



## Audi A1 Sportback 2.0 TDI Ambition (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (105 kW/143 PS)

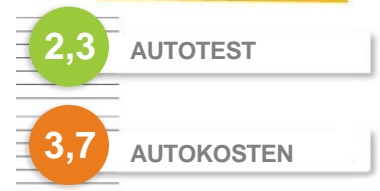
**M**it dem 2,0 TDI bietet Audi im kleinen A1 einen echten Dampfhammer an. Die 143 PS haben leichtes Spiel mit dem knapp 1,3 t schweren Kleinwagen und sorgen für mächtig Fahrspaß. Trotzdem hält sich der Kleinwagen mit gemessenen 4,4 l/100 km beim Spritkonsum angenehm zurück. Mit der getesteten fünftürigen Variante erhält man sogar noch ein gutes Stück Alltagstauglichkeit dazu. Denn die zwei oder wahlweise drei Sitzplätze im Fond sind dank der zusätzlichen zwei hinteren Türen bequem erreichbar. Zudem nerven beim Ein- und Aussteigen in engen Parklücken nicht die ausladenden Türen des Dreitürers. Bei der gut ausgestatteten Ambition-Variante nimmt der Fahrer in bequemen Sportsitzen Platz. Das Sportfahrwerk des A1 Ambition fällt zwar nicht durch übertriebene Härte auf, wer aber auch lange Strecken komfortabel bewältigen möchte, sollte auf das ohne Mehrpreis verfügbare Standard-Dynamikfahrwerk zurückgreifen. Die fahrdynamische Qualität bleibt, man fährt aber deutlich entspannter. Beim Preis bleibt sich Audi treu verlangt auch beim kleinsten Ingolstädter viel Geld. Der getestete A1 Sportback 2.0 TDI Ambition kostet mindestens 23.400 Euro. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** mit 2,0 l Dieselmotor nur Mini SD, Seat Ibiza Cupra, VW Polo.

- + gute Materialqualität und Verarbeitung, sehr kräftiger Dieselmotor, sehr sichere und sportliche Fahreigenschaften, bequeme Sportsitze
- hinten wenig Platz, relativ kleiner Kofferraum, schwache Heizung, hoher Anschaffungspreis, unverständliche Aufpreispolitik

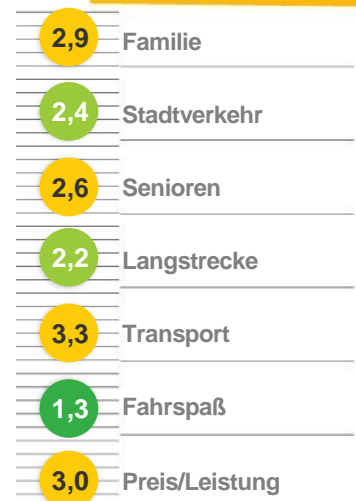
Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck

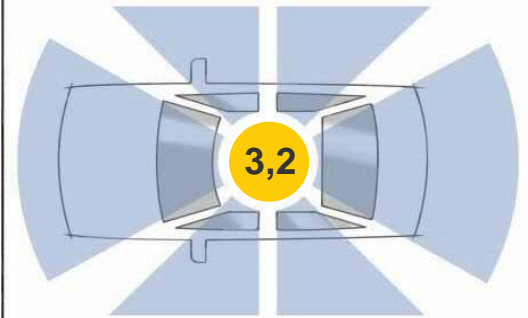


Die Innenraumverarbeitung und das Finish der Karosserie liegen beim A1 Sportback für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse auf hohem Niveau.

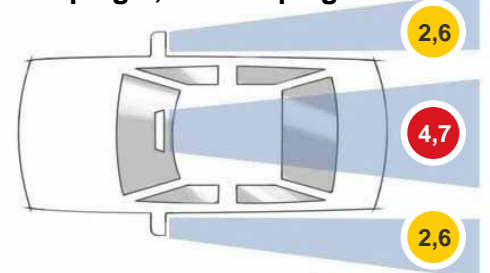
⊕ Der Innenraum präsentiert sich hochwertig und ist ordentlich verarbeitet, alles sitzt passgenau und selbst auf schlechten Straßen hört man keine Geräusche. Alurahmen und Softlack sorgen für Noblesse, aufgeschäumte Kunststoffe im Sichtbereich des Fahrers für eine angenehme Haptik. Durch vielfältige Extras lässt sich der Innenraum individuell gestalten. Die Verarbeitung der Karosserie ist für diese Fahrzeugklasse tadellos. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Lackierung wirkt hochwertig. Auch das äußerliche Erscheinungsbild lässt sich individuell aufpeppen. So kann die Dachkuppel 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. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird.

⊖ Die Türausschnitte des A1 Sportback sind nach außen nicht ideal gegen Verschmutzen abgedichtet, zudem fehlt ein vernünftiger Schwellerchutz, der den Lack vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen bewahren würde. Bloß nicht anecken sollte man mit den lackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Seitenleisten an den Türen, die vor Lackschäden bei unvorsichtig geöffneter Türen schützen, sucht man ebenfalls vergebens.

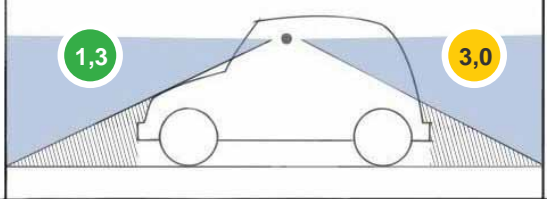
### Rundumsicht



### 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.

Der A1 Sportback wird serienmäßig mit vier vollwertigen Sitzplätzen ausgeliefert und erhält dadurch eine gute bis zufriedenstellende Note für die Alltagstauglichkeit. Ohne Mehrpreis kann anstatt der zwei Sitze im Fond eine Dreierreihbank mit einem schmalen Notsitz in der Mitte geordert werden.

⊕ Dank des 45 l Tanks können mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.000 km realisiert werden. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei gerade noch akzeptablen 425 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es beim A1 Sportback auch nicht gegen Aufpreis. Auf Wunsch können aber anstatt des Reifenreparatursets Runflatreifen geordert werden. Einen Wagenheber kann man kostenlos dazu ordern.

## 2,7 Sicht

Die Sicht im A1 Sportback ist zufriedenstellend. Gegen Aufpreis gibt es sowohl eine Einparkhilfe, wie auch für diese Fahrzeugklasse technische Highlights wie einen Fernlichtassistenten.

⊕ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der A1 Sportback ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Keine der Säulen fallen dabei besonders sichtbar aus, auch beim Abbiegen wird die Sicht durch die schmalen A-Säulen nicht zu stark behindert. Hindernisse vor dem Fahrzeug können aufgrund der leicht abfallenden Motorhaube sehr gut erkannt werden. 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. 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 Seitenfenstern. Dass Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt, ist nicht nachvollziehbar - unbedingt mit bestellen, da speziell im Winter das Risiko besteht, dass sich die Außenspiegel mit Schnee zusetzen oder beschlagen. Ein nicht zu vernachlässigendes Sicherheitsrisiko.



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

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg fällt beim A1 Sportback sowohl vorne wie auch hinten zufriedenstellend aus.

⊕ Das Ein- und Aussteigen vorne funktioniert aufgrund der akzeptablen Sitzhöhe und dem geringen Abstand zwischen Schweller und Sitz insgesamt zufriedenstellend. Etwas störend wirkt sich die flach verlaufende Dachlinie aus, wodurch große Personen beim Ein- oder Aussteigen den Kopf einziehen müssen. Durch die hinteren Türen gelangt man auch zufriedenstellend in den Fond. Die Türausschnitte könnten zwar im unteren Bereich etwas großzügiger sein, doch insgesamt gibt es am Zustieg für einen Kleinwagen nichts auszusetzen. Die kräftigen Türbremsen besitzen drei Rasterungen, was den Einstieg in engen Parklücken erleichtert. Die schweren Türen können auch an Steigungen sicher offen gehalten werden. 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.

⊖ 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.

## 3,6 Kofferraum-Volumen\*

Bis zu 215 l Gepäck finden im Kofferraum Platz, der doppelte Ladeboden befindet sich dabei in der unteren Stellung. Klappt man die Rücksitze um, erhöht sich das Volumen auf 445 l (gemessen bis Fensterunterkante).



## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der A1 Sportback überzeugt mit einer guten Kofferraum-Zugänglichkeit mit praktischem Kofferraumformat.

**+** 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 sehr 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). Mit gut 67 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 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 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.**

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne 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 ist die Sitzfläche aber nur komplett und nicht wie die Lehnen geteilt umklappbar. Dadurch fällt das Umklappen der Rücksitze etwas umständlich aus, immerhin ist die Zugänglichkeit dank der zusätzlichen hinteren Türen relativ gut.

**-** 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.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Bei der Bedienung gibt der Audi A1 keine Rätsel auf, die meisten Funktionen sind einfach und selbsterklärend aufgebaut. Allerdings sind nicht alle Bedienelemente optimal positioniert und vom Fahrer während der Fahrt nur schlecht einsehbar.

⊕ Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Pedale und Schalthebel sind gut zu erreichen. Das Radio sowie das optionale Navigationssystem sind in gut erreichbarer Höhe angebracht und lassen sich einfach und intuitiv bedienen. Sachlich, übersichtlich und mit einem sehr guten Kontrast versehen ist die Instrumentierung. 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. Die Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor, sowie eine Fahrlichtautomatik und einen Fernlichtassistenten. Der Bordcomputer mit Verbrauchs-, Reichweitenanzeige und Effizienz-Programm ist beim Ambition serienmäßig.



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

⊖ Die im unteren Teil der Mittelkonsole weit hinten versteckten Tasten für die Sitzheizung oder Heckscheibenheizung sind nur schlecht erreichbar. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind zwar einfach handzuhaben, doch befindet sich das Klimabedienteil zu weit unten und ist vom Fahrer nicht ideal einsehbar. Die Drehregler der Klimaautomatik sind nur schwach gerastert, wodurch es schwer fällt, nur in kleinen Stufen das Gebläse oder die Temperatur zu verstellen. 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.

## 2,2 Raumangebot vorne\*

⊕ Personen bis ca. 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit wäre noch großzügiger bemessen. Die Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse überzeugen, und so ergibt sich ein insgesamt angenehmes subjektives Raumempfinden.

## 4,1 Raumangebot hinten\*

⊖ Hinten bietet der A1 Sportback nur wenig Platz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für rund 1,70 m große Personen. Die Sitzhöhe wäre auch hinten für etwas größere Personen noch ausreichend. Aufgrund der zufriedenstellenden Innenbreite haben zwei Personen ein akzeptables subjektives Raumgefühl.



Im Fond finden aufgrund der geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu Körpergröße von 1,70 m bequem Platz.

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Der A1 Sportback bietet eine zufriedenstellende Innenraum-Variabilität. Neben den serienmäßigen zwei Sitzplätzen im Fond kann man ohne Mehrpreis auch eine Dreierreihbank mit einem schmalen Notsitz in der Mitte ordern.

## 2,8 KOMFORT

### 2,8 Federung

Das in der Ausstattungsvariante Ambition serienmäßig verbaute Sportfahrwerk ist sehr straff abgestimmt, was für ein agiles und sportliches Fahrverhalten sorgt. Der Federungskomfort leidet aber darunter. Grobe Einzelhindernisse oder mehrere kurz hintereinander folgende Bodenwellen lassen die Federung sehr hart ansprechen. Die Stöße werden hart an die Insassen weitergegeben. Für lange Strecken würde sich das komfortabler abgestimmte Dynamikfahrwerk, welches beim Ambition ohne Mehrpreis anstatt des Sportfahrwerks erhältlich ist, deutlich besser eignen.

⊕ Eine Stuckerneigung ist kaum 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

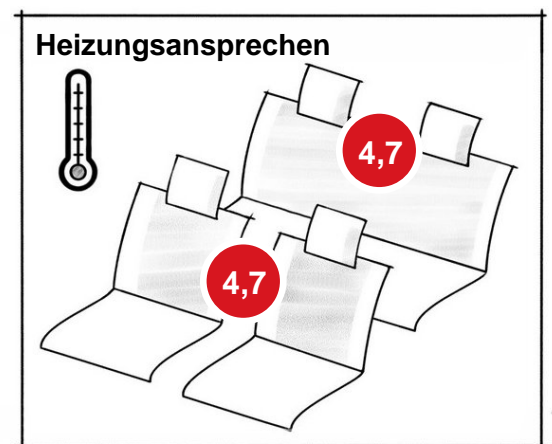
⊕ Die bei der Ambition-Ausstattung serienmäßigen Sportsitze vorne sind beide in der Höhe einstellbar und verfügen über in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Der Sitzkomfort auf den vorderen Plätzen ist sehr gut. Die Lehnen sind hoch genug und sorgen für einen guten Seitenhalt, auch im Schulterbereich. Die Sitzflächen sind günstig geformt und körpergerecht gepolstert. Der Fahrer kann seine Beine und Füße fest abstützen. Auch auf der Zweier-Rücksitzbank 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.

### 2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei akzeptablen 70,4 dB(A). Es fallen zwar weder Motor- noch Wind- oder Fahrgeräusche extrem dominant aus, trotzdem liegt das Geräuschniveau nicht besonders niedrig. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche stärker zu. Der Motor ist nur unter Last zu hören, dann als typischer Vierzylinder-Diesel, aber nicht dominant oder gar störend.

### 3,7 Klimatisierung

Der Audi A1 Sportback ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es auch eine Klimaautomatik welche bei warmen Temperatur schnell für angenehme Temperaturen sorgt. Ist es allerdings kalt, müssen die Insassen auch mit der Klimaautomatik sehr lange warten, bis der Innenraum ausreichend erwärmt ist.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

⊕ 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.

⊖ Die Heizung des A1 2,0 TDI spricht bei kalten Temperaturen sehr träge an. Es dauert zu lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperatur erwärmt ist. Immerhin wird der Fußbereich des Fahrers in akzeptabler Zeit erwärmt, was wichtig ist um die Reaktionsschnelligkeit der Füße zu gewährleisten.

---

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,0 Fahrleistungen\*

Der 2,0 l Dieselmotor leistet maximal 143 PS und besitzt schon bei niedrigen Drehzahlen ein maximales Drehmoment von 320 Nm.

⊕ Die erzielbaren Fahrleistungen fallen im Klassenvergleich hervorragend aus. Überholmanöver können in sehr kurzer Zeit absolviert werden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der A1 lediglich 4,9 Sekunden. Aber auch die Elastizitätswerte sind sehr gut. In jedem Gang steht schon bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung um eine schaltfaule und dennoch zügige Fahrweise zu realisieren. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei für einen Kleinwagen mehr als ausreichenden 217 km/h (Herstellerangabe).

---

### 2,5 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0 l Dieselmotors liegt auf gutem bis zufriedenstellendem Niveau.

⊕ Nach dem Kaltstart läuft der Motor zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald die normale Betriebstemperatur erreicht ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor bei niedrigen Drehzahlen zu leichtem Dröhnen, was aber nie wirklich störend ist.

---

### 1,6 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe lässt sich präzise und leichtgängig schalten. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Zudem überzeugen die kurzen Schaltwege. 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. Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe gibt es aber nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig und spricht bei ausgeschaltetem Motor (z.B. an der Ampel) schnell an, wodurch eine zügige Weiterfahrt möglich ist.

## 1,3 Getriebeabstufung

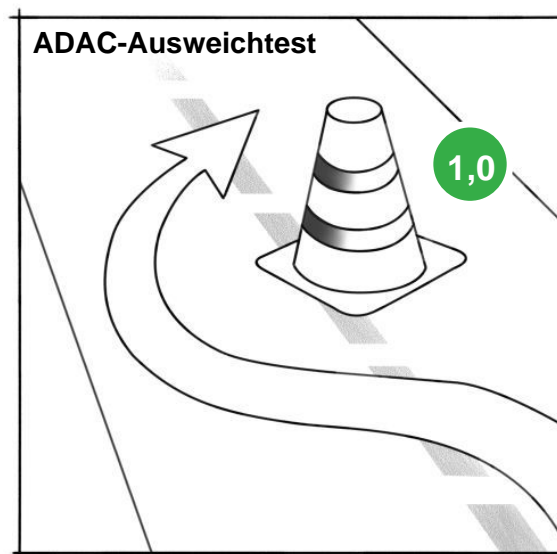
⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei allen Geschwindigkeiten steht ein passender Gang parat. Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.200 1/min) unterwegs ist. Trotzdem steht bei Überholmanöver genügend Kraft zur Verfügung, um möglichst schaltfaul zu fahren.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

Der A1 Sportback zeigt ein sehr sicheres und zugleich sportliches Fahrverhalten, welches auch ungeübte Fahrer nie vor Überraschungen stellt.

⊕ Das Fahrzeug zeigt bei jedem Tempo eine gute Richtungsstabilität und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Nur bei sehr hohem Tempo wirkt das Fahrzeug aufgrund des kurzen Radstandes etwas nervös. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Auto nur wenig. Es hält sauber die Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der A1 Sportback sehr gut ab. Das Fahrzeug reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch die Gassen steuern. Dabei bleibt der A1 stets beherrschbar, dank effektiver ESP-Eingriffe besteht keine Schleudergefahr. Die elektronische Stabilitätskontrolle inklusive elektronischer Quersperre verteilt die Antriebsmomente durch gezielte Bremsenriffe möglichst optimal auf die Vorderräder. Dadurch wird eine gute Traktion erreicht. 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.

### 2,2 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 Sportback 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 aber eine etwas stärkere Mittenzentrierung, das würde lange Autobahnetappen noch entspannter machen.

⊖ Der Wendekreis liegt für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse mit 10,6 m im schlechteren Mittelfeld. Bei starkem Beschleunigen aus der Kurve heraus sind aufgrund des hohen Drehmoments des Dieselmotors deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar.



---

## 2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A1 Sportback 2,0 TDI durchschnittlich 36,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Good Year Efficient Grip 87W der Größe 215/40 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen. Das Fahrzeug besitzt bei einer Bremsung in der Kurve eine gute Spurtreue.

---

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im A1 Sportback sind die wichtigsten Assistenzsysteme serienmäßig an Bord, wodurch in der aktiven Sicherheit eine gute Bewertung erreicht wird.

⊕ 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 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.

---

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der A1 Sportback erzielt dank guter Crashergebnisse und wirkungsvoller Kopfstützen eine gute Beurteilung bei der passiven Sicherheit.

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der dreitürige A1 volle fünf Sterne für seine sehr gute Insassensicherheit. Das Ergebnis sollte für den Sportback ähnlich gut ausfallen. 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. 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 maximal 1,60 m große Personen. Das Dach kann hier aber einen Teil der Abstützfunktion übernehmen. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man hohe Zugkraft aufbringen; so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

---

### 1,8 Kindersicherheit

Der A1 Sportback bietet eine gute Kindersicherheit. Kindersitzen lassen sich einfach und sicher befestigen.

**+** Für die Kindersicherheit erhält der A1 gute 79% der möglichen Punkte. Die Ergebnisse des A1 Sportback sollten ähnlich gut ausfallen. Auf den hinteren beiden Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix einfach befestigen. Der Sportback bietet dabei dank der hinteren Türen eine gute Zugänglichkeit, um Kindersitze möglichst einfach zu installieren. 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. Alle Fenster besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

**-** Die Beifahrerairbag-Deaktivierung sollte serienmäßig verbaut sein. Audi verlangt hierfür als einer von wenigen Automobilherstellern immer noch Aufpreis. Es fehlen Ankerhaken an der Rückbank, welche eine noch sicherere Befestigung von Kindersitzen ermöglichen würde. Hohe Kindersitze (z.B. Concorde X-Line) lassen sich auf der Rückbank aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie nicht installieren, da diese am Dach anstoßen.

### 3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz liegt im zufriedenstellenden Bereich. Es sind zwar keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube verbaut, was sich positiv auf den Fußgängerschutz auswirkt, doch sind speziell die Randbereiche der Motorhaube zu hart gestaltet. Insgesamt erreicht der A1 49% der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz bei den ADAC Crashtests.

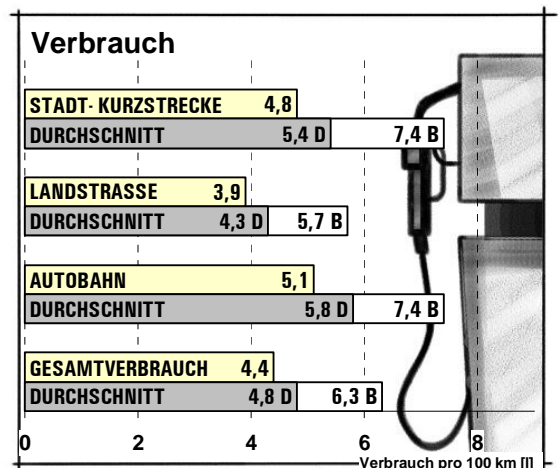
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g/km erreicht der A1 Sportback 2,0 TDI im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 31 Punkte. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt dabei laut ADAC Messung bei 4,4 l/100 km. In der Stadt sind es 4,8 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,1 l pro 100 km.

### 2,1 Schadstoffe

**+** Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering. Lediglich die Stickstoffoxid-Werte fallen im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht aus. Im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht das Fahrzeug 39 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich 70 Punkte. Das reicht gradeso für vier von fünf möglichen Sternen.



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

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 2,9 Betriebskosten\*

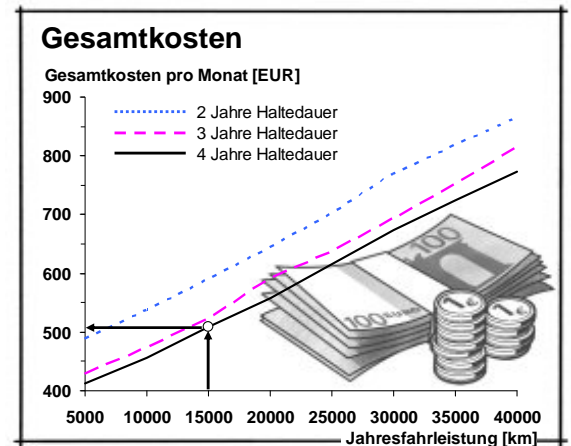
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoffverbrauch. Da der Verbrauch zufriedenstellend ausfällt und zudem der weniger teure Diesel benötigt wird, weist der A1 2,0 TDI akzeptable Betriebskosten auf.

### 4,0 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.

⊕ 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 sorgen für die schlechte Note.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 509 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 1,0 Wertstabilität\*

⊕ Während des vierjährigen Berechnungszeitraums ist kein Modellwechsel zu erwarten, was sich ebenso positiv auf den Werterhalt auswirkt, wie der kräftige Dieselmotor mit akzeptablem Verbrauch. Das gute Image von Audi hilft zusätzlich - so wird dem kleinen Ingolstädter eine sehr positive Restwertentwicklung prognostiziert.

### 5,0 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Trotz der guten Serienausstattung ist ein Grundpreis von 23.400 Euro für die getestete Variante nicht gerechtfertigt. Da ist es fast schon dreist, dass Audi für Ausstattungsdetails wie lackierte oder beheizbare Außenspiegel, sowie eine Beifahrerairbag-Deaktivierung nochmals extra zulängt.

### 5,0 Fixkosten\*

⊖ Die jährlichen Fixkosten fallen sehr hoch aus. Die KFZ-Steuer beträgt jährlich 190 Euro. Dazu gesellen sich die ungünstigen Einstufungen der Versicherungsklassen. Sowohl die Teil- als auch die Vollkaskoversicherung liegen im sehr ungünstigen Bereich. Aber auch in der Haftpflichtversicherung ist das Fahrzeug nicht gerade günstig eingestuft.

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der A1 Sportback 2,0 TDI eine gerade noch akzeptable Note einfahren. Kostentreiber sind nicht nur die hohen Fixkosten, sondern vor allem auch der hohe Anschaffungspreis.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI Ambition	1.4 TFSI Attraction	1.4 TFSI Ambition S tronic (7- Gang)	1.6 TDI Attraction (DPF)	1.6 TDI Attraction (DPF)	2.0 TDI Ambition (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1390	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	63(86)	90(122)	136(185)	66(90)	77(105)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/1500	200/1500	250/2000	230/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,7	8,9	6,9	11,4	10,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	203	227	182	190	217
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	5,1 S	5,4 S	5,9 S	3,8 D	3,8 D	4,1 D
CO2 [g/km]	118	126	139	99	99	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/18	16/19/18	16/20/23	16/17/21	16/17/21	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	40	60	86	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	467	497	589	446	452	509
Preis [Euro]	18.650	19.700	25.450	19.400	20.300	23.400

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	105 kW(143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/40R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,6/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>4,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/ 3,9/ 5,1 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	108g/km/ <b>140g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,4dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3954/1746/1422 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	<b>1910 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1260 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>215 l/445 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>1020 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>100 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>110 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>244 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>509 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22
Grundpreis	23.400 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System	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
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(inkl. Licht/Regensen)	240 Euro°
Keyless Entry	290 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	350 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Zentralverriegelung(mit Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,6
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,2
Sicht	2,7	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Fußgängerschutz	3,1
Bedienung	2,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO2*	2,9
Raumangebot hinten*	4,1	Schadstoffe	2,1
Innenraum-Variabilität	3,5		
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>		
Federung	2,8		
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,7		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>		
Fahrleistungen*	1,0		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	1,6		
Getriebeabstufung	1,3		

### AUTOKOSTEN

3,7

Betriebskosten*	2,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	1,0
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	5,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,9

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen