



Tekst: Łukasz Lach
Zdjęcia: Arkadiusz Bar

Uliczna pucharówka

Puchary markowe mają to do siebie, że samochody w nich startujące są jak najbardziej zbliżone do swych seryjnych odpowiedników. W przypadku serii Scirocco R-Cup różnice są wyjątkowo małe. Obu samochodów używa Mateusz Lisowski, który w weekend ściga się na torze pucharówką, a od niedawna – podobnie jak jego rywale – jeździ na co dzień podstawionym przez Volkswagena samochodem seryjnym w najmocniejszej, 265-konnej wersji Scirocco R. Zatem przekonajmy się, czy rzeczywiście są one tak podobne.

Okład w 93. wydaniu naszego magazynu przeprowadziliśmy obszerny test VW Scirocco (silnik 2.0 TSI, 210 KM), model ten poszedł w kierunku sportu i wyczynu, czyli tego, co interesuje nas najbardziej. Przede wszystkim odniósł kolejne sukcesy na torach wyścigowych, a pod koniec ubiegłego roku świętowano wyprodukowanie 100 tys. sztuk. Sukces marketingowy, jak i sportowy w postaci zwycięstw w 24-godzinny wyścigu na Nurburgring pociągnęły za sobą powstanie wersji oznaczonej symbolem R, która jest najszybsza, najdroższa i najbogatsza. Stąd już niedaleka droga do Scirocco R-Cup, wyścigowej serii uruchomionej w 2009 r., gdzie po stosunkowo

niewielkich modyfikacjach opracowanych przez Volkswagen Motorsport samochody te mogą startować.

Uliczną wersję R wyróżniają m.in.: komputer pokładowy MFA Plus (więcej informacji dla kierowcy), większe wloty powietrza i zmodyfikowany zderzak, spojler na tylną klapę, dyfuzor, podwójny wydech z chromowanymi końcówkami i 18-calowe felgi Talladega, które w prezentowanym egzemplarzu urosły do 19 cali, co wymaga dopłaty 2730 zł.

Moc, która jak na sportowy wóz była jak dotąd niewystarczająca, wzrosła w 2-litrowym turbodoładowanym benzyniaku do 265 KM. Co ciekawe, model uliczny przy tej wartości ma więcej mocy niż wyścigówka! Samochody przeznaczone na tor zasilane są bowiem biogazem, dzięki czemu emitują do atmosfery o 80% mniej szkodliwych substancji w porównaniu z benzyniakami. Stąd też między rurami klatki odnajdziemy sporych rozmiarów zbiornik mieszczący 22 kg biometanu (odpowiednik 35 l benzyny). Jak szczeni się Volkswagen, to czyni z Scirocco R-Cup najbardziej przyjazny środowisku markowy puchar na świecie.

Ponadto ideą Scirocco R-Cup jest zastosowanie jak największej liczby części z samochodów seryjnych. W układzie przenoszenia napędu w autach pucharowych pracuje więc ta sama 6-stopniowa skrzynia DSG sterowana łopatkami przy kierownicy lub dźwignią

zlokalizowaną tradycyjnie. Posiada jednak zmodyfikowaną elektronikę. Moc wyścigówki i cywila jest podobna tylko w sytuacji, kiedy w tym pierwszym kierowca używa systemu push-to-pass, który aktywowany czerwonym guzikiem na kierownicy zwiększa ciśnienie ładowania turbosprężarki i ułatwia wyprzedzanie. W pozostałych sytuacjach kierowca ma „pod butem” 225 KM.

Scirocco R otrzymał też zmienioną, wielofunkcyjną kierownicę i nie byłoby w tym nic niezwykłego, gdyby nie fakt, że dokładnie to samo kółko z poduszką powietrzną ma wersja wyścigowa! Cała ta otoczką, jak i porównywalne parametry obu aut sprawiają, że traktowanie Scirocco w kontekście „supersamochodu dla ubogich”, jak często nazywane jest to agresywnie stylizowane coupe, jest jeszcze bardziej właściwe.

Naszym przewodnikiem po świecie sportowego coupe jest Mateusz Lisowski, który za jego sterami czuje się jak ryba w wodzie. Wszak we wszystkich tegorocznych rundach Scirocco R-Cup stawał jak dotąd na podium i pewnie prowadzi w punktacji na półmetku sezonu. W ramach wsparcia młodych uczestników cyklu spółka Volkswagen R GmbH, która odpowiada za sportową linię niemieckiego koncernu, wręczyła zawodnikom kluczyki do ich nowych służbówek na najbliższy rok. Przynależność auta zdradzają zresztą tablice rejestracyjne z Wolfsburga.



Prędkościomierz wyskalowany do 300 km/h robi wrażenie, jednak samochód rozpędza się maksymalnie do 250 km/h. Warto zauważyć, że ten pachnący nowością egzemplarz rozpoczyna dopiero drugi tysiąc przebiegu!



– Trudno zestawić mi osiągi czy też prowadzenie wersji wyścigowej z cywilną, ponieważ używają je w zupełnie inny sposób. Tym pierwszym niemal ciągle jeżdżą na maksimum możliwości, a tym drugim – niemal nigdy. Jeżdżą nim grzecznie, bo jestem bezpiecznym kierowcą i po wyszaleniu się na torze nie widzę potrzeby robienia tego na ulicach. Ponadto paliwo jest teraz bardzo drogie, a tankowanie co 350 km lub co 2 dni jest niezbyt komfortowe ☹️. Choć nie jest najgorzej, to Scirocco mógłby być jednak bardziej ekonomiczny – mówi 21-letni Mateusz Lisowski.



– Kompletną deskę rozdzielczą, jak i kierownicę z poduszką powietrzną mamy taką samą w wyścigówce, co jest dość zabawne. Jestem więc na co dzień obyty z wnętrzem i gabarytami auta, którym się ścigam. Scirocco R ma w serii bardzo fajne wyposażenie. Mam tu na myśli klimatyzację, dobre audio, rozbudowaną nawigację, możliwość podłączenia mp3 playera czy odtwarzania DVD – zachwyca się mieszkaniec Wieliczki. Warto odnotować fakt, że w Volkswagencach produkowanych od czerwca bieżącego roku wprowadzony został język polski do obsługi komputera pokładowego. To informacja, na którą fani marki w Polsce czekali z utęsknieniem.

– W Megane RS świetnie działa szpera, tymczasem w Scirocco nie miałem jeszcze okazji sprawdzić możliwości elektronicznego systemu XDS z uwagi na to, że poruszam się głównie po mieście. Francuz ma też możliwość wyłączenia elektroniki wspomagającej kierowcę, tymczasem w Scirocco nie udało mi się z tym uporać i zawsze do akcji wkracza kontrola stabilizacji pojazdu, która koryguje tor jazdy. Oczywiście w wyścigówce nie ma takiego problemu, ponadto jest ona wyposażona w wyczynowe zawieszenie i wydajniejszy układ hamulcowy. Nie wspominał o różnicy między slickiem a oponą seryjną – zauważa najlepszy Polak w Scirocco-R Cup.



Volkswagen Scirocco R – dane techniczne*

Silnik i przeniesienie napędu

| | |
|------------------|--|
| typ: | TSI 2.0, benzynowy, turbodoładowany, 16V |
| pojemność: | 1984 cm ³ |
| moc: | 265 KM przy 6000 obr./min |
| moment obrotowy: | 350 Nm przy 2500-5000 obr./min |
| skrzynia biegów: | automatyczna, DSG 6-stopniowa |
| napęd: | przednia oś |

Podwozie

| | |
|--------------------|------------------------------------|
| zawieszenie przód: | McPherson |
| zawieszenie tył: | wielowahaczowe |
| hamulce przód/tył: | Tarczowe wentylowane/tarczowe |
| opony: | Bridgestone Potenza 404 235/35 R19 |

Nadwozie

| | |
|------------------|--------------------------|
| 3-drzwiowe coupe | |
| dł./szer./wys.: | 4248 mm/1820 mm /1394 mm |
| rozstaw osi: | 2578 mm |
| masa: | 1364 kg |

Dynamika

| | |
|--------------------|--------------|
| 0-100 km/h: | 5,8 s |
| spalanie: | 8 l/100km |
| v-max: | 250 km/h |
| stosunek masa/moc: | 5,14 kg/1 KM |

Cena **133 890 zł**
(podstawowa wersja DSG)

* dane producenta



Mateusz Lisowski

kierowca wyścigowy, zdobywca 1. miejsca w Ceska Pojistovna Skoda Octavia Cup i tytułu mistrza Polski w klasie 3 w DSMP (2009), obecnie uczestnik Volkswagen Scirocco R-Cup i lider punktacji po 5 rundach

Jeśli miałbym się pokusić o porównanie z moim Megane RS, które niedawno prezentowane było w WRC, to Renault jest bardziej surowe i bezkompromisowe pod kątem sportu. Ma uboższe wyposażenie i fotele bliższe prawdziwym kubelkom. Auta te są jednak dość podobne, obydwa mają ok. 250 KM, ale jeśli chodzi o użytkowanie na co dzień, to Scirocco wydaje się rozsądniejszym rozwiązaniem.

W Volkswagencie odnajdziemy zarówno komfort, jak i zacięcie sportowe. Głównie za sprawą systemu DCC, który przełącza twardość zawieszenia między komfort, normal i sport. Rzecz jasna używam głównie tego ostatniego, co w polskich

warunkach wymaga sporego zaparcia. Trzeba pochwalić VW za układ napędowy i skrzynię biegów w tym modelu, bo spisują się świetnie. Tak jak i na torze używam skrzyni DSG, którą obsługuję łopatkami przy kierownicy. To rzadkość, żeby na co dzień można było jeździć samochodem tak podobnym do tego, którym się ściga. Świetnie to Volkswagen wymyślił i cieszę się, że daje nam taką możliwość oraz wspiera zawodników startujących w swoich seriach. Może w przyszłości wersja R stanie się moim prywatnym samochodem ☺️. Póki co skupiam się na drugiej części sezonu i obronie pozycji lidera.