



Audi A1 1.2 TFSI Ambition

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(63 kW / 86 PS)

Im A1 stellt der 1,2-l-Vierzylinder mit Turboaufladung die Einstiegsmotorisierung dar. Von einem Basismotor kann man kaum sprechen, immerhin leistet er 86 PS und 160 Nm Drehmoment und macht den kleinen Audi bei Bedarf auch zum Kurvenräuber. Das straffe Fahrwerk bringt alles Nötige dafür mit, es lässt nur ein wenig an Komfort vermissen. Abhilfe: aufpreisfrei das normale Dynamikfahrwerk wählen. Auch wenn der Motor aktuelle Spritspartechniken wie Start-Stopp-Automatik und Rekuperation mitbringt - der Verbrauch ist zwar moderat, aber nicht besonders niedrig. Während es im Innenraum hinten etwas eng zugeht, können sich die Passagiere vorne über viel Platz und ausgezeichnete Sportsitze freuen. Die Top-Verarbeitung und die hochwertige Materialanmutung werden Audis Premiumanspruch voll gerecht. Mit dem damit gewonnenen Selbstbewusstsein lässt sich dann auch der Preis erklären - aber auch rechtfertigen? 17.200 Euro ohne Klima sind viel Geld und wenigstens beheizte Außenspiegel sollten inklusive sein - leider nicht bei Audi. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Alfa MiTo, BMW Mini, Citroen DS3, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

+ vorne viel Platz, ausgezeichnete Materialqualität und Verarbeitung, viel aktuelle Technik aus den höheren Klassen, elastischer Motor

- magere Serienausstattung, hinten wenig Platz



ADAC-URTEIL



⊕ Wie von Audi gewohnt, liegt auch beim A1 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 zahlreiche 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 ordentlich abgeschottet, das reduziert Lärmemissionen vom Motor und Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen würden. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung eingebunden. 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 Softlack sorgen für Noblesse, aufgeschäumte Kunststoffe für eine angenehme Haptik. Auch der Innenraum lässt sich individuell gestalten. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei über 385 kg (inkl. Fahrer), das ist für einen viersitzigen Kleinwagen völlig ausreichend. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

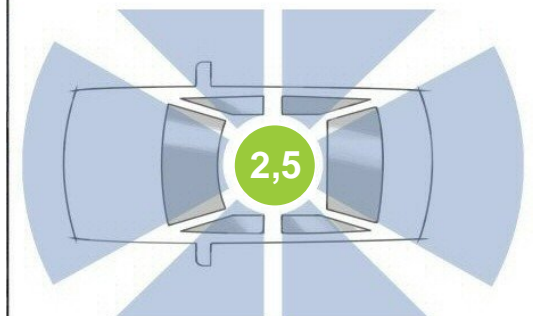
⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es beim A1 auch nicht gegen Aufpreis. Auf Wunsch können aber anstatt des Reifenreparatursets Runflatreifen geordert werden. Einen Wagenheber kann man kostenlos dazu ordern. Bloß nicht anecken sollte man mit den lackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen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

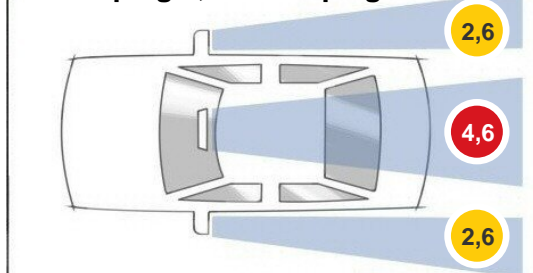


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

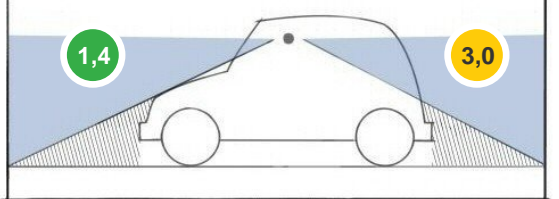
Rundumsicht



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 ausreichend großen Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Der fahrerseitige Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Dass 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 unnötiges 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 in den Seitenfenstern.

3,1 Ein-/Ausstieg

Verriegelt man die Türen von außen, kann innen keiner mehr das Auto öffnen (Safe-Sicherung). Abhilfe: zweimal hintereinander verriegeln, dann ist ein Öffnen von innen möglich. Gut gelöst: Audi weist im Instrumenten-Display bei jedem Motorabstellen darauf hin.

⊕ 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 am Dachhimmel, 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 (Komfortschlüssel nicht im Testwagen). Serienmäßig gibt es eine einfach zu handhabende Fernbedienung. 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 leicht wieder zurück.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Bis zu 215 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Ladeboden befindet sich dabei in der unteren 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.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit gut 66 cm liegt die Ladekante auf noch gutem Niveau über der Straße, schweres Gepäck kann so problemlos 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 keine verkleideten Fächer, sondern nur die Blechmulde mit Einsätzen für TireFit und Werkzeug, wodurch sich der Raum unter dem Ladeboden nicht als Stauraum eignet. Das hat VW im Polo deutlich besser gelöst. 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.

⊕ 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. Der Kofferraum wird durch zwei separate Lampen gut ausgeleuchtet (nur bei optionalem Gepäckraumpaket, sonst eine Leuchte).

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich symmetrisch geteilt umlegen. Klappt man nur die Lehnen, steigen die Rücksitzlehnen aber nach hinten an, was die Nutzbarkeit einschränkt. Möchte man einen ebenen Ladeboden, kann zusätzlich 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 an den Haken seitlich links und rechts und hinter dem Gummiband an der linken Seite befestigen. An den Verzurrösen kann man ein Gepäcknetz einspannen. Unter dem variablen Ladeboden (Gepäckraumpaket) fehlen Fächer, wodurch der Nutzen des variablen Bodens eingeschränkt ist.

2,1 INNENRAUM

1,6 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 liegen nicht so optimal, andererseits sind dadurch die Becherhalter etwas besser zugänglich als im Polo. Die Drehregler der Klimaautomatik sind zu schwach gerastert, es fällt schwer, nur in kleinen Stufen das Gebläse oder die Temperatur zu verstellen. Umluftschtung und Heckscheibenheizung (ganz unten in der Schalterleiste) 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.



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

Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor, sowie eine Fahrlichtautomatik und in dieser Fahrzeugklasse ein Novum, einen Fernlichtassistenten. Der Bordcomputer mit Verbrauchs-, Reichweitenanzeige und Effizienz-Programm ist beim Ambition serienmäßig.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Selbst Personen bis knapp zwei Meter Größe 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's dagegen deutlich enger zu. Der als Viersitzer ausgelegte A1 bietet Personen bis lediglich 1,75 m genügend Bein- und Kopffreiheit (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Auch die Innenbreite ist nicht besonders großzügig bemessen, wobei für zwei Personen völlig 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 ziemlich 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 hart an und reicht die Stöße an die Insassen weiter. Stuckerneigung ist wenig vorhanden, auch der Abrollkomfort geht in Ordnung. Lange Bodenwellen bringen das Fahrzeug selbst in voll beladenem Zustand nicht aus der Ruhe. Die Vorteile der straffen Auslegung zeigen sich vor allem bei Kurvenfahrten, hier fällt die Seitenneigung gering aus.

2,1 Sitze

⊕ Die bei der Ambition-Ausstattung serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar und verfügen über eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Diese Sitze gehören zu den Besten, die in der Kleinwagenklasse verbaut werden. 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.

2,3 Innengeräusch

+ Gemessen ist der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Dennoch fallen weder Motor- noch Wind- oder Fahrgeräusche störend auf. Der Motor ist nur unter Last zu hören, dann mit einem kernigen Klang, der einen größeren Motor vermuten lässt als tatsächlich verbaut ist. Audi hat den Motor recht gut gekapselt, so dass er auch beim Ausdrehen nicht dröhnig laut wird.

2,0 Klimatisierung

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

+ Bei sehr tiefen Außentemperaturen und einem Kaltstart spricht die Heizung im A1 1.2 TFSI zügig an und schafft es recht schnell, den Innenraum zu erwärmen. Vorne klappt das etwas besser als hinten. 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. Letztere 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.

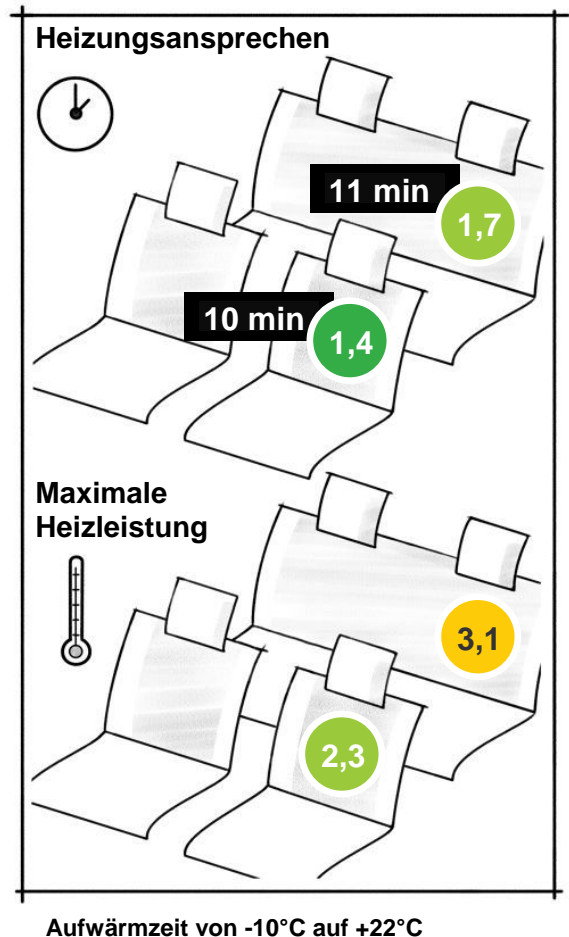
1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

+ Der TFSI-Motor mobilisiert aus nur 1,2 l Hubraum dank Turboaufladung 86 PS bei moderaten 4.800 U/min. Auch das Drehmoment von 160 Nm liegt schon bei niedrigen 1.500 U/min. So kann man bei gemäßigttem Drehzahlniveau verhältnismäßig flotte Fahrleistungen erzielen. Schaltfaules Fahren ist kein Problem, die Elastizitätswerte gehen völlig in Ordnung. Wer die Gänge ausdreht, ist sehr flott unterwegs, Überholmanöver können somit schnell absolviert werden.

2,0 Laufkultur

+ Audi hat dem 1,2-l-TFSI gute Manieren beigebracht; der kleine Vierzylinder läuft kernig, aber vibrationsarm. Auch beim Ausdrehen wird er kaum dröhnig, zumal höchste Drehzahlen selbst bei flotter Fahrweise kaum sinnvoll und nötig sind.



1,7 Schaltung

⊕ Die Fünfgang-Handschrift lässt sich präzise und sehr 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 dabei, den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang zu nutzen und so Kraftstoff zu sparen.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen einwandfrei, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Sprünge. Insgesamt hat Audi eine eher lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn moderat halten zu können. Der drehmomentstarke Motor kommt damit insgesamt zurecht. Letztlich wäre ein etwas enger gestuftes Sechsganggetriebe noch günstiger, um den Motor stets im optimalen Drehzahlbereich zu halten. Es würde aber auch häufigere Schaltvorgänge erforderlich machen.

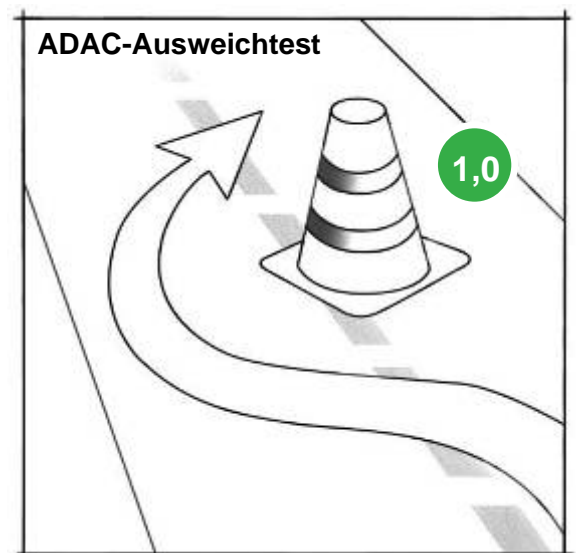
1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A1 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; nur beim ersten Lenkeinschlag zeigte sich beim Testwagen ein kurzzeitiges Verhärten. Dabei bleibt er stets beherrschbar, dank effektiver ESP-Eingriffe wird Schleudern vollständig verhindert. Die elektronische Stabilitätskontrolle regelt sehr effektiv und feinfühlig. Die elektronische Traktionskontrolle bremst auf glattem Untergrund durchdrehende Räder ein und hilft so, zügiger vorwärts zu kommen.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der A1 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.



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.

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 einwandfrei. Insgesamt ist die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was der Handlichkeit des A1 zu Gute kommt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering, die variable Lenkunterstützung ist je nach Anforderungsprofil sehr gut abgestimmt; bei hohen Geschwindigkeiten wünscht man sich etwas mehr Mittenzentrierung, das würde lange Autobahnetappen noch entspannter machen. Der Wendekreis fällt mit knapp 10,8 m durchschnittlich aus.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Audi A1 1.2 TFSI durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 185/60 R15). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt 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 der normalen Rückleuchten auch Leuchten mit LED-Technik erhältlich. Vorteil der LED-Bremslichter: Sie sprechen bei einer Notbremsung früher an und warnen den nachfolgenden Verkehr dadurch eher. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremsleuchten (wie auch die Standard-Rückleuchten) in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ 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 und Ankerhaken 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 Schlüsselschalters deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Das 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.

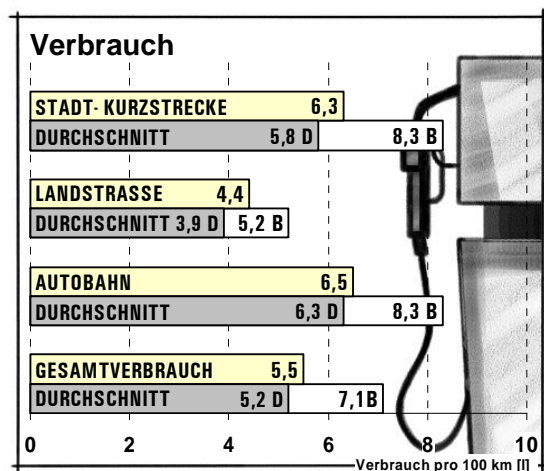
2,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A1 1.2 TFSI liegt bei 5,5 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 129 g pro Kilometer. Im EcoTest kann der Kleinwagen damit 28 Punkte erzielen. Innerorts konsumiert der A1 TFSI 6,3 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,5 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die CO-Werte ausgesprochen niedrig (unter 1 g/km). Damit kann der A1 volle 50 Punkte erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 78 Punkte - genug für vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest. Ein gutes Ergebnis, in dieser Klasse sogar eines der Besten neben seinem A1-Diesel-Bruder.



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

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des A1 1.2 TFSI nicht besonders niedrig ausfällt und zudem teurer Super-Kraftstoff (auch Super E10 möglich) benötigt wird, kann er hier nur eine mäßige Bewertung erzielen.

3,7 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. Der 1.2-Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz (bei Verwendung der Seriengröße) sorgen für die schlechte Note.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Der A1 ist recht neu auf dem Markt, es ist innerhalb des vierjährigem Berechnungszeitraums nicht mit einem völlig neuen Modell zu rechnen. Zudem ist er mit Spritsparmechanismen wie Start-Stopp-Automatik und Batterielademanagement (Rekuperation) ausgestattet. Technisch liegt er also auf der Höhe der Zeit. Das gute Image von Audi hilft zusätzlich - so wird dem kleinen Ingolstädter eine sehr positive Restwertentwicklung prognostiziert.

3,6 Kosten für Anschaffung*

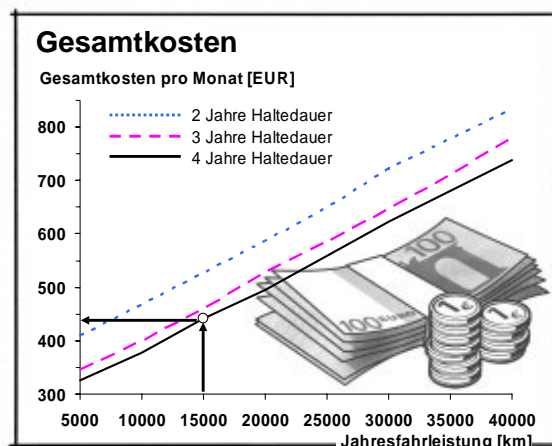
Der Grundpreis von 17.200 Euro ist hoch. Zwar gibt's im Bereich der Sicherheit keine Lücken, sechs Airbags und ESP sind serienmäßig. Aber wenigstens für den nötigsten Komfort muss man viel Geld zusätzlich ausgeben. Eine Klimaanlage kostet extra, sogar beheizbare Außenspiegel - letzteres ist wirklich unverständlich.

0,6 Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten jährlich fallen sehr niedrig aus. Der Staat verlangt lediglich 24 Euro Steuern im Jahr. Günstig kommt auch die Haftpflichtversicherung. Die Einstufungen für Teil- und Vollkasko liegen im durchschnittlichen Bereich.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, dann kann sich der A1 1.2 TFSI im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Kostentreiber sind die Betriebskosten und der recht hohe absolute Wertverlust in Euro und Cent (aufgrund des hohen Anschaffungspreises). Positiv sind die geringen Fixkosten, sie können die sonstigen Aufwendungen aber nicht mehr ganz kompensieren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 441 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TFSI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1390	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	63(86)	90(122)	136(185)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/1500	200/1500	250/2000	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	11,7	8,9	6,9	11,4	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	203	227	182	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,5 S	5,7 S	6,3 S	4,3 D	4,2 D
CO2 [g/km]	118	124	139	99	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/18	15/17/18	15/20/23	17/18/21	17/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	24	36	66	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	419	463	548	433	437
Preis [Euro]	15.800	18.200	24.250	17.900	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	1197 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15 T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/ 4,4/ 6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km / 129g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3954/1740/1416 mm
Leergewicht/Zuladung	1105 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	215 l/470 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	815 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	59 Euro
Monatlicher Wertverlust	204 Euro
Monatliche Gesamtkosten	442 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/18
Grundpreis	17.200 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 1.2 TFSI Ambition

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage(inkl. CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht/Regensensor)	240 Euro ^o
Keyless Entry	290 Euro ^o
Klimaanlage/Klimaautomatik	900 Euro/1.250 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest