

VOLKSWAGEN

El nuevo Scirocco – Presentación dinámica Internacional

Información de Prensa

(Lisboa, 25 y 26 de junio de 2008)

Nota:

Este dossier ha sido adaptado a mercado español en cuanto a equipamiento y motorizaciones.

TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG u otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Scirocco

Contenido

En concreto

Versión resumida Página 03

Aspectos principales

Carrocería

Diseño & Dimensiones Página 08

Seguridad Página 11

Habitáculo Página 14

Motores y cajas de cambios

TSI Página 17

TDI Página 20

DSG Página 21

Chasis

Diseño básico Página 22

Suspensión Adaptativa Electrónica Página 23

Equipamiento de serie y equipamiento opcional

Equipamiento de serie Página 25

Equipamiento opcional Página 26

Cronología Página 29

Scirocco

En concreto

Retorno del legendario deportivo: Llega la tercera generación del Scirocco

El nuevo Scirocco podrá ser adquirido en toda Europa a partir de mediados de noviembre

La tercera generación del Scirocco se recomienda como deportivo para los 365 días del año

- Ya ha comenzado la cuenta atrás para el lanzamiento al mercado de la tercera generación del Scirocco. Con el estreno del deportivo de dos puertas, Volkswagen anuncia el retorno de una leyenda – las generaciones Scirocco I y II hicieron historia como los coupés de Volkswagen de más éxito, de los que se vendieron unas 800.000 unidades.
- **Un deportivo de culto.** Desde que se presentara en el año 1974, su concepción ya transmitía su vocación de convertirse en una leyenda. Al contrario que muchos de sus competidores de aquellos tiempos, el Scirocco diseñado por Giorgio Giugiaro, era un deportivo asequible, versátil y, gracias a su tracción delantera, seguro para todos los días del año. El nuevo Scirocco sigue siendo fiel a esta tradición y ofrece además el más puro placer de conducción, un nuevo y vigoroso diseño, las más avanzadas tecnologías como la Suspensión Adaptativa Electrónica DCC y el nuevo cambio automático de doble embrague de 7 velocidades DSG (no disponible en el lanzamiento), y eficientes motores sobrealimentados con turbo, con potencias de hasta 200 CV. Además el Scirocco ofrece un amplio habitáculo con espacio suficiente para cuatro adultos (en perfecta armonía con su deportiva línea), y el más alto estándar de seguridad. En definitiva, se perfila como una opción idónea para el uso diario sin hipotecar por ello su carácter más rebelde y dinámico.

Scirocco, una mezcla de pasión y lógica

- **Nuevos caminos.** Aunque la tercera generación del Scirocco tiene similitudes con la filosofía y el posicionamiento de la primera, Volkswagen ha prescindido aquí intencionadamente de elementos retro. El Scirocco del año 2008 se parece a la versión antigua especialmente en su concepción revolucionaria, tanto desde el punto de vista tecnológico como de diseño, al igual que sucediera a mitad de los años 70 con la primera generación de este deportivo compacto sucesor del Karmann Ghia.

Diseño del frontal de una nueva era

- **Carcasa del faro negra brillante.** El nuevo Scirocco es el primer Volkswagen que presenta un nuevo diseño del frontal, adaptado a los tiempos modernos. Como señas de identidad del nuevo diseño destacan los faros cromados y las superficies internas de la carcasa de los faros en negro brillante, unidas por una lama transversal de la parrilla también en negro brillante.
- **Espíritu deportivo.** El equipo de diseñadores ha creado un coupé compacto con el más puro espíritu del auténtico deportivo, con una silueta que dispone del potencial necesario para convertirle en un referente sin competencia. Gracias a su largo techo y a la pronunciada luneta trasera, ofrece también versatilidad interior y hasta 755 litros de volumen de carga.
- **Equilibradas dimensiones.** Los parámetros básicos del nuevo deportivo hablan por sí mismos. Gracias a sus cortos voladizos, el Scirocco puede aprovechar eficientemente la distancia entre ejes de 2.578 milímetros, y ofrecer así un amplio espacio interior. La altura del Volkswagen es de 1.404 milímetros, su longitud es de 4.256 milímetros y su ancho de 1.810 milímetros.

Motores sobrealimentados TSI e inyección directa TDI

- **Alta potencia y bajo consumo.** Uno de los retos a la hora de realizar un deportivo asequible son los motores. Por un lado deben ser ágiles y por otro lado, ahorradores. Existen dos tipos de soluciones para lo que parece ser un conflicto; ambas disponen de tres letras: TDI y TSI – motores sobrealimentados de gasolina y diésel de inyección directa.
- **Un TDI y tres TSI.** Volkswagen lanzará el Scirocco al mercado con dos motores TSI (con potencias de 160 cv y 200 cv) y un TDI (turbodiésel *Common Rail* de 140 cv de potencia), y en un corto espacio de tiempo otro TSI de 122 cv, que de momento no tiene fecha prevista de lanzamiento en el mercado español. Este motor de entrada a la gama 122 cv alcanza un par máximo de 200 newtonmetros a partir de tan sólo 1.500 r.p.m.. Teniendo en cuenta este rendimiento, se puede decir que el consumo medio de 6,1 litros cada 100 km es realmente bajo.
- **De 5,4 a 7,7 litros de consumo.** La combinación ‘par máximo - mínimo consumo’ es la filosofía de toda la gama de motores. El último TSI de 160 CV desarrolla un par de 240 newtonmetros y consume 6,5 litros de gasolina súper sin plomo por cada 100 km. Incluso el TSI de 200 CV de potencia dispone de un bajo consumo de tan sólo 7,7 litros cada 100 km, con un par motor de 280 newtonmetros. El TDI ofrece también unas excelentes cifras, con 320 newtonmetros de par, y un consumo de sólo 5,4 litros de combustible a los 100 km. Todos los motores hasta los 160 cv cumplen además con la exigente futura norma Euro 5*.
- *Los vehículos sólo pueden ser matriculados según la norma Euro 4 actual de acuerdo con las condiciones de autorización vigentes. Existirá la posibilidad de que el titular del vehículo realice una transcripción / recodificación posterior sujeta a costes.*

Dos atractivos cambios de doble embrague

- **DSG de 6 y 7 velocidades.** El Scirocco dispone de serie de un ligero y preciso cambio manual de 6 velocidades. Para los tres motores a partir de 140 cv también se ofrece en opción el cambio DSG de doble embrague. El TDI de 140 cv y el TSI de 200 cv de potencia disponen de un cambio DSG de 6 velocidades. El TSI de 160 cv se podrá equipar más adelante con una caja DSG de 7 velocidades.

Suspensión Adaptativa Electrónica

- **Chasis inteligente.** El nuevo Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica DCC, actúa no sólo sobre los amortiguadores, sino también sobre la servodirección electromecánica. El DCC ofrece tres programas: “Normal”, “Deportivo” y “Confort”, pero lo realmente importante es el hecho de que gracias a este sistema, las características de conducción del Scirocco mejoran de forma continuada y permanente. La amortiguación se adapta constantemente a la carretera y a la situación de conducción. El sistema reacciona además ante procesos de aceleración, frenada y dirección. Con ello queda solucionado el conflicto entre diseño de carácter deportivo rígido y una concepción propia de un vehículo más suave y comfortable.

Equipamiento de serie (mercado español)

- El nuevo Scirocco será uno de los deportivos más atractivos en cuanto al precio ofreciendo al mismo tiempo un equipamiento de serie digno de coupés mucho más costosos. Dentro del equipamiento de serie cabe destacar llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, ajuste de la altura para el asiento del conductor y del acompañante, volante, empuñadura del freno de mano y pomo de la palanca de cambios en cuero, asientos deportivos, respaldos partidos y abatibles, elevalunas eléctricos, ESP, seis airbags, y

naturalmente un chasis deportivo. Además, y como detalle exclusivo, la versión de 200 cv equipa de serie tubos de escape cromados, un techo interior en “Negro Titán” y un generador de sonido.

En cuanto al mercado español, el Scirocco se posiciona como referente de los deportivos compactos, e incorpora un completísimo equipamiento de serie. Así, entre los elementos que incorpora de serie cabría mencionar climatizador bi-zona, reposabrazos central delantero, volante multifunción de cuero (con levas para DSG), autohold (para DSG), faros antiniebla, control de presión de los neumáticos, computadora de abordo, paquete luz y visión, radio RCD 510 con MP3, 8 altavoces y pantalla táctil, Multimedia Device Interface (MDI), y retrovisores exteriores eléctricos y térmicos.

Techo levadizo panorámico

- **Techo transparente.** El techo levadizo panorámico, de serie en el mercado español, que se prolonga desde la columna A hasta la columna B, le proporciona al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón. Si la radiación solar es demasiado intensa, se puede desplegar una persiana. Sin embargo, esto no será necesario en la mayoría de los casos, ya que el cristal del techo panorámico sólo deja pasar el 8,2 % de los rayos ultravioleta, el 2,8 % de los rayos infrarrojos (calor) y el 6,9 % de la luz visible.

Scirocco

Carrocería

Inicio de una nueva era:

Scirocco, pionero de una filosofía de diseño extremadamente deportiva

Destacado frontal: el diseño del Scirocco representa la nueva línea Volkswagen

Muy seguro: el Scirocco ofrece el máximo nivel en seguridad pasiva

La tercera generación del Scirocco marca una nueva era de diseño del frontal. Los elementos de diseño especialmente característicos de la parte frontal del Scirocco son los faros y las superficies internas de la carcasa de los faros en negro brillante, unidas por la pieza transversal de la parrilla también en negro brillante. El deportivo no lleva el logotipo VW integrado en la parrilla, sino en el capot.

- **El diseño del Scirocco en detalle**

El nuevo scirocco ha sido concebido como un puro deportivo. Pero además, dispone de un habitáculo claramente generoso en espacio. Al contrario que sus dos predecesores, la parte trasera del Scirocco del 2008 no es oblicua, sino que ofrece un diseño de 'hatchback' con un techo especialmente largo y una tapa del maletero que traza una línea inclinada. Esto tiene dos ventajas decisivas. La primera es que el Scirocco muestra proporciones especialmente agudas y, observándolo desde atrás, se hace patente que el techo de 1,80 metros de longitud, junto con las ventanas laterales, yace sobre hombros muy anchos y vigorosos. Gracias a esto, el Scirocco dispone de una cintura de marcado carácter deportivo. La segunda ventaja es que el nuevo modelo ofrece espacio suficiente en la parte trasera para dos adultos y el equipaje, combinando su espíritu deportivo con un habitáculo confortable y amplio que le convierte en un vehículo apto para el uso diario.

Gracias a sus cortos voladizos, el Scirocco aprovecha eficientemente la distancia entre ejes de 2.578 milímetros, lo que se traduce en más

espacio interior. La altura del Scirocco es de 1.404 milímetros, su longitud es de 4.256 milímetros y su ancho de 1.810 milímetros.

Parte frontal

La parte frontal del Scirocco presenta un lenguaje de diseño Volkswagen completamente nuevo. Por un lado conserva elementos históricos y por otro lado da un gran salto hacia adelante. La parrilla y los parachoques se caracterizan por su majestuoso y atemporal aspecto dinámico. En cuanto a la técnica, el concepto de la parte frontal del Scirocco cumple además con las exigencias de seguridad de Volkswagen para la protección de los peatones.

El estilo de la parte frontal del Scirocco está dominado principalmente por líneas horizontales en la zona superior. Entre los concisos faros dobles se extiende horizontalmente la estrecha pieza transversal en negro brillante; por debajo se une la zona inferior de formas claras en el color del coche. Esta estrecha doble banda enmarcada por las claras líneas del revestimiento del radiador negro brillante y los parachoques lacados en el color del coche, son de nuevo diseño. En el segmento inferior de la parte delantera, la entrada de aire central en negro con su diseño en forma de rombos, los intermitentes integrados a la derecha e izquierda y los faros antiniebla, completan el conjunto.

La silueta

La línea curva de los faros continúa en el guardabarros y la puerta. Dependiendo de la perspectiva y de la incidencia de la luz, el lateral del Scirocco parece moverse como si se tratara de un músculo en tensión. La vigorosa presencia de este automóvil se ve reforzada por las llantas de aleación ligera de serie de 17 pulgadas, que quedan prácticamente a ras con la carrocería gracias a la gran distancia entre las ruedas (delante 1.569, detrás 1.575 milímetros).

Además, la invisible columna B, la banda de ventana que asciende hacia atrás de forma inclinada, y la llamativa columna C, son las que, junto con la línea del techo que parece infinitamente larga, le confieren al Scirocco una presencia y dinámica muy características.

El alerón de techo integrado en la parte trasera ofrece otro plus de dinámica. El contrapunto exclusivo lo forman los esculturales faros traseros, muy destacables en la silueta.

Parte trasera

La escultural forma de los anchos faros traseros – con su inconfundible diseño de noche - se hace más patente en la perspectiva trasera. El carácter del vehículo determina aquí las proporciones entre el techo y los hombros, y con ello la cintura queda muy marcada, ya que el techo es claramente más estrecho que la carrocería. Estas características estilísticas le confieren al Scirocco un aspecto de potente y exclusivo deportivo, imagen que se ve enfatizada por el ancho de vía. Además, visto desde atrás, los largueros de la columna C son invisibles, ya que la luneta trasera se extiende a través de todo el ancho del vehículo. El diseño completo de la parte trasera – con parachoques más anchos e imponentes, una gran distancia entre las ruedas, la línea del techo, el alerón del techo y la luneta trasera de gran extensión – le confiere al Scirocco una imagen realmente vigorosa.

Techo levadizo panorámico

El techo levadizo panorámico, de serie en el mercado español, que se prolonga desde la columna A hasta la columna B, le proporciona al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón. Si la radiación solar es demasiado intensa, se puede desplegar una persiana. Sin embargo, esto no será necesario en la mayoría de los casos, ya que el cristal del techo panorámico sólo deja pasar el 8,2 % de los rayos ultravioleta, el 2,8 % de los rayos infrarrojos (calor) y el 6,9 % de la luz visible.

El techo levadizo panorámico, cuyo exterior es negro, está fabricado con cristal de seguridad termoaislante. El techo produce la sensación óptica de alargarse hacia el marco del parabrisas a través de una superficie negra brillante (policarbonato), que es parte del marco del techo fabricado de poliuretano reforzado con fibras de vidrio. La construcción plana del techo levadizo panorámico no restringe en

modo alguno el espacio libre sobre la cabeza de los pasajeros en el deportivo, sino todo lo contrario. De hecho, gracias a las zonas en las que ha sido sustituido el techo interior por cristal, el espacio es mayor que si el techo no fuera transparente.

- **Seguridad en el Scirocco**

El nuevo Scirocco se caracteriza por ofrecer los más altos niveles de seguridad, comparable con el Golf y el Passat. La base de la seguridad la componen la estructura de la carrocería de máxima rigidez, zonas de deformación absorbentes de la energía y los sistemas de contención adaptados a este deportivo compacto.

La combinación de la alta rigidez de la cabina de pasajeros y las zonas de deformación calculadas con precisión, son la condición previa para una buena protección en caso de colisión. En el Scirocco entra en acción el concepto de construcción ligera con chapas de máxima resistencia y formas muy rígidas. Todas las pruebas reales y las simulaciones con el ordenador demuestran que la carrocería de acero en construcción monocasco ofrece una protección óptima incluso bajo las más adversas condiciones de colisión.

Uno de los aspectos principales del desarrollo del Scirocco fue la protección de los peatones. Por esta razón, todos los elementos estructurales del frente del vehículo fueron adaptados a este punto. Los ingenieros prestaron especial atención al capó con el fin de optimizar, entre otros, la zona de las bisagras para mejorar así la protección de peatones. Además, un elemento de espuma deformable, situado detrás de la cubierta del parachoques, reduce la gravedad de las lesiones en las piernas gracias a su blanda consistencia.

6 airbags y seguridad óptima para niños

Adicionalmente a la estructura de la carrocería extremadamente segura son los airbags frontales, laterales y de ventana los que hacen del nuevo Scirocco uno de los automóviles más seguros de su gama. Como es habitual en Volkswagen, el airbag del acompañante puede ser desconectado mediante un “interruptor llave” situado en la

guantera, en caso de colocarse una sillita portabebés. La seguridad de los niños queda completada con los anclajes Isofix de serie en las plazas traseras.

Dicho de paso, existe también a disposición una unidad de control central que, en situaciones de riesgo, no sólo dispara los airbags y los sensores del cinturón de seguridad, sino que paralelamente activa las luces de emergencia, desbloquea las puertas, conecta la luz del habitáculo y desconecta la bomba de combustible.

Perfeccionamiento de la servodirección electromecánica

Al igual que el Golf, Jetta, Eos, Tiguan, Touran y Passat, también el Scirocco dispone de una servodirección electromecánica cuyas características pueden ser adaptadas exactamente a cada modelo. En el caso del Scirocco, con un potente par antagonista el tacto de la dirección es más duro. Y son precisamente estos aspectos los que hacen que el conductor pueda disfrutar de un contacto aún más directo con la carretera.

Otra de las novedades es el mecanismo de dirección electromecánico: el sensor angular de dirección, que utiliza tanto la servodirección electromecánica como el ESP, ha sido integrado por primera vez en la caja de dirección en vez de en la columna como hasta ahora. Gracias a esto mejora claramente la calidad del sensor. Adicionalmente ha sido diseñada una nueva columna de dirección para el Scirocco. Los ingenieros de Volkswagen mejoraron el comportamiento en caso de colisión. Además la dirección electromecánica produce un ahorro de combustible de 0,2 litros a los 100 kms.

Sistema de frenos superior

El nuevo Scirocco viene equipado con un sistema de pinza flotante, discos de freno de gran tamaño (ventilación interna en la parte delantera) y un cilindro principal de freno diseñado especialmente

para este deportivo compacto. Este nuevo cilindro facilita la respuesta rápida de los frenos acortando el camino hacia el pedal. Los discos de freno de las versiones de motor hasta 160 cv disponen de un diámetro de 288 milímetros en la parte delantera y 255 milímetros en la parte trasera. El potente Scirocco TSI de 200 cv reduce la velocidad en la parte delantera mediante discos de freno de 312 milímetros de diámetro; en el eje trasero las pinzas se montan sobre discos de 286 milímetros.

Adicionalmente, dispone también de serie de un sistema ESP de una generación más avanzada. Novedad: los sensores para el registro del ángulo de guiñada y aceleración transversal han sido integrados en la unidad de control del sistema ESP; gracias a ello se ha podido prescindir del grupo de sensores habitual en el espacio interior.

Scirocco

Habitáculo

Espacio para cuatro adultos:

El Scirocco debuta con nuevos asientos deportivos

Mucho más que un 2+2 plazas: el Scirocco ofrece también en la parte trasera cómodos asientos para largos trayectos

Máximo espacio: hasta 755 litros de volumen del maletero bajo el largo techo

El nuevo Scirocco es un deportivo de uso diario, gracias en parte a sus cuatro plazas plenamente utilizables. El término “plenamente utilizable” significa en este caso que en la parte trasera pueden tomar asiento confortablemente dos adultos. Incluso aunque el conductor del Scirocco mida 1,90 metros, al ajustar su asiento aún quedará espacio más que suficiente para las piernas del viajero de la plaza trasera. Con dos pasajeros a bordo el Scirocco dispone de un volumen del maletero de hasta 755 litros.

Nuevos asientos deportivos

El confort en este nuevo deportivo lo garantizan además los cuatro asientos deportivos. Al igual que en el nuevo Passat CC, la banqueta trasera del Scirocco la forman dos asientos individuales ergonómicos y contorneados de forma idónea. Los reposacabezas fijados a los respaldos de los asientos traseros garantizan un alto grado de seguridad.

Los cuatro asientos del Scirocco disponen en general de excelentes características ergonómicas y de la sujeción lateral que es de esperar en un deportivo. Una de las ventajas de estos asientos es que contribuyen también al aprovechamiento óptimo del espacio interior. A pesar de la reducida altura total del Scirocco, el espacio libre por encima de la cabeza es bastante amplio. La altura interior del techo es de 948 milímetros en la parte delantera y de 923 milímetros en la parte trasera. Estos excelentes valores se consiguen gracias a la

instalación de los asientos en una posición baja que acentúa al mismo tiempo el carácter deportivo del Scirocco.

Los asientos deportivos delanteros ofrecen de serie la función Easy-Entry para facilitar la entrada y salida de los pasajeros de las plazas traseras al vehículo. Esto es, los asientos delanteros, ajustables en altura, se desplazan hacia adelante tras haber sido abatido el respaldo, y vuelven después automáticamente a su posición inicial. La tapicería del Scirocco está fabricada con materiales transpirables. Opcionalmente se puede equipar con cuero “Vienna” en los colores “negro titán” o “trufa”. En este caso también van incluidos apoyos lumbares ajustables eléctricamente y asientos calefactables en la parte delantera. Volkswagen utiliza exclusivamente cuero curtido vegetal de alta calidad, por lo que es perfectamente adecuado para personas con alergias.

Maletero

También el maletero ofrece un amplio espacio con un volumen de 292 litros cargado hasta la altura de la cubierta. Abatiendo adicionalmente los respaldos de los asientos individuales traseros, ofrece un volumen de 755 litros.

Salpicadero ergonómico e intuitivo

Tanto el conductor como el acompañante experimentarán en el Scirocco un maduro entorno deportivo y ergonómico. Los revestimientos de las puertas de lujoso diseño y sus concisos tiradores llaman la atención tanto háptica como ópticamente. Además, el cuadro de mandos y los instrumentos han sido diseñados de forma que su manejo resulta absolutamente intuitivo y claro. Especialmente la consola central con sus elementos de manejo dispuestos en una posición más alta, ofrece una agradable claridad. Directamente por debajo de las dos salidas de aire centrales se encuentra situado el equipo de sonido.

Sistemas de radio y radio-navegación de la última generación

El Scirocco incorpora un equipo de última generación (RCD 510), con reproductor/cambiador de CD/MP3 con pantalla táctil. Opcionalmente se puede equipar con un sistema de radio-navegación. El modelo de primera calidad RNS 510 ofrece pantalla táctil de 6,5 pulgadas y un disco duro extremadamente rápido de 30 Gigabites. La iluminación del cuadro de instrumentos es blanca.

Volkswagen ha desarrollado un sistema de sonido superior para el Scirocco con la colaboración del especialista en sonido danés Dynaudio. Los 8 altavoces y los 8 amplificadores han sido integrados en el interior de forma muy discreta. Cuando se enciende el sistema de sonido es cuando puede apreciarse lo que ofrece el equipo de 300 vatios.

Scirocco

Motores y cajas de cambio

Mayor ahorro y placer de conducir:

Eficientes motores sobrealimentados de potencias entre 122 cv y 200 cv

TDI: el consumo medio del turbodiésel de 140 cv es de 5,4 litros

TSI: incorpora un eficaz motor de 160 cv con un consumo contenido de 6,5 litros

Volkswagen ofrecerá el Scirocco como primer deportivo del mundo equipado siempre con motores sobrealimentados de 4 cilindros. Los tres TSI – motores de gasolina de inyección directa – desarrollan potencias de 122 cv (este motor no tiene fecha de lanzamiento en España de momento), 160 cv y 200 cv. El TDI, ultramoderno motor Common Rail, desarrolla una potencia de 140 cv. El año próximo le seguirá otro TDI con una potencia de 170 cv. Todos los Scirocco disponen de un cambio manual de 6 velocidades de serie.

Las versiones a partir de 140 CV pueden ser adquiridas opcionalmente también con un eficiente y deportivo cambio de doble embrague (DSG de 6 y 7 velocidades).

TSI – LOS MOTORES DE GASOLINA DEL SCIROCCO

TSI de 122 CV

Este motor, que de momento no tiene fecha de lanzamiento en el mercado español, ofrece potencia y respuesta con un consumo mínimo. Esta es la característica que ha hecho que los TSI de 4 cilindros hayan llegado a ser en muy poco tiempo sinónimo de una nueva generación de motores Volkswagen ahorradores y al mismo tiempo deportivos. El motor básico del Scirocco consume de media 6,1 litros de gasolina súper sin plomo cada 100 km y ya cumple la futura norma Euro 5 demostrando así claramente porqué es uno de

los motores más ahorradores y limpios de su gama. El TSI de 122 CV alcanza una velocidad máxima de 200 km/h y acelera el Scirocco de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos. El motor de 4 cilindros del Scirocco desarrolla su par máximo de 200 newtonmetros entre 1.500 r.p.m. y 4.000 r.p.m. Ya a 1.250 r.p.m. está disponible el 80 % del par máximo.

Entre las más eficientes medidas para reducir el consumo significativamente y mejorar claramente la dinámica de conducción se encuentran la inyección directa de gasolina, la sobrealimentación y la reducción de la cilindrada. Esta es la razón por la cual Volkswagen ha decidido seguir precisamente este camino con sus motores TDI: a través de una reducción de la cilindrada y con ello la obtención de menores pérdidas por fricción y cambios de carga, se consigue alcanzar un consumo específico inferior y un mejor grado de rendimiento. La sobrealimentación se produce, dependiendo de la gama de potencia, o mediante la combinación de turbo y compresor o, como es el caso del TSI de 122 CV, con ayuda de un turbocompresor de diseño especial.

TSI de 160 CV

Éste es el TSI más moderno: un motor de 4 cilindros sobrealimentado por turbocompresor con una potencia de 160 CV (a 5.900 r.p.m.). En cuanto al rendimiento, el motor de 1,4 litros rinde 84,3 kW respectivamente 114,3 CV por litro de cilindrada. Al igual que los demás TSI este motor es muy ahorrativo (consumo medio: 6,5 l/100 km) y dispone de un gran par (par máximo 240 newtonmetros a sólo 1.750 r.p.m.). En este caso el par máximo permanece constante hasta 4.500 r.p.m. La versión de 160 CV cumple también la futura norma Euro 5.

El Scirocco equipado con este TSI acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 8,0 segundos; la velocidad máxima es de 218 km/h. El TSI de 160 CV puede ser combinado opcionalmente con la eficaz caja de cambios automática de doble embrague DSG de 7 velocidades.

Desde el punto de vista técnico es especialmente interesante echar un vistazo al modo de trabajo complementario del compresor y del turbo. El compresor propulsado mecánicamente por correas aumenta el par TSI a bajas revoluciones. Se trata aquí de una unidad de compresión del tipo *Roots*. Una de las características especiales del compresor es su alta eficiencia volumétrica a bajas revoluciones.

A un alto número de revoluciones se incorpora adicionalmente el turbo de gases de escape (con válvula Wastegate). De este modo, el compresor y el turbo de gases de escape están conectados en serie. El compresor se acciona mediante un embrague electromagnético integrado en un módulo en el interior de la bomba de agua. Una válvula de mariposa se ocupa de dejar pasar aire fresco hacia el turbo o hacia el compresor; proceso necesario para alcanzar el punto de funcionamiento. Cuando sólo funciona el turbo, la válvula de mariposa está abierta. El aire toma el camino usual en los turbomotores hacia el tubo de admisión pasando por el cargador de aire frontal y la válvula de mariposa. A partir de un número de revoluciones de 3.500 r.p.m. el compresor deja el trabajo completamente a cargo del turbocompresor.

TSI de 200 CV

El motor más potente es un TSI de 200 CV (a 6.000 r.p.m.). El motor de 2,0 litros con una dinámica aún mayor le hace echar humo vehementemente a un turbo aún más grande. En general, se puede decir que también este TSI brilla con excelentes valores de par y consumo. Este potente motor de 4 cilindros desarrolla un par de 280 newtonmetros (de 1.700 r.p.m. a 5.000 r.p.m.), consume tan sólo 7,6 litros de combustible cada 100 kilómetros y alcanza una velocidad máxima de 235 km/h. El Scirocco más potente de todos los tiempos acelera de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos. Al igual que el Golf GTI, que dispone de un motor idéntico, también el Scirocco puede combinar este motor con un eficaz cambio DSG de 6 velocidades.

TDI – TECNOLOGÍA DIÉSEL EN EL SCIROCCO

TDI de 140 CV

El Scirocco será lanzado al mercado europeo equipado con un limpio y potente TDI de 140 CV (a 4.200 r.p.m.). El modernísimo diesel Common Rail es muy silencioso y desarrolla su par máximo de 320 newtonmetros a partir de 1.750 r.p.m. Este TDI acelera el Scirocco de 0 a 100 km/h en tan sólo 9,3 segundos. Su velocidad máxima es de 207 km/h y su consumo medio de tan sólo 5,4 litros cada 100 kilómetros. Al igual que el TSI de 1,4 litros, también el TDI cumple ya la futura norma Euro5. Volkswagen ofrece también el cambio DSG de 6 velocidades opcionalmente para este motor.

La mezcla de combustible del TDI se realiza a través de un sistema Common Rail de la última generación. Mediante una presión de inyección de hasta 1.800 bar y toberas de inyección de 8 orificios especiales, se alcanza una pulverización especialmente fina del gasoil. El control de las toberas de inyección de 8 orificios se realiza mediante inyectores piezo-inline de última generación. Estos activan la inyección en milésimas de segundo con ayuda de un elemento hidráulico. En comparación con las válvulas magnéticas habituales, la técnica piezo-inline posibilita realizar procesos de inyección más flexibles con cantidades de combustible más pequeñas y de dosificación más exacta. Ventaja: una marcha del motor muy suave y silenciosa, un excelente comportamiento de respuesta, así como bajas tasas de emisión y bajo consumo. Otro de los factores positivos en cuanto al ruido es el funcionamiento del cigüeñal por correa que no necesita mantenimiento.

DSG – CAMBIO AUTOMÁTICO DEL SCIROCCO

Cambio automático de doble embrague de 6 y 7 velocidades DSG

El nuevo Scirocco podrá ser adquirido con un cambio DSG de 7 velocidades (TSI de 160 cv), y un cambio DSG de 6 velocidades (TDI de 140 cv y TSI de 200 cv). Ambos cambios se caracterizan por su máximo grado de ahorro y una dinámica de marcha rotundamente

eficaces. La novedad del programa es un cambio DSG de 7 velocidades con dos embragues en seco; el doble embrague del cambio DSG de 6 velocidades va sumergido en un baño de aceite. Válido para ambos cambios: incluso los conductores más experimentados no logran alcanzar ni por asomo la velocidad de cambio de las versiones DSG. De hecho, los cambios de doble embrague disponen, más que cualquier otro cambio automático, del potencial de reducir el consumo, y con ello, la tasa de emisiones. En comparación con un cambio de marchas manual puede ser ahorrado, dependiendo del tipo de motor, hasta un 12 %; en comparación con un cambio de marchas automático con acoplamiento de transición incluso hasta un 20 %.

Ambas variantes DSG son especialistas de acuerdo con las especificaciones de utilización. Mientras que el DSG de 6 velocidades brilla por su amplio aprovechamiento del par, sobretodo en combinación con grandes y potentes motores (hasta 350 newtonmetros), el cambio DSG de 7 velocidades se recomienda especialmente para ser combinado con motores más pequeños (hasta 250 newtonmetros).

Scirocco

Chasis

Rendimiento deportivo:

Ágil adaptación y centro de gravedad bajo

De serie: chasis deportivo, llantas de aleación ligera de 17 pulgadas y ESP

Opcional: Suspensión Adaptativa Electrónica para una mayor dinámica y confort

El nuevo Scirocco incorpora la Suspensión Adaptativa Electrónica que hace honor en todos los sentidos a su denominación de “chasis deportivo”. Los módulos técnicos de los ejes, que tuvieron que ser modificados significativamente para poder ser instalados en el Scirocco, proceden del probado “kit de construcción Volkswagen”, lo que reduce los costes y garantiza una dinámica de conducción superior. Además, el nuevo deportivo dispone de un centro de gravedad muy bajo. Con la intención de ofrecer el mejor comportamiento dinámico, las bisagras del portón trasero llegan hasta el techo como pequeñas protuberancias, ayudando a mantener así la altura total del Scirocco lo más baja posible. Sin este truco, la línea del techo tendría que haber discurrido a más altura.

DISEÑO BÁSICO DEL CHASIS DEL SCIROCCO

La suspensión McPherson con amortiguadores inferiores sobre el eje delantero, es la que se ocupa de seguir un alineamiento exacto y de ofrecer características de confort equilibradas. Por otra parte, del equilibrio entre el diseño deportivo y confortable, se ocupa un eje trasero de articulación cuádruple. El Scirocco también podrá ser adquirido opcionalmente con la Suspensión Adaptativa Electrónica DCC. El control electrónico permanente de los amortiguadores resuelve el conflicto entre la suspensión deportiva y la más confortable.

El diseño básico de los ejes del Scirocco proviene del ágil chasis del Golf GTI. En comparación con este, la armonización de los muelles, los amortiguadores y las barras estabilizadoras, han sido especialmente adaptados a la posición más baja de los asientos y a la distribución específica del peso del Scirocco.

El nuevo deportivo compacto dispone de un ancho de vía claramente mayor. En la parte delantera el ancho es de 1.569 milímetros (35 milímetros más en comparación con el Golf GTI); en la parte trasera el ancho es de 1.575 milímetros (59 milímetros más en comparación con el Golf GTI). De este modo, el ancho de vía trasero es el mayor del mercado.

Para aumentar el ancho de vía y reducir las masas no suspendidas se utilizaron bujes de aluminio en el eje trasero. El chasis ha sido armonizado de tal modo que el Scirocco ofrece un máximo de estabilidad y seguridad de conducción y al mismo tiempo una alta agilidad. Dentro de este concepto fueron incluidas también de serie llantas de 17 pulgadas y dimensiones 225/45 (205/50 para el modelo de 122 CV); estos neumáticos mejoran el agarre transversal del deportivo.

SUSPENSIÓN ADAPTATIVA ELECTRÓNICA DCC

La Suspensión Adaptativa Electrónica DCC le viene a medida a un coche deportivo como el Scirocco. El sistema adapta la suspensión permanentemente y de forma individual para cada rueda, al tipo de carretera correspondiente, mediante las señales que recibe de los tres sensores de medición del camino recorrido por las ruedas y los tres sensores de aceleración. Durante los procesos de aceleración, frenado o dirección, la suspensión se endurece en milésimas de segundo para cumplir las exigencias dinámicas de conducción de forma óptima.

A través de esta regulación automática, el sistema DCC ofrece un claro aumento del confort en situaciones con una dinámica de conducción menos exigente resolviendo así el conflicto entre suspensión

deportiva y suspensión cómoda. El sistema DCC dispone del programa “Normal” (en el que todas las funciones de regulación son activas) y adicionalmente de los modos “Deportivo” y “Confort” ofreciendo así una adaptación del comportamiento del sistema individual a las exigencias del conductor.

Modo “Deportivo”

La regulación inicial de la suspensión en el modo “Deportivo” es claramente más dura, gracias a lo cual el vehículo puede ‘palpar’ la carretera de forma óptima. En este modo, el asistente de dirección también se adapta a los deseos del deportivo conductor.

Modo “Confort”

Este modo ha sido concebido para ofrecer un máximo confort de conducción y se recomienda especialmente para el tránsito en carreteras en mal estado, pero también para el tráfico en la ciudad o largos viajes por la autopista.

Componentes del sistema DCC

Tres sensores de aceleración y tres para medir el camino recorrido por las ruedas registran permanentemente los movimientos de la carrocería y de los ejes. Las señales emitidas por estos sensores son procesadas, junto con otros datos CAN procedentes de la dirección, del motor, del cambio de marchas y del sistema de frenos, por una potente unidad de control mediante un algoritmo regulador de nuevo diseño; esta unidad envía en cuestión de milisegundos sus órdenes a los cuatro amortiguadores regulables. Los amortiguadores varían ampliamente las fuerzas de suspensión en fracciones de segundo, esto es, tanto en el modo “duro” como en el modo “blando”, posibilitando así un comportamiento óptimo del sistema.

Scirocco

Equipamiento de serie y opcional

Sin compromisos:

Completo equipamiento de serie

El Scirocco ofrece un amplio equipamiento de serie, con elementos muy exclusivos como el techo panorámico

El nuevo Scirocco será uno de los deportivos más atractivos y competitivos en su posicionamiento, ofreciendo al mismo tiempo un equipamiento de serie digno de coupés mucho más costosos.

El Scirocco estará disponible exclusivamente en una versión de equipamiento. Dependiendo del tipo de motor y del equipamiento opcional, sólo existirán diferencias en cuanto a los elementos decorativos interiores y las llantas de aleación ligera. Todos los Scirocco incorporan un techo interior en "gris perla", excepto con la motorización de 200 CV, que dispone de un techo interior en color "negro titán".

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL SCIROCCO (mercado español)

El nuevo Scirocco será uno de los deportivos más atractivos en cuanto al precio ofreciendo al mismo tiempo un equipamiento de serie digno de coupés mucho más costosos. Dentro del equipamiento de serie cabe destacar

Equipamiento Exterior

- Intermitentes integrados en los retrovisores exteriores (LED)
- Llantas Aleación "Long Beach" 7J x 17 (NO 2.0 T-FSI 200cv)
- Llantas Aleación "Spa" 8J x 17 (para 2.0 T-FSI 200cv)
- Faros Antiniebla delanteros
- Suspensión Deportiva

Equipamiento Interior

- Alfombrillas de tela delanteras y traseras
- Asientos con función "Easy Entry"
- Asientos deportivos regulables en altura
- Inserciones en aluminio pulido
- Pequeño Paquete Cuero
- Reposabrazos central delantero

- Volante multifunción de tres radios en cuero (con levas para DSG)

Equipamiento Seguridad

- Airbags de cabeza para las plazas delanteras y traseras
- Airbags delanteros para conductor y acompañante con desactivación del airbag del acompañante
- Airbags laterales para conductor y acompañante
- Anclaje para dos sillas para niños en los asientos posteriores de acuerdo con la norma ISOFIX
- Asistente de salida en rampa "Autohold" (para DSG)
- Cinturones de seguridad delanteros y traseros de tres puntos con regulación en altura y pretensores
- Programa electrónico de estabilidad ESP. Incluye asistente de frenada, ABS, EDS, ASR

Equipamiento Funcional

- Climatronic bi-zona con regulación de temperatura independiente para conductor y acompañante
- Computadora de a bordo Plus con Control de Presión de neumáticos
- Encendido automático de luces
- Espejo retrovisor interior fotosensible
- MDI: Multimedia Device Interface preparado para conexión y gestión del iPhone
- Radio "RCD 510" con MP3 y 8 altavoces (4 x 20) (Pantalla Táctil)
- Retrovisores exteriores térmicos, abatibles y con ajuste eléctrico
- Rueda de emergencia de tamaño minimizado
- Sensor de lluvia
- Techo Practicable Panorámico

Techo levadizo panorámico

- **Techo transparente.** El techo levadizo panorámico, de serie en el mercado español, que se prolonga desde la columna A hasta la columna B, le proporciona al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón. Si la radiación solar es demasiado intensa, se puede desplegar una persiana. Sin embargo, esto no será necesario en la mayoría de los casos, ya que el cristal del techo panorámico sólo deja pasar el 8,2 % de los rayos ultravioleta, el 2,8 % de los rayos infrarrojos (calor) y el 6,9 % de la luz visible.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL DEL SCIROCCO (mercado español)

Para satisfacer el deseo de individualización del Scirocco, Volkswagen ofrece un amplio espectro de equipamientos opcionales mediante los cuales el deportivo puede ser adaptado al gusto personal. Estos son, entre otros, llantas de aleación ligera de 18 pulgadas, asientos en cuero, sistema de radionavegación, sistema de sonido Dynaudio, Sistema de Regulación de la Distancia ACC y Suspensión Adaptativa Electrónica DCC.

Sistema de sonido Dynaudio Excite

Volkswagen ha desarrollado un sistema de sonido superior para el Scirocco con la colaboración del especialista en sonido danés Dynaudio. Los 8 altavoces y los 8 amplificadores en total han sido integrados en el interior de forma muy discreta. Cuando se enciende el sistema de sonido correspondiente es cuando realmente puede apreciarse lo que rinde el equipo de 300 vatios.

El sistema de sonido Dynaudio ofrece la más alta tecnología de sonido: los altavoces de 168 milímetros – compuestos por una membrana de silicato de magnesio, una bobina oscilatoria muy ligera de 74 milímetros y una construcción magnética interior en una caja de plástico rígida – ofrecen un sonido de bajos preciso y potente de alta fidelidad en las puertas y los laterales de la parte trasera. Los altavoces de sonidos agudos de 50 y 60 milímetros, situados en los revestimientos de las puertas y los laterales, redondean el sonido de los bajos ofreciendo una extraordinaria claridad y transparencia de tonos.

El sistema de altavoces es alimentado por un amplificador digital de 300 vatios de nuevo diseño compuesto por 8 amplificadores Clase AB. Las posibilidades de corrección de tiempo (objetivo: gracias a la corrección, las ondas acústicas de todos los altavoces alcanzan el oído al mismo tiempo independientemente de la procedencia de los mismos en el vehículo) ofrecidas por el procesador de sonido digital

(DSP) y la compensación de la respuesta de frecuencia hacen que el sonido en el Scirocco no tenga precedentes.

Techo levadizo panorámico

El techo levadizo panorámico, de serie en el mercado español, que se prolonga desde la columna A hasta la columna B, le proporciona al habitáculo una luminosidad incomparable. El techo panorámico transparente se eleva hasta 39 milímetros pulsando un botón. Si la radiación solar es demasiado intensa, puede ser desplegada una persiana.

Sistema de Regulación Automática de la Distancia

De igual modo que los modelos Phaeton, Touareg, Passat, Passat Variant y Passat CC, a lo largo del próximo año, el nuevo Scirocco podrá ser también adquirido con el Sistema de Regulación Automática de la Distancia ACC (Adaptive Cruise Control). Cuando se activa el sistema ACC el deportivo frena y acelera automáticamente dentro de un margen de velocidades ajustado previamente por el conductor (hasta 210 km/h).

Información y entretenimiento

El Scirocco será introducido en el mercado con un sistema de radio RCD 510 y un sistema de radio-navegación RNS 510. Todos los aparatos disponen de un reproductor de CDs y MP3, la versión superior dispone además de un disco duro de 30 GB.

El modelo superior de la nueva generación – el RNS 510 – dispone, entre otros, de una pantalla táctil intuitiva y un sistema de navegación con disco duro.

Todos los modelos Scirocco equipan de serie la nueva entrada multimedia "MEDIA-IN". A través de este interfaz USB pueden ser integrados en el sistema de audio correspondiente iPod's y muchos otros reproductores de MP3 y DVD (mediante los cables adaptadores correspondientes). El control se produce a través del sistema de radio o del sistema de radio-navegación del Scirocco respectivamente.

Scirocco

Cronología

Democratización del deportivo:

Con el estreno del primer Scirocco en 1974 debutó un sueño asequible

El coupé Volkswagen más exitoso de todos los tiempos: 795.650 ejemplares vendidos hasta 1992

El Scirocco ha sido desde el principio un deportivo para los 365 días del año

Posee el nombre de un cálido viento del desierto que desplaza el Sahara hacia el Mediterráneo – Scirocco. Con este primer coupé “VW” de tracción delantera, Volkswagen democratizó el mundo de los deportivos hace ya más de tres décadas: por primera vez estaba a disposición un coupé asequible, ahorrador y, gracias a su tracción delantera, verdaderamente seguro. Gracias a sus cuatro asientos plenamente utilizables, a su gran maletero y a su práctico portón trasero, tanto en 1974 como en 2008 el Scirocco sigue siendo un deportivo idóneo para todos los días del año. Precisamente fue esta combinación de virtudes la que convenció a cientos de miles de conductores. La primera generación del Scirocco marcó el comienzo de una nueva era Volkswagen.

El sucesor del Karmann Ghia causó sensación ya que, no sólo sustituyó a este mítico modelo de tracción trasera, sino que, tras el Passat presentado anteriormente, marcó definitivamente una nueva era de diseño. De hecho, el antiguo Scirocco concebido por el diseñador italiano Giorgio Giugiaro (Italdesign) permitió echar un vistazo al futuro Golf, diseñado también por Italdesign. El primer Scirocco anunciaba así definitivamente en Europa el fin los Volkswagen con motores Boxer y tracción trasera poco antes del estreno del nuevo Golf.

Pero eso no es todo. Fue el Scirocco el que hizo posible presentar en un salón del automóvil el nuevo sistema de producción que haría furor poco después en la industria automovilística como ‘principio de estructura modular combinada’. De este modo, el Scirocco ya

disponía de muchas de las características de las que pudieron disfrutar los compradores del Golf posteriormente.

Estreno mundial en 1974 en Ginebra

El Scirocco de 3,85 metros de longitud debutó en el Salón de Ginebra en el año 1974. Se orientaba, como se ha bosquejado, al Tipo 14 interno denominado Karmann Ghia, que desde 1966 hizo historia en el mundo del automóvil con su fascinante diseño, su técnica probada del 'Escarabajo' y precios muy asequibles. Al igual que el Tipo 14, el Scirocco fue fabricado también por la empresa Karmann de Osnabrück bajo la abreviación EA398.

Mientras que el Karmann Ghia era el favorito de las damas, el Scirocco diseñado por Italdesign en Turín convencía tanto a hombres como a mujeres. Las claras líneas, los vivos bordes, la acentuada forma cuneiforme, la baja línea del cinturón y la atractiva parte trasera son algunas de las características del lenguaje de formas que fue también seleccionado por Giorgetto Giugiaro para diseñar el nuevo Golf. Este nuevo lenguaje destacó claramente sobre las formas barrocas de la competencia en Renania del Norte-Westfalia y Hessen.

Proporciones clásicas del deportivo

Observando el coupé parecía haber surgido de una sola fundición. La gran distancia entre las ruedas (2,40 metros), el alargado capot y la corta parte trasera con los alerones Bürzel crearon junto con el amplio ancho de vía las proporciones clásicas del deportivo. El Scirocco, concebido en Wolfsburgo, fue uno de los primeros automóviles con bateaguas integrados, acentuando así su presencia "limpia" y sencilla.

Al genial diseño se le suma un paquete de modernas tecnologías: la claridad era sorprendente para un coupé deportivo, el gran portón trasero y los asientos abatibles hicieron del Scirocco un ranchera-

coupé con un volumen de carga del maletero de hasta 533 litros. Además, Volkswagen apostó por las más nuevas técnicas de propulsión: motores de montaje transversal y ahora, naturalmente, refrigerados con agua, cuyo árbol de levas, situado en la parte superior, era propulsado por una silenciosa correa dentada. Adicionalmente a la suspensión individual McPherson con amortiguadores inferiores sobre el eje delantero con doble brazo oscilante transversal y un radio de pivotamiento negativo, llegó como auténtica innovación, un eje trasero de brazos acoplados.

“Rombos escoceses” al estilo de la época

El interior del primer Scirocco fue diseñado al estilo de los años 70. Las fundas de los asientos con diseño de rombos escoceses del súper modelo TS estaban tan a la moda en aquellos años como las telas de pana y el volante de tres radios agujereados. Las versiones más deportivas disponían de dos instrumentos adicionales (reloj y voltímetro), situados en la consola central, que le proporcionaban al salpicadero una dinámica óptica adicional. Volkswagen realizó un primer retoque del Scirocco cambiando el volante por otro modelo con protector antichoque desmoldado, llamado popularmente con cariño “escupidera”.

En junio, Volkswagen lanzaba al mercado el nuevo coupé equipado con tres motores diferentes: 1,1 litros de 50 CV, 1,5 litros de 70 CV y el modelo de 85 CV. El cambio de marchas manual sólo disponía de 4 velocidades hacia adelante y el cambio automático opcional de 3.

El viento del desierto más rápido alcanza una velocidad de 175

Dependiendo del tipo de equipamiento (Base, L o TS), el Scirocco de la primera generación disponía de faros individuales angulares o de faros dobles redondos. La versión más potente, el Scirocco TS, alcanzaba en aquellos tiempos los nada menospreciables 175 km/h de

velocidad y aceleraba de 0 a 100 km/h en sólo 11 segundos; Volkswagen se tomó muy en serio el asunto de la “deportividad”.

Los clientes así lo entendieron: en 1974 fueron vendidos 24.555 Scirocco; en el primer año completo de producción (1975) 58.942. Una encuesta representativa realizada entre los compradores del Scirocco confirmó la autenticidad del concepto reflejado en el cuaderno de especificaciones: el 42 % de los encuestados adquirió el Volkswagen por su diseño, el 25 % por su deportividad y el 11 % por su “economía”.

Manfred Winkelhock comenzó su carrera en un Scirocco

En 1976 Volkswagen creó la ‘Copa Scirocco’, consiguiendo gran notoriedad. Volkswagen Motorsport en Hannover fabricó una serie especial de 50 modelos idénticos y uniformes lacados en negro con motivo de la recién estrenada ‘Copa Junior’. En uno de estos potentes modelos de 110 CV fue donde el famoso futuro piloto de Fórmula I Manfred Winkelhock cosechó sus primeros éxitos: no sólo ganó la final en Hockenheim, si no que también recaudó durante toda la temporada premios superiores a los, para aquellos tiempos nada despreciables, 30.000 Marcos alemanes.

Volkswagen pensó que no sólo los pilotos de carreras deberían disfrutar de estos modelos especiales, sino también los conductores normales que circulan por la vía pública y de este modo decidió ofrecer el Scirocco GTI a partir del verano de 1976 con un motor de 110 CV alimentado por la bomba Bosch-K-Jetronic. El nuevo modelo, con un ancho de vía mayor en 14 milímetros, gran elasticidad y una velocidad máxima de 185 km/h, conseguía dejar atrás algunas las grandes berlinas. El modelo GLI, una versión más lujosa por sus lunetas tintadas en bronce, sus telas de alta calidad y su lacado metálico, guardaba también 110 CV debajo de su plano capot.

En el año 1978 Volkswagen sometió el Scirocco a un minucioso “facelift”. Los intermitentes delanteros y los parachoques, cuyos perfiles de protección fueron revestidos con PVC oscuro, fueron incorporados al guardabarros, las columnas B fueron acentuadas en

negro y se enmarcó la parrilla del radiador. La gama de potencia de los motores era ahora de 50, 70 y 110 CV.

Este Scirocco renovado alcanzó un auge extraordinario: en 1977 salieron a la calle 87.902 Scirocco en todo el mundo; Volkswagen consiguió una participación en el segmento de los coupés deportivos del mercado alemán del 15 %. Cuando el último Scirocco de la primera generación abandonó la cinta transportadora de la fábrica Karmann en Osnabrück en febrero de 1981, la consolidada marca Volkswagen ya se encontraba en el camino del éxito gracias al pequeño deportivo.

La generación II del Scirocco se lanzó en 1981

También el Scirocco de la segunda generación (EA 491) se basaba en la plataforma técnica del Golf I y, al igual que su predecesor, fue producido por Karmann. Gracias a un aumento de longitud de 3,85 a 4,05 metros el Scirocco II de diseño más suave no sólo tenía una apariencia más elegante, sino que ofrecía más espacio para los pasajeros y el equipaje. Al mismo tiempo se optimizó la aerodinámica (coeficiente aerodinámico= 0,38) y se creó una técnica de propulsión aún más ahorradora. El nuevo automóvil apareció en los escaparates de los concesionarios Volkswagen en mayo de 1981 con potencias de 60 CV (1,3 litros), 70 CV (1,5 litros), 85 CV (1,6 litros) y 110 CV (como GTI y GLI). Los anuncios publicitarios se fundaron en los eslogans del primer Scirocco; dos de las campañas de lanzamiento al mercado fueron: “Si solamente fuera bello, no sería nuestro” o “¿Nos permite también hablar de ahorro en presencia de un automóvil tan fascinante?”.

En julio de 1985 apareció el Scirocco de serie más potente de su época: el GTI/GTX con una velocidad de 208 km/h, un gran motor de cuatro válvulas de 1,8 litros y una bomba Bosch-KA-Jetronic. Volkswagen aumentó el rendimiento de este torbellino, que acelera de 0 a 100 km/h en sólo 8,1 segundos, equipándolo con frenos de disco traseros, brazos de suspensión y árboles de propulsión reforzados, así como un gran alerón trasero. En combinación con el catalizador de tres vías aún no obligatorio en esta época, el motor,

instalado también en el Golf, disponía de una potencia de 129 CV; sin el purificador de humos fueron alcanzados incluso 139 CV; el anuncio publicitario de Volkswagen para el Scirocco construido hasta 1990 con el emblema rojo “16V” en la parrilla era: “Válvulas como las de un campeón mundial”.

El blanco ya era un color característico del Scirocco en 1985

Volkswagen lanzó al mercado una serie de modelos especiales en un corto plazo de tiempo entre 1983 y 1987. El primer modelo fue el “GTS” y seguidamente el “GTX”. El último lucía por primera vez una antena montada en el extremo posterior del techo.

Mediante la edición especial “Blanco alpino” “White Cat” Volkswagen demostró ya en 1985 que el color blanco no es ni mucho menos sólo un fenómeno de nuestros tiempos. El Scirocco “Tropic” de 1986 era por el contrario de colores variados: en el exterior se utilizaron los tonos “Turquesa Madison” o “Marrón kiwi”; el interior disponía de fundas de rayas en color “Turquesa/oliva“. El modelo “Scala” lanzado el mismo año ofrecía como atracción especial un kit de alerones lacados en el color del automóvil.

A partir de 1989 el Scirocco fue equipado con dos motores de 1,6 litros (72 CV y un catalizador con bucle abierto) y 1,8 litros de cilindrada (95 CV, inyección y catalizador regulado). La última versión construida, el “GT II 16V”, fue equipado con un techo corredizo de acero, lunetas tintadas, servodirección y asientos deportivos ajustables en la altura. En el último año-modelo fueron añadidos cinturones de seguridad de tres puntos para la banqueta trasera y un intermitente lateral adicional. Pero los días de la segunda generación Scirocco estaban contados – el 7 de septiembre de 1992 abandonó la fábrica el último ejemplar de las 291.497 unidades construidas. Mirando hacia atrás podemos decir que el Scirocco ha sido todo un éxito durante casi dos décadas. Y en este brillante balance es en el que queremos fundarnos. La tercera generación del Scirocco dispone sobradamente de potencial para ello.