



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 МАККАВЕЕВ** ◻ **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 — кореянка. 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 кореянку. 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⁻¹.





НАДЕЖНО

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

- 1 Внутренняя отделка салона Scirocco выполнена со свойственным 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 вмешательство ESP достаточно продуманно и мягко, а порой и просто незаметно.

Конечно, свою роль в великолепной устойчивости VW Scirocco на ледяной трассе сыграли отличные характеристики зимних шин Nokkareliitta 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.

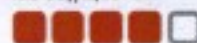
По сравнению с системой стабилизации Golf GTI, датчики определения угла рысканья и поперечного ускорения встроены в блок управления ESP, что позволило отказаться от блока датчиков в салоне. Датчик угла поворота рулевого колеса, используемый в ESP и традиционном

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 ободу 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, СКРИПЧИЙ ПЛАСТИК ДВЕРНЫХ РУЧЕК.

Марка и модель	Volkswagen Scirocco
Габариты	4256x1810x1404 мм
Двигатель	бензиновый, 1984 см ³ , 200 л. с./5100–6500 мин ⁻¹
Трансмиссия	DSG, 6-ступенчатая КП
Динамика	max 233 км/ч; 7,1 с до 100 км/ч
Конкуренты	Ford Focus ST, Seat Leon FR

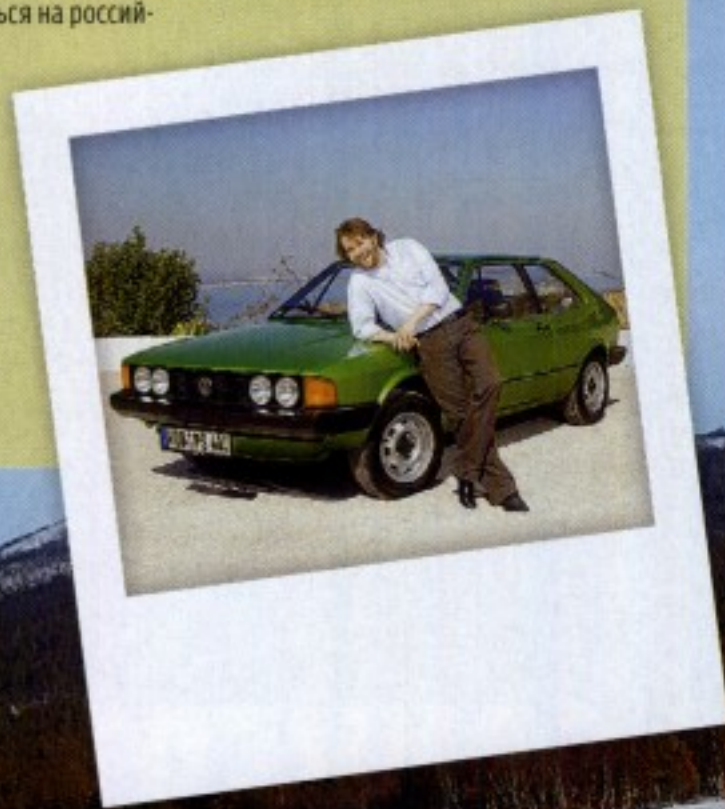
Scirocco расходует всего 7,7 л бензина. Примечательно, что столь завидная экономичность достигается не только благодаря низким аппетитам турбомотора, а целым комплексом мер. В частности, в сравнении с механическими КП, коробка DSG обеспечивает экономию топлива до 12%, а против традиционных АКП с муфтой 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 завидным 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 выпущено 504 153 Scirocco и Scirocco GTI первого поколения. В 1981 году на рынке появился автомобиль второго поколения, отличавшийся более мягкими формами и лучшей динамикой. 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 официально будет экспортироваться на российский рынок.



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

