



**A négyüléses kupé technikája a Golfokból származik**

1985 közepén mutatták be a várva várt 16 szelepes motort. Első hírnöke a 139 lóerős 1,8-as, KR kódú motor volt, melyet a VW-paletán elsőként a Scirocco kapott meg, ismét megszerezve a „minden idők leggyorsabb VW-je” címet. A „nyerszó” K-Jetronic befecskendezővel, katalizátor nélkül dolgozott. Öccse, a 129 lóerős 1,8-as PL kódú 16V KE-Jetronic rendszerrel és katalizátorral került forgalomba. A 210-es végsebességért akkoriban 30.000 német márkát kellett fizetni.

A 16 szelepes Sciroccok minden idők legerősebb (gyári) és egyben legnehezebb Sciroccoi voltak, hiszen a hengerfej, a nagyobb kipufogó rendszer, a nagyobb féktárcsák valamint a megerősített hátsó híd, mind-mind plusz kilókat jelentettek.

1989-től a VW csökkentette a Sircik

gyártását (hiszen piacon volt már a „Scirocco III”, azaz a Corrado). Ebben az időszakban már csak a GTII és Scala Scirocco modelt lehetett kapni kétféle erőforrással: (1.8 literes 95LE) és a 16V (1.8 literes 129LE).

A GTII-ben széria volt a szervokormány, az MFA, az elektromosan állítható fényszórók, fényezett műanyag elemek, toló- billenő tető és még sok egyéb, amit a többi kivitelben felárért lehetett rendelni. Extraként kapható volt elektromos tükör, klíma, központi zár és automata váltó.

Az angol piacra 1991 végéig szállították a Scala típusú (DX, 112 LE). A szigetországban a GTII nem különleges felszereltséget jelentett, egyszerűen a kifutó típus neve volt. Az utolsó, 291.497-ik kettős Scirocco 1992. szeptember 10-én hagyta el a Karmann osnabrück-i gyártelepét.

**Scirocco I típusismertető: VWD 2004/05**  
**VW Golf I típusismertető: VWD 2004/04**  
**VW Golf II típusismertető: VWD 2004/06**



## Technikai adatok

**Motor:** elöl, keresztben elhelyezett soros 4 hengeres, hengerenként 2 szelep OHC, illetve hengerenként 4 szelep DOHC, folyadékűtés. 1985-től korongos helyett hidraulikus szelephézag állítás. 90 LE-től vizes olajhűtő.

Vákuumos és röpsúlyos előgyújtás szabályozás, megszakító nélküli gyújtórendszer (16V: teljesen elektronikus gyújtórendszer, PL-nél kopogásérzékelővel). 1.3 és a 16V-k keresztöblítések, 1.5 – 1.6 – 1.8 8V huroköblítések.

**Erőátvitel:** egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, teljesen szinkronizált sebességváltó.

**Futómű:** elöl McPherson rendszerű kerékelfüggesztés, hátul fél-független felfüggesztés, befecskendezősöknel és az 1.8-as karburátorosnál elől-hátul kanyarstabilizátorral. Elöl úszónyerges tárcsafék (átm. 239 mm, 16V: 256 mm), a befecskendezős típusoknál és az 1.8-as karburátorosnál (’84-től) belső hűtéssel. Hátul dobfelek (átm. 180 mm), 16V: tárcsafék (átm. 226 mm). Vákuumos fékrésegítő. A hátsó fékmunkahenger a befecskendezősöknel és az automatánál nagyobb átmérőjű (17,46mm 14,29 helyett).



**Luxus körülmények: a 81-es Scirocco II utastere**

Motor-kód	Lökettérf. cm <sup>3</sup>	Max. telj. kW/ford.	Max. nyom. Nm/ford.	Sűrítési viszony, x:1	Max. seb. km/h	Gyorsulás 0–100 s	Üzemanyag rendszer
GF	1272	44/5600	95/3400	8.2	156	14.8	Solex 34 PIC-5
JB	1457	51/5600	110/2500	8.2	165	13.2	Pierburg 1B3
FR	1588	63/5600	125/3800	8.2	175	11.5	Pierburg 2B5
EG	1588	81/6100	140/5000	9.5	190	9.5	K-Jetronic
RE	1595	53/5200	120/2700	9.0	164	12.7	Pierburg 2E2.kat.
EW	1595	55/5000	125/2500	9.0	167	12.2	Pierburg 2E2
EX	1781	66/5200	145/3200	10.0	178	10.2	Pierburg 2E2
JH	1781	70/5500	142/3000	9.0	181	10.2	K-Jet.+szab.kat.
DX	1781	82/5800	155/3800	10.0	191	9.0	K-Jetronic
PL	1781	95/5800	168/4250	10.0	201	8.6	KE-Jet.+szab.kat.
KR	1781	102/6100	168/4600	10.0	210	8.0	K-Jetronic