

VOLKSWAGEN SCIROCCO



TEKST / MARTIN ČESENJ,
novinar in testni voznik

• VROČ VETER – ZA ŠPORTNO SREČO •

Strumen policaj se še zmenil ni za pomladno podobo Ženevskega jezera, ampak je planil pred drveči scirocco TS, ki sem ga podil krepko nad mero, za katero so Švicarji določili, da jim ne bo kvarila energetskega blagostanja. Prebral mi je številko z radarja in tako sem s Volkswagnovim novincem opravil prvo meritev največje hitrosti po dvajsetkilometrskem zaletu. Menda je bolj malo upanja, da bi scirocco izdelovali pri nas, za dinarje. Toda kazen sem plačal z zajetnim šopom konvertibilnih frankov.



Radarski je pokazal 190 km na uro in če bi šef VW Leiding zvedel za to hitrost, bi mi — iz navdušenja nad avtom — globo zagotovil povrniti. Pa kaj, ko policijski radarji po vsem svetu pretiravajo; si pač nisem prisluzil wolsburške kolajne.

Cenzura v zadnjem hipu

V Wolsburgu so hoteli športni avto. Karmann gha, ki je bil pred leti tako svojvrsten, da so se ga množice ogabile, je za današnje čase predačle od tistega, kar si želijo športniki. Toda VW scirocco je nastajal v tistih nerodnih dneih, ko je svet govoril o bencinskem pomanjkanju in so se navadni smrtniki ozirali za najhjnimi in varčnimi avti. Kriza je minila, ostal je drag bencin. In prodajni referenti so zahtevali varčen avto; najnovejši VW je v zadnjem trenutku doživel spremembo: manjšina od treh motorjev so vzeli nekaj moči, da bi ga navadili na navaden bencin in skromnejšo žejo. Polna konjušnica je ostala le v scirocco TS, ki je vetrnjak po imenu, ko motorju in opremi.

Vse modele so zavrteli na premiernem odru salona v Ženevi in Čeprav Volkswagen ni imel niti Klajkija Stewarta niti velikanskih plišastih psov, da bi — tako kot pri fordru — privabljali radovedneže, je bila gneča popolna. Tudi tisti, ki so prišli tja zaradi elegantne črnolasko, so morali navsezadnje priznati, da je scirocco prva zvezda letošnje avtomobilske pomladi, pa tudi — po dolgih letih — povsem novi VW. Omenim še priletnega namškega časnika, ki se je splošnem navdušenju navkljub zmrdoval, češ, volkswageni so bili svoje dni drugačnji. Možaku res ne gre zameriti, če ima vse, kar je novo, za razvrat, saj se verjetno spomni še Hitlerja, ki je pred debelimi tremi desetletji dejal: „V Nemčiji je prostora za en sam VW, ne pa za deset!“

Made in Italia

Scirocco je prvi VW kupe in drugi avto nove generacije, ki naj bi ji imena vetrov pomagala odprniti postarane hrošče. Ta avto je tudi nova poteza v odnosih med wolsburško tovarno in Audiem, iz katerih naj bi se izcimil sit volk, čela to za, pa najbrž ne več. Hkrati je, to za K 70 in passatom, tretji VW s prednjim pogonom in vodnim hlajenjem.

Ker se športna podoba prej posreči Italijanom kot Nemcem, so obliko zaupali stilistu Giorgiettu Giugiaru, ki jo je v celoti ukrojil na svoj način: čist in zašiljen

SEDMERO MODELOV VW SCIROCCO SE RAZLIKUJE PO MOTORJIH IN OPREMI:

scirocco	1093	kubikov, 50 KM, osnovna oprema
scirocco L	1093	kubikov, 50 KM, oprema L
scirocco S	1471	kubikov, 70 KM, osnovna oprema
scirocco LS	1471	kubikov, 70 KM, oprema L
scirocco LS	1471	kubikov, 85 KM, oprema L
scirocco TS	1471	kubikov, 70 KM, športna oprema
scirocco TS	1471	kubikov, 85 KM, športna oprema

prednji dal, vzpenjajoča linija oken in kratak zadek, prisekan po nareku čim ugodnejših zrčnih tokov. Športna in za boljše lego sta spojlerja — brki pod nosom in račji repek na zadku. Karoserija je široka in sploščena. To sem občutili takoj, ko sem sedel v avto. Čeprav sem do kraja izkoristil valik sedežnih pomik (sedeži so v celoti zelo dobri) in sem bil udobno zleknjen, je glava trkala ob strop. V scirocco morate biti manjše rasti ali pa boste

volkswagenovemu programu srednjerazredni štirisedežnik, se bo moral v scirocco precej utesniti, ali pa naj se omeheča za passat. Skatlasta razporeditev instrumentov marsikomu ni všeč. Toda prav zaradi nje je vse na svojem mestu, vozniku pri roki. Celo prostor za radio je blizu volana. Kaj dobi voznik, zavisi od tega, koliko plača. K najdražji, TS izvedbi spadajo: športni volan s kovinskimi prečkami, merilnik vrtiljave, ogrevanje zadnje šipe,

žih in preproge sodijo k serijski opremi, modelov LS in TS.

Scirocco je pravzaprav kombi-kupe: pokrov prtijažnika se, kot pri novem capriju, odpira od vrha do tal, torej kot tretje vrata. Mehanizem ni najboljši, saj je med vsakim odpiranjem izskočila plastična ročka, ki skrbi, da se vstopredno z vrati odpira tudi polica pod zadnjim oknom. To polico je moč sneti, zadnjo klop pa zložiti — in scirocco postane tovornjak v malem: ponuja 750 litrov praznina. Ker je posoda za gorivo varno spravljena pod zadnjim sedežem, je prtijažnik razmeroma globok; škoda, da je rezervno kolo na dnu.

Dva motorja za tri okuse

Scirocco je nov tudi pod kožo (tehniški podatki so v katalogu). Večji motor z dvema različnima zalogama moči (1471 kubikov —



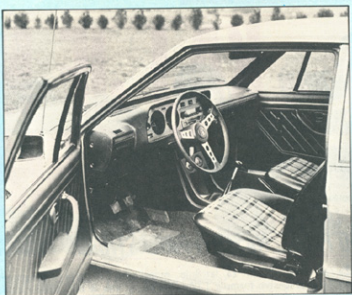
vozili po dirkaško — leže. Oznake L, LS in TS pomenijo različno opremo: oglate ali okrogle žaromete, običajna ali športna platišča, preprosto ali dopolnjeno zbirko instrumentov, naslonjala z oporniki za glavo ali brez njih. Scirocco primerjaj z njegovima najbližjima tekmečema caprijem in manto: VW je bolj ostrih potez, krajši in nižji. To sta prednosti, dokler niste v avtu. Znotraj je scirocco še krajši, predvsem na račun klinastega nosu, ki je pripravljen, da v primeru čelnega trčenja prevzame glavnino udarca. Kdor išče v

naprava peri-briši, voltmeter, ura in oporniki za glavo. Pri izvedbi LS in pri najcenejšem scirocco precej teh reči odštejejo. V S premikanjem sedeža in naslonjala brez težav ujame najugodnejšo lego. Potem se lepo ujame s pedali, z volanom in z ročico ročne zavore med sedežema. Preglednost je dobra, razen nazaj, ker je zadek prisekan, šipa pa položna. Prestavna ročica je sicer priročna in ubogljiva, toda prva in vzvratna prestava sta preblizu skupaj, zgora pa preslabotna; zgodi se, da se roka zmoti. Varnostni pasovi, blago na sede-

70 oz. 85 KM pri 5800 vrt/min) so presadili iz passata, torej iz audija 80. Manjši motor (1093 kubikov — 50 KM pri 6000 vrt/min) je nov. Po moči se enači z motorjem VW 1303, ki zmora pri 1600 kubikih enako število konjskih moči.

Vsi trije motorji so postavljeni poprek nad prednjo premo in so, zaradi čim ugodnejše porazdelitve teže, različno nagnjeni. Najmanjši je nagnjen za 15 stopinj naprej, večja sta nagnjena za 20 stopinj nazaj. Pri vseh treh se ponavljajo bistveni deli motorjev audi 80/VW passat: odlična

grad v glavi, z zobatim jermanom, petkrat uležajena glavna gred, startna avtomatika in vodno hlajenje. Motor je zaradi namestitve lahko dostopen mehanikom in da te dostopnosti ne bi pokvarili, so rezervno kolo stlačili pod prtlačnik. Zaradi sodobne gradnje so motorjem dovoljeni visoki vrtljaji. Kazalec na merilniku kaže v notranjosti polje pri številki 6300, prepovedano območje je od 6800 vrtljajev dalje. Toda motor prenese tudi pretiravanja. Vozili smo scirocca z močnejšima motorjema, nismo pa imeli možnosti, da bi opravili natančne meritve. Avtomobila smo pognali le po avto cesti, zaradi približne primerjave s tovarniškimi podatki. Pa je to ni bilo všeč policajcu. Dva različni močna avta sta dosegala približno enaki hitrosti 165 in 176 km na uro. Prav tako različni so poseški od 0 do 100 km na uro: 13 in 11 sekund. S 775



Scirocco TS: notranjost za športnike; voznikov delovni prostor je prijeten in urejen.

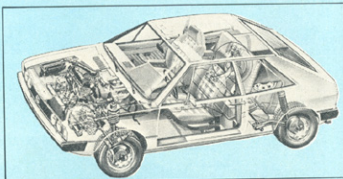


kilogrami teža sta avtomobila dovolj lahka, da po poskočnosti dohajata močnejša vozila.

Šibkajša motorja sta zadovoljna z navadnim gorivom in bosta všeč voznikom, ki so navdušeni nad zmarnješo vozno.

Scirocco TS, ki ima sposobnejši uplinjač in višje kompresijsko razmerje, pa je pravi športnik. Na to opozarja tudi z glasnejšim izpuhom.

Prestavna razmerja štiristopenjskih menjalnikov so ugodno izbrana, za model S, LS in TS je na voljo tudi avtomatika. Prednji pogon že sam po sebi



VW kombi-kupe: poprek postavljen motor v nosu in nizka toga os v zadku, ki omogoča čiljen prtlačnik pod tretjimi vrati.

govori za dobro lego na cesti. Negativen polmer vodenja prednjih koles je, tako kot pri audiiju 80, tudi pri sciroccu posebnost, ki razveseli voznika: avto zelo dobro drži smer.

Prednjo premo sestavljajo posamične obese na vzmetnih nogah in prečnih vodilih, s stabilizatorjem. Zadnja prema je preprosta: toga os z vzdolžnimi vodili in vzmetnimi nogami. Prečni nosilec je preko gumasto vleženih spojev povezan s karoserijo.

Če hoče kdo scirocco trmasto primerjati s hroščem, ga bo morda pomirila slučajno enaka medosna razdalja — 240 cm. Prednja kolesa zavirajo koluti, zadnja bobni; naprava zoper blokiranje zadnjih koles je serjiska, dvokrožni zavorni sistem je diagonalno povezan. Vsi modeli so obuti v pasaste gume z jeklenimi vložki, za doplačilo jih nataknejo na platišča iz lahke kovine. Scirocco se v vsah okoliščinah zelo dobro drži ceste. V ostrih ovinkih zahteva dodajanje volana, toda na odvzemanje plina reagira nenevarno. Zadek enakomerno in nepretrirano zdrsne in šele pri močnem pretiravanju pride do močnega nagibanja karoserije, ko se privzdigne zadnje notranje kolo. To presune opazovalce, voznika pa ne. V sciroccu, ki sam ga zelo priganjal, nisem niti za trenutek občutil, da avto ne bi hotel ubogati. Volan je športno neposreden, toda ne pretrd in dovolj neobčutiljiv za udarce. Prenos iz zobato levtjivo zagotavlja poslušnost koles.

Na ravnem je avto brezhibno stabilen in celo, ko sem ga izzival z oglasim prehitvevanjem, je vselej občutil v smeri.

Da imajo zavore servo napravo, sem zvedel šele iz prospekta. Težko je reči, da niso učinkovite, toda pedal je bil v obeh avtih zelo trd. Se pa zavore tudi po večkratnem ostrem zaviranju niso preglele.

Scirocco je nedvomno uspešen passatov naslednik. Lahko bi rekli, da je to športni passat. S tremi različnimi motorji in z več paketi opreme je tovarna ponudila dovolj živahno opremo za vsakogar, ki se rad športno vozi. V tistih dneh, ko smo scirocco prekušali, je veljalo, da bo tudi to eden od VW, ki ga bodo sestavljali v Jugoslaviji. Potem smo izvedeli, da so možnosti za to zelo majhne. Tudi o ceni za ta avto za zdaj šele ugibamo: v Nemčiji bo veljal od 9500 do 13 000 mark.

Novi VW je torej tul Široko je vroč veter, ki nosi s seboj saharški pesek. VW scirocco je novi veter pri VW, ki veliko obeta. Ta avto je spretno zamišljen in prav gotovo ni pesek v oči.