

| BlitsGids | Volvo C30 T5 | Audi A3 2,0T FSI | VW Scirocco 2,0 TSI DSG |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| Enjintipe: | Gelid-5, turbopetrol | Gelid-4, turbopetrol | Gelid-4, turbopetrol |
| Verplasing: | 2 521 cm ³ | 1 984 cm ³ | 1 984 cm ³ |
| Kragstyk: | 162 kW/320 Nm | 147 kW/280 kW | 147 kW/280 Nm |
| 0-100 km/h: | 7,50 sek. | 8,09 sek. | 6,46 sek. |
| Topsnelheid: | 240 km/h | 234 km/h | 233 km/h |
| Verbruik: | 8,7 l/100 km* | 7,2 l/100 km* | 7,6 l/100 km* |
| CO₂-uittale: | 208 g/km* | 171 g/km* | 179 g/km* |
| Basisprys: | R303 000 | R313 000 | R336 500 |
| Internet: | www.volvocars.co.za | www.audi.co.za | www.vw.co.za |

*Verbruiksgrense



kuinsrug-motors

– of jy hulle luikrûe of agterklappers wil noem – is ons belangrikste marksegment en verteenwoordig by verre die meerderheid van totale plaaslike afset.

In daardie afdeling het verrigtingsbukse, soos versinnebeeld deur die Golf GTI, nog altyd 'n oorheersende rol gespeel, en mededingers is daar baie – Ford Focus ST, BMW 130i, Audi S3, Honda Civic Type R *et al.* Word die afdeling verder gesegmenteer in platter, koepie-tipe ontwerpe met meer aantrekkingskrag en eksklusiwiteit is daar minder spelers, maar die koms van die Scirocco het die afdeling 'n bietjie meer skop gegee.

Ons kon sekerlik meer motors vir hierdie vergelyking saamtrek, maar die lyne vervaag gou wanneer bakvorm, prys en veral enjin-tipe ter sprake kom, gevolglik het ons besluit op slegs die Scirocco en sy meganies-identiese A3-stalmaat, sowel as Swede se inskrywing in die vorm van die C30 omdat hul bakstyle en pryse die naaste by mekaar aansluiting vind.

Volvo C30 T5

Toe die Volvo C30 in 2007 in Suid-Afrika bekend gestel is, het dit die mark vir premium-luikrûe heel anders daar laat uitsien. Die A3 het toe nog nie sy jongste opkikkering ondergaan nie, daar was te min van 'n verskil tussen die nuwe Mini Cooper en sy voorganger om jou opgewonde te maak, en Alfa, BMW en Mercedes-Benz het eintlik net vir bietjie geraas in die agtergrond gesorg.

Die C30 het met sy flamboyante agterstewe iets onkonvensioneel in die segment opgedis. Dis ontwerp

Koepie-KAMPIOENE

Die koms van die Volkswagen se Scirocco het nuwe impetus aan die segment vir kleiner koepie-luikrûe verleen. Hy kom teen sy meganies-soortgelyke stalmaat, die Audi A3, en 'n buiteperd in hierdie segment, die Volvo C30, te staan.

Foto's: Marc Bow



Toetsnota: Volvo C30

FR: Met sy Ford Focus ST-ontleende kragbron is die C30 T5 'n blits. Daar is straks te veel krag op die voorwiele (wat bydra tot wringstuur), maar hy's belonend om te bestuur en die enjinklank is by verre die mees bevredigend in hierdie geselskap. Sy groter enjin hou egter 'n verbruikpremie in.



van daardie agterste syvensters...

Sedert die C30 se bekendstelling het die doelpale egter geskuif. Die A3 is ses maande gelede subtiel verfris en, soos uit die foto's blyk, is die Scirocco uiters byderwets – wat van die Volvo weer eens die ouer, meer konvensionele ryding maak. Hy is egter geensins sonder meriete nie.

Ook binne deel die C30 sy ontwerp met die S40: eenvoudige ontwerp-detail gekombineer met goeie gehalte en afwerking. Soos in die ander motors is daar net sitplek vir vier insittendes omdat daar twee individuele sitplekke agter is. Pakplek in die bagasieruim is aanvaarbaar groot (anders gestel: dis bruikbaar), maar steeds klein vergeleke met die ander. Die twee agterste sitplekke kan platvou, maar die bruikbaarheid van die standaard bagasie-deksel is somer net 'n beslommernis.

Die toerustingvlak is indrukwekkend hoog. Die C30 kom standaard met byna alle bykomstighede – meeste items wat slegs as opsies op die Duitsers beskikbaar is. Gerief word verder gevoer met gerieflike sitplekke en 'n goeie klankstelsel.

Die C30 ry op MacPherson-stutte voor en 'n veelskakel-agteras. Daar is aansienlike speling in die skokbrekers en in draaie word heelwat meer stuurtraagheid deurgevoer – waarskynlik omdat die T5-enjin swaarder weeg as die ander se kragbronne, maar ook omdat die voorwiele heelwat meer enjinkrag moet deursoort. Dit gee aan die C30 voorspelbare padgedrag, maar sal dit nie die ware entoesias se gunsteling-motor maak nie. Hy voel ook soms gans te brutaal, minder verfynd as die meganies-identiese Ford Focus ST (ons heersende Super 16 Beste Blitsbuis). Die Audi voel aansienlik meer gebalanseerd deur die draaie, om nie van die Volkswagen te praat nie.

Die vyfsilinder turbo-enjin in die T5 ontwikkel indrukwekkende kragstelsels: 162 kW/320 Nm. Daar moet wel hard met die regtervoet gewerk word om



die C30 te laat wikkel (en die meeste van die vyfsilinder se enjinklank te maak), en dus is die versneltyd van 7,5 sek. nie so rats nie. Heelwat krag gaan verlore in wieltol, of met die traksiebeheer aangeskakel, deur die elektronika wat sake in toom wil hou en kragtoevoer afsny. In hoër ratte is die T5 se vertonyng sterk en is sy inratversnelling glad nie sleg nie.

In die geheel is dit egter 'n heel bevredigende motor wat in terme van verrigting verskeie uiteenlopende fasette kan openbaar.

Stopkrag is by wyse van geventileerde skywe (voor) wat vir goeie gevoel en indrukwekkende werking sorg.

As 'n algehele pakket is die C30 dus 'n indrukwekkende motor. Hy kom met 'n lang lys standaard-kenmerke en puik afwerking.

Audi A3 2,0T FSI

Dit is vir enige luikrug wat tans in die mark is moeilik om sy man teen die Scirocco te staan. Nie net lyk hierdie plat luikrug van Volkswagen by verre die beste nie, maar hy hanteer ook goed en het een van die vervaardiger se beste enjins.

Hoewel Audi se A3 die identiese enjin het, is die verrigting en toepassing uiteenlopend.

Waar die Scirocco meer padvas is, en ook so voel van agter die stuur en die manier wat hy deur draaie gaan, kan die Audi meeste van die tyd by hom bly, maar as jy beide motors tot hul uiterste begin druk, is dit die Scirocco wat daai breukdeel van 'n sekonde voor die Audi gaan

wees. Die vraag is egter: watter bestuurder gaan nou werklik die motor so hard ry dat hy dit gaan agterkom?

Daar is wel ander gebiede waar die Audi nie net die Scirocco ore aansit nie, maar ook vir die Volvo, en dis die oomblik as jy die deur oopmaak en inklim. Hoewel die Scirocco ook 'n sportiewe stuurwiel het, is die Audi s'n net só lekker om in die hande te neem. Dwaal met jou oë



| Standaard-kenmerke | | | |
|---------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|
| | Voor/sykant/oorhoofs | Voor/sykant/oorhoofs | Voor/sykant/oorhoofs |
| Lugsakke | ABS/EBD/BAS/STC/DSTC | ABS/EBD/ASR/EDL/ESP | ABS/ASR/EDTC/EDL/EBD/ESP |
| Veiligheid | ABS/EBD/BAS/STC/DSTC | ABS/EBD/ASR/EDL/ESP | ABS/ASR/EDTC/EDL/EBD/ESP |
| Verkoeling | Klimaatbeheer | Klimaatbeheer | Klimaatbeheer |
| Klankstelsel | Radio/CD/MP3 | Radio/CD/MP3 | Radio/CD/MP3 |
| Sentrale sluiting | Ja | Ja | Ja |
| Alarm/immob | Ja | Ja | Ja |
| Togbeheer | Ja | Nee | Ja |
| Stuur-verstelling | Hoogte/diepte | Hoogte/diepte | Hoogte/diepte |
| Sitplekverstelling | Elektries | Hand | Hand, rugsteun elektris |
| Bekleding | Leer | Leer | Leer |
| Aantal sitplekke | 4 | 5 | 4 |
| Misligte | Voor | Voor | Voor/agter |
| Sondak | Nee | Nee | Nee |
| Sensors | Veërs | Geen | Geen |
| Parkeerhulp | Opsie agter | Geen | Geen |
| Ligte | Xenon | Halogeen | Halogeen |
| Isifix-hegpunte | Ja | Nee | Ja |
| Elektriese hulp | Vensters/spieëls | Vensters/spieëls | Vensters/spieëls |

| SPESIFIKASIES | Volvo C30 T5 | Audi A3 2,0T FSI | VW Scirocco 2,0 TSI DSG |
|---|---|---|--|
| ENJIN | ENJIN | ENJIN | ENJIN |
| Silinders | Gelid-5, dwarsgemonteer | Gelid-4, dwarsgemonteer | Gelid-4, dwarsgemonteer |
| Brandstofvoevoer | Elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler | Direkte elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler | Direkte elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler |
| Boor x slag | 83,0 mm x 93,2 mm | 82,5 mm x 92,8 mm | 82,5 mm x 92,8 mm |
| Verplasinginhoud | 2 521 cm ³ | 1 984 cm ³ | 1 984 cm ³ |
| Drukverhouding | 9,0 : 1 | 10,3 : 1 | 9,8 : 1 |
| Kleppang | DBNA, 4 kleppe per silinder, wissellende kleptydreëling | DBNA, 4 kleppe per silinder | DBNA, 4 kleppe per silinder |
| VERRIGTING | VERRIGTING | VERRIGTING | VERRIGTING |
| Maks. drywing ISO (kW) | 162 @ 5 000 r/min | 147 @ 5 000 r/min tot 6 000 r/min | 147 @ 5 100 r/min tot 6 000 r/min |
| Maks. wringkrug (Nm) | 320 @ 1 500 r/min tot 4 800 r/min | 280 @ 1 800 r/min tot 5 000 r/min | 280 @ 1 700 r/min tot 5 000 r/min |
| RATKAS | RATKAS | RATKAS | RATKAS |
| Ratte vorentoe | Sesgang handrat | Sesgang handrat | Sesgang dubbelkoppel |
| 1ste rat | 3,39 : 1 | 3,36 : 1 | 3,46 : 1 |
| 2de rat | 1,91 : 1 | 2,09 : 1 | 2,05 : 1 |
| 3de rat | 1,27 : 1 | 1,47 : 1 | 1,30 : 1 |
| 4de rat | 0,95 : 1 | 1,09 : 1 | 0,90 : 1 |
| 5de rat | 0,78 : 1 | 1,11 : 1 | 0,91 : 1 |
| 6de rat | 0,65 : 1 | 0,93 : 1 | 0,76 : 1 |
| Trurat | 3,20 : 1 | 3,99 : 1 | 3,99 : 1 |
| Finale aandrywing | 3,77 : 1 | 3,94 : 1 (1 tot 4); 3,09 : 1 (5 tot 6) | 4,06 : 1 (1 tot 4); 3,14 : 1 (5 tot 6) |
| Dryfwiele | Voor | Voor | Voor |
| Hulpmiddels | Stabiliteitsbeheer | Stabiliteitsbeheer | Stabiliteitsbeheer |
| WIELE EN BANDE | WIELE EN BANDE | WIELE EN BANDE | WIELE EN BANDE |
| Padwiele | 7,5J x 18 alloor | 7,5J x 17 alloor | 8J x 18 alloor |
| Handelsmerk | Pirelli Pzero Rosso asimmetries | Dunlop SP Sport Maxx | Dunlop SP Sport 01 |
| Bandgrootte | 215/45 R18 93W | 225/45 ZR17 91W | 235/40 R18 |
| Noodwiel | Ruimtespaarder | Ruimtespaarder | Ruimtespaarder |
| REMME | REMME | REMME | REMME |
| Voor | 300 mm geventileerde skywe | 256 mm geventileerde skywe | 312 mm geventileerde skywe |
| Agter | 280 mm soliede skywe | 232 mm soliede skywe | 286 mm soliede skywe |
| Veiligheidsstelsel | Sluitweerremme met remhulp | Sluitweerremme met remhulp | Sluitweerremme met remhulp |
| STUUR | STUUR | STUUR | STUUR |
| Tipe | Kleinrat en tandstang met elektrohidrouliese kraghulp | Kleinrat en tandstang met snelheidsensitiewe kraghulp | Kleinrat en tandstang met snelheidsensitiewe elektriese kraghulp |
| Kant tot kant | 2,9 draaie | 2,9 draaie | 3,0 draaie |
| Draaisirkel | 10,6 m | 10,7 m | 11 m |
| VEERSTELSEL | VEERSTELSEL | VEERSTELSEL | VEERSTELSEL |
| Voor | MacPherson-stutte, teenkantelstaaf | MacPherson-stutte, teenkantelstaaf | MacPherson-stutte, teenkantelstaaf |
| Agter | Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf | Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf | Veelskakel, teenkantelstaaf |
| VERPLASINGSINHOUD | VERPLASINGSINHOUD | VERPLASINGSINHOUD | VERPLASINGSINHOUD |
| Sitplekke | 4 | 5 | 4 |
| Brandstofstank | 62 liter | 60 liter | 55 liter |
| Bagasieruim | 184 – 664 dm ³ | 272 – 920 dm ³ | 264 – 752 dm ³ |
| WAARBORG EN DIENSINTERVALLE | WAARBORG EN DIENSINTERVALLE | WAARBORG EN DIENSINTERVALLE | WAARBORG EN DIENSINTERVALLE |
| 5 jaar/100 000 km-waarborg | 5 jaar/100 000 km-waarborg | 1 jaar/onbepaalde km-waarborg | 3 jaar/120 000 km-waarborg |
| 5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan | 5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan | 5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan | 5 jaar/90 000 km-diensplan |
| Dienste (km): 20 000 | Dienste (km): 20 000 | Dienste (km): volgens boordrekenaar | Dienste (km): 15 000 |

Toetsnota: Audi A3

TS: Dis interessant watter verskil geringe veranderinge in ontwerp aan 'n motor kan maak. Met sy nuwe ligte voor en agter lyk die vyfjaar-oue A3 weer vars (dis nou as die duur, opsionele xenon-ligte met LED's aangebring is), en die seebloou-verfkleur en bakstel soos op ons toetsmotor is pragtig. Die kajuit is die beste uit die drie wat styl en gehalte betref. Maar die Scirocco is gering duurder, bestuur beter en lyk net soveel meer uitspattig – dis die aangewese keuse in die segment as 'n geheel.



Toetsnotas: VW Scirocco

FR: Min motors in die laaste tyd het my soveel bestuursbevrediging gegee as die Scirocco. Hy is op soveel vlakke sō goed, en die breër Passat-agteras dra by om dinamika tot ongelooflike hoogtes te voer. Ek reken hy sal sirkels om 'n GTI draf. Dit maak van die opsionele ACC 'n foefie.



BH: Dit was hoog tyd dat Volkswagen 'n driedeur-luikrug met 'n GTI-enjin plaaslik bekend stel, en boonop met hierdie uiters aantreklike baadjie. Sy baantje wys egter dat die Scirocco ook kan wikkel, en sy hantering deur Franschoekpas was indrukwekkend. Algeheel 'n uiters goeie pakket, en tans my gunsteling Volkswagen.



Besoek WIEL.co.za vir 'n video van die Scirocco om die Killarney-renbaan.

Toetse uitgevoer met



TOTAL

You know where to turn



deur die res van die kajuit en neem die instrumente en skakelaars in ag, en alles voel beter as beide ander modelle. Hoewel die Audi onlangs 'n opkikking ontvang het, is hy ouer as die Scirocco en die Volvo C30, maar tog wys hy dit nie. Sê maar sy Botox werk by verre die beste!

Van buite kan die Audi ook nie sleg gesê word nie, want die ontwerp, nou al vyf jaar oud, bly aantreklik. Met die nuwe lighulsels lyk die A3 weer splinternuut, terwyl die algehele ontwerp konserwatief is, maar tog skoon en aantreklik. Hy trek egter nie naastenby soveel aandag as die Scirocco nie.

Hoewel die Audi soos die ander twee oor drie deure beskik, is hy die meer praktiese motor omdat hy die maklikste van die drie toegang na agter bied. Soos ook in die ander kan twee volwassenes met groot gemak agter sit. Terselfdertyd is die bagasieruim aansienlik ruimer as die C30 en Scirocco s'n.

Terug op die pad is daar nog een aspek waar die Audi meer bestuursgenot bied. Hoewel die DSG-ratkas van die Scirocco glad en moeiteloos gebruik kan word, is dit tog lekker om self die ratte te wissel, soos in die handrat-Audi. Soos in ander Audi-modelle is die ratskakeling glad, met die rathefboom wat maklik tussen die ses ratte skuif, maar die keuse tussen handrat en outo bly 'n hoogs persoonlike een.

Laastens moet 'n mens die prys in ag neem. Dit maak sin dat die Audi bietjie goedkoper as die Scirocco is, want die Audi bied dinamies en stilisties straks nie heeltemal soveel soos die Volkswagen nie. Moet egter nie dat die oënskynlik "goeie" prys jou mislei nie – kies slegs 'n paar basiese, lekker-om-te-hê opsies (sommige standaard op die Scirocco) en die prys styg vinnig hemelwaarts na heelwat meer as die Scirocco.

Volkswagen Scirocco 2,0 TSI DSG

Met die eerste oogopslag wonder 'n mens hoe die



Audi en Volvo met die Volkswagen om gesogtheid en koppe-draai gaan kompeteer. Die motor lyk, wel, koel – veral in die Candy-wit van ons toetsmotor en met die 2,0 TSI se 18 duim-allooiwiele wat sterk aan 'n turbine-enjin se vane herinner. Dis ook genoegsaam verskillend van die opkomende Golf 6 GTI om nie met dié model verwar te word nie.

In 2006 het Volkswagen die Iroc-konsep motor op die Paryse motorskou vertoon as 'n voorloper – en ons sag te maak – vir die vervaardiger se jongste ontwerpstyl. Kritici was gaande oor die vernuwende uitkyk van 'n maatskappy wat sukses behaal het met konserwatiewe voertuie. Die WIEL-span was self verlig toe die Iroc se stilering sonder groot veranderinge – hoofsaaklik die sierrooster, wat moontlik te veel na 'n Audi s'n gelyk het – produksie behaal het. Selfs die Viper-groen van die skoumotor het die oorgang gemaak. Hy trek dus heelwat aandag, veel meer so as die ander twee motors (of waarskynlik enige ander blitsbuks).

Die binnaruim bereik ongelukkig nie dieselfde hoogtes nie. Wat bougehalte, uitleg en gebruiksvriendelikheid betref, staan dit nie vir die Sweed of ander Duister terug nie, maar die Eos-ontleende voorpaneel is saai. Was dit nie vir die skerp gekantelde A-pilare en eina-klein syvensters nie, kon

| TOETS-UITSLAE | Volvo C30 T5 | Audi A3 2,0T FSI | VW Scirocco 2,0 TSI DSG |
|--|--|--|--|
| SNELHEID (km/h) | SNELHEID (km/h) | SNELHEID (km/h) | SNELHEID (km/h) |
| Maksimum | 240 @ 4 900 r/min | 234 @ 5 780 r/min | 233 @ 5 600 r/min |
| Toerelimieter | 6 500 r/min | 6 500 r/min | 6 400 r/min |
| Snelheidsmeter | 60 80 100 120 | 60 80 100 120 | 60 80 100 120 |
| Ware snelheid | 63 83 104 124 | 59 78 97 116 | 58 77 96 116 |
| VERSNELLING (sekondes) | VERSNELLING (sekondes) | VERSNELLING (sekondes) | VERSNELLING (sekondes) |
| 0-40 | - | - | - |
| 0-60 | 3,50 | 3,83 | 3,15 |
| 0-80 | 5,40 | 5,63 | 4,57 |
| 0-100 | 7,50 | 8,09 | 6,46 |
| 0-120 | 10,36 | 11,29 | 8,72 |
| 0-140 | - | - | - |
| 1 km naellopie | 28,00 | 29,54 | 26,57 |
| Eindsnelheid | 191,2 km/h | 179,0 km/h | 199,7 km/h |
| VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes) | VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes) | VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes) | VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes) |
| 3de 4de 5de 6de | 3de 4de 5de 6de | 3de 4de 5de 6de | 3de 4de 5de 6de |
| 40-60 | 2,65 4,20 5,93 8,76 | 2,17 3,21 5,22 7,66 | 1,30 |
| 60-80 | 2,41 3,45 4,81 6,71 | 2,02 2,77 3,63 5,24 | 1,44 |
| 80-100 | 2,61 3,49 4,50 6,43 | 2,11 2,81 3,80 4,72 | 2,11 |
| 100-120 | 2,90 3,77 4,90 6,29 | 2,39 2,96 3,82 4,91 | 2,37 |
| 120-140 | 3,34 4,17 5,48 6,96 | - 3,13 4,15 5,14 | 3,33 |
| VERBRUIK (EU-voorskrifte) | VERBRUIK (EU-voorskrifte) | VERBRUIK (EU-voorskrifte) | VERBRUIK (EU-voorskrifte) |
| Stad | 12,5 l/100 km | 9,9 l/100 km | 10,5 l/100 km |
| Hoofweg | 6,5 l/100 km | 5,6 l/100 km | 5,9 l/100 km |
| Gekombineerd | 8,7 l/100 km | 7,2 l/100 km | 7,6 l/100 km |
| Geskatte reikafstand | 579 km | 626 km | 603 km |
| CO ₂ -uitlating | 208 g/km | 171 g/km | 179 g/km |
| REMTOETSE | REMTOETSE | REMTOETSE | REMTOETSE |
| 100-0 (sek.) | 2,75/2,88 (beste/swakste) | 2,79/2,87 (beste/swakste) | 2,64/2,89 (beste/swakste) |
| Gemiddeld van 10 | 2,83 (baie goed) | 2,82 (baie goed) | 2,75 (uitstekend) |
| (Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak) | (Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak) | (Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak) | (Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak) |
| GERAASVLAKKE (dBA) | GERAASVLAKKE (dBA) | GERAASVLAKKE (dBA) | GERAASVLAKKE (dBA) |
| Luier | 39 | 39 | 42 |
| 60 km/h | - | - | - |
| 120 km/h | 67 | 69 | 69 |
| VERRIGTINGSFAKTORE | VERRIGTINGSFAKTORE | VERRIGTINGSFAKTORE | VERRIGTINGSFAKTORE |
| Drywing/massa (W/kg) | 110 | 102 | 104 |
| Drywing/liter (kW/liter) | 64 | 74 | 94 |
| Wringkrag/liter (Nm/liter) | 127 | 141 | 141 |
| Vooroppervlak (m ²) | 2,57 | 2,50 | 2,54 |
| Sleurkoeffisiënt (Ca) | - | 0,33 | 0,34 |
| Massa soos getoets (kg) | 1 479 | 1 448 | 1 410 |
| Verspreiding voor/agter (%) | 62/38 | 62/38 | 64/36 |
| (Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstelsels) | (Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstelsels) | (Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstelsels) | (Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstelsels) |
| TOETSOMSTANDIGHEDE | TOETSOMSTANDIGHEDE | TOETSOMSTANDIGHEDE | TOETSOMSTANDIGHEDE |
| Hoogte | Seevlak | Seevlak | Seevlak |
| Weer | Helder, warm | Koel, geen wind | Bewolk, koel, geen wind |
| Odollesing | 2 085 km | 354 km | 2 365 km |

14/20

15/20

17/20

hierdie enige Volkswagen gewees het. Minstens is ruimte alom verrassend goed (die diep gevormde agtersitplekke plaas insittendes nader aan die middel van die motor, wat heelwat vir kopruimte doen) en die bagasieruim is soos gemeet effer groter as die GTI s'n.

Volkswagen kon egter gerus 'n knop op die agterklap aangebring het om dit met die hand te ontsluit (jy kan dit nou slegs met 'n knoppie op die sleutel doen), en die laaidrumpel is hoog en onprakties vir groot items.

Maar dit als is onbenulligheids vergeleke met die manier waarop die Scirocco hom op die pad gedra. Dit voel soos 'n Golf in sommige aspekte (goeie ritgehalte, klankdemping), en tog

ook nie. Die twee motors se dryf- en onderstelle is identies, behalwe dat hierdie motor die Passat pleks van die Golf se agteras inspan (die rede hoekom die agterste wielboë so wulps oor die wiele bult – die spoor is 59 mm breër).

Bakbeheer, veral met die opsionele Adaptive Chassis Control met drie vering-modusse, is ystervas, die stuur laai lekker op as die bande se limiet genader word en wringstuur is amper heeltemal uitgekakel. Dit voel byna soos 'n quattro-motor, wat dit nie is nie. Dis groot pret om met die Scirocco te speel, maar die motor word nooit slordig nie – gerugte doen reeds geruime tyd die rondte dat Volkswagen 'n meer sportiewe,

kragtiger R-model wil bekend stel (dalk met quattro-aandrywing, en moontlik die nuwe GTI se enjin met 200 kW-plus?)

Die 147 kW/280 Nm is steeds bo kritiek. Gekoppel aan die DSG-ratkas het die toets-Scirocco 100 km/h in 'n verrassende 6,46 sek. bereik (sowat 1,2 sek. vinniger as die handrat-GTI), terwyl inrat-versnelling heelwat duurder sportmotors laat bloos. Ons het die Scirocco gemeet op 114 kg ligter as die GTI, wat waarskynlik die verskil verduidelik.

Hierdie motor het in sy tyd by WIEL heelwat vriende gemaak, nie noodwendig omdat hy uitblink op soveel vlakke nie, maar omdat hy weinig iets verkeerd doen.

Sien dit eerder as 'n Audi TT teen 'n winskoop as 'n mooier Golf

strydig met A3's en C30's. Sō goed is hy.

Gevolgtrekking

Ons het lanklaas so gou eenstemmigheid bereik oor watter motor 'n uitkloptoets moet wen, want gewoonlik is daar meriete na alle kante toe – gehalte, vlak van toerusting teen die prys, verrigting en dinamika. Vir vervaardigers bly dit 'n moeilike balanseertoertjie om soveel as moontlik kopers tevrede te stel.

Dis veral die geval waar volume-produkte ter sprake is. Hierdie drie is almal inderdaad volume-spelers, maar bied alternatiewe in hul eie stal. Indien die koepee-bakstyl vir 'n voor-nemende koper te beperkend sou blyk, is daar vier- of vyfdeur-opsies wat dieselfde verrigting bied. Ensovoorts.

Elk van hierdie motors het sy eie meriete. Die C30 is dalk oorbeteeld wat sy verrigting betref. Met soveel krag wat slegs deur die voorwiele gevoer word, is hy die grootste handvol op die pad en verg hy die meer ervare, verrigting-georiënteerde bestuurder.

Met hul identiese enjins (beide met handrat of outokaste te kry) is daar op die oog af min tussen die A3 en die Scirocco te kies. Maar die Volkswagen is die jongste, varsste ontwerp hier, kom met toerusting wat opsioneel is op die Audi, en het sy hantering-troefkaart in die vorm van daardie breë Passat-agteras.

Hy trek ook die meeste aandag, tog iets wat vir die koper van 'n stylvolle, klein koepee allerbelangrik is.

Dis egter nie die laaste woord oor die Scirocco nie. Volkswagen AG gaan nog heelwat met hierdie reeks doen, met onder meer kragtiger enjins en verrigtingsbakstelle om verdere onderskeid te verleen in die pyplyn.

As "eerste poging" is die Scirocco dus meer as geslaag, maar met die ikoniese GTI as basis, kon dit hoegenaamd anders? ■