

Gebrauchtwagen-Kaufberatung **SCIROCCO 1**



Er war direkter Vorreiter des Golfs und zugleich Nachfolger des legendären Karmann Ghia, der Einser-

Scirocco

TEXT KLAUS MORHAMMER
FOTOS GUTE FAHRT

Volkswagens erster, komplett eigener Wassergekühlter war der Passat. Dann schon folgte der Scirocco, drei Monate vor dem Golf. Mit dem flotten Coupé sollte in der Folge noch öfter der Großesatz von technischen Neuerungen geparkt werden, bevor sie dem Millionenseller zuteil wurden. Stichwort: 110 PS-GTI-Motor oder elektronische Zündanlage. Der Einarmwischer dagegen wurde erst viel später kopiert – nicht vom Golf, sondern von der Szene. Mit seiner damals topaktuellen, kantigen Keilform mit hochgezogener Heckpartie übertraf der Scirocco die Stückzahlen seines Vorgängers Karmann Ghia deutlich – in nur einem Drittel der Produktionszeit. Mittlerweile sind die ersten Exemplare über 25 Jahre alt, entsprechend lang fällt die Mängel-liste aus. Die Problemstellen reichen von den Außen- und Innenschwellern über die dem

DIE TECHNIK

KAROSSERIE: Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie Typ 53, 2+2-sitziges Coupé mit zwei Türen und großer Heckklappe, vordere Kotflügel schraubbar, Länge 3885 mm, Breite 1624 mm, Höhe 1309 mm, Radstand 2400 mm, 800 kg Leergewicht
MOTOR: Vorne quer eingebauter Reihen-Vierzylindermotor, wassergekühlt, Zahnriemengetriebe, obenliegende Nockenwelle, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Hubraum 1,1-1,6 Liter, Leistung 50-110 PS, 34 PIC- u. PICT-Vergaser (50-75 PS; 50 PS auch: 31 PICT, 70 PS auch: 1B3; 85 PS: 2B2- u. 2B5-Vergaser; 110 PS: K-Jetronic), seitlich angeflanshtes 4- bzw. 5-Gang-Getriebe
FAHRWERK: Vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen und Dreiecksquerlenkern, Stabilisator, Scheibenbremsen (110 PS: innenbelüftet), Frontantrieb, Zahnstangenlenkung, hinten Verbundlenkerachse mit Federbeinen, Trommelbremsen, Stahlfelgen 5x13, Bereifung 155-13 (110 PS: 5,5x13 mit 175/70-13)

Spritzwasser besonders ausgesetzten Radhäuser bis zu den hinteren Radläufen. Am Vorderwagen nagt es an den Federbeindomen und an den Innenkotflügeln, dort besonders an den Frontspitzen und den Kotflügelschraubkanten. Ein Scirocco-spezifisches Gammelnest findet sich hier auch an den Aufnahmen der Motorhaubenscharniere. Die A-Säule wird zunehmend morsch und ist nur mit enormem Aufwand restaurierbar. Häufiger sind noch die Endspitzen der Karosserie ein Opfer von Korrosion, meist begleitet von Rostfraß an der Verbindung von Reserveradmulde und hinterem Abschlussblech. Typisch ist der Substanzverfall rund um den Tankdeckel sowohl am äußeren, als auch am innenliegenden Blech. Die Türen werfen an der Unterkante und oben am Fensterschacht unter dem Dichtprofil Blasen, die Heckklappe ist naturgemäß am Falz besonders gefährdet. Aufwändig in der Reparatur sind Rostschäden an den beiden unteren Ecken des Windschutzscheibenrahmens, aber auch unter den Chromblenden der Regenrinnen, falls hier nicht früh-

zeitig für Abhilfe gesorgt wird. Gleiches gilt für häufig von faulem Laub verstopfte Ablauföffnungen beiderseits des Wasserkastens. Das Bodenblech des Coupés wird bevorzugt auf der Fahrerseite porös. Eine kritische Prüfung ist zudem an den Aufnahmepunkten der Hinterachse ratsam.

Während die Hinterachse selbst als dauerhaftes Eisenteil gilt, können die Dreiecksquerlenker der Vorderradaufhängung im schlimmsten Fall an der Oberseite rund um die Achsgelenke durchgerostet sein. Die vorderen Bremscheiben müssen auf ausreichende Stärke geprüft werden, ebenso die Bremsattel auf Gängigkeit. In den hinteren Trommeln fressen oft die Einstellschrauben für die Bremsbacken fest, ab Modell 79 betrifft das den automatischen Nachstell-

DIE PREISE

Basisversion - GTI

NOTE 1: Kaum aufzutreiben, allenfalls toprestaurierte Fahrzeuge;

4000 - 6000 EUR

NOTE 2: 2000 - 3000 EUR

NOTE 3: 800 - 2000 EUR

NOTE 4: 200 - 600 EUR

NOTE 5: Fünfer-Sciroccos kosten meist nichts mehr, weil die Entsorgungskosten einen eventuellen Restwert übersteigen würden



Ur-Version: Mit Chromstoßstangen



Sondermodell: 2000 mal alpinweiß



Basis-Modell: Eckige Scheinwerfer

504 153 Scirocco 1 baute Karmann von 2/74 bis 3/81

mechanismus. Der von der Handbremse betätigte Ausrückhebel geht ebenfalls gerne fest. In derart maroder Umgebung halten auch die Radbremszylinder nicht ewig. Die Mechanik des Motors hält dagegen S-Klasse-typische Fahrleistungen aus, regelmäßigen Ölwechsel – mit Filter! – vorausgesetzt. Lediglich die Wasserpumpe kann kollabieren. Verhärtete Ventilschaftdichtungen kündigen sich durch deutliche Rauchwolken beim Lastwechsel an. Eine spröde Ölwanndichtung ist dagegen für dunkle Flecken auf dem Garagenboden verantwortlich. Unerwünscht kerniger Motorsound resultiert oft aus einem Riss im Auspuffkrümmer. Die Motor- und Getriebelagerböcke sind irgendwann ausgelutscht, spätestens bemerkbar, wenn sich der Ganghebel kräftig schüttelt. Am Getriebe sollte man die leichte Schaltbarkeit vom ersten in den zweiten Gang testen. Blinde Scheinwerfer oder ein defektes Heizungsgebläse bilden als gelegentliche Mängel den Abschluss der Checkliste. Die Ersatzteilsituation ist bei VW inzwischen absolut kritisch. Das meiste wie Kotflügel, Heckklappe, Motorhaube, Seitenteile oder Windschutzscheibenrahmen ist nicht mehr lieferbar. Anderes ist bereits als entfallen gekennzeichnet. Restbestände sind gerade noch verfügbar. Das gilt beispielsweise für die rechte Tür zu stolzen 630 Euro, die Reserveradwanne zu 190 oder das Heckabschlussblech zu 245 Euro. Auch im Zubehörhandel geht es dem Ende entgegen. Kotflügel oder Motorhaube

DIE MODELLE

FEBRUAR 1974: Der Scirocco kommt mit 1,1 l/50 PS- und 1,5 l/70/85 PS

MODELL 1976: Neue 1,6 l-Motoren mit 75 und 85 PS; 1,5 l entfallen

MÄRZ 1976: Einarmwischer statt Doppelscheibenwischer; VW-Junior-Cup startet mit 50 Renn-Sciroccos mit 1,6 l/110 PS-Motoren aus dem Audi 80 GTE

JUNI 1976: 110 PS mit K-Jetronic-Einspritzung jetzt auch serienmäßig als Scirocco GTI

MODELL 1977: GLI als Komfort-Ausstattungsvariante mit 110 PS; 85 PS-Triebwerk entfällt

JULI 1977: Sondermodell in Alpinweiß mit schwarzem Dach und Seitenstreifen, großem Frontspoiler und weißen Felgen mit schwarzem Innenring, nur als 75 PS, Auflage: 2000 Stück

MODELL 1978: Facelift mit Kunststoffstoßstangen, um die Kotflügelnocken herumführende Blinker, schwarze Dach-Mittelpfosten; neuer 1,5 l Motor mit 70 PS; 75 PS entfällt

MODELL 1979: 1,6 l/85 PS-Motor wieder lieferbar

MODELL 1980: Scirocco als erstes VW-Modell mit elektronischer Zündanlage; 1,3 l/60 PS-Motor ersetzt 50 PS-Version; 110 PS jetzt mit 5-Gang

MODELL 1981: Sondermodelle: CL, SL

be sind inzwischen entfallen, Reparaturbleche für Außenschweller (39 Euro), Innenschweller (25), Endspitze (28), Türunterkante (24) oder Bodenwannenhälfte (32) als Auslaufteil verzeichnet. Noch regulär erhältlich ist der Radlauf zu 36, das Tanköffnungsblech für 15 oder der Dreieckslenker für 86 Euro. Das Tunerangebot beschränkt sich auf Auspuffanlagen und Fahrwerke. Beim Umbau wird meist eine 16V-Maschine der Nachfolgenergeneration eingesetzt. Räder sind von 13 bis 16 Zoll vertreten. □

ZULETZT ERSCHIENEN

T3 Bus	VW SPEED 5/02
Polo 1:	VW SPEED 4/02
Neuer Käfer:	VW SPEED 3/02

Note 1 Makelloser Zustand ohne Mängel in Technik, Optik und Originalität. Wie neu oder besser

Note 2 Guter Zustand, mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden Teile

Note 3 Gebrauchter Zustand mit üblichen Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit

Note 4 Verbrauchter Zustand, nur bedingt fahrbereit. Kleinere Teile können fehlen oder defekt sein

Note 5 Restaurierungsbedürftiger, nicht fahrbereiter Zustand. Teils oder komplett zerlegt, fehlende Teile