



Wilbert Huls
13 januari 2009

© Rijtesten.nl

Leve de coupé

Een sportieve wagen waar de namen Giugiaro en Karmann aan verbonden zijn, moet haast garant staan voor succes. Dat was de Scirocco dan ook in de jaren '70. Een half miljoen exemplaren rolden in zeven jaar van de band. De tweede generatie van de sportieve Volkswagen was iets minder succesvol, al kwam dat deels doordat de Scirocco vanuit eigen gelederen bestookt werd door de Corrado die gedurende de laatste jaren van de levenscyclus van de Scirocco al leverbaar was. De Corrado op zijn beurt was qua verkoopcijfers nog minder succesvol. Ondanks de geroemde rijeigenschappen werd de auto veelal als te duur beschouwd en zo bloedde de coupé-tak van de Volkswagenfamilie dood.

Dertien jaar later ziet Volkswagen nieuwe kansen. In 2006 werd reeds de conceptcar Iroc getoond in Parijs als voorbode, maar inmiddels rijdt de productieversie van de

Volkswagen Scirocco 2.0 TSI DSG Highline

Scirocco rond op €'s lands wegen. In een testperiode waar sneeuw de wegen domineerde en de temperatuur niet boven het vriespunt kwam, stond de sportiefste variant tot onze beschikking: de 2.0 TSI voorzien van Doppel Schalt Getriebe.



© Rijtesten.nl

Krent in de pap

De ontwerpen van Volkswagen worden alom als behoudend ervaren. De een noemt het saai, de ander noemt het gewoon goed. Hoe je het wendt of keert: het verkoopt als een tierelier en de Wolfsburgers zouden wel gek zijn als ze deze kippen met gouden eieren zouden slachten. Ze zijn zich echter bewust van het behoudende karakter en willen daar eigenlijk een beetje van loskomen. De gekozen strategie om dat te bewerkstelligen is als volgt: doorgaan met de succesvolle ontwerpen, maar als krenten in de pap tevens komen met enkele spannender vormgegeven modellen. Eerder kwam zo al de Passat CC op de markt en sinds kort is daar de Scirocco bijgekomen.

Spannender dan bijvoorbeeld de Golf - je kan de Scirocco best een coupé-versie van de Golf noemen - is de Scirocco zeker wel. Qua lengte is er niet zo gek veel veranderd ten opzichte van een Golf, maar de Scirocco is een stukje breder en maar liefst acht centimeter lager. Voeg daar het aggressiever ogende front en de heftig geprononceerde bips aan toe en je hebt een auto die al zonder iets te doen spierballentaal uitstraalt. Dat dikke achterste staat de auto aan de ene kant zeer goed, maar recht van achteren lijkt het toch of de verhoudingen met het bovenstuk enigszins zoek zijn. De raampartij is dusdanig veel smaller dan de bumper, dat het een ietwat vreemde combinatie wordt. Dat de duurste opties niet altijd de mooiste hoeven te zijn, bewijst de Candywitte lak. Zonder meerprijs, maar naar onze smaak een van de beste keuzes, in ogenschouw nemende dat de grauwe sneeuw- en pekelsmurrie van tijdelijke aard is. De dikke achttien inch Interlagos lichtmetalen wielen maken het oogstrelende plaatje compleet.



Bekend

Helaas wordt het uitgesproken ontwerp niet doorgetrokken naar de binnenkant. In ieder geval niet naar het dashboard. Het is in feite een licht gewijzigd dashboard uit de Golf V. Uiteraard zijn de look en feel dik in orde en is het gebruiksgemak hoog, maar in een sportieve wagen als deze verwacht je dat de binnenkant wat minder braaf en bekend is. Daarnaast is het natuurlijk jammer dat dan niet op zijn minst het dashboard van de Golf VI model heeft gestaan voor dat van de Scirocco. Een onderdeel wat er sterk uit springt, is het stuur. De dikke vorm, de duimgrepen, de afgeplatte onderkant en het prettig aanvoelende leer, maken er met elkaar een zeer prettig instrument van.

De stoelen dan. Die zijn zoals je ze in een sportieve wagen als deze graag ziet. Een stevige zitting omgeven door dikke wangen. De rugleuning idem dito, met dit verschil dat je middels een elektrisch systeem de ondersteuning in de rug op de bestuurder kan

aanpassen. De verstelling van de verschillende delen van de stoel gaat verder handmatig, maar op een dergelijk goede manier dat je de elektrische bediening niet hoeft te missen. Over het algemeen ben je in dit type auto's geen gelukkig persoon, wanneer je naar de achterbank verdreven wordt. Maar wat een verrassing daar achterin deze Scirocco. Door de lage zitting mis je de acht centimeter hoogte ten opzichte van de Golf niet echt. Doordat de daklijn aan de zijkanten vrij snel afloopt, blijven er maar twee plaatsen achterin over, maar altijd beter twee goede plekken dan drie compromisplekken, welke geen van allen lekker zitten.

Voor een sightseeingtour is de Scirocco overigens niet geschikt, want als volwassen passagier achterin kijk je meer tegen het dak aan dan door het raampje, dat door de oplopende onderrand sowieso al niet groot is. Ditzelfde speelt ook de bestuurder parten, want het zicht rondom is beperkt. Uiteraard is dat een offer dat je brengt wanneer je voor een coupé kiest, maar zelfs in dat perspectief bekeken is het zicht over je schouder beperkt te noemen en is de dikke kont niet echt helpful bij bijvoorbeeld inparkeeracties. De aangevinkte optie Park Distance Control is dus geen overbodige luxe.



GTI

Vroeger was er de Scirocco GTI als sportieve topuitvoering. Eigenlijk is het vreemd dat deze Scirocco die naam niet draagt, aangezien dezelfde motor in het vooronder schuilt als in de Golf V GTI. Wellicht dat de GTI-versie van de Golf VI ermee te maken heeft, want die beschikt weer over wat meer vermogen dan zijn voorganger. Hoe dan ook ligt het voor de hand dat er nog pittiger versies van de Scirocco ten tonele zullen verschijnen. Behelpen is het echter allerminst in het huidige topmodel. Wat heet: minder massa, een lager zwaartepunt en evenveel vermogen als de Golf V GTI staat op papier al garant voor plezier. En dat blijkt in de praktijk niet minder waar. Vanuit stilstand heeft de Scirocco een flinke versnelling in huis die binnen de wettelijke grenzen geen zwakke momenten kent. En daarboven is overigens de koek nog niet zomaar op, de Scirocco blijft flink sleuren.

Volkswagen Scirocco 2.0 TSI DSG Highline

De automatische versnellingsbak met dubbele koppeling is mede verantwoordelijk voor de egale versnelling. De bekende zestraps DSG-bak weet zeer soepel te schakelen, maar kan dat zoals algemeen bekend zelfs sneller dan de beste coureur in een handgeschakelde auto, dit in tegenstelling tot de conventionele automaten. Al is conventioneel een discutabel begrip in een tijd waar de dubbele koppeling bij alle merken aan terrein wint. Uiteraard zitten de bekende opties als de hoogtoerige sportstand en het handmatig sequentieel schakelen op deze automaat. Het handmatig gebruik van de versnellingsbak kan zowel op de bak zelf als met de knoppen achterop het stuur. De grootte van deze knoppen laat wat te wensen over, want vooral op de momenten dat het stuur niet meer in rechte positie staat is het een zoektocht met je vingers naar de te kleine knopjes.



© Rijtesten.nl

Glijden en plakken

Helaas waren de weersomstandigheden dramatisch tijdens de testperiode, maar een testauto moet aan de tand gevoeld worden, dus we bleven volharden in de zoektocht naar droog terrein waar je lekker kon sturen. Dat we uiteindelijk geslaagd zijn is maar goed ook, want een ding dat zeker duidelijk werd is dat het ESP-systeem goed werkt. Talloze malen greep het systeem zelfs bij heel beheerst rijgedrag in vanwege de gladde ondergronden. Wat een genot was het om te kunnen ervaren dat de Scirocco in plaats van glijden ook prima kon plakken. De haalbare bochtsnelheid zonder van de lijn af te wijken is ongemeen hoog in zijn klasse. En dat geeft aan waar de grootste funfactor van deze Volkswagen ligt: in het sturen. Mede door het eerder genoemde stuur dat een prettige grip heeft en het feit dat er voldoende gevoel in het sturen aanwezig is, kan je met veel plezier een slalommetje uitvoeren of een flauwe bocht met hoge snelheid nemen. Ongetwijfeld zullen droge, bochtige landweggetjes in betere weersomstandigheden hetzelfde genot oproepen.

Een absolute aanrader in deze is om het Dynamic Drive Control pakket mee te bestellen. Waar tijdens de test om persoonlijk voorkeuren veelal de sportstand was geselecteerd, is het met deze optie ook mogelijk om het onderstel op een comfort- of tussenstand in te stellen. Comfort is een relatief begrip, want een Scirocco blijft natuurlijk een sportief ingestelde broeder. Evengoed is de auto daarmee voor een grotere groep rijders interessant, daar je met de automaat in drive en het onderstel op comfort toch wat beter toegerust bent voor lange ritten.

Een must op een auto met een sportieve inborst zijn goede remmen. En goed zijn ze, die glimmende schijven. Je zou haast zeggen tÃ© goed, zo hard als je de eerste paar keer naar voren klapt bij flink remmen, maar dat zit hem vooral in de doseerbaarheid. De rembekrachtiging knalt er af en toe flink in en het vergt enige gewenning om prettig te doseren.



Emotie

Het is lastig om de Scirocco in een hokje met soortgenoten te plaatsen. Volkswagen noemt het een coupé, maar hij schurkt tevens tegen de hatchbacks aan. Zo zou je een BMW 1 Serie of een sportieve Volvo C30 prima als tegenstrever kunnen kenmerken naast de echte coupés uit de compacte middenklasse. De verschillende wagens hebben zo hun overeenkomsten met Scirocco, maar ook zijn er duidelijke verschillen aan te geven. En die verschillen als praktische bruikbaarheid, prijs en het persoonlijk aspect emotie zullen waarschijnlijk de doorslag moeten geven bij een eventuele aankoopkeuze.

In de sportieve beleving, waar het bij de meeste kopers toch in eerste instantie om te doen is, is de Scirocco in ieder geval een goede speler. En wat de emotie betreft weet Volkswagen in ieder geval de goede snaar te raken, want we werden niet zelden

Volkswagen Scirocco 2.0 TSI DSG Highline

aangesproken door geïnteresseerde passanten wiens aandacht door de auto getrokken werd. De Golf is er voor het verkoopvolume en de Scirocco is er voor een imagoboost van VW, maar wij gaan er niet van opkijken als hij gewoon goed gaat verkopen. Ook al moet er voor deze uitbundige uitvoering over een prijsdrempeltje van ruim 46.000 euro heen gestapt worden, de vanafprijs klinkt met zo'n 27.000 euro al een stuk aantrekkelijker.

Plus

- + Aandachtstrekker
- + DSG-bak
- + Wegliging

Min

- Beperkt zicht
- Te kleine schakelknoppen op stuur
- Remmen lastig doseerbaar