



Audi S1

Ode aan de Audi A1

Autotest | De A1 is de kleinste en goedkoopste Audi. De A1 is daarmee de Audi voor iedereen. Toch wordt ook een Audi A1 vooral met het gevoel gekozen. Louter voor vervoer van A naar B zijn er voordeligere opties. De A1 onderscheidt zich van andere compacte auto's met een hoogwaardige bouwkwaliteit, chique materialen en geavanceerde techniek. En voor wie de ultieme compacte Audi wil hebben, is er nu een heel bijzondere uitvoering: de S1.

Kijk even rustig naar de foto's bij dit testverslag. Er is namelijk iets bijzonders mee. De fotosessie van de Audi S1 vond plaats op exact dezelfde locatie als de A1. Zelfs de hoeken van waaruit de auto is gefotografeerd zijn dezelfde. Toch verschillen de fotoseries als dag en nacht. Niet alleen is de S1 een veel opvallendere auto, de tand des tijds heeft ook zijn sporen nagelaten.

Het oude industriële gebouw dat in oktober 2010 nog een klassieke schoonheid had, is nu het canvas van graffiti-kunstenaars. Op de koelvinnen en de scharnieren na, is de façade van de voormalige scheepswerf nog nauwelijks herkenbaar! Maar ook de auto is veranderd. De S1 heeft namelijk een iets ander uiterlijk (bumpers en koplampen) dan een gewone A1. Dit is een voorbode van de verwachte facelift die de Audi A1 in 2015 zal ondergaan.



Interieur

Uiteraard onderscheidt de S1 zich ook met sportieve elementen, zoals zijskirts en een achterspoiler. Ook de opvallende gele kleur is exclusief voorbehouden aan de S1. Ronduit indrukwekkend zijn de vier uitlaatpijpen met daartussen een diffuser. De testauto

staat op de optionele 18 inch velgen.

Het interieur is iets minder wild. De met leder beklede sportstoelen bieden extra zijdelingse steun, maar het zijn zeker geen kuipstoelen. Kenmerkend voor de S1 zijn grijze wijzerplaten, waarbij de schaalverdeling van de snelheidsmeter doorloopt tot een veelbelovende 280 km/u. Het stuurwiel heeft een platte onderkant en een subtiel "S1"-logootje.

Net als de grote Audi's is ook de S1 voorzien van MMI. Deze "Multi Media Interface" bedient het audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Maar omdat de middentunnel van de A1 niet doorloopt tot tussen de voorstoelen, zijn de knoppen om MMI te bedienen verplaatst naar het dashboard. Dit vraagt enige gewenning, maar al snel zijn alle vertrouwde functies gevonden en werkt het net zo goed als in de grotere modellen.



De ruimte voor- en achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. De bijzondere techniek van de S1 gaat niet ten koste van de binnenruimte.

Prestaties

Het belangrijkste kenmerk van de Audi S1 is de 2.0 liter turbomotor in het vooronder. Deze krachtpatser is ook te vinden in de grotere, duurdere Audi S3. Het verschil is, dat de motor in de S3 exact 300 pk levert en in de S1 "slechts" 231 pk. De reden daarvoor is eenvoudig: als de S1 hetzelfde vermogen zou hebben als de S3, dan zou de S1 door het geringere gewicht sneller zijn en zou de verkoop van de veel

kostbaardere S3 kelderen. Een geheel nieuwe motor ontwikkelen voor de S1 is echter te kostbaar.

Bovendien: met 231 pk laten de prestaties van de S1 weinig te wensen over! Vergelijkbare auto's van andere merken leveren gemiddeld 180 pk, met een enkele uitzondering tot 200 pk. Zelfs met geknepen motor zit deze Audi dus ruim boven het gemiddelde.



Met een druk op de knop komt de viercilinder tot leven. Dit geeft vooral buiten de auto een imposant geluid, binnen blijft de rust bewaard. En omdat een S1 geen sportwagen maar slechts een snelle reisauto is, wordt het maximale koppel (370 Nm) in de eerste twee versnellingen beperkt. Op die manier is de auto minder agressief en wordt voorkomen dat onervaren chauffeurs de koppelingplaten verbranden.



Zelfs wanneer kalm wordt gereden, is in iedere vezel van de auto voelbaar dat de S1 is gemaakt om te

presteren. De koppeling grijpt krachtig aan en de geringste beweging van de rechervoet wordt ogenblikkelijk omgezet in een versnelling danwel vertraging. De "2.0 TFSI" motor levert al bij een laag toerental volop trekkracht. Bij een hoger toerental loopt het vermogen steeds sterker op, waarmee de krachtbron de sensatie van een atmosferische motor met het explosieve karakter van een turbo combineert.

De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 5.9 seconden. Toch zijn het juist de tussensprints tot zo'n 120 km/u waarin de S1 echt uitblinkt. Dankzij het relatief lage gewicht is de S1 zelfs sneller dan bijvoorbeeld een Golf GTI! Omdat het motorgeluid vooral buiten de auto hoorbaar is, leent de S1 zich ook voor het aflaggen van langere afstanden.



Weggedrag

Audi's befaamde "S-Tronic" versnellingsbak met dubbele koppeling ontbreekt helaas. Wel brengt Audi een ander wapen in de strijd: "Quattro" vierwielaandrijving, inclusief de beproefde achterwielophanging van de Audi S3. Op die manier kan de S1 het vermogen onder alle omstandigheden daadwerkelijk benutten.

Bovendien doet Quattro wonderen voor het weggedrag. Wanneer gas wordt gegeven in de bocht, is voelbaar hoe mooi de aandrijfkrachten over alle vier de wielen worden verdeeld. Terwijl andere snelle auto's wringen en zoeken in de bocht, is het alsof de

S1 op rails staat! De S1 is zelfs zo stabiel dat het ESP (elektronisch stabiliteits programma) op de openbare weg domweg niet tot leven is te wekken. Ondanks meer dan baldadig weggedrag of moedwillig onhandig sturen van bochten, gaf het onderstel geen krimp. Bij een slalom-test werd de bestuurder eerder uit de stoel geslingerd dan dat de banden grip verloren!

Als de S1 al is aan te zetten tot een "schuiver", dan is dat op slecht wegdek. Het onderstel is namelijk zeer stug en daarom kan de auto op slechte wegen (of richels tussen weggedelen!) springerig worden. De S1 is echter niet zo hard geveerd dat de auto zich niet meer leent voor dagelijks gebruik. Een Ford Fiesta ST is in dit opzicht veel meer "hard core" sportwagen dan de S1.



Zoals het hoort bij een auto als deze, zijn de remmen aangepast aan het potentieel van de motor. Ook vanaf een hoge snelheid komt de S1 binnen een verbluffend korte afstand en in een kaarsrechte lijn tot stilstand. Al snel geeft de S1 daarom een overweldigend gevoel van superioriteit. Deze compacte S1 mag dan kostbaarder zijn dan alle concurrenten (en sommige grotere "hot hatches"); na een dagje sturen is overduidelijk waarom!

Conclusie

Audi introduceert de S1. Deze ultieme uitvoering van de A1 is in vele opzichten een bijzondere auto. De S1 is namelijk tegelijkertijd sneller en comfortabeler dan de meeste concurrenten. Met andere woorden: de Audi S1 gaat harder dan andere auto's, terwijl de bestuurder daar minder hard voor hoeft te werken. Dat bereikt Audi op een eenvoudige manier: door

nergens op te bezuinigen. Met een vermogen van 231 pk / 370 Nm is de S1 veruit de sterkste in zijn klasse. Quattro vierwielaandrijving zorgt er vervolgens voor dat het vermogen altijd en overal kan worden benut.

Toch is de S1 niet bedoeld als pure sportwagen. Het onderstel is stug, maar biedt nog net voldoende comfort voor dagelijks gebruik. De motor is sterk, maar niet zo agressief of luidruchtig dat het vermoeiend wordt. Waar mogelijk is gewicht bespaard, maar op de luxe en veiligheid is niet ingeleverd. Kortom: de S1 overtuigt in alle opzichten als ode aan de Audi A1. ■



Specificaties

Audi S1 S1

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	395 x 175 x 142 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.415 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	270/920 l
Bandenmaat	225/35R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	231 pk @ 6000 tpm
Koppel	370 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	166 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 43.100,-
Prijs instapmodel	€ 20.290,-