



## Audi A1 Sportback

### Grote back, sportief hart

Autotest | Het juiste product in de juiste verpakking; dat is kortweg de succesformule van de Audi A1. Het product is een compacte en zuinige maar tegelijkertijd luxueuze en snelle auto. De verpakking is een smetteloos strakke Audi-jas. Maar... tot toe was die jas voorbehouden aan yuppen, vrijgezellen en andere ongebonden levensgenieters. Nu is de Audi A1 er als "Sportback". Is dat alleen een mooie term voor "vijfdeurs" of biedt de "Sportback" echt meerwaarde?

De tijd dat de grootste en snelste auto de meest begeerlijke was, ligt ver achter ons. Wie nu nog met een brullende supercar aan komt zetten, wordt net zo vreemd aangekeken als iemand die nog denkt dat cassettebandjes of plateuzolen hip zijn. Luxe en uitstraling tellen anno 2012 nog steeds, maar nu wordt dat bij voorkeur gecombineerd met een compacte, politiek correcte auto. Het is daarom niet zo gek dat Audi sinds de introductie van de A1 in 2010 al 118.000 exemplaren heeft verkocht.

Ieder ander merk zou een vijfdeurs versie van een bestaande auto in stilte aan het leveringsprogramma toevoegen. Bij Audi draait het echter allemaal om emotie en dus pakt het merk het groots aan. De vijfdeurs A1 heeft zelfs een eigen naam en heet "Sportback".



Toch is die eigen naam niet geheel uit de lucht gegrepen. De A1 Sportback heeft weliswaar dezelfde lengte en wielbasis als de driedeurs A1, de daklijn is wel aangepast. Daardoor nam de hoofdruimte achterin met 11 mm toe. De achterraut staat iets meer recht op, wat de binnenruimte eveneens ten goede komt.

Uiteraard is de instap naar achteren dankzij de extra portieren makkelijker. De ruimte achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Dat wil zeggen dat

kinderen er prima zitten en volwassenen op korte ritten ook niet zullen mopperen.

## Uitrusting

Tegelijk met de introductie van de Sportback, biedt Audi nieuwe opties voor de A1 aan. Zo is de auto voortaan leverbaar met hetzelfde audio-, navigatie- en communicatiesysteem als de grotere Audi's. Het gaat hier om de meest recente generatie van MMI (Multi Media Interface) en dat betekent bijvoorbeeld dat het navigatiesysteem landschapsfoto's van Google in plaats van een landkaart toont. Dat maakt het voor de bestuurder makkelijker om een verband te leggen tussen de omgeving buiten en de instructies op het beeldscherm.



Ook voorziet MMI voortaan in Internet-radio en een wifi-hotspot in de auto. Beide zijn eenvoudig te realiseren met de gemiddelde smart-phone, maar de integratie in de auto blijkt in de praktijk net even makkelijker te werken.

Vergeet het optionele Bose audiosysteem. Dat klinkt misschien heel spectaculair, maar de weergave is allerminst realistisch. Bovendien is het geluid alleen de eerste paar minuten sensationeel, daarna is het vooral vermoeiend.

## Benzine

Wat nooit gaat vervelen, zijn de heerlijke TFSI-motoren. Zelfs het instapmodel met 86 pk / 160

Nm sterke benzinemotor voelt nooit traag of onderbemeten. Wanneer de "1.2 TFSI" toeren mag maken, is zelfs de eenvoudigste A1 een vlotte auto te noemen.

Ruil de 1.2 TFSI in voor een 1.4 TFSI en die ruime voldoende wordt regelrechte overdaad. De 1.4 liter benzinemotor reageert meer dan gretig op het gaspedaal. Wanneer de 1.4 TFSI eenmaal op toeren komt, is de A1 zelfs giftig snel. Daarbij maakt het niet uit of er hard of zacht wordt gereden: de 140 pk / 250 Nm viercilinder heeft altijd meer in huis.



## Twee of vier cilinders?

Juist omdat grote, benzineverslindende auto's niet meer mogen, voorziet Audi in een unieke manier om brandstof te besparen: twee van de vier cilinders kunnen tijdelijk worden uitgeschakeld om brandstof te besparen.



Het idee hier achter is als volgt: als een kleine motor zeer hard moet werken, gebruikt deze meer brandstof dan een grote motor die zelfde arbeid levert. Omgekeerd is een kleine motor efficiënter als slechts weinig vermogen wordt gevraagd. Door afhankelijk van de situatie twee of vier cilinders te gebruiken, wordt de Audi-motor naar wens een grote of kleine motor.

De bestuurder heeft geen omkijken naar "Cylinder on Demand" (COD); de computer schakelt de cilinders zelf in of uit. Volgens de technici wordt door het uitschakelen van twee cilinders 0.4 tot 1.0 liter brandstof per 100 km bespaard.



In de praktijk is weinig te merken van de bijzondere techniek. In de regel worden alle vier de cilinders gebruikt. Wanneer kalm met de verkeersstroom wordt

meegereden en er dus nauwelijks trekkracht nodig is, verschijnt in een display de melding dat slechts twee cilinders worden gebruikt. Dankzij een aanpassing in het uitlaatsysteem verandert het motorgeluid niet. Ook is niets te voelen van enig vermogensverlies, want zodra meer vermogen wordt gevraagd springen de twee uitgeschakelde cilinders binnen enkele milliseconden weer in.

Ondanks de fraaie techniek blijkt het streefverbruik in de praktijk lastig te realiseren. Op diverse ritten kwam de boordcomputer niet verder dan 6.3 liter per 100 km (fabrieksopgave: 5.4 l / 100 km).



## Diesel

Ook nieuw is de 2.0 liter dieselmotor. Terwijl de A1 met benzinemotor lichtvoetig en wendbaar is, geeft de relatief grote dieselmotor de A1 een zekere macht en waardigheid. Bijna onmerkbaar zet de 2.0 TDI hoge snelheden op de klok en met al even groot gemak worden lange afstanden afgelegd.

Net als bij de versies met benzinemotor zorgt "XDS" (een elektronisch sperdifferentieel) er voor dat de voorwielen het overvloedige vermogen probleemloos kunnen verwerken. Nooit is in het stuurwiel te voelen hoe de voorwielen naar grip zoeken ("torque steer"). Ook onderstuur is de A1 zo goed als vreemd.

Alhoewel de 2.0 TDI bijna vraagt om een baldadige rijstijl, blijft het verbruik dankzij het stop/start-systeem, de regeneratie van energie en de schakelindicator beschaafd laag. Zelfs wanneer als een bullebak wordt gereden, blijft het verbruik beperkt tot slechts 4.6 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4.1 l / 100 km). Daarmee is de A1 voortaan een nog serieuzer alternatief voor een grotere zakenauto.



## Conclusie

Strikt genomen was het een hoop gedoe om niks. De Audi A1 Sportback is simpelweg een A1 met vijf deuren. De auto rijdt niet anders dan een gewone A1. Net als bij iedere andere hatchback, biedt de vijfdeurs een iets makkelijkere instap naar achteren.

Toch was het meer dan de moeite waard om opnieuw een proefrit met de Audi A1 te maken. MMI biedt voortaan nog meer mogelijkheden en daarom vormt de A1 een nog serieuzer alternatief voor een grote zakenauto.

De nieuwe 2.0 liter dieselmotor geeft de A1 een grootsheid waar het eerder aan ontbrak. Dankzij deze nieuwe dieselmotor leent de A1 zich nu beter voor het afleggen van lange afstanden. De 1.4 liter benzinemotor met automatisch uitschakelende cilinders is niet alleen een technisch hoogstandje, maar levert zulke goede prestaties dat de A1 de "Sport" in Sportback nu meer dan ooit waar maakt. ■



## Specificaties

### Audi A1 Sportback 1.4 TFSI

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	395 x 175 x 142 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.180 kg
Aanhanger	590 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	270/920 l
Bandenmaat	205/55R15

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1395 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 5000 tpm
Koppel	200 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,9 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	118 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 22.340,-
Prijs instapmodel	€ 20.290,-