

V preži

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Volkswagnov kupejevski veter ponovno piha, a v nasprotju s prvo generacijo, ki so ji leta 1974 namerili 175 kilometrov največje hitrosti, dosega zdajšnja 'ponovitev' za tiste čase težko predstavljevih 230+.

►► Po 16 letih reinkarnirani Scirocco noče biti tako retro kot Mini ali Fiat 500. Oblikovna primerjava (če pustimo še bolj oddaljen tehnični del pri miru) med letoma 1974 (Scirocco I) in 2008 je nesmiselna, čeprav je kupejevska zasnova Prascirocca s prednjim pogonom in z motorjem, nameščenim v nosu, novincu služila za zgled. To je lahko tržni pogled na novi VW-jev kupe, v resnici pa je najbolj logičen tehnični: Scirocco je pravzaprav (dobro) predelani Golf. Revolucija, ki je pred 34 leti veljala za Giugiarovega Scirocca kot konceptualno povsem drugačnega naslednika legendarnega Karmanna Ghie, tako ni bila pričakovana. Golf gor ali dol, pogled na Scirocca v ničemer ne spomni na najbolj priljubljenega sodobnega Volkswagna. Ozka črna maska ločuje par 'jeznih' prednjih luči, pod odbijačem vlada temno satovje, masko proizvajalca so volkswagnovci namestili kar na pokrov motorja, ki je spredaj tako nizek, kot bi imeli oblikovalci misel na varnost pešcev nekje v predalu. Prednja nizka preža v bokih raste, pragovi se širijo, vrata v spodnjem delu silijo navznoter, za njimi postaja zadek nesramno širok, nad njim pa se krči potniška kupola, ki vztraja vse do strmo odrezanega zadka. Voznik lahko v stranskih ogledalcih občuduje tudi izbuljeno obliko zadnjih blatni-

kov. Scirocco je trenutno oblikovno zagotovo najbolj posrečen izdelek iz Wolfsburga, ki na ulicah brez težav priteguje poglede in skrbi, da se njegovemu jeznemu pogledu na avtocesti umikajo prav vsi. Čeprav je pod kožo Golf, so inženirji pri transplantaciji tehnike opravili več kot le rutinski poseg. Koloteki spredaj imajo 35 dodatnih milimetrov, zadnjim pa so jih dodali kar 59. Podvozju, povzetem po Golfu GTI, so spremenili nastavitve vzme-

tenja, blaženja in drugačne stabilizatorje. Scirocco je tako daljši, nižji (nizek je vsega 1.404 milimetrov!), z drugačno razporeditvijo mase. Skratka boljši od svojega platformodajalca. Praksa? Odlična izkušnja, ki jo gre ponavljati, ponavljati, obiskati bencinsko črpalko, ponavljati, ponavljati ...

Na testu smo imeli (trenutnega) kralja Sciroccove ponudbe: dvolitrskega TSI-ja (še en znanec Golfa GTI) z menjalnikom DSG

DIRKALIŠČE	
9.	58,02 s
1.	Mitsubishi Lancer Evolution (X) (L) 56,27
8.	Audi TT Coupe 3.2 Q (L) 57,99
11.	BMW 335i Coupe (L) 58,07

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbroe-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimski gon

in s prilagodljivim podvozjem DCC kot naj-mamljivejšim elementom s seznama dodatne opreme. Omenjeni trije so najboljši par, kar potrjujejo tako tovarniški podatki kot informacije, ki smo jih dobili na naših meritvah, na katerih smo za pol sekunde hitreje pospeševali od 0 do 100 kilometrov na uro, kot obeta podatek v katalogu. Pri meritvah prožnosti naši testni opremi ni bilo treba prešteti niti do deset. 2.0 TSI se udobno pelje že nad prostim tekom, največji navor (280 Nm) je na voljo že pri dizelskih 1.750/min. Volk v volčji preobleki pa postane Scirocco nad 4.000 vrtljaji, ko motor doda še športno zvočno noto, ki jo pri menjavi prestav pospremi s civiliziranim bobnenjem iz izpušne cevi. Polje merilnika vrtljajev je obarvano v rdeče pri 6.400/min, menjalnik pusti vozniku, da izkorišča moč motorja vse do 6.800/min, ko v bran vzdržljivosti tehnike prestavi navzgor. Scirocca 2.0 TSI vam v prodajnem salonu pokažejo z ročnim ali robotiziranim menjalnikom DSG.

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

»Upam, da bo nova obuditev legendarnega modela (ali, hmhm, le imena) Scirocco bolj uspešna, kot je bilo ožvljanje Beetla. Scirocco je v osnovi malce dodelan Golf, česar mu ne štejem v zlo, saj to pomeni preverjeno tehniko. Z malce drugačno notranjostjo in motorjem 1.4 TSI ter menjalnikom DSG je toliko nov, da tudi 'tehnofriki' ne bodo ostali ravnodušni. Ta kombinacija je zelo dobra, o tem ni dvoma. A črviček, ki se ne pusti odgnati, vrta v zloščeno jabolko: kaj Scirocco ponuja več kot, recimo, prihajajoči (in zelo verjetno cenejši!) Golf GTI? Na žalost premalo. Po moje delajo pri Volkswagnu isto napako, kot so jo pri Beetlu. Izdelek je že dober, a cena je za manj uporabno karoserijo previsoka.«



Vinko Kernc

»Hjam. Tehnično je odlično – od sedežev in kokpita do pogonskega sistema, volana in podvozja. Ampak glede videza ... Zunaj mi je bil 'Lešnikov' Iroc (prototip) precej lepši in agresivnejši, znotraj pa je tale zelo nedomiseln in navdse dolgočasen. Kot ekskluziven avtomobil (saj za podoben denar dobite enako mehaniko in veliko večjo uporabnost v Golfu) bi lahko bil tudi ekskluzivneje oblikovan.«



Volkswagen Scirocco 2.0 TSI (147 kW) DSG



“Streha Scirocca je dolga kar 1,80 metra.”

pri menjavi, pospešek in občutek na volanu, ko prednji kolesi hlastata za oprijemom, so namreč voznikova droga. Ne bojte se, užitek boste deležni tudi pri povsem samodejnem pretikanju. Le v dno vpeto stopalko za plin pridno pohodite in držite volan. Ne pozabite še na 'kick-down' in še močneje držite volan. ESP je serijski, a na žalost tistih, ki bi se z njim zapeljali na stezo, ga ni mogoče popolnoma izklopiti. Lahko sicer izključite sistem, ki preprečuje zdrs 18-palčnih pogonskih koles, a po nekaj vrtenjih razbremenjenega kolesa

v prazno boste hitro ponovili postopek pritiskanja gumba. Če nočete imeti na vesti (dragih) gum ... Scirocco med ovinki še posebej navdušuje s sladkorčkom s seznama dodatne opreme, s prilagodljivim podvozjem DCC, ki vpliva na trdoto blaženja, posrednost volanskega serva in tudi na občutek na stopalki za plin. Gumb predstavlja tri izbire: športno, udobno in običajno. Pri prvi boste uživali v bolj neposrednem volanu in tršem podvozju, ki dovoli v ovinkih še manj nagibanja in izboljša že v osnovi blestečo vodljivost, način Comfort pa boste izbrali, ko si boste zaželeli lahkotnejšega sukanja volana in umirjene

voznje, brez preštevanja vseh cestnih lukenj. Lahko pa izbiro prepuščate srednjemu načinu. Scirocco leži na cesti še bolje kot Golf GTI. ESP pred posegom dovoljuje dokaj visoko stopnjo igrivosti, zadek pa kljub provokacijam z zaviranjem in volanom sledi prednjim kolesom, kot bi bila rit in srajca. Ko postane igra za fiziko preveč zahtevna, Scirocco to pokaže z nadzorovanim zdrsom prednjega dela. Zaradi nepreglednosti zadka (visoka integrirana vzglavnika zadnjih dveh posamičnih sedežev, široka C-stebrička in visok zadek otežujejo pogled nazaj) priporočamo nakup parkirnih tipal. V notranjosti smo pogrešali pogum, ki je oblikovalce spremljal pri oblikovanju zunanega dela Scirocca. Sedeži so odlični, izdatno nastavljivi in oprijemljivi. Za lažji dostop do zadnjih dveh sedežev (Scirocco je štirised) se prva dva pomakneta naprej (in vrtneta v prvotni položaj), toda zaradi širokih pragov iz Scirocca ne boste izstopali lahkotno. Sedenje na zadnjih sedežih pa bodo brez bušk preživeli le manjši od 180 centimetrov.

Položaj za izdatno nastavljivim in spodaj 'porezanim' volanom je dober, gumbi in



“Neka Volkswagnova raziskava pri kupcih Prascirocca je razkrila, da so si ga privoščili v 42 odstotkih zaradi oblike, v 25 odstotkih pa zaradi športnosti.”

Šest stopenj, dva programa samodejnega pretikanja (običajni, ki je bolj varčen, in športni, ki dvigne vrtljaje in skrbi za še večjo poskočnost) in dva načina (samodejni ali ročni). Medtem ko je samodejni način lahko razlog za pametno naložen denar, je ročno pretikanje tisto, ki pri Sciroccu poskrbi za zabavo. Pretikanje je sicer možno s potiskanjem prestavne ročice proti armaturni plošči (prestava gor) ali v drugo smer (prestava dol), a obvolanska prestavna uhlja (levo za prestavlja-

nje navzdol, desno za prestavljanje navzgor) bosta poskrbela, da se bo na ročici nabiral prah. Užitek je ukazovati menjalniku, pa naj bo to na ravnini ali med ovinki. Praksa »dvakrat potegniti za levi uhelj, dvigniti motorne vrtljaje in hipoma prehiteti« se ponovi nešteto krat. Čeprav je motor odlični in v izbranem ročnem načinu pretikanja pokrije marsikatero luknjo v zamenjavi prestave, je prestavljanja pravzaprav več, kot bi ga zahtevala običajna voznja. Zvok pri višjih vrtljajih, bobnenje



