



AUDI A1

EERSTE RIJTEST



PREMIUM POLO

Audi presenteert de nieuwe A1 als alles wat een moderne Audi kan zijn, maar dan in een kleinere verpakking. Mooi afgewerkt, moderne technologie, glad uiterlijk. Maar is dat genoeg om de A1 te onderscheiden van de Volkswagen Polo en Seat Ibiza waar hij zijn platform mee deelt?

✎ Marco Gorter 📷 Audi

Minimaal € 25.995 heeft Audi voor ogen als prijs voor de nieuwe A1 en dat gegeven drukt een stempel op hoe je de auto vervolgens ervaart. Je betaalt namelijk een paar duizend euro meer dan je kwijt bent aan een volledig aangeklede Volkswagen Polo of Seat Ibiza, die op precies hetzelfde platform staan en ook veel van de beschikbare hardware hebben. En zoals het een Audi betaamt, krijg je voor die 26 mille niet meer dan een standaarduitrusting. Airco, elektrisch bedienbare ramen en dito buitenspiegels, 15-inch lichtmetaal en een automatisch noodremstelsysteem zitten er wel op. Maar cruisecontrol, navigatie en ledkoplampen vergen

een extra investering. Bij gelijke motorisering en uitrusting kost een Audi A1 dus zomaar € 5.000 meer dan z'n stalgenoten. In alle eerlijkheid: er bestaat geen twijfel over dat de A1 het mooiste interieur in z'n klasse heeft. Door de grafische vormgeving van het navigatiesysteem en het digitale instrumentarium te wijzigen, lijkt het flitsender en door de aircobediening van de A3 over te nemen, doet het in eerste instantie meer aan die auto denken dan aan een Volkswagen. Bovendien heeft de A1 hetzelfde soort sportstuur als grotere Audi's en kun je als A1-bezitter zelfs zeggen dat dezelfde stuurwielbediening ook in een Lamborghini Urus zit. Alle lof over de



◀ Heel slim, het aircopaneel komt van de A3 en de vormgeving van het navigatiesysteem uit de A6.



EERSTE INDRUK

- + Mooi interieur
- + Fijne benzinemotoren
- Erg duur
- S-Line onderstel te hard

vormgeving ten spijt blijft het een compacte auto en de kwaliteit van de plastics in bijvoorbeeld de deuren werpen je snel terug in de realiteit. Ook de wat korte zitting van de stoelen getuigt ervan dat de A1 niet in alle opzichten segment-overstijgend is. De bediening van alle systemen valt op in positieve zin. Het touchscreen is groot, voorzien van een prettig formaat iconen om de trefzekerheid te maximaliseren en stuur en stoel kunnen riant worden versteld. Op

de achterbank wint de kleinste Audi geen prijzen, maar kritiek krijgt hij evenmin. Met vier personen van gemiddelde lengte is het te doen en de 335 liter bagageruimte die er dan overblijft, zal voor de bagage ook voldoende zijn. Kortom: een redelijk ruim interieur in een erg mooie verpakking.

BRAAF

Bij het samenstellen van een A1 zijn er drie opties voor het onderstel: normaal, een

variant met adaptieve dempers en een sportonderstel. Tijdens de eerste kennismaking rijden we met een S-Line, de laatste optie dus. Zeker, de wegligging is bovengemiddeld en de kans is groot dat de bestuurder eerder aan z'n eigen grens zit dan aan die van de auto, maar het comfort offer dat daar tegenover staat, blijkt erg groot, vooral met de grotere wielmaten. De Andalusische wegen zijn heus niet beroerd en toch leer je al snel grotere kuilen te vermijden. Het probleem zit hem vooral in de erg stugge demping, die ervoor zorgt dat de klap nadrukkelijk in het interieur doordreunt. Dat komt ten eerste niet heel verijd over en ten tweede wordt het op lange

De 1.5 die we kennen uit andere VAG-producten, komt vroeg op stoom en presteert moeiteloos ondanks de vrij lange bakverhoudingen

TECHNISCHE GEGEVENS

	AUDI A1 30 TFSI
Motor	3-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	999 cc
Max. vermogen	116 pk bij 5.000-5.500 tpm
Max. koppel	200 Nm bij 2.000-3.500 tpm
Topsnelheid*	203 km/h
0-100 km/h*	9,4 s
Verbruik gem.*	4,8-4,9 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	108-111 g/km
Alle gegevens volgens fabrieksopgave	



▶ Vaak ziet het er in deze klasse niet zo mooi uit als hier.

termijn simpelweg oncomfortabel. Tegelijkertijd kan de A1 in dynamisch opzicht niet winnen van de Mini. Daarvoor geeft de besturing te weinig feedback over wat er precies onder de voorwielen gebeurt en toont de A1 zich in het grensbereik ook een beetje te braaf. Druk hem bewust over z'n kunnen heen en de voorbanden verliezen grip om vervolgens bij het verminderen van het tempo weer netjes in het gareel te komen. Veilig, degelijk en voorspelbaar, maar niet uitdagend of speels. Prima, maar accepteer dat dan en ga voor het normale onderstel of de variant met adaptieve dempers. Of voor een Mini. Er vallen genoeg andere zaken aan te kruisen op de optielijst.

TFSI

Je kunt het geld ook uitgeven aan een wat potentere motor, want daarin komt een uitgebreide keuze. Komt, want bij introductie staat alleen de 30 TFSI in de prijslijst. Die krijgt echter nog voor het einde van het jaar gezelschap van de 25 TFSI, 35 TFSI en 40 TFSI. We zijn ons ervan bewust dat het nieuwe namenschema van Audi misschien nog niet helemaal helder op je netvlies

staat. In dat geval: de 25 en 30 TFSI zijn beide 1,0-liter driecilinders met respectievelijk 95 en 116 pk. De 35 TFSI staat voor en 1,5-liter viercilinder met 150 pk en de 40 TFSI voor een 2.0 met maar liefst 200 pk. Op basis van de eerste kennisgeving met de 35 TFSI denken we dat die of de 30 TFSI voldoende zijn.

De 1.5 die we kennen uit andere VAG-producten komt vroeg op stoom en presteert moeiteloos ondanks de vrij lange bakverhoudingen. Bergop een vrachtwagen passeren hoeft geen enkel probleem te zijn. Met de driecilinder zal het iets meer toewijding vergen, maar die presteert in de Polo en Ibiza voldoende voor de Nederlandse situatie; dat zal in de A1 niet anders zijn. Daarbij biedt Audi op de sterkste driecilinder optioneel en op de 2.0 TFSI standaard een S-Tronic transmissie met

dubbele koppeling aan voor wie het schakelen liever aan de auto overlaat. Over dieselmotoren voorlopig even geen bericht, de markt voor een zelfontbrander in dit segment is natuurlijk ook niet heel groot.

HAMVRAAG

Terug naar de vraag waarmee we het artikel begonnen: weet de Audi A1 voldoende ruimte voor zichzelf te creëren ten opzichte van de MQB-soortgenoten? Het blijft een moeilijke kwestie, maar rationeel bezien eigenlijk niet. Het verschil in rijgedrag blijkt erg beperkt te zijn, de motoren zijn bekend en de meeste opties krijg je voor minder geld eveneens op de andere auto's. Unieke zaken zijn een B&O-audiosysteem of mooi leer, maar is dat voldoende om een A1 te kiezen? Blijft dus over: de beleving aan boord. Dat heeft Audi goed voor elkaar en dat legt ze in de hogere segmenten ook geen windeieren. En mocht het onverhoopt toch niet lukken om van de A1 een succes te maken, dan hoeft dat ook niet rampzalig te zijn. Het zal immers relatief gezien niet veel geld of moeite hebben gekost om de aanpassingen te realiseren. Dat is dan weer het voordeel van de nauwe verwantschap. **AW**

Er bestaat geen twijfel over dat de A1 het mooiste interieur in z'n klasse heeft



◀ Voor het segment zit je achterin heel aardig.

▼ Geïnspireerd op de Ur-Quattro, mocht je het je afvragen.

