



Bjorn Blokzijl
2 april 2015

Oude tijden herleven

Voor een ieder die de rallysport een warm hart toedraagt, zal de naam 'S1' bekend in de oren klinken. Midden jaren '80 van de vorige eeuw maakte Audi furore met de vierwielaangedreven Audi Sport Quattro S1. Vooral op de heuvelklim was de auto, dankzij zijn hoge vermogen en aandrijving op alle wielen, ongenaakbaar. Nu - dertig jaar na dato - is er opnieuw een Audi S1. Weer met een hoop vermogen en 'Quattro', maar niet bedoeld als rallykanon. Wij gingen op stap met een knalgele S1 Sportback om uit te vinden of de auto zijn naam waar kan maken.



Beperkt strakgetrokken

In 2012 introduceerde Audi de kleinste loot in de familie: de A1. Twee jaar later volgde de Sportback. Eind vorig jaar was het al tijd voor een subtiele facelift. Net als bij de meeste facelifts van het Duitse merk bleef het basisontwerp intact en moet je goed kijken, wil je de verschillen zien. Aan de buitenzijde zijn de wijzigingen beperkt. Meer dan anders ingedeelde verlichtingsunits, een iets bredere grille en nieuw gemodelleerde voor- en achterbumpers is het niet. Net als alle S'en, is het onderscheid tevens subtiel. Als de dikke voorbumper met grote 'luchtinlaten', matte aluminiumkleurige spiegelkappen en dito grille, zijskirts, grote velgen, een achterspoiler en een diffuser nog niet voldoende zijn om te weten dat hier niet zomaar een A1 staat, dan doen de vier uitlaten dit wel. Zeker in de kleurencombinatie van de 'onze' rijd je niet ongemerkt door het Nederlandse verkeer. Toch is het geheel niet schreeuwerig of patserig, maar stijlvol sportief. Uiteraard is hij ook in stemmig zwart of in saai zilvergrijs te verkrijgen, maar gezien het potentieel mag je best opvallen in de massa.



Sportief in details

Net als bij de buitenzijde, merk je in het interieur niks van wijzigingen. Het verlangen naar wijzigingen is er dan ook niet. In zijn klasse had de A1 al Ã©Ã©n van de mooiste - en ergonomisch erg goed in elkaar zittende - interieurs en dat is zo gebleven. Vooral het opgeruimde karakter samen met de erg goede afwerking vind je bijna nergens. Ten opzichte van de Polo - die op dezelfde basis staat - merk je vooral in het interieur dat daar extra geld is geÃ«nvesteerd. Kijk bijvoorbeeld eens naar de mooie ventilatieopeningen: fraaie materialen en een solide indruk. Ten opzichte van een gewone A1 is het interieur een stuk sportiever aangekleed. Een dik en afgeplat stuurwiel, metalen pedalen, lederen bekleding met S1-logo's en mooie stiksels is nog maar een greep uit het pakket aanpassingen. De stoelen zitten erg goed, zeker voor een compacte auto als deze. Hoewel de achterdeuren de instap naar de achterbank eenvoudiger maakt, is de ruimte daar beperkt. Hierin moet de A1 andere auto's - zoals de Yaris - voor laten gaan. Een S1 koop je niet per se voor de binnenruimte, maar iets meer plek voor de achterpassagiers zou wel mogen voor dit geld. Geheel achterin is 210 liter beschikbaar. Genoeg voor de wekelijkse boodschappen, maar ook niet meer

Audi S1 Sportback 2.0 TFSI quattro Ambition

dan dat. Ook hier moet de A1 het afleggen tegen het gros van zijn concurrenten. Hoewel je een S1 niet zal inzetten als gezinsauto, is dat wel het geval bij een lichter gemotoriseerde variant. Gezien zijn buitenmaten hadden wij wat meer verwacht.



Stil genieten

Waar je een S1 voor kiest, is dat wat onder de motorkap schuilt. Met 231 pk is de tweeliter motor zeker geen stakker, maar toch is er iets bijzonders aan de hand. Audi levert dit blok ook in de grotere broer van de S1: de S3. In die auto levert hij echter 300 pk en 10 Nm meer koppel. Het opgegeven verbruik is bij beide auto's wel identiek. De reden voor het terugtunen van de motor is een logische zet. Zou de S1 ook 300 paarden op de vier wielen loslaten, dan zou hij - door het lagere gewicht - rapper zijn dan de 10 mille duurdere S3. In de hiërarchie van het Audi-gamma kan dit uiteraard niet. Ondanks dit feit is de S1 een bovengemiddeld rap wagentje. Van 0 naar 100 wordt in 5.8 seconden beslecht en heb je de ruimte, dan houdt het pas op bij 250 kilometer per uur. Accelereren gaat - zowel vanuit stilstand als op snelheid - uiterst soepel. Daarbij maakt het blok een aantrekkelijk geluid, al hoor je daar in het interieur

verrassend weinig van. Draai je een raampje open of rijd je in een tunnel, dan hoor je wat je eigenlijk altijd wil horen in een auto als deze. Voordeel van de goede geluidsisolatie is de rust aan de oren op langere afstanden. Lange afstanden op constante snelheid hebben wij echter niet gereden tijdens de testperiode. Om zoveel mogelijk te genieten van het acceleratievermogen, zijn vele bochtige B-weggetjes bedwongen. Dit komt het verbruik niet ten goede. Volgens de fabrieksopgave moet een gemiddeld verbruik van 7 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Bij ons bleef de teller staan bij 10,2 liter benzine per 100 gereden kilometers.



Het betere schakelen

Dankzij vierwielaandrijving heeft de S1 geen enkele moeite om het vermogen op de weg te brengen. In de basis is de auto aangedreven op enkel de voorwielen, maar als deze grip dreigen te verliezen, worden de achterwielen bijgeschakeld. Er gaat nooit meer dan 50% van het vermogen naar de achterwielen. Hierdoor blijft het weggedrag voorspelbaar. Ook als je stevig op het gas gaat in een krappe bocht, zal de achterkant niet wild uitbreken. Het geheel is echter niet klinisch. De onderstelafstelling is behoorlijk

Audi S1 Sportback 2.0 TFSI quattro Ambition

strak en daardoor voel je precies wat er onder de wielen gebeurt. De demping daarentegen is juist wat zachter. Rijd je over een drempel, dan verwerkt het onderstel deze soepel en stoot hij niet. Audi heeft ervoor gekozen de S1 enkel te leveren met een handgeschakelde zesbak. Hoe fijn een DSG ook is, hij haalt het qua beleving nooit bij het ouderwetse 'poken'. De bak schakelt strak en met gevoel. Ook de besturing doet precies wat je hem opdraagt. Stuurbewegingen leiden tot het draaien van de voorwielen, zonder daarbij nerveus te worden. Daarbij wordt ruim voldoende doorgegeven van wat er onder de wielen gebeurt.



Prijsig met een reden

De S1 is bedoeld als tegenhanger voor bijvoorbeeld de MINI Cooper S. Pak je de gegevens van die auto erbij dan valt allereerst het prijsverschil van net geen 9 mille - in het nadeel van de Audi - op. Dit is dan ook gelijk het grootste nadeel van de S1, zeker als je de instapprijs van de A1 - 19.150 euro voor een driedeurs met de nieuwe 1.0 TFSI met 95 pk - in het achterhoofd hebt. Toch biedt de auto een hoop voor dat geld. Meer vermogen dan welke auto in deze klasse, vierwielaandrijving en een ruime

standaarduitrusting. Kleed je de MINI aan zodat hij qua uitrusting overeen komt, dan komt de 40 mille in zicht. Aandrijving op alle wielen is bij geen van de concurrenten een optie, dus ook niet bij de MINI. Om de Audi S1 helemaal af te maken, is de 'onze' voorzien van diverse opties zoals de bijzondere gele lak, het zwarte dak, parkeerhulp, leer en grotere velgen. De totaalprijs van net geen 50.000 euro is fors voor een compacte auto, maar dan heb je ook wel wat. Zoals de Audi S1 is er geen tweede en uniek zijn heeft nou eenmaal zijn prijs. We stelden ons de vraag of de nieuwe S1 uit hetzelfde hout is gesneden als zijn illustere voorganger met diezelfde naam. Een succes zal hij niet worden in de rallysport, maar uniek en opvallend is hij zeker wel. Of hij over dertig jaar dezelfde status heeft als zijn voorganger moet nog blijken, maar de voortekenen zijn positief.

Plus

- + Fantastische aandrijflijn
- + Dik uiterlijk
- + Prettige zitpositie

Min

- Ietwat krap interieur
- Wel erg stil
- Prijzig