

Weisser Wüstenwind



Ende August dieses Jahres wird Automobilgeschichte geschrieben: Nach einer Pause von 15 Jahren stehen erstmals wieder Fahrzeuge beim freundlichen Volkswagen Händler, die auf einen altbekannten Namen hören...

Scirocco. Sagt Euch nichts? Ah! Dann gehört Ihr zu unseren jüngeren Lesern. Na macht nichts, Ihr habt nichts verpasst. Außer vielleicht die impulsreichsten Jahre des Automobilbaus in Wolfsburg *g*. Ob Polo, Golf oder Passat – der Zeitgeist der 70er beförderte Fahrzeugkonzepte, die noch heute modern erscheinen und anderen Herstellern als Maßstab dienen. So rollt der Golf in mittlerweile fünfter Generation zu seinen meist praktisch denkenden Fans, und ein Ende der 34 Jahre währenden Liebe der Deutschen zu „ihrem“ Kompakten ist nicht in Sicht. Doch nicht alle Schöpfungen der damaligen Zeit schafften diese Kontinuität. Der engste Verwandte des Golfs, der Scirocco, zählt dazu.



Ur-Scirocco aus 1974

Heiße Luft und 50 Pferde

Für Westdeutschland war das Jahr eine Herausforderung: Zwiebelmode, bei der Schicht auf Schicht getragen wurde, tonnenschwere Plateauschuhe und Ehrfurcht gebietende Koteletten polarisierten mehr, als die Wahl Helmut Schmitds zum Bundeskanzler. Zudem vernebelten gigantische Sonnenbrillen den Blick auf die Nationalelf, die sich anschickte, den WM-Titel im eigenen Land zu holen, und in deutschen Behausungen klebten knallfarbige Mustertapeten, die heute waffenscheinpflichtig wären. Ganz zu schweigen von Barden wie Roy Black, der in seiner letzten Herzscherz-Schmonzette „Schwarzwaldfahrt aus Liebeskummer“ dem cineastischen Niedergang entgegen jaulte. Willkommen in 1974, dem Jahr, in welchem der Scirocco das Licht der Welt erblickte.



Cockpit eines Scirocco von 1976

Bei Volkswagen hatte man die Weichen für neue Produkte rechtzeitig gestellt. Wohl auch, weil man Leute beschäftigte, die ein Auge für den Zeitgeist hatten. Und da Westdeutschland nach der vorangegangenen Ölkrise kleinere und sparsamere Autos verlangte, ließen sich die Verkäufe des von Giorgio Giugiaro für VW entworfenen Sportcoupés gut an. Kein Wunder, schließlich war die Gestaltung des Zweitürers im Vergleich zu Konkurrenten wie dem Opel Kadett C Coupé geradezu revolutionär: Zehn aktuelle Trendfarben, eine niedrige Dachlinie, knackige Ecken und harte Kanten dokumentierten den sportlichen, als auch futuristischen Ansatz des Wagens, welcher nach einem heißen Saharawind benannt war. Doch ganz so flott, wie das Auto aussah, war es nicht. Zumindest in der rund 10.000 Mark günstigen Einstiegsversion mit 50 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h kamen Zweifel an den sportlichen Ambitionen auf. Für Überholprestige sorgte da schon eher die Version mit 70, oder besser gleich 85 PS, die für sagenhafte 175 km/h gut war.



Scirocco von 1985 in GTI-Ausstattung

19 Jahre später war nach einem Modellwechsel, diversen Facelifts und rund 800.000 gebauten Fahrzeugen Schluss: Die Baureihe wurde ersatzlos gestrichen. Und während die Miniröcke in Asservatenkammern landeten und die Plateauschuhe modernen Nikes zu weichen hatten, wanderte die Modellbezeichnung „Scirocco“ in die Schublade abgelegter Warenzeichen. Das Ende einer Ära schien besiegelt.

Sportliche Auferstehung

Wir schreiben das Jahr 2008. Genfer Autosalon, Presseparty. Die anwesenden Journalisten runzeln die Stirn. VW hat Großes angekündigt. Ein ganz neues, sportliches Auto für wenig Geld gäbe es da zu bestaunen.



Und VW-Chef Winterkorn setzt noch eins drauf: „Ein Traum von einem Auto“ führe im Sommer auf die Liebhaber sportlicher Coupés zu. Spricht es und verkündet einen alten Namen: „Scirocco“. Da ist das Staunen groß! Spätestens jedoch, als die Hüllen fallen und der Wagen auch zu sehen ist, stehen die Münder offen.



Es präsentiert sich ein ultraheißer, weißer Feger, welcher auf den ersten Blick kaum wie ein Wolfsburger Produkt wirkt. Aufgebaut aus Modulen des Golf und Passat und gefertigt in Portugal leugnet der Neue stilistisch jede Beziehung zu seinem engsten Verwandten, dem Eos Cabrio.



Das Interieur des neuen Scirocco

Und das ist ein Segen! Denn der 4,25 Meter lange, an den Flanken stark taillierte Bursche wartet mit einem Look auf, von dem der dröge Eos nur träumen kann. „Ja“, meint ein Kollege, der schon etwas länger schreibt, „das kann man „Scirocco“ nennen!“ Und erzählt verklärt die Geschichte seiner ersten, großen Liebe. Die hatte 70 PS und war knallgrün. Und es war kein Golf...

Das Motorboys Fazit

Nein, Probe gefahren sind wir den neuen Scirocco mangels verfügbarer Testfahrzeuge nicht. Aber ob Ihr am Ende motorbedingt in 9.7, 8.0 oder nur 7.2 Sekunden von 0 auf 100 km/h rauschen, erscheint mir erstmal nebensächlich. Wichtiger: Reserviert Euch schon jetzt eine Probefahrt bei Eurem VW-Händler.



Als stilechtes Accessoire empfehle ich dabei neben einer passenden Afrolook-Perrücke a la Paul Breitner noch die Mitnahme eines Kassettenrekorders. Dort angekommen dreht Ihr die Lautstärke auf Anschlag und begleitet Michael Holm inbrünstig bei seinem 1974er Hit „Tränen lügen nicht“. Ich wette, Ihr bekommen Rabatt!

Mehr Infos auf dieser [> Enthusiasten-Page aus der Schweiz <](#)