



Mennyi?? 30!

Harminc év telt el az első Scirocco gyártása óta, s ezzel egy újabb VW generáció lépett veterán korba...

**SZÖVEG: TAKÁCS ATTILA, UTI KÁROLY
FOTÓ: VWD ARCHIV**

A 70-es évek eleje a Volkswagen AG számára elhozta a változás szeleit, méghozzá típusnevekben is: Passat, Scirocco szelek illetve Golf és Jetta áramlat.

Előző számunkban részletesebben leírtuk a Golf I születésének előzményeit. Nos, nagyjából hasonló előtörténettel rendelkezik a Scirocco I típus is. (Olajválság, bogár gyártás fokozatos leállítása, a gyár gazdasági nehézségei stb.)

A régi modelleket leváltó mesterhármás mindegyike az olasz Giugiaro mester kezét dicséri. Az időrendiséget követve a Passat után, 1974 márciusában mutatták be a Sciroccot a genfi autósalonon, majd

Az optikához már-már vétek hozzányúlni. Ha mégis alakítunk, akkor a színrefűjt elemekkel jó tíz évet fiatalíthatunk a megjelenésen

három hónappal később a Golfot.

Giugiaro sok tervet készített a Golf végleges megszületéséig, ezek közül az egyik egy teljesen új kupét hozott. A tervezői munkába bevonta a német Wilhelm Karmann urat, akivel közösen „összefabrikálták” az új prototípust. A VW-nek tetszett a mű, de nem kívánta pénzzel támogatni a projektet, így Karmann saját finanszíro-

zással vitte tovább. Ezek ismeretében érthető, hogy innentől az összes Scirocco a Karmann gyárban készült, Osnabrückben.

Az olasz autótérvező és a német autóépítő egymásra talált és a kecses Karmann Ghia helyét átvette a „Karmann Giugiaro”. Ez a név lehetett volna egyébként a gyári 53-as típus hivatalos neve, de végül maradt a Scirocco. (Ezt a nevet amúgy a



Számos motorral gyártották az első Scirocco-kat. Az 50 lóerőssel még nagy jóindulattal sem produkált sportos menettulajdonságokat. A csúcs a 110 LE GTI, GLI



Golfnak szánták előtte és a mai Scirocco lett volna Scirocco Coupe, de jelen cikkünk nem kíván elmélyülni az akkori „VW-névbizottság” bonyolult lelkivilágában.)

Az olaszosan leírt „Scirocco” tehát egy szél, amely forró levegőt hoz Afrika északi partjairól a Mediterráneum felé.

Az új fuvallat hozta forma szinte rögtön belopta magát az emberek szívébe. Népszerűsége a megfizethető vételárra, a könnyű szervizelhetőségre és a gazdaságos üzemeltetésre vezethető vissza, a háromajtós kupé formán kívül, természetesen. Az első széria háromféle motorkínálattal rendelkezett. Az alapmodell az 1,1-es 50 lóerős „L” típusjelzéssel, a második 1500 köbcentis 70 lovas „S” vagy „LS” jelzésű kocsit, amelyet – az akkori felszereltségekhez képest – néhány extrával értékesítettek: például hátsó ablakfűtés, csomagtervilágítás, időkapcsolós ablaktörlő.

A csúcsmodell a „TS” kódú, melyet 1,5-ös, 85 LE motorral, négy kerek lámpával, sportkormánnyal és sportülésekkel szereltek fel.

1976-ban máris történt némi változás az MK1 életében: 1,6-os karburátoros motor, egykaros ablaktörlő mechanika, új

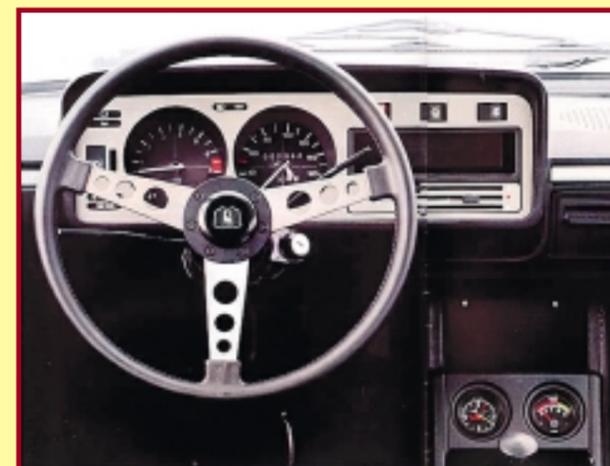
ülések, kisebb fordulókör. A legnagyobb „dobás” azonban a Scirocco GTI/GLI megjelenése volt. Az 1,6 motor megkapta a Bosch K-Jetronic befecskendező rendszert és a könnyű karosszériát 110 lóerőre építette.

Erről a típusról valóban elmondhatjuk, hogy sportkocsi volt, kiváló menettulajdonságokkal rendelkezett és igen gyorsnak számított. Kisebb tömegének és jobb légellenállásának köszönhetően gyorsabb volt, mint a vele együtt megjelent Golf GTI, így kora leggyorsabb VW-je volt. A megnövekedett teljesítményhez nagyobb, léghűtéses fék és elől-hátul kanyarstabilizátoros futómű dukált, a motortérbe pedig külső olajhűtőt szereltek.

Akinek ez nem volt elég, az keresgélhetett a különböző tuning cégekknél. Például az ABT-féle Scirocco 1800 cm³-re növelt lökettérfogattal, 140 LE-vel 206 km/h-s végsebességre volt képes, igaz kb. 2 db széria GTI árérték cserébe...

Az Oettinger is kínált átalakító készletet, 16 szelepes hengerfejjel.

A hannoveri Artz műhelyben készült az igen ritka, alig néhány tíz darab Scirocco kombi Sciwago néven, 1.8-as 125 lovas motorral, 50 ezer DM körüli áron.



A műszerfal szinte megszólalásig hasonló a Golf I-éhez. A sportosságát a háromküllős sportkormány és a kiegészítő műszerek adják

Scirocco I. modelltörténet

1974. február: megjelenik a Scirocco 1,1 50LE és 1,5 literes (70/85 LE) motorokkal.

1976-os modell: új 1,6 literes motorok: 75 és 85 LE, az 1,5 l gyártását befejezik

1976. március: egykarú ablaktörlő a duplakarú helyett. Beindul a VW Junior Kupa 50 Scirocco versenyautóval, melyekbe az Audi 80 GTE 1,6 l/110 LE motorját szerelik.

1976 június: megjelenik a K-Jetronic befecskendezővel ellátott 110 lóerős motor a Scirocco GTI-ben

1977-es modell: megjelenik a 110 lóerős GLI, mint komfort felszereltségű változat. A 85 LE motor gyártását befejezik

1977. július: megjelenik a csupán 2000 példányban gyártott „Alpinweiss” különkiadás. Jellemzője a fekete tető, a fekete oldaldíszlécek, a nagyobb elsőspoiler és a fekete felnyíróvel, fehérre fényezett kerekek.

1978-as modell: optikai frissítés műanyag lökhárítókkal, a sárvédőn oldalra is nyúló indexekkel, feketére fényezett B-oszlopokkal, új 1,5 literes, de már csak 70 LE motorokkal. A 75 LE verziót befejezik.

1979-es modell: újból rendelhető 1,6 l/85 LE motorral

1980-as modell: a Scirocco az első VW-modell elektronikus gyújtással. Az 1,3l/60 LE motor az 1,1l/50 LE helyett. A 110 LE motorok 5-sebességes váltót kapnak

1981-as modell: CL és SL különkiadások

Technikai adatok

Hosszúság: 3885 mm, **Szélesség:** 1624 mm, **Magasság:** 1309 mm

Légellenállási együttható (cW): 0.41 – 0.42 (kivételtől függően) Homlokfelület: 1.70 m²

Szabad magasság: 117 mm. **Saját tömeg:** 750 – 825 kg (a 750 kg az 1.1, a 825 az automata váltós 1.6), GTI/GLI 800 kg
Tengelytáv 2400mm. Nyomtáv elől-hátul: 1390 – 1360 mm. Csomagtér 224l, lehajtott ülésekkel 484l. Gumiméret: 155 SR13 – 175/70 HR13 (1.1 – 1.6)

Motor: elől, keresztben elhelyezett soros 4 hengeres, hengerenként 8 szelep OHC, folyadékűtés. Vákuumos és röpsúlyos előgyújtásszabályozás. Az 1.1 és 1.3 motor keresztöblítéses, az 1.5-1.6 huroköblítéses. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, teljesen szinkronizált sebességváltó. Elöl úszonyerős tárcsafék (átm. 239 mm), a befecskendezős típusoknál belső hűtéssel. Hátul dob-fék (átm. 180 mm). Vákuumos fékrásegítő. A hátsó fékmunkahenger az injektoros és az automata modelleknél nagyobb átmérőjű (17,46mm 14,29 helyett). Elöl McPherson rendszerű, hátul fél-független kerékelfüggesztés.