

Az áprilisi számunkban közölt Scirocco modell-történetet most a második széria krónikájával folytatjuk. Kissé szögletesebb, kissé egyenesebb vonalak jelzik, hogy a 80-as évek elején véglegesen betört az új hullám a Volkswagenhez is.

Más szelek fújnak

Scirocco II típusismertető

SZÖVEG: TAKÁCS ATTILA, UTI KÁROLY
FOTÓ: VWD ARCHIV, SCIROCCO CLUB

Bár az I-es Scirocco még népszerűsége csúcán volt, már 1976-ban tervezgették a „jogutódot”, az 53b típusjelzésű sportkupét, amely végül 1981-ben váltotta elődjét. (Összehasonlításképpen a Golf II csak '83 augusztusában jelent meg.)

Az új autó tervezésénél két fő szempont szerint dolgoztak a mérnökök: kisebb légellenállás és nagyobb beltér, csomagteret kialakítása. Az ItalDesign és Giugiaro, az I-es megalkotója ugyan valamelyest teljesítette ezeket a követelményeket (EA491 prototípus), de az eredmény nem aratott nagy sikert (Lásd képünkön: nagyon hasonlít az I-esre, viszont sokkal csúnyább).

Így a kettős elvesztette olaszos gömbölyűségét és formáját és a német szögletesség lépett helyébe, amely akkoriban amúgy is „trendi” volt (később Jetta II, Golf II stb.).

A Karmann művek és Schäfer úr megalakították a Scirocco Mk2-t, amely (a Giugiaro féle prototípussal ellentétben) szélsőségesen kísérletek eredménye volt, evvel sokáig büszkélkedtek a katalógusokban.

A padlólemez nem igen változott, de a karosszéria igen: 0,42-ről 0,38-ra sikerült lecsökkenteni a légellenállási együtthatót. Kicsit robusztusabb lett az autó jellege, ugyanakkor megőrizte a sportosságát – elvégre ezért vették főleg a német fiatalok – sőt még a belső téren is tudtak növelni.

Az Mk1-től megörökölte az egykaros ablaktörlő mechanikát egészen 1984-ig, onnantól kezdve visszaálltak a kétkaros megoldásra (amely ugyan praktikusabb, de mégse olyan menő). Szintén 1984-ig került fel a hátsó ablakra a nagy SCIROCCO felirat (GT felszereltségtől). Az első négy kerek lámpát felváltotta a négy kis szögletes fényforrás. Ezek az első modellvekben szerepeltek, később (1983-ban) megszűnt, pontosabban csak az amerikai piacra szállították, és mi európaiak örülhettünk az aszimmetrikus (egy nagy, egy kicsi) Hella lámpáknak. Az autók elektromos rendszerét is módosították 1983-ban, mikor a régi „torpedó” biztosítékos biztosítéktáblát lecserélték a „késes” típusúra, 22 biztosítékkal.

A modellkínálatban megmaradt a Scirocco L, GL, (1272ccm motorral, a GL, GT, LS, GLS, GTL (1,5, illetve 1,6 karburátor) választék. 1982-től a legendás GTI/GLI (1588ccm, 110 LE, EG motorkód) még

izmosabb lett: 1,6-os motor helyett 1,8-assal (1781cc, 112 LE, DX motorkód), ami ugyan csak két lóerővel tudott többet, de nyomatékosabb volt. 1983-tól volt kapható a GTS változat (1,6 karburátoros, később 1,8 és 1,8i), nagy „GTS” logóval az oldalán, alapáron szimpla fényzőrökkel, sportülésekkel, különleges kárpittal.

1984-től a felszereltséget tekintve megjelent egy újabb típus GTX néven (1,8 karburátor és 1,8i, később 16V is). Az első GTX széria Kamei spoilerrel és Zender hátsó szárnyal futott ki az utakra, de később a szolidabb spoilerrel (16V) került

rá. 1986-tól a hátsó szárny alapján már nem különböztethetjük meg a GTX-et a többi modelltől, ekkortól az összes Scirocco az újfajta, nagy („tele”) szárnyat kapta.

Léteztek különleges modell szériák, ilyen volt például 1985-ben a „White Cat”, amely speciális külső és belső fehér díszítést kapott. Egy évvel később kiadták a „Tropic” és a „Scala” elnevezésű típusokat.

A tuningcégek a kettőshez is kínáltak erőnövelő csomagokat, az 1,6 GTi-vel közel egy időben megjelent az Oettinger 2000E/16, nevéhez méltóan kétfeltes 16 szelepes motorral, 150 LE-

Scirocco II modellek

1981. április: bemutatkozik a második Scirocco generáció 1.3 I/60 LE, 1.5 I/70 LE, 1.6 I/85 LE, 1.6 I/110 LE

1983-as modell: a 110 LE motor helyett bemutatkozik az új 1.8 I/112 LE erőforrás. A 60 lóerős 1.3-as gyártása befejeződik. A GL és a GT csak széles, szögletes fényzőrökkel kapható. Kiadják a GTS különkiadást. **1983. május:** GTX különkiadás

1984-es modell: 1.6 I/75 LE és 1.8 I/90 LE motorizáltságú modellek a korábbi 70 és 85 lóerős helyett. Újdonság: 95 LE katalizátoros

1985-ös modell: White Cat (Alpinweiß) különkiadás. 1985 május: 1.8 I/139 LE 16V (katalizátorral 129 LE, 1.6 I/72 LE kat.)

1986-os modell: Tropic és Scala különkiadások

1988-as modell: GTX-spoiler és szélesítő szett színrefújva

1989-es modell: a 75, 90, 112 és 139 lóerős modellek gyártása befejeződik

1990-es modell: a 16V és 72 LE motorok gyártását is befejezik; maradt a 95 LE

1991 március: a Scirocco II 10. jubileumára megjelenik a GT II, a 129 LE motor újra rendelhető

1992-es modell: a modell év végére (augusztus) befejeződik a Scirocco gyártása

Az EA 491 prototípus nem éppen Giugiaro büszkesége



A Zender tuningos GTX széria 1984-ből



vel (0–100km/h: 6.9s, végsebesség 220 km/h). Az összehasonlító tesztek során gyorsabbnak bizonyult, mint az Alfa Romeo GTV6 (158 LE) és a Porsche 944 (163 LE). Az árát is a teljesítményéhez méretezték, kevesen 20 ezer márkával kerül többre, mint a széria GTI, ez 43.500 márkát jelentett.

A legkülönlegesebb Scirocco II azonban valószínűleg a mindössze két példányban készült kétfeltes változat volt, amit a Volkswagen Motorsport készített rali célokra. Ezekben az autókban elől-hátul egy-egy 1800 köbcentis, 180 LE-s (8 szelepes!) befecskendezős motor dolgozott (a második példányban 2 db141 LE-s 16V), a négy keréken az útra vitt 360 LE-vel 4.1 másodperc alatt érték el a 100 km/h-t (180-ig 14 sec. kellett), a végsebesség 290 körül volt. Érthető módon a sorozatgyártás elmaradt...



A katalizátorral megregulázott 16V „csak” 129 lóerőt teljesített



'83-tól a GL-t és a GT-t csak szögletes fényzőrökkel szerelték