



Audi A1 1.4 TFSI Ambition

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(90 kW / 122 PS)

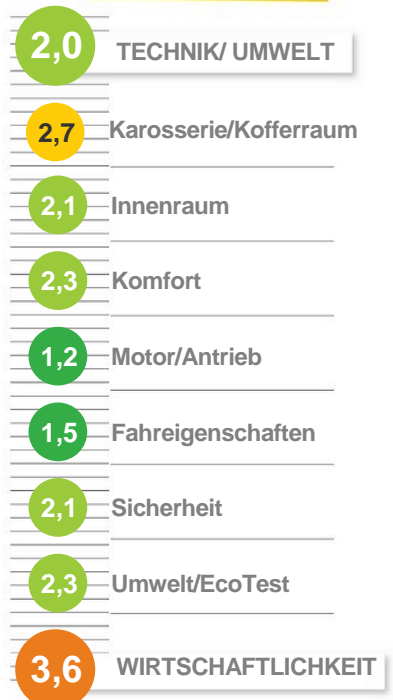
Der neue Audi A1 wirkt aufgrund des typischen Markengesichts und dem modernen Design sehr hochwertig und edel. Durch unzählige Individualisierungsmöglichkeiten sollte er vor allem bei jungen Kunden punkten können und wird dem BMW Mini ernsthaft Paroli bieten. Auf den bequemen Vordersitzen fühlt man sich aufgrund der bis auf wenige Ausnahmen tadellosen Bedienung und dem guten Raumangebot schnell wohl. Hinten bietet der reine Viersitzer nur ausreichend Platz - das Fahrzeug ist nur als Dreitürer erhältlich. Audi setzt beim A1 auf Sportlichkeit. Das direkte und sichere Fahrverhalten sorgt auch in Verbindung mit dem kräftigen 1,4 TFSI Motor für hohen Fahrspaß. Wer es komfortabel mag, sollte auf das straffe Sportfahrwerk verzichten. Insgesamt ein sehr gelungenes Fahrzeug für einen sehr hohen Preis. Die getestete Variante ist ab 19.600 Euro zu haben. Leider langt Audi bei den Sonderausstattungen kräftig zu. Klimaanlage, lackierte und beheizte Außenspiegel oder Beifahrerairbag-Deaktivierung sollten bei dem Preis eigentlich obligatorisch sein. **Karosserievarianten:** keine
Konkurrenten: u.a. Alfa MiTo, BMW Mini, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo

+ gute Verarbeitung, recht gute Rundumsicht, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, kräftiger und sauberer Motor, sehr sichere Fahreigenschaften

- hinten wenig Platz,, nur vier Sitzplätze, sehr teuer in der Anschaffung, wenig Serienausstattung



ADAC-URTEIL



⊕ Der neue Audi A1 basiert auf der aktuellen VW Polo Plattform. Wie von Audi gewohnt, liegt auch beim jüngsten Spross die Verarbeitung und das Finish der Karosserie auf sehr hohem Niveau. Die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung erfüllen Audi's Premiumanspruch. Der A1 bietet unzählige Möglichkeiten zur Individualisierung des Fahrzeugs. So können die Dachbögen in Kontrastfarbe gewählt oder neben dem S-Line Paket auch ein Competition kit mit aerodynamisch optimierten Stoßfängern und Seitenschweller geordert werden. Das alles natürlich gegen saftigen Aufpreis. Wie schon bei anderen Audi-Modellen langen die Ingolstädter auch beim A1 kräftig zu und verlangen sogar für lackierte Außenspiegelschalen Aufpreis. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum abgeschottet, das reduziert Lärmemissionen vom Motor und Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen würden. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte hat Audi gut nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, leider fehlt ein vernünftiger Schwellerschutz, der den Lack vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen bewahrt. Der Innenraum präsentiert sich hochwertig und ist ordentlich verarbeitet, alles sitzt passgenau und selbst auf sehr schlechten Straßen hört man keine Geräusche. Alurahmen und schwarzer Klavierlack sorgen für Noblesse, aufgeschäumte Kunststoffe für eine angenehme Haptik. Auch der Innenraum lässt sich individuell gestalten. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei über 405 kg, das ist für einen viersitzigen Kleinwagen mehr als ausreichend. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es beim A1 auch nicht gegen Aufpreis. Auf Wunsch können aber anstatt des Reifenreparatursets Runflatreifen geordert werden. Einen Wagenheber kann man kostenlos dazu ordern. Bloß nicht anecken sollte man mit den lackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Zudem fehlen Seitenleisten an den Türen.

⊕ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Audi A1 noch gut ab. Besonders positiv fallen die nicht zu breiten C-Säulen und die versenkbaren Kopfstützen im Fond auf. Zudem wird die Sicht beim Abbiegen durch die schmalen A-Säulen nicht zu stark behindert. Hindernisse vor dem Fahrzeug können aufgrund der leicht abfallenden Motorhaube sehr gut erkannt werden.

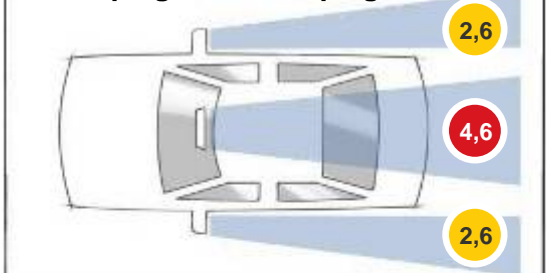


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

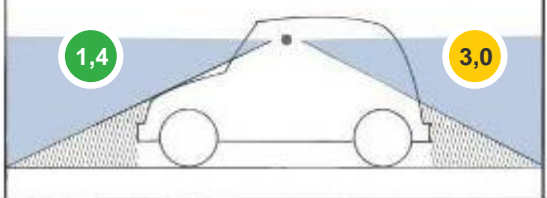
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Auch nach hinten ist die Übersichtlichkeit und der Bodenblick zufriedenstellend. Gegen Aufpreis ist entweder für hinten oder für vorne und hinten eine Einparkhilfe erhältlich. Der Innenspiegel blendet auf Wunsch automatisch ab (abschaltbar). Die großen Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Der fahrerseitige Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Das Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt, ist nicht nachvollziehbar - unbedingt mitbestellen, da speziell im Winter das Risiko besteht, dass sich die Außenspiegel mit Schnee zusetzen oder beschlagen. Ein nicht zu vernachlässigendes Sicherheitsrisiko. Das LED-Tagfahrlicht (nur mit Xenon) sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Die hellen aufpreispflichtigen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen aus. Auf Wunsch gibt es erstmals bei einem Fahrzeug in der Kleinwagenklasse auch einen Fernlichtassistenten.

➖ Für den A1 ist weder Abbiege-, noch Kurvenlicht erhältlich. Die runden Alu-Blenden der seitlichen Luftausströmer spiegeln sich bei Dunkelheit stark in den Außenspiegeln.

3,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne kann man insgesamt bequem ein- und aussteigen, wenn seitlich neben dem Fahrzeug genug Platz vorhanden ist, um die langen Türen weit öffnen zu können. Die kräftigen Türbremsen können die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen halten. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Haltegriffe, für die hinteren Mitfahrer fehlen diese. Mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Komfortschlüssel" kann der Motor auf Knopfdruck gestartet werden. Das Fahrzeug öffnet automatisch beim Berühren des Türgriffs. Der Schlüssel muss nur in der Tasche mitgeführt werden. Beim Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit nach und beleuchten den Weg. Diese Funktion ist aber nur bei Wahl des Licht-/Regensensors verfügbar.

➖ Der Zustieg zu den Rücksitzen ist beschwerlich - das übliche bei einem Dreitürer. Immerhin gibt es eine Easy-Entry-Funktion, Lehne und Sitz gleiten nach vorne und erleichtern das Ein- und Aussteigen. Jedoch lassen sich die Sitzlehnen nicht arretieren und klappen schnell wieder zurück.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Bis zu 215 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Ladeboden befindet sich dabei in unterer Stellung. Klappt man die Rückbank (geteilt, Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 470 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 215 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse relativ klein aus. Direkte Konkurrenten wie z.B. VW Polo (240 l), Alfa Romeo Mito (250 l) oder Seat Ibiza (285 l) bieten mehr Stauraum zur Verfügung.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekantenhöhe liegt auf noch gutem Niveau über der Straße, schweres Gepäck kann so gut eingeladen werden. Es gibt zwar einen doppelten Kofferraumboden, wodurch die innere Bordwand nur wenige Zentimeter hoch ist, doch mit dem Stauraum darunter kann man nur wenig anfangen. Unter dem Kofferraumboden findet man die Fahrzeugbatterie und nacktes Blech, wodurch sich der Raum unter dem Ladeboden nicht als Stauraum eignet. Immerhin steht durch den variablen Kofferraumboden (in oberer Stellung) bei umgeklappter Rückbank ein weitgehend ebener Ladeboden zur Verfügung. Befindet sich der Zwischenboden unten, vergrößert sich die innere Ladekante auf knapp 16 cm. Der Kofferraum wird durch zwei separate Lampen gut ausgeleuchtet (nur bei optionalem Gepäckraumpaket, sonst eine Leuchte).

⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet (und geschlossen) werden. Sie gibt eine große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem Format einwandfrei nutzbar. Auch 1,85 m große Personen stoßen sich nicht den Kopf an der geöffneten Klappe.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Klappt man nur die Lehnen, steigen die Rücksitzlehnen aber nach hinten an, was die Nutzbarkeit einschränkt. Möchte man einen ebenen Ladeboden kann zudem die Sitzfläche vorgeklappt werden. Unverständlicherweise aber nur komplett und nicht wie die Lehnen geteilt. Das gestaltet sich dann etwas aufwendiger, da die Zugänglichkeit beim Dreitürer nach hinten schlecht ist.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach rutschfest fixieren, es fehlen Netze oder kleine Fächer. Unter dem variablen Ladeboden (Gepäckraumpaket) fehlen Fächer, wodurch der Nutzen des variablen Bodens eingeschränkt ist.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Bei der Bedienung gibt der Audi A1 keine Rätsel auf, die meisten Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Die im unteren Teil der Mittelkonsole weit hinten versteckten Tasten sorgen aber ebenso für eine gewisse Eingewöhnung, wie die zu weit unten angebrachten und teilweise ungünstig angeordneten Tasten der aufpreispflichtigen Klimaautomatik. Der Drehregler der Klimaautomatik sind viel zu schwach gerastert, es fällt schwer, nur in kleinen Stufen das Gebläse oder die Temperatur zu verstellen. Umluftschtung und Heckscheibenheizung sollten deutlicher abgesetzt sein. Günstig ist dagegen die Position des Radios und des optionalen Navigationssystems, welches sich einfach und intuitiv bedienen lässt. Sachlich, übersichtlich und mit einem sehr guten Kontrast versehen ist die Instrumentierung. Für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Es fehlt aber eine gut sichtbare Kontrollleuchte für das Abblendlicht, welche wie auch die Kontrollleuchten für die Nebellampen ungünstig im Lichtschalter untergebracht sind. Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Pedale und Schalthebel sind gut zu erreichen. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagen, in die Türfächer passen sogar 1,5-l-Flaschen. Auch hinten kann man Kleinigkeiten in den Lehnentaschen verstauen, zwei Becherhalter findet man zwischen den Rücksitzen. Leider kosten die meisten Ablagen davon Aufpreis (Ablagenpaket). Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet. Vorne gibt es eine helle LED-Innenbeleuchtung (Aufpreis), hinten sitzen die Insassen dagegen komplett im Dunkeln. Elektrische Fensterheber sowie elektrisch einstellbare Außenspiegel sind serienmäßig. Aber selbst für beheizte Außenspiegel muss extra bezahlt werden. Die Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor, sowie eine Fahrlichtautomatik und in dieser Fahrzeugklasse einzigartig, einen Fernlichtassistenten. Der Bordcomputer mit Verbrauchs- und Reichweitenanzeige ist beim Ambition serienmäßig.



Wie von Audi gewohnt bietet der A1 gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Selbst Personen bis knapp 2,00 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit ist noch großzügiger bemessen. Die Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse überzeugen, und so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

4,1 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht dagegen deutlich enger zu. Der reine Viersitzer bietet Personen bis lediglich 1,75 m genügend Bein- und Kopffreiheit (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Auch die Innenbreite ist nicht besonders großzügig bemessen, für zwei Personen aber ausreichend.



Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen ist beschwerlich und lediglich Personen bis 1,75 m Körpergröße finden hinten ausreichend Platz vor.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Das im Audi A1 Ambition verbaute Sportfahrwerk ist sehr straff abgestimmt, was für ein agiles und sportliches Fahrverhalten sorgt. Der Federungskomfort leidet darunter aber etwas. Speziell bei Einzelhindernissen oder mehreren kurz hintereinander folgenden Bodenwellen spricht die Federung sehr hart an und reicht die Stöße an die Insassen weiter. Stuckerneigung ist kaum vorhanden, auch der Abrollkomfort geht in Ordnung. Lange Bodenwellen bringen das Fahrzeug auch in voll beladenem Zustand nicht aus der Ruhe. Die Vorteile der straffen Auslegung zeigen sich vor allem bei Kurvenfahrten, hier fällt die Seitenneigung sehr gering aus.

2,1 Sitze

⊕ Die beim Ambition serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar und verfügen über eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Sitzkomfort auf den vorderen Plätzen ist sehr gut. Die Lehnen sind hoch genug und sorgen für einen guten Seitenhalt, auch im Schulterbereich. Die Sitzflächen sind günstig geformt und körpergerecht gepolstert. Der Fahrer kann seine Beine und Füße fest abstützen. Auch auf der Rückbank sitzt man nicht schlecht, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind angenehm gestaltet. Die Oberschenkelunterstützung fällt dank der optimalen Neigung der Sitzflächen ordentlich aus, jedoch könnte die Sitzfläche für Erwachsene etwas länger sein.

2,4 Innengeräusch

⊕ Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch fallen weder Motor- noch Wind- oder Fahrgeräusche störend auf. Der Motor wird erst bei hohen Drehzahlen etwas lauter, aber nicht dröhnig - das Motorgeräusch passt zum sportlichen Charakter des Ingolstädters.

2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung deutlich schlechter, aber noch ausreichend. Gegen Aufpreis ist entweder eine manuelle Klimaanlage oder eine Klimaautomatik lieferbar. Die im Testwagen verbaute Klimaautomatik regelt effektiv und situationsgerecht. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt, ebenso die Luftmengenverteilung. Die Luftmengenverteilung kann im manuellen Modus nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Die in der Klimaautomatik enthaltene automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter ist immer Serie.

⊖ Unverständlich, dass für einen Kleinwagen in diesem Preissegment selbst eine manuelle Klimaanlage extra bezahlt werden muss.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige 122 PS TSI-Motor mit 1,4 l Hubraum und Turboaufladung sorgt für erstaunlich gute Fahrleistungen. Bereits bei 1.500 1/min liegt das maximale Drehmoment von 200 Nm an. Der Maximalwert wird bis 4.000 1/min gehalten, dadurch zeigt der A1 in jedem Gang exzellente Elastizitätswerte. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor, lässt die Beschleunigung kaum nach. So wird der Spurt auf 100 km/h in unter neun Sekunden absolviert (Herstellerangabe).

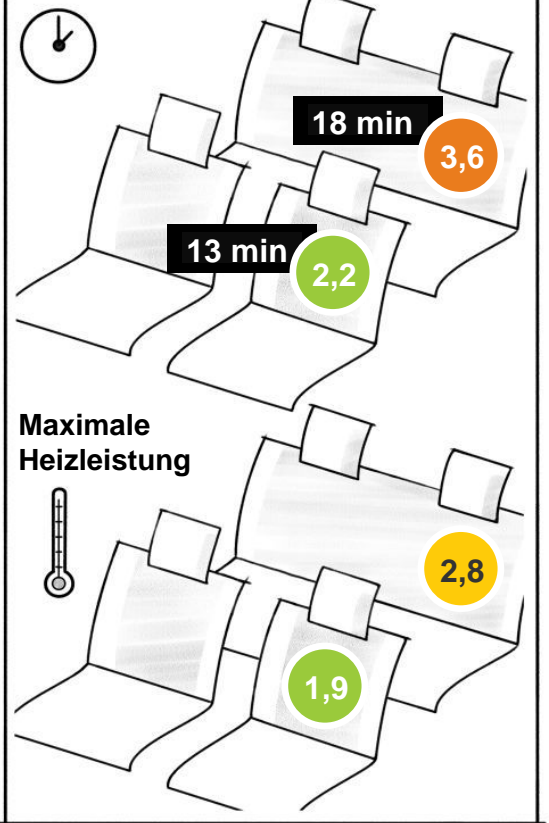
1,3 Laufkultur

⊕ Der 1,4-l-TSI-Motor läuft angenehm kultiviert, er zeigt kaum Brummfrequenzen. Das Aggregat dreht angenehm ab 1.000 U/min. bis über 5.000 U/min. hoch und arbeitet nur unterhalb von 1.500 U/min. etwas rau. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch gehobenen Komfortansprüchen gerecht wird.

1,4 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Handschaltung lässt sich sehr präzise und leichtgängig schalten. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

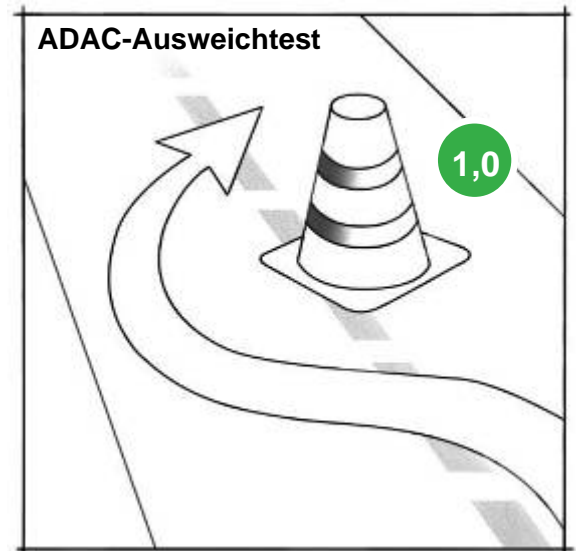
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Insgesamt hat Audi eine eher lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn niedrig halten zu können. Der drehmomentstarke Motor kommt damit sehr gut zurecht.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält das Auto sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP unterstützt den Fahrer, in kritischen Situationen Schleudern zu vermeiden und auf der Fahrbahn zu bleiben. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der A1 sehr gut ab, er reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch die Gassen steuern. Dabei bleibt er stets beherrschbar, dank effektiver ESP-Eingriffe wird schleudern vollständig verhindert. Die elektronische Stabilitätskontrolle inklusiver elektronischer Quersperre verteilt die Antriebsmomente durch gezielte Bremsengriffe auf die Vorderräder. Dadurch wird eine gute Traktion erreicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP und Traktionskontrolle greifen im Ernstfall hilfreich ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch beladen bleibt der Kleinwagen gutmütig und problemlos beherrschbar.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr exakt und verzögerungsfrei an, ohne dadurch bei hohem Tempo nervös zu wirken. Das Lenkgefühl und der Fahrbahnkontakt bei schnell durchfahrenen Kurven sind ausgezeichnet. Insgesamt ist die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des A1 unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering, die variable Lenkunterstützung ist je nach Anforderungsprofil sehr gut abgestimmt. Der Wendekreis fällt mit knapp 11 m durchschnittlich aus.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Audi A1 durchschnittlich nur 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx in der Größe 215/45R16V).

Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,1 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Audi A1 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie Runflat-Bereifung sind optional erhältlich. Gegen Aufpreis sind im LED-Paket anstatt den normalen Rückleuchten auch Leuchten mit LED-Technik erhältlich. Vorteil der LED-Bremslichter: Sie sprechen bei einer Notbremsung deutlich früher an und warnen den nachfolgenden Verkehr dadurch früher. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann (Schlüsselloses Zugangssystem im Testwagen verbaut).

- An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering - so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,60 m große Personen. Das Dach kann hier aber einen Teil der Abstützfunktion übernehmen.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm hat der A1 volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit erreicht. Neben Front- und Seitenairbags vorne gibt es serienmäßig durchgehende Kopfairbags für die vorderen und hinteren Insassen. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man hohe Zugkraft aufbringen; so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,8 Kindersicherheit

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix befestigen. Die Zugänglichkeit ist allerdings aufgrund der fehlenden hinteren Türen nur ausreichend, auch wenn die Gurtschlösser fest fixiert und damit gut zu handhaben sind.

+ Auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze auf den beiden hinteren Sitzplätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang und die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander. Der Beifahrerairbag lässt sich gegen Aufpreis mittels eines Schüsselschalters deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Inzwischen gibt es auch ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm: bei der Kindersicherheit erreicht der A1 gute 79 Prozent.

- Die Beifahrerairbag-Deaktivierung sollte serienmäßig verbaut sein. Audi verlangt hierfür als einer von wenigen Automobilherstellern immer noch Aufpreis.

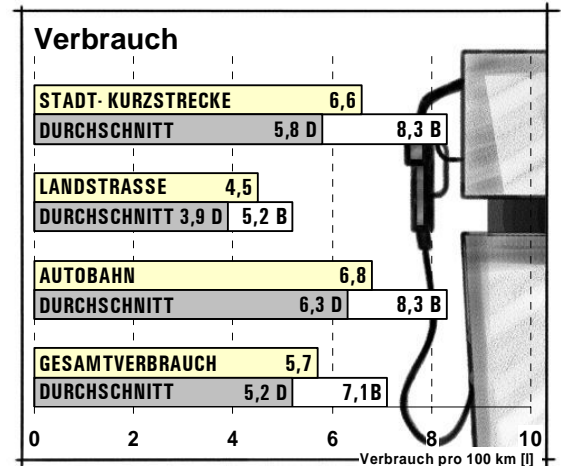
3,1 Fußgängerschutz

Das Ergebnis des simulierten Fußgängerschutz-Crashtests nach EuroNCAP-Norm fällt nicht berauschend aus, die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu hart gestaltet. Insgesamt reicht es für 18 Punkte respektive 49 Prozent. Immerhin sind keine harten Teile direkt unter der Motorhaube verbaut, das wirkt sich positiv aus.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des Audi A1 1,4 TFSI liegt mit durchschnittlich 5,7 l/100 km im zufriedenstellenden Bereich. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 131 g/km werden 27 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest erreicht. Während der Stadtverbrauch auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik mit 6,6 l pro 100 km recht niedrig ausfällt, zeigt er auf der Autobahn einen leicht erhöhten Verbrauch (6,8 l/100 km). Außerorts gehen die 4,5 l/100 km in Ordnung.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die CO-Werte nicht besonders hoch aus. Der Lohn: 48 von 50 möglichen Punkten bei der Abgas-Wertung des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Audi A1 1,4 TFSI 75 Punkte und vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen - ein ansehnliches Ergebnis und nicht selbstverständlich in dieser Klasse.

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ist und zudem der gegenüber Diesel teurere Super-Kraftstoff benötigt wird, kann der A1 hier nur eine zufriedenstellende Bewertung erreichen.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A1 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte.

⊕ Der Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

0,9 Wertstabilität*

+ Audi besetzt mit dem A1 erstmals seit langem wieder das Kleinwagensegment. Dem komplett neu entwickelten Kleinwagen kann auch aufgrund des guten Markenimages eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert werden.

4,8 Kosten für Anschaffung*

– Sehr teuer zeigt sich der Audi A1 in der Anschaffung. Für die getestete Variante werden 19.600 Euro fällig, für einen Kleinwagen eine Menge Geld. Wer allerdings denkt, eine komplette Ausstattung vorzufinden, wird leider enttäuscht. Klimaanlage, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung, beheizbare Außenspiegel und sogar lackierte Außenspiegelschalen müssen extra bezahlt werden. Auch wenn man einen modernen und qualitativ hochwertigen Kleinwagen fürs Geld bekommt, unverschämte ist die Aufpreispolitik schon.

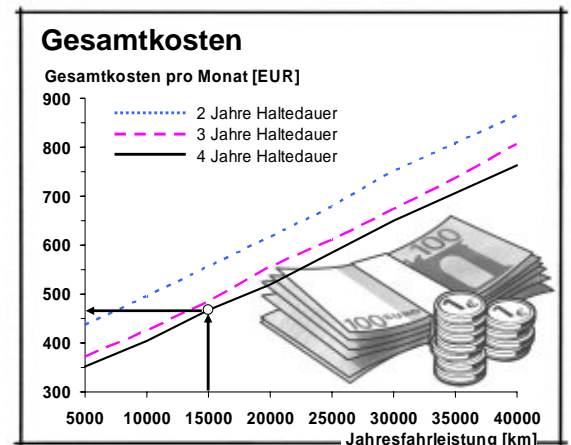
2,0 Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen durchweg durchschnittlich aus.

+ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei lediglich 36 Euro.

4,1 Monatliche Gesamtkosten*

– Der Audi A1 kann bei den absoluten monatlichen Kosten nicht punkten. Aufgrund des sehr hohen Anschaffungspreises und den teuren Werkstattkosten fallen die monatlichen Ausgaben hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 468 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1598
Leistung [kW(PS)]	63(86)	90(122)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/1500	200/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	11,7	8,9	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	203	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,5 S	5,7 S	4,1 D
CO2 [g/km]	118	124	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/18	15/17/18	17/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	24	36	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	405	449	420
Preis [Euro]	15.800	18.200	18.800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/ 4,5/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / 131g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3954/1740/1416 mm
Leergewicht/Zuladung	1175 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	215 l/470 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	785 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.550 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	900 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	240 Euro°
Klimaanlage	900 Euro
Klimaautomatik	1.250 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	100 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama)	880 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	230 Euro
Monatliche Gesamtkosten	468 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/18
Grundpreis	19.600 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A1 1.4 TFSI Ambition

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	1,5
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,3
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,2
Federung	2,6		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	3,5
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Motor/Antrieb	1,2	Wertstabilität*	0,9
Fahrleistungen*	1,0	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	2,0
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,1
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest