



Smack My Bitch Up

Benzineslurpende zescilinders zijn uit en zuinige turbogeblazen viercilinders zijn in. Volkswagen voorzag de snelste Scirocco van de allerkrachtigste versie van de beroemde 2.0 TSI en gaf de auto een elektronisch sperdifferentieel op de vooras. Zodoende werd er ten aanzien van een zespitter met vierwielaandrijving een hoop kilo's en euro's bespaard. Kan de R daarmee nog overtuigen als snelste en scherpste Scirocco?



Meteen duidelijk

Qua uiterlijk vertoon doet hij dat zeker: de sowieso al lekker agressief vormgegeven Scirocco heeft als R ook nog eens een voorbumper met enorme 'gaten', flinke sideskirts en een achterbumper met diffusor en twee vuistdikke uitlaatpijpen. Daarbij komen de obligate LED-strips en de op de testauto aanwezige optionele 19 inch lichtmetalo's. Het maakt tezamen met ontelbaar veel 'R'-logo's duidelijk dat het hier niet om zomaar even een Scirocco draait. Naar mijn persoonlijke mening is het allemaal net iets teveel van het goede en heeft een Scirocco slechts een stel vette wielen nodig om indruk te maken en zijn uitstraling te bewaren. Anyway: het verschil met de gewone Scirocco is bij de R wel meteen duidelijk en daar is ook veel voor te zeggen.





Dat fantastische blok

Technici zullen meteen de enorme remschijven met wederom het 'R'-logo opvallen en die immense reminstallatie schiet zijn doel niet voorbij. De Scirocco R remt fantastisch en met veel gevoel af. Dat is ook niets aan overbodige luxe met het snelheidsbereik van de Scirocco R. Hij accelereert in alle versnellingen en op welke snelheid dan ook op topniveau. Meerdere metingen lieten zien dat hij op tussensprints bijvoorbeeld een veel duurdere Audi TTS achter zich laat. Om de soepelheid van het blok te illustreren: zelfs bij 60 in de zesde versnelling gaat hij er



nog zonder morren en gedecideerd vandoor. Dan voel je de motor kracht en koppel opbouwen en schiet hij weg als hij net na de 2000 toeren een groot deel van zijn 350 Nm paraat heeft. Als je wilt gaat hij door tot 267 km/h op de teller en het gemak waarmee hij tot 240 doortrekt is indrukwekkend voor een vierpitter. Daarbij snerpt de 2.0 TSI bij gas geven opzweepend en hoor je de turbo fluiten. Even gas los en hij ploft in de uitlaat. Dan realiseer je jezelf weer hoeveel geluid aan de beleving bijdraagt! Van een turbogat merk je maar weinig en daarom is de Scirocco R ook - hoe modern - schakellui en zuinig te rijden. Het geluid dat je bij gassen echter nog zo sfeerverhogend vond kan dan op termijn gaan irriteren en de flinke uitlaten voel je af en toe door de auto heen vibreren. Het blijft natuurlijk de vraag of comfort bij een auto als de Scirocco R belangrijk is, maar het harde onderstel en het motorgeluid perken het cruisen wel in.

Volkssporter

De brandstof gaat er bij vollast met grote hoeveelheden doorheen, maar een gemiddeld testverbruik van iets gunstiger dan 1:10 is een mooie prestatie voor een uitdagende snelheidsmaniak als de Scirocco R. Want als er iets is dat de R doet, dan is dat wel het constant uitdagen van de berijder. Het heerlijke blok heeft er altijd zin in en het onderstel excelleert als je daarom vraagt. Bochten aansnijden gaat heel precies, maar met net iets te weinig gevoel. Pas als je eenmaal hebt ingestuurd wordt de besturing scherper en gevoeliger. De bochtsnelheden liggen erg hoog en de Scirocco R heeft met zijn niet mechanisch, maar elektronisch geregelde



sperdifferentieel - het zogenaamde XDS-sper - een ontzagwekkende hoeveelheid grip voor een voorwielaandrijver. Heel lang blijft de auto neutraal, maar even gas los is voldoende om opkomend onderstuur met een licht oversturend kontje op te vangen. Het bochtgedrag is heel fraai met het gaspedaal te manipuleren. Een auto waarin iedereen zonder veel risico hard kan rijden. Op alle fronten een volkssporter met een uitdagend en zeer toegankelijk repertoire. De Scirocco R daagt je telkens uit en iedere keer raak je weer opgewonden van het gevoel dat hij met zijn handling en power teruggeeft.

Iets minder onderscheid

De Scirocco R en de Golf R kosten allebei net geen 44 mille en bij de Golf R krijg je dan vierwielaandrijving en iets meer standaarduitrusting. Bovendien heeft de Golf R iets meer aandacht en onderscheid in het interieur gekregen. Het dashboard van de Scirocco komt regelrecht uit de Eos en staat niet op het hoge niveau dat VW met de Golf VI heeft ingezet. Ook het zitmeubilair is iets minder dan in de Golf R. Daar heb je echt lichaamsomsluitende sportstoelen, terwijl de Scirocco R de standaard sportstoelen lijkt te hebben. Weliswaar prima spul,



maar net even minder bijzonder. Gelukkig heeft de Scirocco R wel hetzelfde sportstuur als iedere andere snelle VW en die grijpt zo lekker vast. De keuze tussen een Golf R of een Scirocco R wordt dus vooral bepaald door uitrusting of een exclusievere verschijning. Het is overigens nog best verdienstelijk hoe praktisch een coupé kan zijn. De bagageruimte is maar iets kleiner dan die van de Golf, maar door zijn kleine kofferklep wel slechts met een hoge tildrempel te beladen. Ook achterin is de zitruimte nog best op orde en dat maakt hem ondanks een wat lastige achterinstap toch behoorlijk goed dagelijks inzetbaar.

Voldoening en beleving

In zes seconden naar de 100 en een top van 250 km/h: dat zijn serieuze prestaties. Voeg daar het aangedikte uiterlijk en de toegankelijke en excellente handling aan toe en het is zonneklaar dat de R als snelste en scherpste Scirocco overtuigt. Het comfort is door de harde afstemming en het enthousiaste motorgeluid ingeperkt en ook pragmatisme stond niet vooraan bij de ontwikkeling. Desalniettemin zijn beide zaken nog alleszins acceptabel en is de Scirocco R vooral een auto die je eerst opwindt en vervolgens heel veel voldoening en beleving geeft.



Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Geweldige motor: soepel, snel en zuinig
- + Wegliging en handling
- + Hoogstaande remmen

Min

- Motorgeluid kan gaan storen
- Beperkt rijcomfort
- Krappe instap achterin en lastig toegankelijke kofferruimte