FLIRT MASCHINEN

Wer mit einem von McChip oder SKN veredelten Scirocco vorfährt, darf sich darauf einstellen, an jeder Ecke nette Bekanntschaften zu machen

Als Single kauft man sich am besten einen Hund, geht mit dem ach so putzigen Wauzi Gassi – und schwupps, schon hat man hier einen Flirt, dort ein Date, und Schnuffi macht sich als Eisbrecher schnell bezahlt.

So gesehen hat, wer sich einen VW Scirocco anschafft, quasi einen Hundersatz auf Rädern. Absolut geschlechterneutral, wird er nämlich von Männlein wie Weiblein gleichermaßen als interessant und beachtenswert wahrgenommen. Dabei verströmt so ein Scirocco keinerlei Anti-Aura. Man betrachtet Auto und Insassen neutral interessiert, nicht neid- oder aggressionsbehaftet. Und so wird man immer wieder mal angesprochen. Oder bekommt ein nettes Lächeln, wenn man an der Ampel mal rüberzwinkert. Der Scirocco eignet sich demnach perfekt als Flirtbeschleuniger. Zumindest solange sein Neuigkeitswert noch so hoch ist.

Steigern lässt sich sein Flirtfaktor noch, wenn man ihn in der Modefarbe Weiß bestellt und gleich mal zur Aufhübschkur beim Veredler vorbeischaut.

Als durchaus renommierter Tuner bietet SKN ein interessantes Rundumpaket für den Scirocco ►

SKN Scirocco 2.0 TSI

McChip Scirocco 2.0 TSI

Jung, modern, erfolgreich – der neue Scirocco passt in diese Zeit wie die Vorgänger in die damalige. Er zieht wieder viele Sympathien auf sich – sein Design gefällt nicht jedem, aber das ist bei der Haute Couture auch nicht anders

Zwillinge? Nein, zumindest die beiden Scirocco haben nichts miteinander zu tun. SKN setzt auf den Technik-Rundumschlag – McChip nimmt sich nur weniger Stellgrößen an

an. Im Gegenzug spielt unter dem Namen McChip eine recht neue Adresse den Kampfpreistrumpf aus.

Wie SKN nutzt auch McChip den derzeitigen Top-Benziner als Basis. Der 2.0 TSI leistet ab Werk 200 PS. McChip – nomen est omen – entlockt dem Turbo-Direkteinspritzer mittels neuer Motorsoftware 246 PS. Für das Leistungsplus haben die McChip-Techniker neben Einspritzmenge und Ladedruck weitere knapp 300 Parameter geändert. Mit Erfolg, denn der Scirocco gibt seine Leistung nicht nur sehr willig, sondern auch harmonisch und frei von jeglicher Zickerei ab.

Bei der Beschleunigung auf Tempo 100 liegt der mit 6-Gang-DSG ausgerüstete McChip mit 6,0 Sekunden klar unter der Werksangabe von 7,1 Sekunden.

Für mehr Kurvenspaß sorgt ein H&R-Gewindefahrwerk, das den Testwagen vorn um 65 und hinten um 45 Millimeter absenkt. Als guten Kompromiss mit deutlicher, aber nicht übertriebener Härte verfeinert es den Scirocco an der richtigen Stelle. Ebenso wie der Eisenmann-Sportendtopf, der sich nach kurzer Freibrennzeit dumpf grollend sehr gut in Szene setzt.

Wer nun die Zwischensumme zieht, landet bei 2502 Euro (Chip 849, Fahrwerk 1069 und Endtopf 584 Euro). Ein echter Kampfpreis. Für die feinen OZ-19-Zoll-Kompletträder landen 3300 Euro mehr auf der Rechnung, für die stimmige Lackierung von Dach, Stoßfängerschürzen, Heckspoiler, Spiegel und der VW-Embleme in Schwarz weitere 1300 Euro.

Die Recaros mit weißer Sitzmittelbahn sind ein echter Hingucker, aber mit 2365 Euro sehr teuer, gerade auch, weil die Sitzposition nun zu hoch ist

OZ Ultraleggera in 19 Zoll, garniert mit fein dosierbarer Stop-Tech-Bremse. Fühlt sich gut an, leistet aber laut Messwert nicht mehr

Die ab Kat komplett neue Edelstahlauspuffanlage von SKN dürfte gern lauter sein. Problemlose 6-Gang-Serienschaltbox

Ebenfalls OZ Ultraleggera am McChip, allerdings passend zum Schwarz-Weiß-Konzept dunkel lackiert. Endtopf mit fettem Sound

Bilder: Lena Bartmann

Mit den von McChip vorgelegten Preisen kann der SKN-Scirocco nicht mithalten. Die ebenfalls gelungene Leistungssteigung mittels gepimpter Software und einem Plus von 200 auf 267 PS kostet hier 1591 Euro. Trotz der Mehrleistung hat der mit Schaltgetriebe ausgerüstete SKN beim Beschleunigen das Nachsehen. Mit 6,2 Sekunden auf Tempo 100 aber nur minimal.

Bei der Höchstgeschwindigkeit liegen beide – McChip mit 242 und SKN mit 243 km/h – weit hinter den Versprechungen von 256 (McChip) und 258 km/h (SKN). Aber deutlich über der Werksangabe von 233 (DSG) und 235 km/h (Schalter).

Insgesamt zeigen die Jungs von SKN bei ihrem Scirocco mehr Technikverliebtheit. Für den Sportsound verbauen sie gleich eine kom- ►

Unberührter McChip-Innenraum mit Doppelkupplungsgetriebe (1850 Euro), das hervorragend funktioniert und Technik-Spielkindern viel Spaß macht

TECHNISCHE DATEN	McCHIP SCIROCCO	SKN SCIROCCO
Motor	R4, Turbolader	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm³	1984 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	82,5 x 92,8 mm
Verdichtung	9,8 : 1	9,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	181 (246)/5300	196 (267)/5900
Literleistung	124 PS/Liter	134 PS/Liter
Nm bei 1/min	364/4600	382/2800
Antriebsart	Vorderrad	Vorderrad
Getriebe	6-Gang-DSG	6-Gang, manuell
Bremsen vorn	312 mm/innenbel.	328 mm/innenbel./geschlitzt
Bremsen hinten	253 mm	253 mm
Radgröße vorn / hinten	8,5 x 19	8,5 x 19
Reifen vorn / hinten	235/35 R19	235/35 R19
Reifentyp	Continental SportContact 3	Continental SportContact 3
Länge/Breite/Höhe	4256/1810/1355 mm	4256/1810/1360 mm
Radstand	2578 mm	2578 mm
Leistungsgewicht	5,6 kg/PS	4,9 kg/PS
Zuladung	389 kg	423 kg
Tankvolumen	55 l	55 l

MESSWERTE TOUGHBOOK	McCHIP SCIROCCO	SKN SCIROCCO
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,6 s	2,5 s
0- 80 km/h	4,4 s	4,6 s
0-100 km/h	6,0 s	6,2 s
0-130 km/h	9,3 s	9,2 s
0-160 km/h	13,8 s	14,1 s
0-200 km/h	23,7 s	24,2 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	14,33 s	14,66 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	3,3 s (Zwischenspurt)	4,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	-	6,0 s
80-120 km/h im 6. Gang	4,0 s (Zwischenspurt)	8,0 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	34,9 m (-11,1 m/s²)	36,1 m (-10,7 m/s²)
100-0 km/h warm	35,8 m (-10,8 m/s²)	37,1 m (-10,4 m/s²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	10,8 l Super Plus	10,0 l Super Plus
Reichweite	510 km	550 km
Leergewicht	1371 kg	1317 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	McCHIP SCIROCCO	SKN SCIROCCO
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	242 km/h	243 km/h

Der 2.0 TSI überzeugt immer wieder: McChip mit 246 PS, SKN mit 267 PS

Beide bieten optional bis zu drei Jahre Garantie auf das Leistungskit

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	McCHIP SCIROCCO	SKN SCIROCCO
Serienfahrzeug ohne Extras	**27 400 Euro**	**25 550 Euro**
Tuning		
Auspuff	584 (Nachschalldämpfer)	1317 (Vor- und Nachschalld.)
Bremsen	Serie	3039 (Stop-Tech, vorn)
Differenzialsperre	-	1950
Leistungssteigerung	849	1591
Radsatz	3300	3184
Tieferlegung	1069 (H&R-Gewindefahrwerk)	1727 (H&R-Gewindefahrwerk)
Preis Testwagen	**34 502 Euro**	**43 477 Euro**

Mehr Infos zum VW Scirocco 2.0 TSI:
Auto Bild .de HEFTARCHIV
►200831056ab
Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

Beide Scirocco gefallen als echte Dynamiker, wobei der McChip nach dem Weniger-ist-mehr-Prinzip davonfährt. Dem SKN fehlt die richtige Abstimmung

FAZIT

1 MC CHIP SCIROCCO DSG

Weniger ist eben manchmal mehr. Der McChip ist deutlich näher am Serien-Scirocco und dennoch sportlicher als der SKN. Die wenigen getauschten Komponenten harmonieren besser, und der Preis überzeugt.

2 SKN SCIROCCO

Trotz des imposanten Technikarsenals, aber wegen der weniger gut gelungenen Abstimmung kann der SKN im Vergleich zum Low-Budget-Angebot von McChip nur zweiter Sieger werden.

plette Edelstahlauspuffanlage, für eine bessere Sportperformance ersetzt eine Bremsanlage von Stop-Tech die Serienstopper an der Vorderachse.

Neben dem ebenfalls verwendeten H&R-Gewindefahrwerk mit einer Tieferlegung am Testwagen von 50 und 40 Millimetern an Vorder- und Hinterachse sollen neue Querlenker mit härteren Gummibuchsen das Einlenkverhalten verbessern. Eine Differenzialsperre kümmert sich um die Kraftverteilung des Fronttrieblers, eine Sportkupplung von Sachs um sportliche Starts und schnelle Gangwechsel.

Feine Zutaten also. Dennoch zeigt sich: Die SKN-Köche hätten besser abschmecken sollen. Beispiel Bremse: die Stop-Tech-Anlage begeistert mit feiner Dosierbarkeit und exaktem Druckpunkt. Bei der Vollbremsung von 100 auf 0 verliert sie aber gegenüber der Serienbremse des McChip bis zu 1,3 Meter. Vermutlich auch, weil die ABS-Regelung nicht angepasst wurde. Wohlgemerkt: Beide Kandidaten stehen auf den gleichen Rädern mit identischer Bereifung.

Auch das Fahrwerk wirkt im SKN stacksiger, deutlich unkomfortabler, dabei aber keine Spur sportlicher. Die Sperre ist entbehrlich, da Bereifung und Elektronik die Traktion gut kontrollieren.

Ebenfalls mehr gewollt als erreicht hat SKN beim Auspuff: Trotz der Komplettanlage (und Sportluftfilter) kann der Sound nicht mit dem des McChip mithalten. In puncto Soundengineering unterscheiden sich übrigens DSG- und Handschaltvariante ab Werk nicht. Beide sind mit Resonator unterwegs, der ein kraftvolles Ansauggeräusch erzeugt. Beim DSG allerdings eindrucksvoller, weil die Staudruckänderung beim Schalten stärker ausfällt, wodurch der imposante Schaltknall entsteht.

Der McChip hat hier also von Haus aus einen kleinen Vorteil. Aber noch an anderer Stelle zeigt sich, dass die Originalbasis an vielen Punkten stimmt und gar nicht verändert werden muss. Etwa bei den Sitzen. McChip bleibt bei den Seriensesseln mit gutem Seitenhalt. SKN verwendet todschicke Schwarz-Weiß-Recaros, die aber die Sitzposition zu weit nach oben verlagern. Man sitzt – mit gutem Halt – direkt unterm Dach.

SKN hat insgesamt zu viel gewollt, dabei die Feinabstimmung vernachlässigt und somit gegen den McChip keine Chance. [osb]