

TERUG NAAR 1999

De Audi A2 was zijn tijd té ver vooruit, is 25 jaar later te zien



De Bugatti 18/3 Chiron. Beeld Getty

Toen de Audi A2 in 1999 op de markt verscheen, oordeelde de autopers bijna unaniem: wat een revolutionair ontwerp. Toch flopte de kleine auto met de gebolde rug. Eigenlijk past-ie ook veel beter in onze tijd: licht, zuinig en met gevoel voor luxe.

Bard van de Weijer 15 oktober 2024, 05:00

B

ijna teder streelt Hessel Terpstra de smetteloze geel-zwart geblokte stof van de voorstoel van de kanariegele Audi A2, die achter in zijn garagebedrijf geparkeerd staat. ‘21 jaar oud, 140.000 kilometer en als nieuw’, zegt hij. ‘Wat een kwaliteit.’

Advertentie

Terpstra (45) heeft de kleine Audi gekocht voor zijn dochter, die 16 is en binnenkort met rijlessen begint. Is het niet mooi als je eerste auto meteen een klassieker is, vinden Terpstra en dochter. Een



de Volkskrant



te zetten, is er niet.

Over de auteur

[Bard van de Weijer](#) is economieredacteur van *de Volkskrant*. Hij schrijft over de energietransitie en de impact daarvan op het dagelijks leven. .

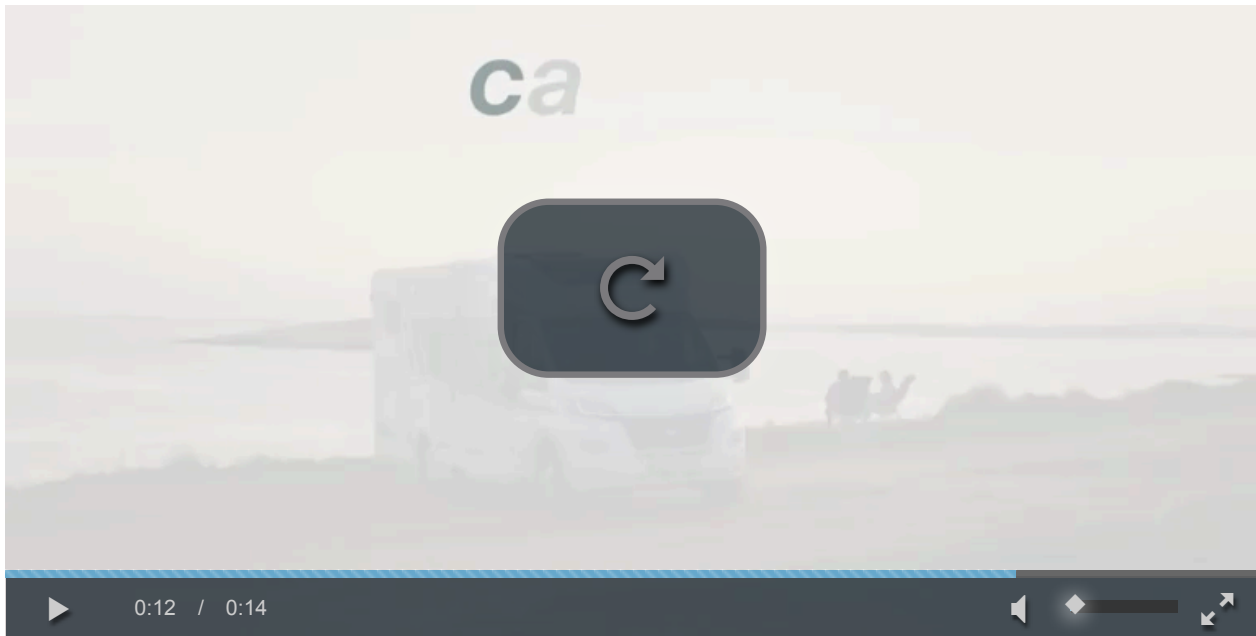
Autobedrijf Terpstra in het Friese Sexbierum is gespecialiseerd in auto's van het Volkswagenconcern, met merken als Seat, Volkswagen en natuurlijk Audi. Hoewel de ondernemer vanzelfsprekend merkvast is, was het vooral het idee achter de A2 dat zijn dochter en hem deden besluiten dat dit haar eerste auto moest worden. ‘De A2 is een enorm slim gebouwde auto’, zegt Terpstra. Met een hoge instap, veel zicht rondom, extreem zuinig, veilig. ‘En kwalitatief dus heel goed.’

Veel mensen zullen de kleine Audi ook nu nog herkennen. Toen hij

in 1999 verscheen, was het een revolutionair ontwerp, constateerde de autopers destijds bijna unaniem. Toch flopte hij. Hoe kan dit? En wat maakt dat de A2 nu misschien wel geliefder is dan toen?

V
Home

Editie



Bijna vergeten autojaar

Het had maar een haar gescheeld of 1999 was als autojaar in de vergetelheid geraakt. Dankzij twee modellen is dit niet gebeurd: de Bugatti 18/3 Chiron en de Audi A2.

Het contrast tussen de twee kan bijna niet groter: de Bugatti is een supersportwagen met een motor die achttien cilinders telde (de benzinewagen van de meeste stervelingen moet het stellen met drie of vier). Aan de andere kant van dit spectrum was er dus de A2, een, zeker voor Audibegrippen, klein autootje. Maar met een omschrijving die ruimte inneemt: *een lichtgewicht compacte MPV-achtige supermini hatchback*.

Advertentie

De kleine auto met de gebolde rug was een opmerkelijke verschijning in een tijd waarin personenwagens vooral groter, zwaarder en krachtiger werden, zoals het CBS in 1999 vaststelde. De basisversie van de A2 woog net 800 kilogram (een gemiddelde auto weegt nu 1.400 kilo, volgens de RDW; elektrische wagens zijn vaak nog zwaarder) en had een motor met een (voor Audibegrippen) hamstervermogen van 75 pk.

De Audi en de Bugatti waren ook in maatschappelijk opzicht elkaars tegenpolen. De laatste was naast technologisch meesterwerk een schoolvoorbeeld van waar het níét naartoe moest in de autowereld: brandstofslurpende veel te snelle voertuigen die slechts plaats boden aan twee inzittenden. De eerste wees juist de weg naar een wereld die meer in overeenstemming was met het rapport van de Club van Rome: spaarzaam, praktisch, duurzaam (in de zin dat hij lang mee kon).

Sensuele uitstraling

Dat beide voertuigen in 1999 het levenslicht zagen, was het gevolg van een koortsige wensdroom van Ferdinand Piëch, de vijf jaar geleden overleden oud-baas van de Volkswagengroep en laatste

grote autotsaar. Piëch, een telg uit de roemruchte Porschefamilie, had het Volkswagenconcern begin jaren negentig gered van de ondergang om vervolgens een klein *Wirtschaftswunder* te verrichten: aan het eind van het decennium was VW extreem succesvol en had het een waaier aan merken onder zich, waaronder Audi en Bugatti.

Advertentie



De Audi A2.

In het hoofdkwartier in Wolfsburg klotste het geld niet tegen de plinten, het stroomde op kniehoogte naar binnen en dat maakte dat Piëch een paar bijzondere projecten kon bedenken. Door de grenzen van het technologisch kunnen van zijn concern op te zoeken, hoopte de Herr Prof. Dr. zijn ingenieurs een beetje te

kietelen, anders gingen ze maar saaie auto's tekenen als de VW Bora, die ook in 1999 verscheen en de sensuele uitstraling had van een klomp smeltend poolijs.

Hooggeleerde ingenieurs

Het plan voor een superzuinige auto had hij al in 1990 uit de doeken gedaan tijdens een jaarlijks symposium van autotechnici en wetenschappers, georganiseerd door het Weense Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau.



Het interieur van de Audi A2 in 1999. Beeld Audi

Daar verklaarde Piëch onder meer dat dieselmotoren binnen drie jaar niet langer hun kenmerkende ratel mochten laten horen, maar net zo zijdezacht moesten klinken als de benzinemotoren van VW. En, hield hij zijn gehoor voor, binnen vijf jaar moest er een auto komen die slechts drie liter brandstof nodig had om honderd kilometer af te leggen.

Met name met die laatste eis liet hij de aanwezige hooggeleerde ingenieurs in verbijstering achter: onmogelijk, stelden de meesten. Niettemin gingen ze aan de slag. Maar het resultaat van hun denkoefeningen kon de grote leider niet bekoren.

Toen het ontwerpteam (inmiddels uitgewaaierd over andere werelddelen en concerns) in 1991 met zijn eerste schets kwam, oogde het conceptvoertuig extreem plat, om de luchtweerstand zo laag mogelijk te houden. Piëch keek ernaar en schoof het terzijde, schrijft autoauteur Dirk-Michael Conradt in zijn bijbeldikke naslagwerk over de A2. Zuinigheid mocht geen doel op zichzelf zijn, luidde het strenge oordeel van de baas. ‘De klant moet de drieliterauto zien als product dat gelijkwaardig is aan onze andere wagens.’

En hij stuurde de ontwerpers terug naar de tekentafel. De superzuinige auto moest van binnen net zo ruim zijn als de Golf, sinds jaar en dag hét succesnummer van VW.

Gesamtkonzept

Piëchs zuinigheidseis kwam niet uit de lucht vallen. Kort daarvoor had de Duitse regering de autoindustrie opgedragen het gemiddelde brandstofverbruik halverwege de jaren nul met een kwart te verlagen. Om dit te halen, moest de trend van steeds zwaardere auto's worden gekeerd, en moest er een *Gesamtkonzept* komen, luidde ook toen al de conclusie.

Dat concept werd dus de A2, een mini-Audi die weliswaar klein en zuinig was, maar toch dezelfde kwaliteit en luxe-uitstraling moest bieden als zijn grote zakenbroers.



De Audi A2 is van aluminium gemaakt. Beeld Getty

Dat lukte. De A2 was een wonder van efficiëntie, constateerde de autopers rond de eeuwwisseling: een beetje oplettende bestuurder kon met de benzineversie 1 op 25 halen. De auto was ook verkrijgbaar met een kleine diesel die ruim 1 op 30 haalde – geheel conform Piëchs wensen.

Dat de A2 zo zuinig was, kwam onder meer doordat de ingenieurs veel aandacht hadden besteed aan een lage luchtweerstand. Toen de auto werd gepresenteerd, had ze het laagste coëfficiënt van alle personenauto's die destijds werden verkocht. Ook werd de auto opgetrokken uit lichtgewicht aluminium, net als de prestigieuze zakenauto A8, destijds een novum in deze klasse. Het aluminium hielp het autootje aan zijn lage gewicht, maar het was ook een kostbaar materiaal.

Goedkoop werd de A2 allerminst. Uit prijslijsten uit die tijd blijkt dat de basisuitvoering in Nederland ruim 24.000 gulden (bijna

11.000 euro) kostte, eenderde meer dan een in grootte vergelijkbare Volkswagen Polo, die trouwens nogal wat techniek deelde met de A2.

Naar Ikea

Wat vervolgens gebeurde, laat zich raden: klanten bleven massaal de Polo kopen en lieten de A2 in de showroom staan. Onterecht, vindt Terpstra. 'Het is echt een bijzonder ontwerp. Hij is niet alleen zuinig, maar ook enorm praktisch.' De achterstoelen kunnen er makkelijk uit, of plat worden gelegd. Hij heeft een verstelbare laadvloer, ongekend voor die tijd. 'Je kon er prima mee naar Ikea', schetst Terpstra. 'Of vier volwassenen meenemen.'

De Audi-leiding zag met lede ogen toe dat iedereen weliswaar lovend was, maar dat klanten wegbleven. Een vernieuwingscampagne, waarbij het zilvergrijs en zwart werden uitgebreid met zuurtjeskleuren, moest de auto aantrekkelijk maken voor een jonger publiek.



Het mocht weinig baten. De auto werd een verkoopmislukking. ‘Ik denk dat ze er nooit een cent aan hebben verdiend’, zegt Terpstra.

Maar zoals wel vaker gebeurt: sommige mislukkingen worden uiteindelijk populair. Juist vanwege zijn praktische inborst en zuinigheid is de Audi A2 nog altijd in trek, niet in de laatste plaats doordat de wagen een relatief hoge instap heeft. Een korte rit door Sexbierum leert de verslaggever dat een auto van een kwarteeuw oud inderdaad nog als nieuw kan rijden en modern aanvoelt.

Elektrisch retromodel

‘Hij was zijn tijd te ver vooruit’, constateert Terpstra. En misschien past-ie daarom nu wel zo goed in de onze. Met wat kleine aanpassingen kan hij zo als elektrisch retromodel de markt op. Net als de elektrische Renault 5, Mini of Fiat 500 – ook moderne klassiekers.

Zulke geluiden klinken ook wel binnen Audi, zegt Terpstra. Maar of het gebeurt, is hoogst onzeker. ‘Zo’n figuur als Piëch zou sinds MeToo nu natuurlijk aan de hoogste boom worden geknoopt’, denkt de Fries. En terecht, zegt hij, want Piëch was zacht gezegd nogal een mannetje. ‘Maar hij was wel een leider die besluiten durfde te nemen. Iemand die opstaat en zegt: zo gaan we het doen – zo’n figuur ontbeert de autowereld nu.’

Types als Ferdinand Piëch, Sergio Marchionne van het Fiatconcern en Carlos Ghosn van Nissan-Renault konden drieste besluiten nemen en daarbij geregeld grootse fouten begaan. Terpstra: ‘Maar ze stonden wel ergens voor en dat bracht de industrie uiteindelijk verder. Wat dat betreft is het jammer dat dit soort leiders niet meer bestaat.’

1999

Het laatste jaar van de vorige eeuw, nu 25 jaar geleden, is in de popculturele geschiedenis een jaar van groot belang. *De Volkskrant* laat zien waarom we nog altijd zo vaak terugverwijzen naar 1999.

Lees ook in deze serie:

Office Space, *The Matrix*, *The Blair Witch Project*: [1999 was een fantastisch jaar voor de speelfilm](#)

Van makkelijke rotzooi naar 'de nieuwe literatuur': [1999 was een kanteljaar voor de televisieserie](#)

Gigi D'Agostino's *L'amour toujours* [vat het jaar 1999 samen in 4 minuten](#) aan stampende beats, jolige synths en melodramatische zang
[Onweerstaanbaar leuke Jamie Oliver](#) zette 25 jaar geleden niet alleen het thuiskoken, maar ook zichzelf op de kaart

Met dit beslapen en besekste bed schopte [Tracey Emin, een van de Young British Artists](#), het kunstestablishment omver

Van Madonna tot Robert de Niro: in 1999 is [de 'black cod with miso'](#) van restaurant Nobu het lievelingskostje van de jetset

Met [de komst van Napster](#) veranderde de muziekindustrie voorgoed.

[Nederlands tv-succes na Big Brother](#): hoe we 25 jaar later nog steeds wereldwijd scoren

Wie was er bepalend voor het geluid van de late jaren negentig: [Britney Spears](#), of haar rivale [Christina Aguilera](#)?