. Eine Besonderheit des verwendeten Kompressors ist eine interne Übersetzungsstufe, die bereits bei niedrigen Motordrehzahlen eine hohe Kompressorförderleistung ermöglicht.

Bei erhöhter Drehzahl setzt zusätzlich der Abgasturbolader (mit Wastegate-Regelung) ein. Dabei sind Kompressor und Abgasturbolader in Reihe geschaltet. Der Kompressor wird über eine Magnetkupplung betätigt, die in ein Modul innerhalb der Wasserpumpe integriert ist. Eine Regelklappe sorgt dafür, dass die für den Betriebspunkt notwendige Frischluft zum Abgasturbolader oder zum Kompressor gelangt. Im reinen Abgasturboladerbetrieb ist die Regelklappe geöffnet. Die Luft nimmt dann den von herkömmlichen Turbo-Motoren bekannten Weg über den Frontladeluftkühler und die Drosselklappe in das Saugrohr. Ab einer Motordrehzahl von 3.500 U/min übergibt der Kompressor die Arbeit komplett an den Turbolader.

TSI mit 147 kW / 200 PS

In der höchsten Leistungsstufe kommt im Scirocco ein 147 kW / 200 PS (5.100 bis 6.000 U/min) starker TSI zum Einsatz. Dem noch stärker auf maximale Dynamik ausgelegten 2,0-Liter-Motor haucht ein größerer Turbolader vehement Dampf ein. Generell gilt: Auch dieser TSI glänzt mit sehr guten Drehmoment- und Verbrauchswerten. Auf 100 Kilometern

verbraucht der 280 Newtonmeter (ab 1.700 bis 5.000 U/min) drehmomentstarke Vierzylinder lediglich 7,7 Liter Kraftstoff. Gleichwohl sorgt er für eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Den Sprint auf 100 km/h absolviert der stärkste Scirocco aller Zeiten in 7,2 Sekunden. Wie beim identisch motorisierten Golf GTI, kann dieser Motor auch im Scirocco mit einem innovativen 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe geordert werden.

TDI – DIE DIESELMOTOREN DES SCIROCCO

TDI mit 103 kW / 140 PS

Direkt zum Marktstart in Europa wird es den Scirocco mit einem sauberen und drehmomentstarken 140-PS-TDI (103 kW bei 4.200 U/min) geben. Der hochmoderne Common-Rail-Diesel ist besonders leise. Bereits ab 1.750 U/min entwickelt er ein maximales Drehmoment von 320 Newtonmetern. Den 0-100-km/h-Sprint erledigt der Scirocco mit diesem TDI in nur 9,3 Sekunden. Der Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h steht ein Durchschnittsverbrauch von lediglich 5,4 Litern auf 100 Kilometern gegenüber. Wie die 1,4-Liter-TSI, wird auch der TDI bereits der Euro-5-Norm* gerecht. Optional ist der TDI zudem mit 6-Gang-DSG lieferbar.

Die Gemischbildung des TDI übernimmt ein Common-Rail-System der neuesten Generation. Bis zu 1.800 bar Einspritzdruck und spezielle Achtloch-Einspritzdüsen sorgen für eine besonders feine Zerstäubung des Dieselkraftstoffs.

Die Ansteuerung der Achtloch-Einspritzdüsen übernehmen Piezo-Inline-Injektoren der neuesten Generation. Dabei lösen elektrisch ansteuerbare Piezo-Kristalle mit Unterstützung eines hydraulischen Elements in Sekundenbruchteilen die Einspritzung aus. Im Vergleich zu herkömmlichen Magnetventilen ermöglicht die Piezo-Technik flexiblere Einspritzvorgänge mit kleineren und exakter dosierbaren Kraftstoffmengen. Vorteil: ein sehr leiser und angenehm weicher Motorlauf, ein ausgesprochen spontanes Ansprechverhalten sowie niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Ebenfalls positiv auf die Akustik wirkt sich der völlig wartungsfreie Zahnriemenantrieb der Kurbelwelle aus. Auf der gleichen technischen Basis wird im kommenden Jahr zudem ein TDI mit 125 kW / 170 PS folgen.

DSG – DIE AUTOMATIKGETRIEBE FÜR DEN SCIROCCO

6- und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG

Der neue Scirocco wird mit einem 7-Gang-DSG (160-PS-TSI) und einem 6-Gang-DSG (140-PS-TDI und 200-PS-TSI) angeboten. Beide Automatik-Getriebe kennzeichnet höchste

Wirtschaftlichkeit und eine Schaltdynamik, die in dieser Form zuvor nie erreicht wurde. Neu im Programm ist das 7-Gang-DSG mit zwei trockenen Kupplungen; die Doppelkupplung des 6-Gang-DSG läuft nass in einem Ölbad. Für beide Getriebe gilt: Selbst routinierteste Fahrer erreichen nicht annähernd eine Schaltgeschwindigkeit wie die DSG-Versionen. Fakt ist zudem: Mehr als jede andere Automatik besitzen die Doppelkupplungsgetriebe das Potential, den Verbrauch und damit die Emissionen zu senken. Gegenüber einem manuellen Getriebe sind es je nach Motor bis zu zwölf Prozent, im Vergleich zu einer Automatik mit Wandlerüberbrückungskupplung gar zwanzig Prozent.

Beide DSG-Varianten sind einsatzspezifische Spezialisten. Während das 6-Gang-DSG dank seiner Drehmomentauslegung insbesondere in Verbindung mit großen, drehmomentstarken Motoren brilliert (bis 350 Newtonmeter), empfiehlt sich das 7-Gang-DSG speziell für die Kombination mit kleineren Motoren (bis 250 Newtonmeter).

* Die Fahrzeuge können auf Grund geltender Zulassungsvorschriften zunächst nur nach der aktuellen Abgasnorm Euro-4 zugelassen werden. Eine kostenpflichtige Umschlüsselung / Umschreibung durch den Fahrzeughalter wird möglich sein.

Sportliche Performance: Agile Abstimmung und niedriger Schwerpunkt

Serienmäßig: Sportfahrwerk, 17-Leichtmetallfelgen und ESP

Optional: Adaptive Fahrwerksauslegung für noch mehr Dynamik und Komfort

Wolfsburg, Juni 2008. Den Scirocco kennzeichnet eine Fahrwerksauslegung, die der Bezeichnung „Sportfahrwerk“ in jeder Beziehung gerecht wird. Die technischen Module der Achsen stammen aus dem bewährten „Volkswagen Baukasten“; das senkt die Kosten und bürgt für eine hohe fahrdynamische Souveränität. Für den Einsatz im Scirocco wurden sie jedoch zum Teil signifikant modifiziert. Der neue Sportwagen besitzt außerdem einen sehr niedrigen Schwerpunkt; dass auch hier zugunsten optimaler Handlingeigenschaften um jeden Millimeter gerungen wurde, zeigen zum Beispiel die Scharniere der Heckklappe: Um die Gesamthöhe des serienmäßig mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen ausgestatteten Scirocco niedrig zu halten, ragen die Heckklappen-Scharniere als kleine Auswölbungen bis in das Dach hinein. Ohne diesen Kunstgriff hätte die gesamte Dachlinie entsprechend höher verlaufen müssen.

DAS GRUNDLAYOUT DES SCIROCCO-FAHRWERKS

Vorne sorgt eine McPherson-Achse für eine exakte Spurführung und ausgeglichene Komfoteigenschaften. Hinten ist es eine Vierlenkerachse, die sich der Herausforderung zwischen sportlicher und komfortabler Auslegung stellt. Optional wird der Scirocco zudem mit der neu entwickelten adaptiven Fahrwerksregelung DCC angeboten. Die permanente elektronische Regelung der Dämpfung löst den Zielkonflikt zwischen einer sportlich straffen und komfortablen Abstimmung.

Die Grundausslegung der Scirocco-Achsen folgt dem anerkannt agilen Fahrwerk des Golf GTI. Gegenüber dem Kult-Golf wurde die Abstimmung der Federn, Dämpfer und Stabilisatoren allerdings gezielt auf die niedrigere Sitzposition und die spezifische Gewichtsverteilung des Scirocco zugeschnitten.

Unter anderem zeigt der neue Sportwagen deutlich breitere Spurweiten. Vorn sind es 1.569 Millimeter (plus 35 Millimeter gegenüber Golf GTI), hinten 1.575 Millimeter (plus 59 Millimeter gegenüber Golf GTI). Die hintere Spur ist damit die breiteste im gesamten Wettbewerbsumfeld.

Zur Vergrößerung der Spurweite und Reduzierung der ungefederten Massen kommen an der Hinterachse Radträger aus Aluminium zum Einsatz. Bei hoher Agilität wurde das Fahrwerk so abgestimmt, dass der Scirocco ein Höchstmaß an Stabilität und Fahrsicherheit bietet. In dieses Konzept mit

einbezogen wurden auch die serienmäßigen 17-Zoll-Reifen der Serien-Dimension 225/45 (205/50 für 122 PS): Sie unterstützen die hohe, maximal erreichbare Querdynamik des Sportwagens.

DIE ADAPTIVE FAHRWERKSREGELUNG DES SCIROCCO

Ideal auf einen Sportwagen wie den Scirocco zugeschnitten ist die neu entwickelte adaptive Fahrwerksregelung DCC. Das System stellt die Dämpfung permanent und radindividuell anhand der Signale von je drei Aufbau- und Radwegsensoren auf die jeweilige Fahrbahn ein. Bei Beschleunigungs-, Brems- oder Lenkvorgängen wird die Dämpfung jedoch in Sekundenbruchteilen verhärtet, um die fahrdynamischen Erfordernisse optimal zu erfüllen.

Durch diese automatische Verstellung ermöglicht DCC in fahrdynamisch weniger anspruchsvollen Situationen eine deutliche Steigerung des Komforts; und das löst den Zielkonflikt zwischen sportlich straffer und komfortabler Auslegung. Damit der Fahrer das Systemverhalten zusätzlich seinen Wünschen anpassen kann, bietet DCC neben dem „Normal“-Programm (in dem alle Regelfunktionen voll aktiv sind) zusätzlich die Modi „Sport“ und „Comfort“.

Modus „Sport“

Die Grundeinstellung der Dämpfung ist im Modus „Sport“ deutlich härter; das Fahrzeug tastet die Fahrbahn dabei optimal ab. In diesem Modus wird auch die Lenkunterstützung dem Wunsch des sportlichen Fahrers angepasst.

Modus „Comfort“

Dieser Modus ist auf maximalen Fahrkomfort abgestimmt und eignet sich besonders für schlechte Wegstrecken, aber auch für den Stadtverkehr oder lange Autobahnfahrten.

Die DCC-Systemkomponenten

Je drei Beschleunigungs- und Radwegsensoren messen permanent den Bewegungszustand von Aufbau und Achsen. Die Signale dieser Sensoren werden mit weiteren CAN-Daten von Lenkung, Motor, Getriebe und Bremssystem anhand eines neu entwickelten Regelalgorithmus in einem leistungsstarken Steuergerät verarbeitet, das im Millisekundentakt seine Befehle an die vier kennfeldregelbaren Dämpfer sendet. Sie erlauben innerhalb von Sekundenbruchteilen eine weite Variation der Dämpfkräfte – sowohl in Richtung „hart“ als auch in Richtung „weich“ – und ermöglichen so ein optimales Systemverhalten.

Scirocco

Serien- und Sonderausstattung

Keine Kompromisse:
Serienmäßig mit ESP, Climatic und Sportsitzanlage

Einer für alle: Scirocco startet mit umfangreicher Serienausstattung durch Individualisierung: Transparentes Dach, 300-Watt-Sound, starkes „Sportpaket“

Wolfsburg, Juni 2008. Der neue Scirocco wird zu den preislich attraktivsten Sportwagen der Welt gehören. Und doch liegt die Serienausstattung auf dem Niveau weitaus teurerer Coupés.

Analog zum Eos, Passat CC, Touareg und Phaeton wird der Scirocco in einer Ausstattungslinie angeboten. Je nach Motorisierung und Sonderausstattung gibt es lediglich Unterschiede im Bereich des Innentrimms und der Leichtmetallfelgen. So werden alle Scirocco der Leistungsstufen 122 PS, 140 PS, 160 PS und 170 PS mit einem Dachhimmel in „Perlgrau“ ausgeliefert. Die Topversion mit 200 PS verfügt dagegen über einen Dachhimmel in „Titanschwarz“. Ebenfalls „Titanschwarz“ ist der Dachhimmel aller Motorversionen, die als Sonderausstattung mit dem „Sportpaket“ oder Ledersitzen bestellt werden. Im Fall der Scirocco mit „Sportpaket“ sind die Einfassungen der vier Luftausströmer im Armaturenbereich zudem in hochglänzendem „Schwarz“ statt in „Chrom seidenmatt“ gehalten.

DIE SERIENAUSSTATTUNG DES SCIROCCO

Stets zur Ausstattung gehören 17-Zoll-Leichtmetallräder, Höheneinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz, Lenkrad und Handbremshebelgriff in Leder, Sportsitze, eine geteilt klappbare Rücksitzlehne, elektrische Fensterheber, halbautomatische Klimaanlage („Climatic“), geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, ESP, Bremsassistent, sechs Airbags, Dauerfahrlichtschaltung, Multifunktionsanzeige und natürlich ein Sportfahrwerk.

DIE SONDERAUSSTATTUNG DES SCIROCCO

Dem Wunsch nach einer weiteren Individualisierung des Scirocco wird Volkswagen über ein umfangreiches Spektrum der Sonderausstattungen gerecht. Hier sind es unter anderem Features wie vier verschiedene Leichtmetallräder in der Größe bis 19 Zoll, ein umfangreich bestücktes „Sportpaket“ sowie Bi-Xenon-Scheinwerfer mit statischem Kurvenlicht und Tagfahrlicht, das Panorama-Ausstelldach, Stoff-/Alcantara- und Leder-Sitze, diverse Radio- und Navigationssysteme, ein Dynaudio-Soundsystem, die automatische Abstandsregelung ACC und die adaptive Fahrwerksregelung DCC (beides ab Frühjahr 2009), mit denen der Sportwagen weiter auf den persönlichen Geschmack zugeschnitten werden kann.

Das „Sportpaket“

Das für den Scirocco entwickelte „Sportpaket“ dürfte sich mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Bestseller entwickeln, da es für einen geringen Aufpreis ein ganzes Bündel hochwertiger Extras beinhaltet. Hierzu zählen die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen „Donington“ mit Reifen der Dimension 235/45 R17, abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule (zu 65 Prozent lichtabsorbierend), Nebelscheinwerfer, ein titanschwarzer Dachhimmel, schwarz glänzende Luftausströmer, Pedale in Aluoptik, Sitzbezüge in edler Stoff-/Alcantara-Kombination sowie Lenkrad, Schalthebelstulpe, Handbremshebelgriff und Textilfußmatten mit farbig abgesetzten Nähten.

Dynaudio Excite Soundsystem

Gemeinsam mit dem skandinavischen Klangspezialisten Dynaudio hat Volkswagen ein Soundsystem der Extraklasse auf den Scirocco abgestimmt. Die insgesamt acht Lautsprecher und acht Endstufen wurden dezent in das Interieur integriert. Mit dem Einschalten des jeweiligen Audiosystems offenbart sich, was in der 300-Watt-Anlage steckt.

Das Dynaudio-Soundsystem bietet Audio-Hightech pur: Die vier 168-Millimeter-Basslautsprecher – bestehend aus einer Magnesium-Silikat-Membrane, einer sehr leichten 74-Millimeter-Schwingspule und einer innenliegenden Magnetkonstruktion in einem steifen Kunststoffkorb – sorgen in den

Türen und in den Fond-Seitenteilen für einen präzisen und kräftigen Bass mit hoher Impulstreue. Die 50-Millimeter- und 60-Millimeter-Hochtonlautsprecher in den Tür- und Seitenteilverkleidungen schaffen ergänzend eine ungewohnt klare Transparenz und Detailzeichnung.

Versorgt wird das Lautsprechersystem durch einen neu entwickelten, digitalen 300-Watt-Leistungsverstärker; er besteht aus acht Class-AB-Endstufen. Die durch den digitalen Sound-Prozessor (DSP) gebotenen Möglichkeiten zur sogenannten Laufzeitkorrektur (Ziel: die Schallwellen aller Lautsprecher erreichen durch die Korrektur unabhängig von der Position im Fahrzeug gleichzeitig das Gehör) und Frequenzgangentzerrung garantieren im Scirocco ein Klang-erlebnis auf höchstem Niveau.

Panorama-Ausstelldach

Das transparente Dach sorgt für jede Menge Licht im Innenraum, da es sich von der A- bis zur B-Säule erstreckt. Auf Knopfdruck stellt es sich um bis zu 39 Millimeter auf. Bei sehr starker Sonneneinstrahlung kann ein Rollo ausgefahren werden. (weitere Infos siehe Kapitel „Karosserie“)

Automatische Abstandsregelung

Wie bereits für den Phaeton, Touareg, Passat, Passat Variant und Passat CC wird die automatische Abstandsregelung ACC

(Adaptive Cruise Control) im Laufe des nächsten Jahres auch für den Scirocco angeboten. Bei aktiviertem ACC bremst und beschleunigt der Sportwagen in einem vom Fahrer zuvor eingestellten Geschwindigkeitsbereich (bis 210 km/h) automatisch.

Info- und Entertainment

Der Scirocco wird zur Markteinführung mit zwei Radio-Anlagen und zwei Radio-Navigationssystemen angeboten. Alle Geräte verfügen über einen MP3-fähigen CD-Player, die Topversion bietet zudem eine 30-GB-Festplatte. Die Radio-Anlagen tragen die Bezeichnung RCD 210, RCD 310 und RCD 510; RNS 300 und RNS 510 nennen sich die Pendants mit zusätzlichem Navigationsmodul. Das Spitzenmodell der neuen Gerätegeneration – das RNS 510 – verfügt dabei unter anderem über einen intuitiv bedienbaren Touchscreen und ein festplattengestütztes Navigationssystem.

Für alle Scirocco-Modelle lieferbar ist zudem die neue Multi-mediabuchse „MEDIA-IN“. Über diese USB-Schnittstelle können iPod`s (mit entsprechenden Adapterkabeln) und viele andere gängige MP3-Player in das jeweilige Audiosystem integriert werden. Die Steuerung erfolgt über das Radio respektive Radio-Navigationssystem des Scirocco.

Die Demokratisierung des Sportwagens: Mit dem ersten Scirocco debütierte 1974 ein erschwinglicher Traum

Erfolgreichstes Volkswagen Coupé: 795.650 verkaufte Exemplare bis 1992

Allroundtalent: Scirocco war von Beginn an ein Sportwagen für 365 Tage im Jahr

Wolfsburg, Juni 2008. Sein Name bezeichnet einen warmen Wüstenwind, den die Sahara in Richtung Mittelmeer treibt – Scirocco. Mit ihm, dem ersten frontgetriebenen Coupé unter dem Label „VW“, demokratisierte Volkswagen vor mehr als drei Jahrzehnten die Welt der Sportwagen: Erstmals gab es ein erschwingliches, sparsames und dank Frontantrieb wirklich sicheres Coupé. Und wie 2008 galt dabei schon 1974, dass der Scirocco dank seiner vier vollwertigen Sitzplätze, eines ausgewachsenen Kofferraums und einer praktischen Heckklappe ein Allround-Sportwagen für jeden Tag des Jahres war. Genau diese Mischung der Talente überzeugte hunderttausende von Autofahrern. Für Volkswagen markierte die erste Generation des Scirocco den Beginn einer neuen Ära.

Hintergrund: Nur wenige Monate nach der Weltpremiere des Passat und kurz vor dem Start des damals gleichfalls neuen Golf leitete der Nachfolger des Karmann Ghia in Europa endgültig das Ende der Volkswagen mit Boxermotoren und Heckantrieb ein. Parallel machte der Scirocco ein neues Produktionssystem salonfähig, das in der Automobilindu-

strie als Baukastenprinzip bald Furore machen sollte. Denn vieles, was die Kunden wenig später auch im Golf erhielten, besaß bereits der Scirocco.

Weltpremiere 1974 in Genf

Der 3,86 Meter lange Scirocco debütierte auf dem Genfer Salon des Jahres 1974. Er folgte, wie skizziert, dem intern Typ 14 genannten Karmann Ghia, der seit 1966 mit faszinierendem Design, bewährter Käfer-Technik und erschwinglichen Preisen Automobilgeschichte geschrieben hatte. Wie der Typ 14, entstand auch der unter dem Kürzel EA398 geführte Scirocco bei Karmann in Osnabrück.

Während der Karmann Ghia besonders Frauen überzeugte, sprach der von Italdesign in Turin entworfene Scirocco weibliche wie männliche Autofahrer gleichermaßen an. Mit klaren Linien, scharfen Kanten, betonter Keilform, niedriger Gürtellinie und knackigen Heck entsprach das Design der von Giorgetto Giugiaro auch für den ersten Golf favorisierten Formensprache. Zugleich hob es sich deutlich von den barockeren Formen der Wettbewerber aus Nordrhein-Westfalen und Hessen ab.

Klassische Sportwagen-Proportionen

Das Coupé wirkte auf den Betrachter wie aus einem Guss. Sein Radstand (2,40 Meter) war so lang wie möglich, die gestreckte

Haube und das kurze Fließheck mit integriertem Bürzel-Spoiler schufen gemeinsam mit den großzügigen Spurweiten klassische Sportwagen-Proportionen. Der in Wolfsburg konzipierte Scirocco der Generation I war zudem eines der ersten Autos mit integrierten Regenleisten, was bestens zu seinem insgesamt sehr „sauberen“, schnörkellosen Auftritt passte.

Zum coolen Design addierte sich ein zeitgemäßes Technikpaket: Die Übersichtlichkeit war für ein Sportcoupé verblüffend gut, die große Heckklappe und klappbare Rücksitze machten den Scirocco zum Kombi-Coupé mit bis zu 533 Litern Ladevolumen. Darüber hinaus setzte Volkswagen auf modernste Antriebstechnik: quer eingebaute und jetzt natürlich wassergekühlte Motoren, deren obenliegende Nockenwelle über einen geräuscharmen Zahnriemen angetrieben wurde. Zur vorderen Federbein-Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern und negativem Lenkrollradius kam als echte Innovation eine Verbundlenkerhinterachse.

„Schottenkaros“ im Stil der Zeit

Das Interieur des ersten Scirocco entsprach dem Stilempfinden der 70er Jahre. Die karierten Schottenmuster der Sitzbezüge im Top-Modell TS lagen ebenso im zeitgenössischen Trend-Spektrum, wie Cordstoffe oder ein Lenkrad mit drei gründlich durchlöchernten Speichen. In den sportlicheren

Versionen spendeten zwei Zusatzinstrumente (Zeituhr und Voltmeter) in der Mittelkonsole einen zusätzlichen Schuss optische Dynamik. Im Rahmen einer ersten Modellüberarbeitung ersetzte Volkswagen das Lenkrad später durch eine Version mit tief ausgeformtem Pralltopf – im Volksmund durchaus liebevoll „Spucknapf“ genannt.

Zur Markteinführung im Juni bot Volkswagen das neue Coupé mit drei Motoren an: 1,1 Liter mit 50 PS sowie 1,5 Liter mit 70 PS und 85 PS. Die Schaltgetriebe begnügten sich noch mit vier Vorwärtsgängen, die optionale Automatik mit drei Fahrstufen.

Der schärfste Wüstenwind stürmte mit Tempo 175

Je nach Ausstattung (Basis, L oder TS) trug ein Scirocco der ersten Generation eckige Einzel- oder runde Doppelscheinwerfer. In der stärksten Variante, dem Scirocco TS, erreichte der Sportwagen für jene Zeit beachtliche 175 km/h und absolvierte den klassischen Sprint von 0 auf 100 km/h in elf Sekunden; Volkswagen machte ernst in Sachen Sportlichkeit.

Die Kunden hatten verstanden: Noch 1974 setzte das Unternehmen 24.555 Scirocco ab, im ersten vollen Produktionsjahr (1975) waren es bereits 58.942 Einheiten. Eine repräsentative Umfrage unter Scirocco-Käufern bestätigte die Richtigkeit des im Lastenheft verankerten Konzepts: 42 Prozent kauften den Volkswagen aufgrund seines Designs, 25 Prozent wegen

der Sportlichkeit und für immerhin elf Prozent war „Wirtschaftlichkeit“ das Hauptkriterium für den Kaufentscheid.

Manfred Winkelhock begann seine Karriere im Scirocco

1976 gelang Volkswagen mit dem Scirocco-Cup dann ein Marketing-Coup erster Güte. Für den neu ins Leben gerufenen Junior-Cup wurde bei Volkswagen Motorsport in Hannover eine Sonderserie von 50 identischen und einheitlich schwarz lackierten Fahrzeugen aufgelegt. Auf einem dieser 110 PS starken Modelle verdiente sich kein Geringerer als der spätere Formel-1-Pilot Manfred Winkelhock seine ersten Sporen im Motorsport: Der Schwabe gewann nicht nur das Finale in Hockenheim, sondern strich während der Saison auch Preisgelder in Höhe von damals sagenhaften 30.000 DM ein.

Da sollten Nicht-Rennfahrer nicht abseits stehen – dachte sich Volkswagen – und bot ab Sommer 1976 den durch eine Bosch-K-Jetronic gespeisten 110-PS-Motor im Scirocco GTI auch für den regulären Straßenverkehr an. Das mit einer um 14 Millimeter breiteren Spur versehene und 185 km/h schnelle Modell fuhr auf der Autobahn vor allem in Sachen Elastizität so manch einer großen Limousine auf und davon. Die GLI-Version hatte zwar auch 110 PS unter der flachen Haube, betonte aber mit bronze getönten Scheiben, hochwertigeren Stoffen und Metallic-Lack luxuriöse Attribute.

Zum Modelljahr 1978 unterzog Volkswagen den Scirocco einer behutsamen Modellpflege. Die vorderen Blinker und die mit dunklen PVC-Rammschutzprofilen überzogenen Stoßstangen wurden um die Kotflügel herumgezogen, die B-Säulen schwarz getönt. Zugleich erhielt der Kühlergrill einen Zierrahmen. Die Motorenstaffelung lautete nun: 50, 70 und 110 PS.

Die dezente Überarbeitung kam zur Hochblüte des Scirocco-Programms: 1977 gingen weltweit 87.902 Scirocco neu in den Verkehr; in Deutschland hatte Volkswagen im Segment der sportlichen Coupés einen Marktanteil von 15 Prozent erobert. Als im Februar 1981 der letzte von 504.153 Scirocco der ersten Generation das Band im Karmann-Werk Osnabrück verließ, war die konsolidierte Marke Volkswagen auch durch den Verdienst des kleinen Sportwagens längst auf dem Weg nach ganz oben.

Der Scirocco II folgt 1981

Auch der Scirocco der zweiten Generation (EA 491) basierte auf der technischen Plattform des Golf I; wie sein Vorgänger wurde er zudem wieder bei Karmann produziert. Der insgesamt weicher gezeichnete Scirocco II wirkte dank der von 3,86 auf 4,05 Meter gestreckten Länge sehr elegant und bot als Folge auch mehr Platz für Personen und Gepäck. Hinzu kam eine weiter optimierte Aerodynamik (cw-Wert = 0,38)

und eine noch sparsamere Antriebstechnik. Im Mai 1981 stand der Neue in den Verkaufsräumen der Volkswagen Händler. Und zwar mit 60 PS (1,3 Liter), 70 PS (1,5 Liter), 85 PS (1,6 Liter) und 110 PS (als GTI und GLI). Die Werbung knüpfte an Slogans für den ersten Scirocco an: „Wäre er nur schön, wäre er nicht von uns“ oder „Gestatten Sie, dass wir auch in Gegenwart eines so aufregenden Autos übers Sparen reden“, hieß es in zwei Kampagnen zur Markteinführung.

Im Juli 1985 erschien der stärkste Serien-Scirocco seiner Zeit: Der 208 km/h schnelle GTI/GTX mit einem 1,8 Liter großen Vierventil-Motor und Bosch-KA-Jetronic. Mit hinteren Scheibenbremsen, verstärkten Querlenkern und Antriebswellen sowie größerem Heckspoiler hatte Volkswagen den in 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h stürmenden Wirbelwind an die höhere Leistung angepasst. In Verbindung mit dem zu dieser Zeit noch nicht obligatorischen Dreiwege-Katalysator leistete das auch im Golf eingesetzte Aggregat 129 PS; ohne den Abgasreiniger wurden sogar 139 PS frei. „Ventile wie ein Weltmeister“, titelte die Volkswagen Werbung für den bis 1990 gebauten Scirocco mit dem roten „16V“-Emblem im Grill.

Weiß war beim Scirocco schon 1985 eine Trendfarbe

Zwischen 1983 bis 1987 brachte Volkswagen in kurzer Reihenfolge eine Serie von Sondermodellen auf den Markt. Es

begann mit dem „GTS“, dem der „GTX“ folgte. Dieser trug erstmals eine am hinteren Dachende montierte Antenne zur Schau.

Die nur in „Alpin-Weiß“ erhältliche Sonderedition „White Cat“ des Jahres 1985 zeigt aus heutiger Sicht, dass Weiß bereits in den 80er-Jahren eine Trendfarbe war. Der Scirocco „Tropic“ von 1986 gab sich dagegen betont bunt: Außen in den Farben „Madisontürkis“ oder „Kiwibraun“, innen mit „Oliv/Türkis“ gestreiften Sitzbezügen. Der im gleichen Jahr lancierte „Scala“ bot als spezielle Attraktion einen in Wagenfarbe lackierten Rundum-Spoilersatz.

Ab 1989 kamen im Scirocco zwei Motoren mit 1,6 Litern (72 PS und ungeregeltem Kat) und 1,8 Litern Hubraum (95 PS, Einspritzung samt geregeltem Kat) zum Einsatz. Die letzte gebaute Version, der „GT II 16V“, war mit Stahlschiebedach, Colorverglasung, Servolenkung und höhenverstellbaren Sportsitzen üppig ausgestattet. Im letzten Modelljahr kamen noch Dreipunktgurte für die Rückbank und seitliche Zusatzblinker hinzu. Doch die Tage der zweiten Scirocco-Generation waren gezählt – am 7. September 1992 verließ das letzte von 291.497 gebauten Exemplaren die Werkshallen. Zurückblickend gilt, dass der Scirocco fast zwei Jahrzehnte ein herausragender Erfolg gewesen ist. An diese glänzende Bilanz gilt es anzuknüpfen; die dritte Generation des Scirocco hat das Potential dazu.