

Non, le Scirocco n'est pas seulement fait pour le plaisir des yeux.

Franchement, nous sommes un peu désolés. Nous pensions que le Scirocco s'achèterait pour ses remarquables qualités sportives et routières, or finalement son succès est surtout dû à sa superbe silhouette. Ce n'est pas que l'esthétique nous semble secondaire — sinon nous n'aurions pas demandé au grand styliste italien Gagliero de dessiner sa carrosserie — mais il est réellement

dommage que les énormes qualités concrètes et pratiques du Scirocco soient aussi systématiquement reléguées au second plan. Alors, si cela ne vous ennuie pas, nous offrons les coupelles ici. Des performances de haut niveau. Le Scirocco a des moteurs à la fois puissants, robustes et sobres qui ont fait leurs preuves sur des millions de kilomètres (à tel point que Volkswagen vend des moteurs à d'autres constructeurs, mais chut, ne le répétez pas). Il s'agit de deux moteurs à

4



carburateur de 60 et 85 CH et d'un tougeux moteur à injection de 110 CH. A vous de choisir suivant votre degré de sportivité, mais attention aux radars !

Une consommation également raisonnable grâce en particulier aux moteurs peu gourmands, à l'aérodynamisme très affiné (voir pages précédentes) et aux dispositifs économes de carburant : allumage électronique, indicateur de changement de vitesses et indicateur de consommation.

Une tenue de route prodigieuse. Le Scirocco est une traction avant à moteur transversal. A l'avant : un essieu à jantes de force avec direction auto-stabilisante. A l'arrière : un essieu à bras oscillants coupés. Une combinaison idéalement équilibrée qui maintient la voiture en ligne en toutes circonstances. Même sur route humide ou par fort vent latéral. Impressionnant !

5

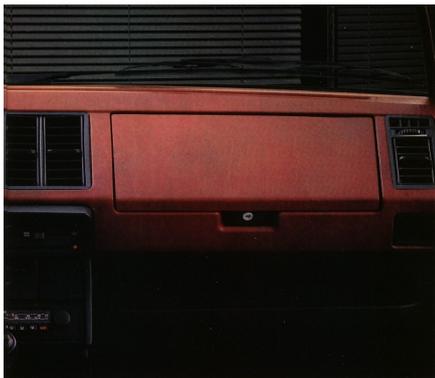


Rien n'est trop beau pour le Scirocco.

Pour qu'un coupé sportif soit réellement agréable à conduire, il ne suffit pas de multiplier les cheveux sous le capot. Il faut aussi les éduquer, les apprivoiser, jusqu'à ce qu'ils se fassent totalement oublier. C'est ce que finalement ce « savoir-vivre » de la mécanique qui fait toute la différence entre un engin de rallye (généralement bruyant et inconfortable) et un luxeux coupé de grand tourisme comme le Scirocco.

Mais montez donc à bord pour un essai. Le dos bien collé dans le fauteuil-sport de forme anatomique, le volant à quatre branches juste dans l'axe des épaules, les commandes à portée immédiate des yeux et de la main, vous avez la délicieuse (et rassurante) l'impression de dominer la voiture et la route. Impression encore accentuée par les grandes vues panoramiques. Et maintenant, moteur. Un léger rugissement pour vous prouver que les 110 CH (GTI) sont bien là, prêts à

6



border. Plus à nouveau un membre ouaté, à peine perceptible. Le Scirocco n'a pas besoin de déchets pour affirmer sa supériorité.

Première seconde, troisième... les rapports passent en souplesse (boîte Volkswagen, une des plus réputées du monde) et vous montez à 130 km/h sans vous en apercevoir. Votre Scirocco glisse sans bruit, sans heurt, comme sur un tapis de velours. L'indicateur de changement de vitesses vous dit quand il faut passer le rapport supérieur

et l'indicateur de consommation vous permet de constater à quel point votre Scirocco est sobre pour un coupé sportif.

La température se fait plus fraîche ? Le ventilateur 3 vitesses à flux d'air modulable permet une climatisation précise en toutes saisons. Madame souhaite prendre le volant ? Le siège conducteur se règle en tous sens, y compris en hauteur sur le GT. Comme vous le voyez, le Scirocco est fait pour vous obéir au doigt et à l'œil.

7



Il a vu grand le Scirocco. Très grand !

D'accord, le coupé-sport n'est pas la voiture-type des familles nombreuses. Mais il y a coupé et coupé. Avec le Scirocco vous ne serez pas obligé de mettre vos enfants en crotte et de faire suivre vos bagages par le train. Grâce à ses formes compactes, à son moteur transversal peu encombrant, le Scirocco tient davantage de la confortable limousine de croisière que du bolide de compétition.

Ses sièges avec appuis-tête réglables sont généralement dimensionnés. Leur forme anatomique et enveloppante, qui épouse la colonne vertébrale au millimètre, permet d'effectuer les plus longs trajets sans fatigue. Ils sont évidemment inclinables jusqu'à la position repos. Ils peuvent même être réglés en hauteur (sur le Scirocco GT) et chauffés (en option). Enfin les occulaires sont intégrés dans les parois latérales pour que l'on

P
C
P
C
C
S

8



puisse se mouvoir plus librement.

Mais le vrai « luxe » du Scirocco se trouve à l'arrière : au lieu d'une banquette de fortune comme dans beaucoup de coupés, deux vraies places où même des adultes peuvent voyager confortablement. Et plus d'ailleurs encore : le coffre ou quel on accède par un hayon à ouverture assistée. En utilisation normale, c'est déjà une volumineuse soule à bagages de 414 litres (volume

calculé au moyen de balles de 50 mm Ø). Mais si l'on rabat la banquette arrière, le Scirocco se transforme en une véritable fourgonnette de dépannage. Vocation insolite pour un coupé sportif, mais extrêmement pratique lors de la tournée des brocanteurs.

9



Pas besoin de gagner au loto, pour s'offrir un Scirocco.

Tous des amoureux de coupés n'ont pas forcément besoin d'un siège-conducteur réglable en hauteur ou d'un moteur qui grimpe à 190 chrono. C'est pourquoi, à côté de l'impressionnant Scirocco CL (pages 12 à 15), Volkswagen vous propose ici une version plus sage : le Scirocco CL. Les différences portent moins sur l'aspect extérieur ou l'équipement général que sur ces composantes

supérieures (et non indispensables) du plaisir de conduire qui s'appellent le luxe et la vitesse.

Ainsi le Scirocco CL commence par vous offrir un pare-brise en verre feuilleté, des phares à bords à large faisceau et un feu arrière antibrouillard. Pour Volkswagen la sécurité n'est jamais une option avec supplément de prix.

Puis le Scirocco CL vous propose le choix entre deux moteurs : 60 CH et avec boîte 4 vitesses et 85 CH avec boîte 5 vitesses. De redoutables



sprinters culminant respectivement à 156 et 174 km/h. Mais pas gourmands pour autant. Grâce à leur conception ultra-moderne (arbres à cornes en fibre et alliage transmission) ils ne consomment que 7,2 et 5,5 litres d'essence ordinaire à 90 km/h. Et pour qu'ils soient encore plus économes, Volkswagen équipe le Scirocco CL d'un indicateur de changement de vitesses et d'un indicateur de consommation. Le premier vous signale le moment le plus favorable pour changer

de vitesse, le second vous dit ce qu'il en coûte de ne pas quitter la file de gauche de l'autoroute.

Mais le Scirocco CL n'est pas seulement rapide et économe, il est aussi supérieurement confortable. Avec par exemple des sièges ergonomiques à position couchette, un système de ventilation-chauffage à trois vitesses, un coffre revêtu de moquette en écru, bref tout ce qu'il faut pour rendre la route plus agréable. Si ce n'est pas suffisant, passez vite à la page suivante.



Un Scirocco peut en cacher un autre.

Les amoureux de coupés-sport se divisent en deux grandes catégories : les hédonistes (du grec « hédonè » = plaisir) et les sportifs.

Les premiers veulent une voiture qui pimante leur vie de tous les jours. Pas forcément une bolide de compétition, mais une voiture plus originale que la berline traditionnelle. Plus amusante à conduire et plus agréable à regarder. C'est à leur intention qu'on a conçu le Scirocco CL

du la page précédente et le Scirocco GT que l'on voit ici. Mêmes moteurs (60 et 85 CH), mais niveaux de sophistication différents.

Le second amoureux de coupés c'est le sportif du volant. Rollyman à l'occasion, il est le plus souvent supporter et suit avec passion les exploits de Michèle Mouton ou de Hannu Mikkola. Pour rien au monde il ne renoncerait à « Mille Pates » ou le pèlerinage annuel du Turin (apothéose du Monte Carlo). Il veut une voiture qui reflète sa passion et



lui permette de vérifier de temps à autre s'il n'a pas perdu la main. Son Scirocco ne peut être que le GT, avec moteur à injection de 110 CV. Vous allez nous dire : CL, GT, GTI que cela est compliqué ! Absolument pas. Le Scirocco propose au total 2 niveaux d'équipement : CL et GT et 3 puissances de moteur : 60, 85 et 110 CV. Toutes ces variantes pouvant être combinées, sauf le moteur de 110 CV qui n'existe qu'en version GT. Alors, Scirocco CL ou Scirocco GT, à vous de

choisir. Extérieurement, à part quelques touches de raffinement (calandre entourée d'un fillet rouge, double pharos à socle avec lave-projecteurs, inscription Scirocco sur la lunette arrière), rien ne permet de les distinguer. Les vraies différences sont à l'intérieur. Comme vous pouvez le voir pages suivantes.

13



Fortissimo Scirocco.

Pas de doute possible, vous êtes bien à bord d'un Scirocco GT, le prince des Scirocco. Et cela se voit. D'abord aux sièges habillés d'un somptueux tissu sport. Ils sont évidemment ornés de motifs et réglables en tous sens, y compris en hauteur. Cela se voit aussi au sol recouvert de moquette, au plafond luxueusement capitonné, aux généreux vide-poches de portières, bref à tous ces raffinements qui annoncent la voiture de haut

niveau. Cela se voit enfin à un tableau de bord plus délibérément sportif. Comportant tout ce qui est nécessaire (et même davantage) à une conduite précise et à un contrôle rigoureux. Par exemple : un volant sport à quatre branches, un compte-tours, une montre à quartz digitale, un témoin de non-fonctionnement de l'un des circuits de freinage, un essuie-glace à deux vitesses avec dispositif de fonctionnement intermittent et de lavage-baloyage automatique, un

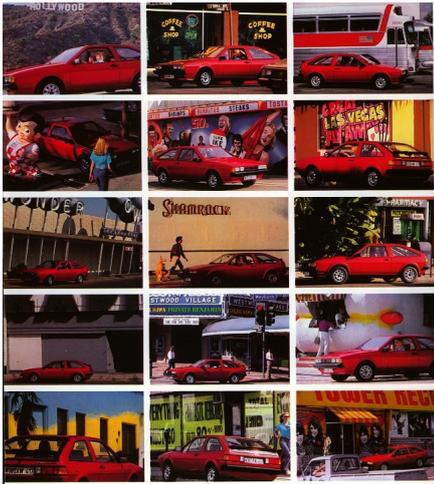
14



indicateur de changement de vitesses, un indicateur de consommation, une commande de lave-projecteurs, un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur. Sans oublier l'allume-cigares et l'overseiser deux tons. Vous êtes incroyablement à bord d'une des voitures les plus évoluées que l'on puisse rêver. Mais aussi des plus sûres. Car le Scirocco (CL et GT) possède un véritable arsenal défensif. Défense active : phares à jauge, feu arrière antibrouillard, essuie-glace à grand champ de

balayage, système de freinage à double circuit en diagonale. Défense passive : châssis et carrosserie rigides avec zones de déformation programmées, colonne de direction de sécurité, pare-brise en verre feuilleté. Et bien d'autres équipements encore qui permettent de pratiquer la conduite sportive sans s'exposer à des risques trop importants.

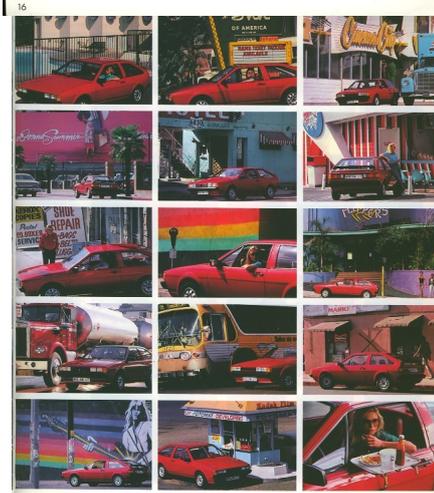
15



La vie est plus gaie en Scirocco.

Savez-vous qu'un citadin passe plus de temps dans sa voiture que dans sa maison de campagne ? Alors pourquoi ne pas vous offrir une voiture qui vous donne en permanence un avant-goût de week-end ? Par exemple un Scirocco. Sa silhouette puissante et ramassée comme celle d'un faucon à l'arrêt, ses cylindres qui hennissent à la moindre caresse, son poste de pilotage douillet-

ment climatisé et insonorisé sont la plus infallible des recettes d'évasion. Vous oubliez tout : fatigues, intermédiaires, embouteillages. Bien calé dans votre siège anatomique, le cœur bercé par le dernier succès de Julia Iglesias (auto-radio en option), vous laissez votre esprit vagabonder. Jusqu'à ces petites routes d'Auvergne par exemple, où vous serez la semaine prochaine. C'est là que votre Scirocco pourra donner sa



pleine mesure : accélérations qui vous clouent à votre fauteuil, courbes négociées au millimètre, bosses et nids de poules effacés comme par magie. Le Scirocco vous fera redécouvrir le plaisir de conduire. Sans dépenses excessives de carburant grâce aux équipements anti-gaspi : indicateur de changement de vitesses et indicateur de consommation. Car, rappelons-le, le Scirocco est aussi un coupé économique. Cachant sous son air de

vacances, la robuste constitution d'une voiture de tous les jours. Avec des proportions compactes lui permettant de se faufiler partout, un moteur qui est un véritable boumou de travail et tous les équipements de confort qui rendent la route plus agréable. Alors mettez vite un peu de rêve et de soleil dans vos trajets quotidiens. Citez-vous un Scirocco.



L'homme au Scirocco.

L'acheteur d'un coupé sportif n'est pas un automobiliste comme les autres. Il achète souvent sa voiture sur un coup de foudre. Entre sa voiture et lui c'est d'abord un mariage d'amour. Nul besoin de certains constructeurs privilégiés le clinquant, le "tape-à-l'œil", ou d'ailleurs des qualités techniques. Chez Volkswagen nous construisons des coupés depuis toujours (les anciens se souviendront avec

émotion du célèbre Karmann-Chia, qui fut dans les années 50 un des coupés les plus vendus du monde). Nous avons donc eu le temps d'en perfectionner la formule et de connaître les vrais besoins de l'acheteur. Nous disons non à ces coupés-faussettes voitures de sport, généralement fragiles, inconfortables et peu économiques. Nous n'acceptons pas non plus ces berlins habilement déguisés en coupés. Pour nous le coupé n'est pas une voiture.

