



Az 1978-as modellfrissítés után a lökhárítók műanyagból készültek, az indexek pedig rányúlnak a sárvédőkre

A Scirocco TS átavanzsálódott GT-vé. A leggazdagabban felszerelt típus a GL/GLI volt, színezett üvegekkel, különleges kárpittal, metál fényezéssel. A gyár 1 év garanciát vállalt kilométer megkötés nélkül.

1977-ben szintén végbement némi változás, kezdve a krómlökhárítók műanyagra történő cseréjével, a B-oszlop és a visszapillantó fekete lett, előre nagy, oldalra kifordulós indexeket szereltek az addigi „vékony” változat helyett. A Scirocco ekkor kapta az addigi kettős ablaktörlő helyett a jellegzetes szimpla ki-

vitelt, ami még a modellfrissítésen túl is elkísérte.

1979-ben az 1,1-es erőforrást leváltotta az 1,3-as, 60 lóerős motor. A gyár ez évtől kezdve 6 év átrozsdásodási garanciát vállalt az összes modelljére. Elektronikus gyújtás és ötsebességes váltó (mindkettő széria a befecskendezős modelleknél) zárja az újdonságok seregét az 53-as típus történetében. Legurult az utolsó, 506.109-ik I-es Scirocco a szalagról, majd 1981 elején megjelent az 53b, azaz a Scirocco II, melyről egy későbbi számunkban írunk majd.



1974-től '78 augusztusig krómlökhárítóval készült az első széria

| Motor-kód | Lökettérf. cm ³ | Max. telj. kW/ford. | Max. nyom. Nm/ford. | Sűrítési viszony, x:1 | Max. seb. km/h | Gyorsulás 0–100 s | Üzemanyag rendszer |
|-----------|----------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|----------------|-------------------|--------------------|
| FA, FJ | 1093 | 37/6000 | 80/3500 | 8.0 | 144 | 16.5 | Solex 34 PICT 5 |
| GF | 1272 | 44/5600 | 95/3400 | 8.2 | 152 | 14.7 | Solex 34 PIC-5 |
| FD | 1471 | 63/5800 | 120/3200 | 9.7 | 177 | 10.6 | Pierburg 2B2 |
| JB | 1457 | 51/5600 | 110/2500 | 8.2 | 164 | 12.7 | Solex 34 PICT-5 |
| FP | 1588 | 55/5600 | 122/2700 | 8.2 | 167 | 11.7 | Solex 34 PICT-5 |
| FR | 1588 | 63/5600 | 125/3800 | 8.2 | 175 | 10.9 | Pierburg 2B5 |
| EG | 1588 | 81/6100 | 140/5000 | 9.5 | 185 | 8.8 | K-Jetronic |

Szerviztapasztalat

Kifejezett típushibákat nem könnyű találni, a legtöbb probléma (mint az ilyen korú autóknál természetes) a használatból, illetve a nem megfelelő karbantartásból ered.

A motorok igen tartósak, akárcsak a váltó. Ha sikerül viszonylag megkímélt példányhoz jutni (ez ma már egyre ritkább), nem sok gondot okoz a tulajdonosának. Kis műszaki érzékkel és viszonylag egyszerű szerszámkészlettel a legtöbb előforduló probléma könnyen orvosolható. A '79 előtti Mk.1-ek finoman szólva is korrózióra igen érzékenyek, de '79-től valamennyit javult a helyzet.

Gyakrabban előforduló hibák: A fényszórók bemattulása, beázása. A hátsó futómű bekötési pontja hajlamos kiszakadni, ha időben nem vesszük észre a korróziót. A műszerfal párnája (akárcsak a korai Mk.2-kben) szinte minden példánynál repedezett. A biztosítéktábla csatlakozói és a biztosítékok érintkezői eloxidálódhatnak, ez okozhat kellemetlen pillanatokat az egyébként önfelelt autókázásban. A motorból a szelepszárszimringek tönkremenetele és egyéb tömítések „elfáradása” miatt szokott fogyni az olaj, a gyűrűk és dugattyúk elég sokáig bírják, forszírozott használat mellett is. A fék nem a legerősebb pontja az autónak, a hátsó fék önbeállító szerkezete általában elfeledkezik feladatáról.

A korra jellemzően a váltók áttételezése igen rövid, ami egyrészt kellemesen sportossá teszi az autót, másrészt viszont nagyobb tempónál zavaró és nem is túl gazdaságos. Sajnos a viszonylag kis darabszám miatt (bár Mk.1-ből több készült, mint Mk.2-ből) az alkatrészellátás elég rossz (ami a Scirocco-specifikus alkatrészeket illeti)



Kár, hogy csak néhány darab készült belőle: Scirocco kombi