

Testrunden in Oschersleben mit dem Cup-Scirocco

Von Tim Westermann

„Das Auto sitzt straff wie ein Maßanzug“, sagte VW-Designer Marc Lichte. Er philosophierte bei der Vorstellung vor der Fachpresse über die sportlichen Design-Linien des neuen VW Scirocco. Wie in einem ganz engen Maßanzug fühlte ich mich in dem Schalensitz eines Cup-Scirocco von Volkswagen Motorsport bei Trainingsrunden in Oschersleben zur Vorbereitung meines Gaststart beim Scirocco-R-Cup Ende April in Hockenheim.

Für den Gaststart „empfehlen sich noch ein paar Testrunden, um das Auto und seine Fahreigenschaften richtig kennenzulernen“, hatte Motorsport-Veteran Jacky Ickx Anfang des Jahres auf dem Losail-Circuit, der Rennstrecke des Emirates Katar, mir geraten. Zwei Monate später, Motorsport Arena Oschersleben: Ein erster Rundblick im Cockpit des 225-PS-Flitzers: spartanisch, wie ein Rennwagen sein muss, Käfig. rechts ist die Feuerlöschanlage auf dem Blechboden. Fußmatten, einen gepolsterten Dachhimmel oder Beifahrersitz gibt es nicht, des Gewichts wegen.

Dann Sitz in die optimale Position rücken, Lenkrad korrekt justieren, den Fuß zwischen Gas und Bremse hin und her wischen lassen, Gurte straff ziehen und Zündschlüssel drehen. Der Turbomotor brabbelt. Ein Tatsch auf die rechte Schaltwippe am Lenkrad. Im ersten Gang rollt der Cup-Scirocco aus der Boxengarage. „Bei diesem kalten Wetter am besten drei bis vier Runden locker fahren und die Reifen aufwärmen.“ Die Tipps von Instruktor Fabian Plentz sind Gold wert. Der Biogas-Renner hat nämlich kein ESP. Mit kalten profillosen Slicks würden zu hohe Kurvengeschwindigkeiten sofort zum ungewollten Abflug ins Kiesbett führen. Bei optimaler Reifentemperatur liegt der VW-Flitzer dann aber wie ein Brett auf dem Asphalt, lässt sich flott und präzise über die Piste dirigieren.

Motorsport Hans-Joachim Stuck hatte Recht, als er sagte: „Dieses Auto musst Du genau fahren. Fehler verzeiht es nur selten. Bei richtigem Fahrstil belohnt dich der Scirocco aber mit einem unvergleichlichen Fahrerlebnis.“ In der Praxis heißt das, vor der Kurve möglichst spät scharf runterbremsen, vor dem Einlenken Bremse loslassen und im

Scheitelpunkt das Gaspedal bis aufs Bodenblech durchtreten, um optimal aus der Kurve heraus beschleunigen. Dieser Fahrstil ist Pflicht auf der Rennstrecke, empfiehlt sich aber nicht für den Alltag im Straßenverkehr.

Das besondere am Scirocco-Cup ist das innovative „Push to Pass System“. Per Knopfdruck hat der Renner für einen begrenzten Zeitrahmen dann 50 Extra-PS. Dieser Leistungszuwachs eignet sich für Überholmanöver oder schnelleres Beschleunigen aus der Kurve. Im Renneinsatz ist diese Möglichkeit aber begrenzt. „Dauer und Anzahl dieser Funktion werden von den Offiziellen mit einem Steuergerät programmiert. Der Fahrer muss sich also genau überlegen, wann und wo er im Rennen den Knopf drückt. Der Scirocco-R-Cup ist dank des Biogas-Antriebs ein umweltschonender Markenpokal und zeigt auf seine Art die Leistungsfähigkeit von Volkswagen-Antrieben auch mit alternativen Kraftstoffen. Der VW-Tochter Audi revolutionierte einst mit dem TDI die Dieseltechnik, so dass Audi mit dem R18 TDI im vergangenen Jahr in Le Mans siegen konnte.

Entwicklungsvorstand Ulrich Hackenberg steht hinter dem Absatz, neue Antriebstechnologien auch auf der Rennstrecke zu erproben. Er war es auch, der den großen Bruder des Cup-Scirocco, den Erdgas-befeuerten GT24-CNG-Scirocco im Jahr 2009 zum 24-Stundenrennen auf den Nürburgring schickte, bei der gleich bei der Premiere den Klassensieg einfuhr. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Cup-Scirocco.



Volkswagen Cup-Scirocco.



Volkswagen Cup-Scirocco.

Volkswagen Cup-Scirocco.



Volkswagen Cup-Scirocco.