



# МАШИНЫ И ЛЮДИ

**VW SCIROCCO** ЦЕНА: ОТ 1 148 576 РУБ. В ПРОДАЖЕ: С МАЯ 2009 ГОДА

«РЕДКАЯ ПТИЦА ДОЛЕТИТ ДО СЕРЕДИНЫ ДНЕПРА...» РЕДКОЕ СПОРТИВНОЕ КУПЕ ПРИГОДНО ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ В УСЛОВИЯХ СУРОВОЙ РУССКОЙ ЗИМЫ. НО VW SCIROCCO ИМЕННО ИЗ ЭТИХ — ПРИЯТНЫХ ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ ИСКЛЮЧЕНИЙ. В СКАНДИНАВИИ ЛЕДЯНОЙ ХАРАКТЕР АРИЙЦА ОКАЗАЛСЯ ЖЕСТЧЕ САМОГО ТВЕРДОГО НОРВЕЖСКОГО ЛЬДА. □ ВЛАДИМИР МАККАВБЕВ □ ФОТО АВТОРА И АЛЕКСЕЯ ПАРНЕВА

ЛЮДИ И МАШИНЫ, МАШИНЫ и люди! Если задуматься, как они все-таки похожи... У каждого свой, неповторимый характер и нрав, не говоря уже о чисто визуальных особенностях. С первых минут знакомства с VW Scirocco в аэропорту Осло в подсознании сложилось устойчивое убеждение, что я уже где-то встречал это необычное сочетание. Гордый профиль, расчетливый и упрямый, поистине арийский нрав в облике Scirocco дополняются корейскими чертами с явным преобладанием горизонтальных линий: узкие сдвоенные фары, тонкая двухреберная черная переносица, мощный торс, длинная крыша, широкие задние фонари и фактурная, чуть выпуклая задняя дверь. Такое сочетание немецкого и корейского дизайна и в автомобилестроении, и в обычной жизни встретишь нечасто, и все же... Где я его видел? Ах, да, ну прямо по Ильфу и Петрову: «Яков Менелаевич вспомнил: эти чистые глаза, этот уверенный взгляд он видел

в Таганской тюрьме, в 1922 году, когда и сам сидел там по пустяковому делу». Но, конечно, не в тюрьме и не в 1922-м, а не далее как вчера — в холле норвежского аэропорта «Гардемон», столкнувшись нос к носу с симпатичной девушкой в форме биатлонной сборной Германии, с винтовкой за спиной. Девушкой этой была Симона Хаусвальд — ярчайшая представительница немецко-корейского дизайна: отец — немец, мать — корейка. Машины и люди, люди и машины! Как они все-таки похожи... Причем не только внешне, но и по характеру. Одна из самых быстрых биатлонисток Германии, Симона лишь внешне смахивает на корейку. Под слегка азиатскими чертами скрываются ледяная твердость, немецкая расчетливость и хладнокровие. Собственно, то же самое можно сказать о VW Scirocco. Не говоря уже о том, что, несмотря на врожденную теплолюбивость, новое спортивное купе от VW наиболее ярко демонстрирует свои таланты именно на снежных трассах. ☄





## ТЕСТ-ПИЛОТ



**ВЛАДИМИР  
МАККАЕВ**

**Возраст:** 31 год

**Работа:** автомобиль-  
ный журналист

**Опыт вождения:**  
12 лет

**Личный автомо-  
биль:** Volvo C30







## ЛЮБИМ — НЕ ЛЮБИМ



### НАГЛЯДНО

Визуальный **ИНДИКАТОР** парктроника оформлен достаточно реалистично.



### АККУРАТНО

Аккуратные подрулевые **ЛЕПЕСТКИ** ручного селектора КП компактны и очень удобны.



### ДИНАМИЧНО

Электроника позволяет переключать двигатель вглубь **КРАСНОЙ ЗОНЫ** вплоть до 7000 мин<sup>-1</sup>.

1





**НАДЕЖНО**

Для жесткости длинных дверей снизу приварен **УГОЛОК**, входящий в паз на дверной арке.

- 1** Внутренняя отделка салона Scirocco выполнена со свойственной марке налетом практичной аскетичности.
- 2** Компактный очечник с возвратно-поступательным механизмом органично вписывается в убранство интерьера.



А ведь приглашение на зимний тест-драйв нового Scirocco в Норвегии поначалу воспринималось с некоторой долей удивления: вроде бы, спортивное купе не слишком располагает к ледовым тестам на замерзших озерах. Но Scirocco на удивление гармонично вписался в заснеженные просторы Норвегии, ярко подчеркнувшие его достоинства в типичных для России условиях зимней эксплуатации.

«Немец» чувствует себя на льду как рыба в воде. Даже заметно разгружая на входе в поворот заднюю ось, отправить Scirocco в занос не так-то просто. Лишь призвав на помощь идеально ровную ледяную гладь горного озера, нам таки удалось переупрямить доведенную почти до совершенства систему электронной стабилизации VW и заметно разболтать Scirocco в заносах. Иначе ESP ни в какую не хотела отпускать удила вольфсбургского скакуна.

Хотя формально кнопка отключения ESP и присутствует над рычагом КП рядом с селектором режимов под-

вески, ее функциональность весьма условна. Даже в отключенном режиме система стабилизации ни на секунду не отпускает Scirocco, норовя поймать автомобиль, как только он выходит из-под контроля водителя. При этом даже на льду вмешательства ESP достаточно продуманны и мягки, а порой и просто незаметны.

Конечно, свою роль в великолепной устойчивости VW Scirocco на ледяной трассе сыграли отличные характеристики зимних шин Hakkapeliitta 5 R17, низкий центр тяжести, специфические настройки подвески и широкая колея, которая на 35 мм спереди и на 59 мм сзади шире колеи VW Golf GTI. И все же наиболее яркое впечатление в ледовом тесте производит именно работа ESP.

По сравнению с системой стабилизации Golf GTI, датчики определения угла рысканья и поперечного ускорения встроены в блок управления ESP, что позволило отказаться от блока датчиков в салоне. Датчик угла поворота рулевого колеса, используемый в ESP и традиционном

**ВОЖДЕНИЕ**

Отменные настройки вспомогательной электроники в сочетании с коробкой DSG и 200-сильным мотором делают Scirocco максимально прогнозируемым и приятным в управлении практически на любом покрытии.

**САЛОН**

Весьма просторен. Свойственный марке демократизм в отделке хоть и сведен к минимуму, но все же ощущается.

**КОМФОРТ**

Полноценный четырехместный автомобиль. Спортивные передние сиденья отличаются хорошей боковой поддержкой. Есть возможность выбора режима работы подвески.

**БЕЗОПАСНОСТЬ**

Шесть эйрбэгов входят в стандартную комплектацию, аварийный режим ЦБУ имеет широкий спектр функций, помимо срабатывания подушек.

**ЦЕНА**

Вполне обоснованна.







## НАШЕ МНЕНИЕ



НОВЫЙ VOLKSWAGEN SCIROCCO — ОДИН ИЗ НАИБОЛЕЕ КОМПРОМИССНЫХ ВАРИАНТОВ ПЕРЕДНЕПРИВОДНОГО СПОРТИВНОГО КУПЕ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ, АДАПТИРОВАННОГО ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В САМЫХ РАЗНЫХ ТЕМПЕРАТУРНЫХ И ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ. ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА — НАСТОЯЩАЯ НАХОДКА! ХОТЯ ТОТ ФАКТ, ЧТО ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ НЕМЕЦКОГО СПОРТ-КУПЕ, РОДИЛОСЬ В ЭПИЦЕНТРЕ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА, МОЖЕТ СУЩЕСТВЕННО ПРИТОРМОЗИТЬ ЕГО ПРОДАЖИ.

для последнего поколения VW электромеханическом усилителе рулевого управления, теперь встроен в корпус приводной шестерни. Эти обновления позволили повысить качество информации и оптимизировать настройки ESP и рулевого управления. Что касается последнего, то теоретически новая конструкция обеспечивает более высокий восстанавливающий момент и большее усилие на ободе рулевого колеса. Однако однозначно оценить его остроту в условиях скандинавского тест-драйва оказалось весьма непросто: даже на сухом асфальте мягкие боковины зимних шин Nokkapeiliitta скрадывают реакции руля.

В России купе от VW доступно с двумя моторами TSI объемом 1,4 и 2 литра и тремя коробками передач: шестиступенчатой «механикой» и 7-ступенчатой DSG

для 160-сильного мотора и рассчитанной на более высокий крутящий момент (до 350 Нм) 6-ступенчатой DSG, агрегируемой с 200-сильным двигателем. Именно эта — топовая версия Scirocco TSI 2.0 и оказалась в нашем распоряжении в Норвегии. Увеличенный турбонагнетатель позволяет получать на выходе весьма солидные для 2-литрового мотора величины мощности — 200 л. с. и крутящего момента — 280 Нм. В сочетании с работающей без разрыва потока мощности 6-ступенчатой коробкой DSG с двумя сцеплениями этот двигатель разгоняет Scirocco с места до 100 км/ч всего за 7,2 с. При этом на 100 км дистанции в смешанном цикле 2-литровый



БЛЕСТЯЩИЕ НАСТРОЙКИ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ, РАБОТАЮЩАЯ БЕЗ РАЗРЫВА ПОТОКА МОЩНОСТИ КОРОБКА DSG.



ПОСРЕДСТВЕННАЯ ОБЗОРНОСТЬ В ЗАДНЕЙ ПОЛУСФЕРЕ, СКРИПУЩИЙ ПЛАСТИК ДВЕРНЫХ РУЧЕК.

|                |   |
|----------------|---|
| Марка и модель | Volkswagen Scirocco                                   |
| Габариты       | 4256x1810x1404 мм                                     |
| Двигатель      | бензиновый,<br>1984 см³,<br>200 л. с./5100-6500 мин⁻¹ |
| Трансмиссия    | DSG,<br>6-ступенчатая КП                              |
| Динамика       | max 233 км/ч;<br>7,1 с до 100 км/ч                    |
| Конкуренты     | Ford Focus ST,<br>Seat Leon FR                        |

Scirocco расходует всего 7,7 л бензина. Примечательно, что столь завидная экономичность достигается не только благодаря низким аппетитам турбомотора, а целым комплексом мер. В частности, в сравнении с механическими КП, коробка DSG обеспечивает экономии топлива до 12%, а против традиционных АКП с муфтой блокировки гидротрансформатора — до 20%. Еще около 0,2 л на 100 км для Scirocco экономит новое электромеханическое рулевое управление VW. □





## РЕИНКАРНАЦИЯ

В отличие от большинства современных автомобилей, поколения которых с за-  
видным постоянством обновляются каждые 5-8 лет, Scirocco более «человечен».  
Конечно, до людского долголетия VW не дотягивает, но факт остается фактом:  
за 35 лет это всего лишь третье поколение модели Scirocco.

Первый Scirocco был представлен на Женевском автосалоне 1974 года — всего  
за несколько месяцев до рождения первенца Golf, придя на смену выпускавшемуся  
с 1966 года Karmann Ghia. С 1974 по 1981 гг. на заводе Karmann в Оснабрюке было выпу-  
щено 504 153 Scirocco и Scirocco GTI первого поколения. В 1981 году на рынке появился  
автомобиль второго поколения, отличавшийся более мягкими формами и лучшей ди-  
намикой. Эта модель, пройдя несколько модернизаций, выпускалась вплоть до осени  
1992 года, когда с конвейера сошел последний 291 497-й Scirocco второго поколения.  
И вот после 16 лет забвения спортивное купе от VW возрождается из небытия.  
Третье поколение Scirocco станет первым, которое официаль-  
но будет экспортироваться на россий-  
ский рынок.



**1** Отделка салона, особых нареканий не вызывает, за одним исключени-  
ем: дико скрипучий пластик весьма симпатичных треугольных дверных  
ручек просто удручает.

