



## Audi A1 1.0 TFSI ultra sport

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

Zum Facelift des A1 hielt bei Audi erstmals in der Firmengeschichte ein Dreizylinder-Benziner Einzug ins Motorenprogramm. Der 1.0 TFSI ultra leistet dank Turboaufladung 95 PS und sorgt mit seinem über einen weiten Bereich anliegenden hohen Drehmoment von 160 Nm (1.500 bis 3.500 1/min) für einen kräftigen Antritt. Dazu passend ist der kernige Klang, den der Dreizylinder bei Leistungsabforderung von sich gibt und dem Kleinwagen eine sportliche Note verleiht. Der im EcoTest ermittelte Verbrauch fällt mit 5,2 l/100 km zwar zufriedenstellend aus, schade ist jedoch, dass Audi im A1 lediglich ein Fünfganggetriebe verbaut hat. Mit einem zusätzlichen sechsten Gang hätte der Verbrauch vor allem bei Autobahngeschwindigkeit weiter gesenkt werden können. Neben neuem Motor wurde der A1 sowohl optisch als auch technisch dezent aufgefrischt. Neu sind die zwei Ausstattungslinien sport und design, die den bisherigen Ambition und Attraction ersetzen. Zu den technischen Änderungen gehören u.a. eine neue Lenkung, das nun erhältlichen einstellbare Sportfahrwerk und neue Sicherheitssysteme wie die Multikollisionsbremse, die nach einem Unfall Folgekollisionen verhindern kann. Ein City-Notbremssystem, wie es bereits viele Konkurrenten an Bord haben, sucht man dagegen nach wie vor vergebens. In der Summe überzeugt der A1 vor allem durch die in diesem Segment beste Verarbeitung und die unzähligen Individualisierungsmöglichkeiten. Der Preis liegt jedoch entsprechend hoch. Für den getesteten Basisbenziner sind in der Ausstattung sport mindestens 18.450 Euro fällig. Dass Audi dann trotzdem noch für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung oder beheizbare Außenspiegel Aufpreis verlangt, ist da alles andere als nachvollziehbar. **Karosserievarianten:** Sportback. **Konkurrenten:** Mini Cooper, Peugeot 208, Seat Ibiza, VW Polo.

- +** hochwertige Verarbeitung, kräftiger Basisbenziner, sportliche und sichere Fahreigenschaften, helle Xenonscheinwerfer (optional)
- hinten wenig Platz, kleiner Kofferraum, kein City-Notbremssystem erhältlich, hoher Anschaffungspreis, unverständliche Aufpreispolitik



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,1 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,4 Langstrecke

3,8 Transport

2,1 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: November 2015  
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung der Karosserie sowie des Innenraums liegen für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse auf hohem Niveau. Neben der Basisausstattung gibt es für den A1 nun die Ausstattungslinien design und sport (früher Attraction und Ambition). Auch das äußerliche Erscheinungsbild lässt sich individuell aufpeppen. So kann die Dachkuppel in Kontrastfarbe gewählt und das sportliche S-Line Paket geordert werden. Neu ist das im Testwagen verbaute active style Paket, das unter anderem grau lackierte Stoßfänger und Radlaufleisten beinhaltet, die bei leichten Parkremplern aber dennoch kaum Schutzwirkung haben, auch wenn es durch die Optik suggeriert wird.

**+** Der Innenraum zeigt sich weitgehend hochwertig verarbeitet, alle Anbauteile sind solide und passgenau verbaut. Lackierte Lüftungsdüsen und Alu-Applikationen sorgen für einen Hauch 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. 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 des A1 sind nach außen nicht ideal gegen Verschmutzen abgedichtet. Im Testwagen waren schmale Schwellerschutzleisten verbaut, die den Lack zumindest teilweise vor Kratzern bei unvorsichtigem Ein- und Aussteigen schützen. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz. Dadurch besteht die Möglichkeit, versehentlich Diesel anstatt Benzin zu tanken, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann. Wie schon bei anderen Audi-Modellen langen die Ingotstädter auch beim A1 kräftig zu und verlangen sogar für lackierte Außenspiegelschalen Aufpreis.

Der dreitürige A1 ist lediglich als Viersitzer erhältlich. Für die fünftürige Sportback-Variante kann man ohne Mehrpreis anstatt der zwei Sitze im Fond eine Dreiterrückbank mit schmalem Notsitz in der Mitte ordern. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei nur mäßigen 380 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.000 kg (gebremst), bzw. 550 kg (ungebremst). Die maximale Stützlast fällt mit 50 kg nicht besonders üppig aus. Möchten man einen Fahrradträger auf der Anhängerkupplung montieren, sollte man beachten, dass für zwei schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) die zulässige Stützlast zu gering sein kann.

**+** Dank des 45 l Tanks können auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 865 km erzielt werden.

**-** Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es beim A1 auch nicht gegen Aufpreis. Auf Wunsch können aber anstatt des Reifenreparatursets Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden. Einen Wagenheber gibt es ab Werk nicht an Bord. Der kostet nun 25 Euro Aufpreis - vor dem Facelift konnte er noch kostenlos geordert werden.

## 2,3 Sicht

⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung überzeugt die dreitürige Variante des A1 mit einem guten Ergebnis. Keine der Säulen fällt dabei besonders sichtbehindernd aus, auch beim Abbiegen wird die Sicht durch die schmalen A-Säulen nicht zu stark behindert. Gegenüber des A1 Sportback überzeugt der Dreitürer auch mit einer zufriedenstellenden Sicht nach schräg hinten. Hindernisse vor dem Fahrzeug können dank der leicht abfallenden Motorhaube sehr gut erkannt werden. Auch nach hinten sind die Übersichtlichkeit und der Bodenblick zufriedenstellend. Gegen Aufpreis ist entweder für hinten oder für vorne und hinten eine Einparkhilfe erhältlich. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab (abschaltbar). Die ausreichend großen Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Beide Spiegel besitzen einen zusätzlich asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Helles LED-Tagfahrlicht gibt es bei Wahl der Xenonscheinwerfer. Die aufpreispflichtigen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen aus. Auf Wunsch gibt es auch einen Fernlichtassistenten (im Testwagen verbaut).

⊖ Für den A1 ist weder Abbiege-, noch Kurvenlicht erhältlich. Dass Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt, ist nicht nachvollziehbar. Diese sollten unbedingt mit bestellt werden, da sonst im Winter das Risiko besteht, dass sich die Außenspiegel mit Schnee zusetzen oder beschlagen.

## 3,1 Ein-/Ausstieg

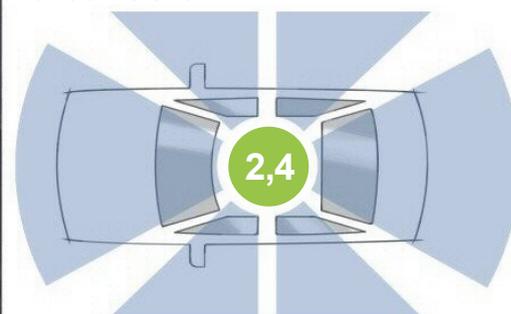
Das Ein- und Aussteigen vorn funktioniert dank der akzeptablen Sitzhöhe und dem geringen Abstand zwischen Schweller und Sitz insgesamt zufriedenstellend. Etwas störend wirkt sich die flach verlaufende Dachlinie aus, wodurch große Personen beim Ein- oder Aussteigen den Kopf einziehen müssen. Nach hinten fällt der Zustieg aufgrund der fehlenden Fondtüren etwas beschwerlicher aus. Die Vordersitze lassen sich bei geklappter Lehne aber weit nach vorn schieben, wodurch eine verhältnismäßig große Öffnung freigegeben wird. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Haltegriffe, für die hinteren Mitfahrer fehlen diese.

⊕ Die kräftigen Türbremsen besitzen drei Rasterungen, was den Einstieg in engen Parklücken erleichtert. Die schweren Türen können auch an Steigungen sicher offen gehalten werden. 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 beleuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit den Weg. Diese Funktion ist aber nur bei Wahl des Licht-/Regensensors verfügbar.

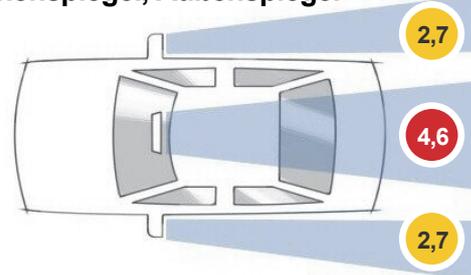


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

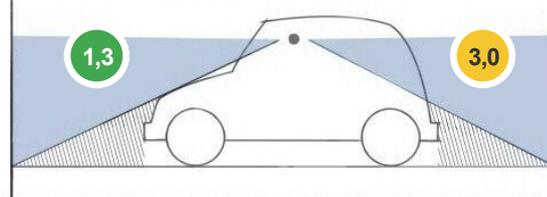
### Rundumsicht



### 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.

⊖ 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. Audi weist im Instrumenten-Display bei jedem Motorabstellen darauf hin.

### 4,3 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Das Kofferraum-Volumen des Kleinwagens kann nur wenig begeistern. Der ohnehin kleine Kofferraum wird durch das im Testwagen verbaute BOSE-Soundsystem weiter eingeschränkt. Dann ist unter dem Kofferraumboden ein Subwoofer verbaut. Der Ladeboden liegt somit entsprechend höher. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen nur 170 l in den Kofferraum (ohne Subwoofer 215 l). Entfernt man die Hutablage und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es immerhin 235 l. Auch dann lassen sich nur drei handelsübliche Getränkekisten verstauen. Klappt man die Rücksitze um, erhöht sich das Volumen auf 400 l (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. 735 l, wenn man dachhoch belädt.



**Der Kofferraum mit 170 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse relativ klein aus. Direkte Konkurrenten wie z.B. VW Polo (240 l), Alfa Romeo Mito (250 l) oder Skoda Fabia (290 l) stellen deutlich mehr Stauraum zur Verfügung.**

### 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden. Sie gibt eine große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem Format zufriedenstellend nutzbar. Auch Personen mit zwei Meter Größe 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 Kofferraum-Ladekante auf noch gutem Niveau über der Straße, schweres Gepäck kann so problemlos eingeladen werden. Zwischen Kofferraumboden und Ladekante gibt es nur eine kleine Stufe von rund fünf Zentimetern. Bei umgeklappter Rückbank steht ein weitgehend ebener Ladeboden zur Verfügung.

### 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Den Klappmechanismus kann man einfach bedienen, die Zugänglichkeit ist aufgrund der fehlenden Fondtüren aber nicht perfekt. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend verstauen. Unter dem Kofferraumboden findet man kleine Fächer vor. Es gibt Verzurrösen zur Gepäcksicherung, Taschenhaken, ein Gummiband in der linken Seitenverkleidung und eine 12V-Steckdose.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Die Bedienung des Audi A1 gibt 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.



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

⊕ Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Pedale und Schalthebel sind gut zu erreichen, wenn auch der Schalthebel etwas höher liegen könnte. Das Radio sowie das optionale Navigationssystem sind in gut erreichbarer Höhe angebracht und lassen sich intuitiv bedienen. Sachlich, übersichtlich und mit einem sehr guten Kontrast versehen ist die Instrumentierung. Der Bordcomputer mit Verbrauchs-, Reichweitenanzeige und Effizienz-Programm ist beim sport serienmäßig verbaut. Elektrische Fensterheber, sowie elektrisch einstellbare Außenspiegel sind serienmäßig. Die Fensterheber verfügen über eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (abschaltbar) und einen Regensensor, sowie eine Fahrlichtautomatik und einen Fernlichtassistenten. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagen, in die Türfächer passen sogar 1,5-l-Flaschen. Auch hinten kann man Kleinigkeiten in den Lehentaschen verstauen, zwei Becherhalter findet man zwischen den Rücksitzen. Leider kosten die meisten Ablagen davon Aufpreis (Ablagenpaket). Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet. Vorn wie hinten gibt es eine helle LED-Innenbeleuchtung samt Leseleuchten (LED-Innenlichtpaket).

⊖ 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 zu handhaben, 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, das Gebläse oder die Temperatur nur in kleinen Stufen zu verstellen. Für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Es fehlt aber eine gut sichtbare Kontrollleuchte für das Abblendlicht, die wie auch die Kontrollleuchten für die Nebellampen ungünstig im Lichtschalter untergebracht ist.

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Personen bis rund 1,95 m Körpergröße finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit wäre noch etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite kann für diese Fahrzeugklasse überzeugen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

---

## 4,0 Raumangebot hinten\*

⊖ Im Fond fällt das Platzangebot nur mäßig aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für ca. 1,75 m große Personen. Die Sitzhöhe würde immerhin für etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist für zwei Personen zufriedenstellend, das Raumgefühl fällt aufgrund des beengten Fußraumes allenfalls akzeptabel aus.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den A1 keine Sitzvarianten angeboten werden, reicht es hier nur für eine ausreichende Bewertung.

---

## 2,7 KOMFORT

---

## 2,5 Federung

Neben dem Dynamikfahrwerk gibt es seit dem Facelift für den A1 gegen Aufpreis ein einstellbares Sportfahrwerk. Dieses lässt sich auf Knopfdruck in zwei Stufen einstellen.

Neben dem Standardmodus gibt es auch einen Sportmodus, der für eine straffere Dämpfung und ein dynamischeres Fahrgefühl sorgen soll. Das in der Ausstattung "sport" serienmäßige Sportfahrwerk kann ohne Aufpreis abgewählt werden. Dann findet man das im Testwagen verbaute Standard-Dynamikfahrwerk an Bord.

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Dynamikfahrwerks ist insgesamt recht gut gelungen. Trotz der straffen Grundauslegung bietet das Fahrwerk genügend Restkomfort. Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, auch voll beladen schwingt die Karosserie kaum nach. Kurze Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen sind zwar deutlicher spürbar, dringen aber nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Auch feine Unebenheiten werden nur wenig in den Innenraum übertragen. Stuckern ist kaum vorhanden. Etwas ungehobelter spricht das Fahrwerk bei groben Einzelhindernisse oder Querfugen an. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster sind die Stöße recht gut gefiltert. Die Karosserie dröhnt nur wenig. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist gering, Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen sind gut gedämpft. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

## 2,3 Sitze

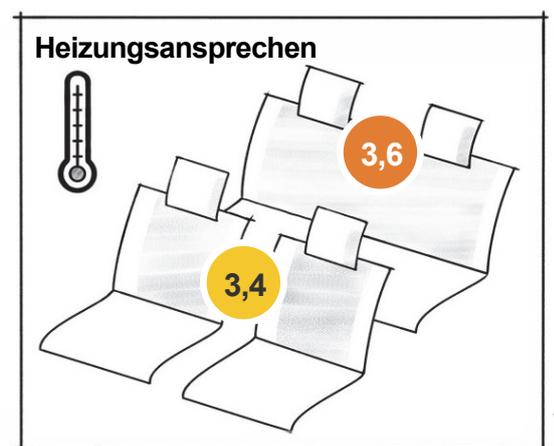
⊕ Die in der getesteten Ausstattung serienmäßigen Sportsitze vorn sind beide in der Höhe einstellbar und verfügen über in der Intensität justierbare Lordosenstützen. Der Sitzkomfort auf den vorderen Plätzen ist gut. Die Lehnen sind hoch genug und sorgen für einen guten Seitenhalt, auch im Schulterbereich. Durch die ausgeprägten Seitenwangen können die Sitze jedoch für korpulente Personen zu eng sein. Die Sitzflächen sind günstig geformt und körpergerecht gepolstert. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Auf der Zweier-Rücksitzbank sitzt man insgesamt zwar nicht schlecht, die dünne Polsterung kann auf langen Strecken aber unangenehm werden. Die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind zufriedenstellend gestaltet. Die Oberschenkelunterstützung fällt dank der optimalen Neigung der Sitzflächen ordentlich aus, jedoch könnte die Sitzfläche für Erwachsene etwas länger sein.

## 2,2 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt im Audi A1 1.0 TFSI auf noch angenehm niedrigem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,4 dB(A) ermittelt. Weder Wind-, noch Fahrgeräusche fallen negativ auf. Windgeräusche nehmen erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zu. Der neue Dreizylinder-Benzinmotor macht sich vor allem unter Last durch seinen kernigen Klang bemerkbar, wirkt dabei aber nie aufdringlich laut.

## 3,5 Klimatisierung

Der Audi A1 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik. Diese regelt effektiv und situationsgerecht. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt, die Temperatur kann dabei nicht perfekt vorgewählt werden (keine Displayanzeige). Die Luftmengenverteilung lässt sich im manuellen Modus nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen. Im ADAC Heizungstest fährt der A1 in Verbindung mit dem 1.0-TFSI-Motor ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Sowohl vorn als auch hinten wird der Innenraum bei niedrigen Temperaturen in annehmbarer Zeit auf Wohlfühlniveau erwärmt.



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

- + Die in der Klimaautomatik enthaltene automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig verbaut.
- Die Seitenscheiben im Fond lassen sich beim Dreitürer nicht öffnen.

---

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,8 Fahrleistungen\*

- + Die Fahrleistungen des 95 PS starken Dreizylinder-Turbomotors sind für einen Kleinwagen überzeugend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im 2. Gang) absolviert der A1 in nur 6,2 s. Auch bei der Elastizitätsmessung für den gleichen Geschwindigkeitsbereich kann der A1 punkten. Sowohl im vierten (10,3 s) als auch im fünften Gang (13,1 s) ist der Motor äußerst durchzugsstark, was eine schaltfaule Fahrweise ermöglicht, ohne an jeder Steigung sofort zurückschalten zu müssen.

---

### 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Motors ist zufriedenstellend. Der kleine Benziner läuft zwar insgesamt nicht unkultiviert, doch können Vibrationen nie ganz von den Insassen fern gehalten werden. Diese sind permanent leicht an den Pedalen und am Lenkrad spürbar. Bei hoher Lastanforderung neigt der Motor bei sehr niedrigen Drehzahlen (unterhalb von 1500 1/min) zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhngeräusche nie.

---

### 2,1 Schaltung

- + Das knackige Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich präzise und leichtgängig schalten. Die Schaltwege sind kurz und auch bei schnellen Schaltvorgängen hakt es nicht. Der Rückwärtsgang ist links vorn angeordnet, klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen verbaut). Das Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig und spricht bei ausgeschaltetem Motor (z.B. an der Ampel) schnell an, wodurch eine zügige Weiterfahrt möglich ist. Der Motor springt auch an, wenn man bereits den ersten Gang eingelegt hat und dann die Kupplung betätigt.
- Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kracht es laut im Getriebe. Hier hat sich Audi eine Gangsynchronisierung gespart.

---

### 3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind zufriedenstellend ausgelegt. Ein Sechsgang-Getriebe würde eine etwas feinere Spreizung der Gänge und eine etwas längere Gesamtübersetzung ermöglichen. Fährt man im höchsten Gang mit 130 km/h, dreht der Motor bereits mit rund 3.150 1/min.

## 2,2

## FAHREIGENSCHAFTEN

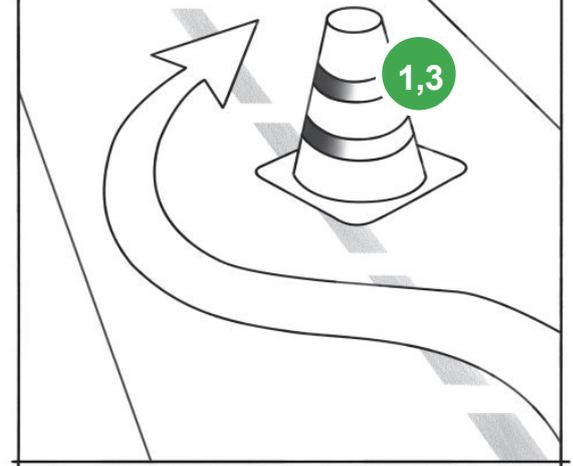
## 1,7

## Fahrstabilität

⊕ Der A1 zeigt ein sicheres und zugleich sportliches Fahrverhalten, das auch ungeübte Fahrer nicht vor Überraschungen stellt. Das Fahrzeug zeigt 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. Im ADAC Ausweichtest schneidet der A1 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 Bremsengriffe 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.

## ADAC-Ausweichtest



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.

## 2,3

## Lenkung\*

⊕ Seit dem Facelift kommt im Audi A1 eine neu entwickelte elektromechanische Servolenkung zum Einsatz. Vor allem bei höheren Fahrgeschwindigkeiten erhält man ein nochmals verbessertes Lenkgefühl. Um die Mittellage kann die neue Lenkung zwar mit einer guten Zentrierung punkten, doch fühlt sie sich bei kleinen Lenkwinkeln nicht mehr ganz so präzise an, wie es mit der Vorfacelift-Lenkung noch der Fall war. Die Lenkübersetzung ist nun nochmals etwas direkter ausgelegt, wodurch man beim Rangieren nicht so viel kurbeln muss. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

⊖ Der Wendekreis fällt mit rund 10,9 m für einen Kleinwagen nicht besonders klein aus.

## 2,6

## Bremsen

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit der Basisbereifung ausgestattete Testwagen erst nach 38,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport blu Response 84H der Größe 185/60 R15). Mit den in der sport-Ausstattung normalerweise montierten 16 Zoll Rädern sollte der Bremsweg etwas geringer ausfallen.

⊕ Die Bremsanlage zeigt sich standfest und frei von Fading. Sie spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Das Fahrzeug besitzt bei einer Bremsung in der Kurve eine gute Spurtreue.

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Audi A1 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind optional erhältlich. Gegen Aufpreis sind anstatt der normalen Rückleuchten auch Leuchten mit LED-Technik erhältlich. Vorteil der LED-Bremslichter: Sie sprechen bei einer Bremsung schneller an und warnen den nachfolgenden Verkehr dadurch eher. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremsleuchten. 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).
- Für den Audi A1 gibt es auch nach dem Facelift keine weiteren Assistenzsysteme. Auf ein vorausschauendes Notbremsystem mit City-Notbremsfunktion oder eine Müdigkeitserkennung muss man nach wie vor verzichten. An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** Bei den ADAC Crashtests erreicht der A1 volle fünf Sterne (Stand 11/2010). Für die Insassensicherheit erhält das Fahrzeug gute 90% der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn 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 Stütze 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 lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Seit dem Facelift ist der A1 serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt. Das Warndreieck ist gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht.
- Der Verbandskasten ist unter dem Kofferraumboden verstaut, dadurch ist er bei voll beladenem Fahrzeug nicht sofort erreichbar.

## Kindersicherheit

- +** Für die Kindersicherheit erhält der A1 gute 79% der möglichen Punkte (Stand 11/2010). Auf den hinteren beiden Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix und seit dem Facelift auch mit Ankerhaken einfach befestigen. Aufgrund der fehlenden Fondtüren ist die Zugänglichkeit jedoch nicht ideal. Für Familien ist der fünftürige Sportback daher die deutlich bessere Variante. Auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze auf den beiden hinteren Sitzplätzen problemlos fixieren. Kontur 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 (nicht im Testwagen).

⊖ Die Beifahrerairbag-Deaktivierung sollte serienmäßig verbaut sein. Audi verlangt hierfür als einer von wenigen Automobilherstellern immer noch Aufpreis. Hohe Kindersitze (z.B. Concorde X-Line) lassen sich auf der Rückbank aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie nicht installieren, da diese am Dach anstoßen.

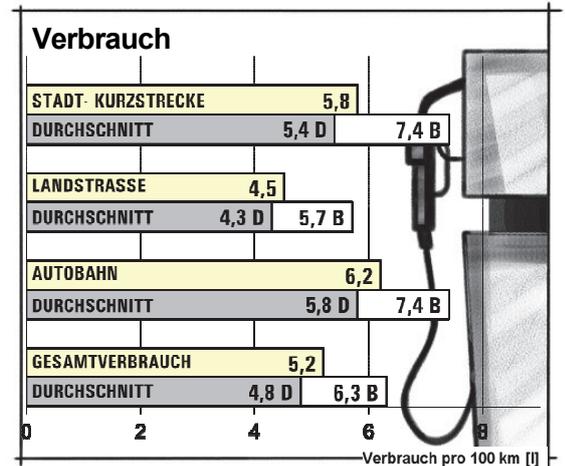
### 3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Audi A1 fällt zufriedenstellend aus. 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 bei den ADAC Crashtests (Stand 11/2010).

### 2,2 UMWELT/ECOTEST

#### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Im CO2-Kapitel des ADAC EcoTest erreicht der Audi A1 1.0 TFSI mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 143 g/km 30 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,2 l/100 km. In der Stadt sind es 5,8 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.



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

### 1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau. Der Lohn sind 46 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich 76 Punkte und somit vier von fünf möglichen Sternen im EcoTest.

### 2,7 AUTOKOSTEN

#### 3,4 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Trotz des nicht zu hohen Verbrauchs reicht es für den A1 nur für eine befriedigende Bewertung, da er teuren Super-Kraftstoff benötigt.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi A1 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Der 1,0-Liter Dreizylindermotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 210.000 km ersetzt werden muss.

+ 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 verhindern eine bessere Benotung.

### 3,2 Wertstabilität\*

Obwohl der Audi A1 schon seit rund fünf Jahren auf dem Markt ist, sorgt auch das aktuelle Facelift dafür, dass der prozentuale Wertverlust für die ersten vier Jahre akzeptabel ausfallen dürfte.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

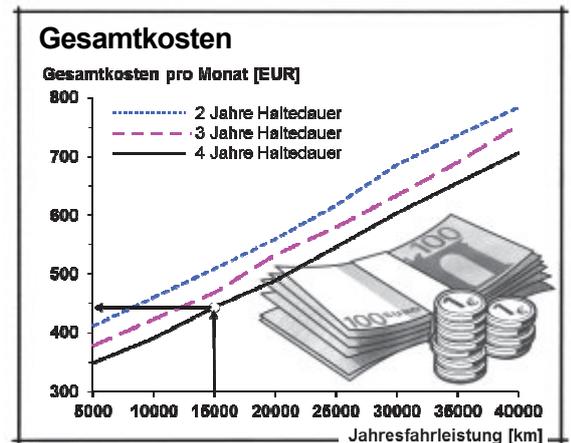
Mit einem Grundpreis von 18.450 Euro (Ausstattung sport) ist der Audi A1 1.0 TFSI kein Schnäppchen im Kleinwagensegment, auch wenn die Serienausstattung nicht schlecht ausfällt. Da ist es fast schon dreist, dass Audi für Ausstattungsdetails wie lackierte oder beheizbare Außenspiegel, sowie eine Beifahrerairbag-Deaktivierung nochmals Aufpreis verlangt.

### 1,1 Fixkosten\*

+ Bei den Fixkosten kann der A1 mit kleinem Benzinmotor punkten. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei gerademal 24 Euro und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig (KH: 14; VK: 17; TK: 18).

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Vor allem dank der niedrigen Fixkosten fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten niedrig aus, auch wenn der Anschaffungspreis recht hoch liegt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 444 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TFSI cod	1.8 TFSI S tronic	1.4 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1395	4/1395	4/1798	3/1422	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	92 (125)	110 (150)	141 (192)	66 (90)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1500	200/1400	250/1500	250/1250	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	10,9	8,8	7,8	6,8	11,4	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	204	215	234	182	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,2   S	4,9   S	4,7   S	5,6   S	3,4   D	3,5   D
CO2 [g/km]	97	115	109	129	89	92
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/18	14/17/18	14/17/18	14/19/23	15/17/21	15/17/21
Steuer pro Jahr [Euro]	24	68	56	104	142	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	426	469	488	582	441	454
Preis [Euro]	16.950	19.300	21.300	25.900	19.200	20.300

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/60R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,85/10,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/4,5/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	97 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>143 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3973/1740/1416 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1905 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1105 kg/380 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>170 l/400 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>865 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>94 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>79 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>216 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>444 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/18
Grundpreis	18.450 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.700 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
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
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Licht/Regensen)	240 Euro°
Keyless Entry	390 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	500 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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