Wilbert Huls
31 maart 2012

A1 plus 2

De Duitse drie kennen we vooral van royale, zakelijke auto's. Sinds enige tijd opereert Audi echter ook in het compacte segment met de A1. Dat was een logische stap, gezien het succes dat BMW oogstte met zijn submerk MINI. De resultaten van het merk uit Ingolstadt waren niet onverdienstelijk, want in het afgelopen jaar werden er meer A1's verkocht dan MINI's. Audi laat het hier niet bij, want het brengt nu als eerste van zijn directe concurrenten een vijfdeurs auto in het compacte segment. Gaan die twee extra deuren voor nog meer succes zorgen?

Cutie

Zoals kopers van kleine auto's in het algemeen kritischer en veeleisender worden, is dat voor de duurdere merken zeker zo. Ook op het uiterlijk moet je onderscheidend zijn. In de aankleding is daarom van alles mogelijk, zo kan de Sportback net als de eerder geteste 3-deurs A1 voorzien worden van contrasterende dakbogen en moeten er natuurlijk een paar leuke velgen onder. De A1 is wel in zilvergrijs met wieldoppen te bestellen, maar onze voorspelling is dat je die straks landelijk op Ã©Ã©n hand zal kunnen tellen. We hebben bij onze testauto een aantal keer moeten aanhoren dat het zo'n schattig autootje was, waardoor we ons gingen afvragen waarom dit bij een Polo of Corsa nooit gehoord wordt. Volgens ons heeft het vooral te maken met de vier ringen in de grille. Mensen zijn toch gevoelig voor de status die dat uitdraagt en in compacte vorm benadert dat de aandoenlijkheid van een puppy of kitten.

Speelse zakelijkheid

Van binnen krijgt de zakelijkheid van Audi al wat meer ruimte, maar toch is het voor Audi-begrippen speels te noemen. Zo zijn de ronde ventilatieroosters afgezet met een lichte, contrasterende kleur, kennen de deurgrepen een hoogstaand design en is de stoelbekleding in diverse vlakken gestikt, waarvan sommige effen zijn en andere geblokt. Op kwalitatief niveau laat Audi zien dat het gewend is aan de eisen in de hogere marktsegmenten. Alles is smetteloos afgewerkt en wanneer je met je hand reikt naar verder gelegen materialen, voel je dat zelfs daar niet bezuinigd is. Ergonomisch kunnen we van de bestuurder moeilijk kritiek vinden. Alles wat je zou willen verstellen, kent die mogelijkheid en de bediening van alle onderdelen gaat eenvoudig en logisch. Op de achterbank is de zitpositie helaas beduidend minder. Het dak toucheert de kruin bij een volwassene van gemiddelde lengte, maar vervelender vonden we de zithouding waar je door de schuingeplaatste zitting met opgetrokken knieÃ«n zat. En dan nog zit je

tegen de voorstoelen aan. Natuurlijk blijft dit een compacte auto, maar we weten dat het beter kan en ondanks dat met de twee extra deuren ingespeeld wordt op het makkelijker vervoeren van passagiers, lijkt daar in de ontwikkeling geen prioriteit te hebben gelegen. De kofferruimte is heel gemiddeld.

Zalige automaat

We reden met de 1.4 TFSI met 122 pk. Dat laatste moet erbij vermeld worden, want binnenkort is hij er ook in het smaakje 185 pk. Dat zal een echt bommetje worden, want het vermogen van de testauto was al een zeer prettige hoeveelheid; met minder zou het ook niet behelpen zijn in deze klasse. In onze testauto maakte de zeventraps S-tronic automaat deel uit van de aandrijflijn en ondanks dat we de techniek al vaak hebben mogen ervaren, liet het toch weer een overweldigende indruk achter. Het schakelen gaat zo vloeiend dat bijna alleen het motorgeluid verraadt dat er een ander

verzet actief is. En wanneer het bij een inhaalactie of een heuveltje wenselijk is om terug te schakelen, wordt zo vanzelfsprekend het goede aantal verzetten teruggeschakeld, dat je het handmatig niet beter had kunnen doen. De S-tronic automaat kent zoals gebruikelijk een handmatige bediening via de flippers op het stuur en een hoogtoerige sportstand. Erg functioneel vinden we die zelf niet, omdat de auto het op geen enkel moment nodig lijkt te hebben. Aan de andere kant, je krijgt het erbij zonder dat het meer kost.

Karakter

Het karakter van de A1 Sportback is niet heel erg uitgesproken. Hooguit zou je kunnen stellen dat de kleine Audi op de schaal van comfortabel naar sportief iets voorbij het midden heeft plaatsgenomen. Het stuurgedrag illustreert dat perfect. Zonder heel direct te sturen kan je er toch heel accuraat mee de hoek om. In de demping ervaren

we hetzelfde al zorgt de kortere wielbasis er natuurlijk voor dat het comfort iets verder te zoeken is dan bij de gemiddelde limousine uit Ingolstadt. Overall doet de A1 het gewoon heel erg goed, maar al klinkt het wat paradoxaal, dat maakt de auto weer wat vlak. Op hoog niveau vlak. Daarmee mist hij een rauw randje dat een auto kan karakteriseren.

Volgens Audi moet de A1 met deze configuratie op een gemiddeld verbruik van 5,3 liter per 100 kilometer moeten komen. Dat hebben we helaas niet voor elkaar kunnen krijgen. Sterker, met 6,5 liter op een representatief traject was de koek echt wel op. Nu neemt de automaat een belangrijk deel van het zuinig rijden voor zijn rekening en afgezien van het ietwat rauw aanslaan van het startstopsysteem draagt dat zijn steentje bij, maar dan heeft je rechtervoet nog steeds een zeer grote invloed op de verbruikscijfers. Zonder gekke fratsen uit te halen is de zeven liter zo aangetikt en dan wordt het verschil met de opgave wel weer erg groot.

Weinig aan te merken

We begonnen met de vraag of de twee deuren extra succes gaan brengen. Wat ons betreft doen die deuren an sich dat niet, want juist de posities die je door die deuren bereikt zijn ondermaats. Het maakt wel dat de A1 met deze extra variant nog beter op de persoonlijke wensen van de klant is af te stemmen. Dat kwaliteit wat mag - en moet - kosten vinden we niet meer dan logisch, maar toch was het wel even slikken toen we de totaalprijs van de testauto zagen van maar liefst 33.000 euro. Voor een compact wagentje is dat toch wel heel erg veel. Nu ligt vanafprijs voor de A1 Sportback met 1.2 TFSI al wel weer 15.000 euro lager, maar eerlijk is eerlijk, met een paar wensen ga je minimaal een eind over de 20 mille heen. Voor dat geld heb je dan wel een auto waar bijzonder weinig op aan te merken valt.

Plus

+ Hoogstaande afwerking
+ S-tronic
+ Overall goed

Min

- Zitpositie achterbank
- Vlak karakter
- Prijzig