



Audi A1 Sportback 30 TFSI advanced S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Seit 2018 gibt es die zweite Generation des kleinen Audi A1. Gestaltet ist er sehr gefällig, unter den Kleinwagen ist er sicher einer der hübschesten. Auch innen macht er was her mit seiner klaren Formensprache und darüber hinaus mit der logischen Bedienung. Was aber nicht so begeistert: Zwar ist der ganze Wagen sorgfältig verarbeitet, es werden aber teils sehr einfache und schon im Neuwagenzustand speckig wirkende Kunststoffe verwendet. Die einzige weiche Oberfläche ist der Oberteil des Armaturenbretts.

Die Testmotorisierung ist ein alter Bekannter, der Einliter-Dreizylinder. Mittlerweile mit einer unter seinesgleichen sehr guten Laufruhe ausgestattet, harmoniert er im von uns getesteten Auto richtig gut mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Ecotest-Verbrauch ist mit 6,1 Litern Super auf 100 Kilometer zwar kein neuer Bestwert in der Klasse, die Schadstoffe sind auch dank des Partikelfilters aber zweifellos sehr gut gereinigt.

Fahrdynamisch setzt der A1 auch ohne das optionale Sportfahrwerk und mit nur 116 PS eine Duftmarke, denn mit der präzisen Lenkung und dem angemessen agilen Heck hat der Sportfahrer seine wahre Freude.

Größter Wermutstropfen, gerade angesichts des offensichtlichen Sparwillens bei Audi, ist der Preis. Der Testwagen kostet - ohne alle Optionen der Preisliste gezogen zu haben - fast 37.000 Euro. Dafür gibt es viel stärkere und/oder besser ausgestattete Modelle bei der Konkurrenz. **Konkurrenten:** u.a. Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

⊕ sauberer TSI-Motor mit OPF, dynamisches Fahrverhalten, gutes DSG

⊖ teuer, kein Totwinkelassistent erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

Familie 3,3

City 2,8

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,9

Transport 3,5

Fahrspaß 2,0

Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

In Sachen Karosseriebau lässt sich auch der kleinste Audi nicht lumpen. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die schmalen Fugen verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet. Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Kunststoffen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend, diese sind auch sauber gefertigt.

⊖ Der Sparrwang hat jetzt auch die Premium-Marke Audi endgültig erreicht. Beispiele findet man einige. Die Türausschnitte haben nur einen umlaufenden Dichtgummi

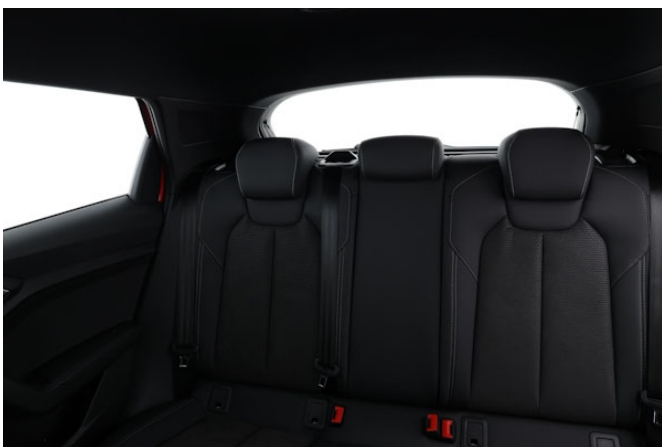
3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 655 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 490 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung darf aber nur 50 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, zwei Pedeles sind meistens aber schon zu schwer.

Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu einer

2,7 Licht und Sicht

Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen sowie die breite rechte B-Säule schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf. Auch bei der ADAC Rundumsichtmessung fallen die breiten C-Säulen negativ auf, ein Großteil des möglichen Sichtbereichs wird verdeckt.



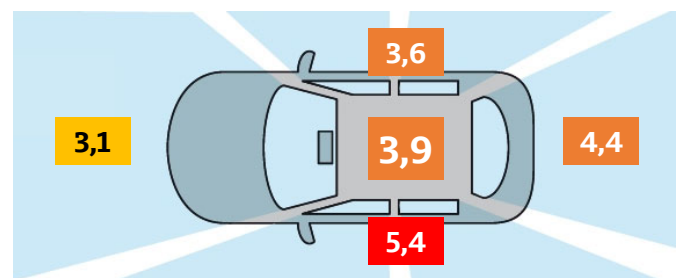
Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

statt deren zwei. Außer auf der Oberseite des Armaturenbretts ertastet man ausschließlich harten Kunststoff im Innenraum. Ein Hohn ist da geradezu das "Kniepolster" für die Knie der vorn Sitzenden, denn diese sind auch hart. Auch die Mittelkonsole mit ihrem äußerst billig wirkenden Kunststoff und den einfachsten Becherhaltern, den der VW-Baukasten bereithält, ist dem Anspruch der Marke nicht gewachsen. Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

Tonne wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 570 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den A1 nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der kleine Audi im Stadtverkehr: mit 4,0 m Länge und 1,95 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 10,9 m reicht, um gut zu rangieren.

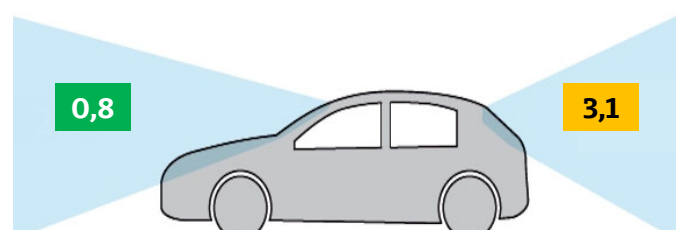
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, kann man durch Assistenten wieder ausgleichen. Dafür muss man den Geldbeutel aber noch ein bisschen weiter aufmachen. Parksensoren vorn und hinten gibt es in der Aufpreisliste genauso wie einen Parkassistenten, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's außerdem eine Rückfahrkamera. In der Optionsliste finden sich überdies LED-Scheinwerfer, die eine ziemlich gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten und damit eine Empfehlung darstellen.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim A1 recht leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich etwa 40 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van, für ein "normales" Auto aber kein schlechter Wert. Die Türen geben angemessen große Türausschnitte frei; sie werden jedoch vorn wie hinten an nur zwei Positionen sicher offen gehalten, immerhin auch an üblichen Steigungen. Gegen

3,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 335 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 595 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 965 Liter Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch große Personen müssen sich hier um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe so weit nach oben schwingt, dass sie nicht mehr nach hinten über das Fahrzeug steht. Wer deutlich größer als 1,90 Meter ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht seinen Kopf zu stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den kleinsten Audi nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht

Die Scheinwerfer bieten zudem statisches Kurven- und Abbiegelicht sowie ein Autobahnlicht, das ab 110 km/h die Straße weiter ausleuchtet. Auch einen Fernlichtassistenten kann man (zusätzlich) ordern.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Das Keyless-System besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System bis zum nächsten Entsperren deaktivieren, wenn man kurz nach dem Absperren die Hand an den Türsensor an der Fahrerseite hält.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des A1 für einen Kleinwagen von ordentlicher Größe.

Die Ladekante liegt knapp 69 Zentimeter über der Straße und damit noch auf brauchbarer Höhe. Auch innen stört die kleine Stufe mit acht Zentimeter beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Verwendet man die untere Stellung, sind es 18 Zentimeter. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

entfernt werden. Es gibt immerhin ein praktisches Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, zumindest gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der neue A1 kommt standardmäßig mit einem volldigitalen Kombiinstrument, analoge Zeiger gehören der Vergangenheit an. Möchte man neben den standardmäßigen Anzeigen aber noch umschalten können auf eine andere Darstellungsform oder eine fast vollflächige Navigationsansicht nutzen, muss man Aufpreis zahlen und das Audi virtual cockpit ordern. Die Anzeige ist klar ablesbar, ohne das virtual cockpit und die damit einhergehenden Sonderfunktionen bietet sie aber keinen Vorteil gegenüber den vormals bei Audi ebenfalls exzellent in Szene gesetzten Analoginstrumenten.

In der Mitte des Armaturenbretts prangt serienmäßig ein "praktischer" Ablageschacht. Standesgemäß wird es erst gegen Aufpreis, dann zieht hier ein 8,8 oder gar 10,1 Zoll großer Touchscreen ein, der mit einer hervorragenden Auflösung hochwertig wirkt. Das Menü ist aufgeräumt und bietet für die Bedienung per Finger angemessen große Schaltflächen. Die grundsätzlichen Hausaufgaben bezüglich Lenkradverstellung, Anordnung der Pedalerie, Wählhebel-erreichbarkeit und Schalterbeleuchtung hat Audi tadellos erledigt, im A1 kommt man problemlos zurecht.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Audi weiß das, deshalb hat der Testwagen ein

dafür gedachtes Microfasertuch im Handschuhfach, welches man sicherlich beim Händler seines Vertrauens erwerben kann.

Die mechanische Handbremse, die der A1 mit seinem Konzernbruder VW Polo teilt, bietet weniger Funktionen als moderne elektrische. Mit einer solchen könnte auch der Beifahrer das Auto im Notfall sicher zum Stehen bringen.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum liegt auf hohem Niveau, was man von den verwendeten Materialien nicht behaupten kann. Hier ist man von Audi deutlich besseres gewohnt. Die Funktionalität des Fahrerplatzes kann dagegen überzeugen und bietet wenig Raum für Kritik.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Der Audi A1 advanced ist serienmäßig nur mit einem einfachen AM-/FM-Radio samt einem SDXC-Karten-Slot und einer USB-Typ-A-Schnittstelle ausgestattet. Auch eine Bluetooth-Verbindung fürs Freisprechen und Audiostreaming ist stets dabei. Alles weitere kostet Aufpreis, auch der Touchscreen im Armaturenbrett. In der Grundausstattung ist an dieser Stelle nur ein kleines Ablagefach vorhanden. In der Optionsliste finden sich weitere USB-Anschlüsse (auch Typ C), digitaler und Online-Radioempfang und zwei höherwertige Lautsprecher Systeme. Erweitert werden kann der kleine Audi zudem um ein

Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto. Dank Audi connect&infotainment sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, für alle datenintensive Anwendungen wie etwa Online-Radio benötigt man aber einen Datenverbindungs-Vertrag für die integrierte SIM-Karte. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Einen CD-Player findet man in der Preisliste nicht mehr.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern zurück schieben, was gerade für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,05 Meter große Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das

Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

3,4 Raumangebot hinten

Für einen Kleinwagen bietet der Audi nicht allzu viel Platz auf der Rückbank, zumindest zwei Leute können hinten aber vernünftig sitzen - bei dreien wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite arg eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter knapp 1,80 Meter große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird nur durch die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen etwas gemindert.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man abgesehen von Flaschenhaltern in den Türfächern und Lehnentaschen keine



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format. Gegen Aufpreis bekommt man das Ablagepaket, dann ist es abschließbar, außerdem Fächer unter den Vordersitzen und die schon erwähnten Ablagetaschen an den Rücklehnen der Vordersitze.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Der Testwagen hat das Standardfahrwerk verbaut, gegen geringen Aufpreis bekommt man ein Sportfahrwerk mit strafferer Abstimmung. Dieses empfiehlt sich aber wohl kaum, denn schon die serienmäßige Abstimmung ist trocken geraten. Vor allem fällt die Hinterachse auf, die aufgrund der einfachen Verbundlenker-Konstruktion merklich spröder über Uneben-

heiten rollt als die Vorderachse. Querfugen und Kanaldeckel können andere Kleinwagen sensibler wegfedern. Außerorts und vor allem auf der Autobahn liegt der A1 dafür angenehm satt, verkniffelt sich außerdem ein Stuckern, wie es bei vielen straff gefederten Kleinwagen oft auftritt.

2,9 Sitze

Die optionalen Sportsitze des Testwagens sind eine Empfehlung wert, bietet die Kontur doch einen guten Kompromiss aus sportlich-dicken Seitenwangen und angenehm großzügiger Sitz- und Lehnenfläche. Außerdem kommt mit den Sportsitzen eine Beifahrersitz-Höhenverstellung und Zweiwege-Lordosenstützen in den A1. Die Sitzflächenneigung ist aber nicht einstellbar. Für eine angenehme Sitzposition vorn empfiehlt sich

auch noch die - gegen Aufpreis erhältliche - Mittelarmlehne vorn, die in der Neigung einstellbar ist.

Hinten sitzt man auf ordentlich konturierten Sitz- und Lehnenflächen vernünftig, auch längere Fahrten können absolviert werden. Lange Kerls und Mädels werden aber mit dem recht spitzen Kniewinkel hadern.

3,3 Innengeräusch

Anders als der Konzernbruder VW Polo hat der A1 beispielsweise keine beflockten hinteren Radhausschalen. Vielleicht auch deswegen sind die Fahrgeräusche im Innenraum gut wahrnehmbar, liegen aber noch auf akzeptablem Niveau, auch

wegen der eher niedrigen Windgeräusche. Der Motor ist gut entkoppelt und fällt trotz der nur drei Zylinder weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,9 dB(A).

3,2 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie advanced bringt serienmäßig immerhin eine Klimaanlage mit. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische Umluftregelung ist

nicht erhältlich. Die Sitzheizung vorn ist optional, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung. Eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen in der Optionsliste.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Im VW-Konzern ist der Einliter-Dreizylinder mit 85 kW ein weit verbreiteter Turbobenziner. Er bietet einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Leistung. Sein maximales Drehmoment beträgt 200 Nm, dieses liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 2.000 bis 3.500 1/min an. Mit etwas unter 1,2 Tonnen Leergewicht hat der Motor im Testwagen nicht allzuviel zu schleppen, das schlägt sich positiv

auf die Beschleunigungswerte nieder. Die Fahrleistungen sind für alle Lebenslagen völlig ausreichend, es kommt sogar ein wenig sportliches Temperament auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,5 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Den Dreizylinder gibt es jetzt schon einige Zeit im VW-Konzern, mittlerweile ist er einer der besten Dreizylinder am Markt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen bei Drehzahlen deutlich unter 2.000 Touren - auch hier zeigt das Aggregat gute Manieren und verkneift sich in

dieser Motor-Getriebe-Kombination das Brummen weitgehend; damit ist dieser Motor fast auf dem Niveau des guten BMW-Dreizylinders. Der 1,0-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann weitgehend gleichmäßig und nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten gehen voll in Ordnung.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe hat nicht nur Freunde, hängt es doch scheinbar sehr von der vorliegenden Motor/Getriebe-Kombination und teilweise sogar vom konkreten Fahrzeug ab, wie geschmeidig die Schaltvorgänge und vor allem das Anfahren ablaufen. Im getesteten A1 30 TFSI funktioniert es aber tadellos, so soll es sein. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge ausreichend verschliffen für guten Komfort, ohne dass die Kupplungen zu viel durchrutschen. Nur selten ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken. Sehr gut gefällt die Schaltstrategie des Getriebes; denn selbst unter hoher Last wird schon bei mittleren Drehzahlen hochgeschaltet, um das üppige Drehmoment in diesem Bereich zu nutzen. Das bringt

subjektiv Gelassenheit ins Fahrgeschehen und wirkt sich überdies positiv auf den Verbrauch aus. Wenn möglich, hält die Automatik zum Beschleunigen eher den Gang und nutzt das Drehmoment des Turbobenziners anstatt in hektisches Schalten zu verfallen.

Die Abstufungen der sieben Gänge passen einwandfrei zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang etwa 2.900 1/min an. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist in Verbindung mit dem DSG Serie, eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der A1 fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe

bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen

Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, sind aber spürbar. Im Zweifel hilft das ESP sicher. Auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich wie bei den Schwesterfahrzeugen im Konzern ein "leichtes" Heck, beim Lastwechsel drängt die Hinterachse nach außen und wird erst vergleichsweise spät vom ESP eingeregelt. Das ist für die Fahrsicherheit und das Fahrgefühl ungeübter Fahrer nicht so ideal, der aktive Fahrer freut sich wiederum über die dynamischen Talente. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

1,8 Lenkung

⊕ Zwar ist die Lenkung im A1 nicht mit einer glasklaren Rückmeldung gesegnet, sie macht ihre Sache aber richtig gut. Man kann den A1 präzise über Landstraßen scheuchen und hat außerdem eine präzise Zentrierung, welche Autobahnetappen entspannter macht.

Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse
























⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen 35,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein ordentliches Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,1 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A1 bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung, hat aber auch Lücken in der Ausstattung, die angesichts des Premium-Anspruchs der Ingolstädter unverständlich sind. Der kleine Audi rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Das System erhöht auch den Bremsdruck, um eine Kollision möglichst zu vermeiden, wenn der Fahrer nach einer Warnung selbst, aber nicht stark genug bremst.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt Audi Aufpreis; alternativ gibt es auch einen einfachen Tempomaten.

⊖ Anders als beim Polo gibt es keinen Totwinkelassistenten, auch eine Querverkehrswarnung für das rückwärts Ausparken bietet Audi nicht an.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach EuroNCAP-Standard schneidet der neue Kleinwagen gut ab und erreicht im September 2019 die vollen fünf Sterne. Für den Insassenschutz bekommt der A1 95 Prozent der Punkte.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 Meter Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,70 Meter Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird

dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; sitzt jemand auf einem Sitz, ohne angeschnallt zu sein, erscheint eine Warnung. Gegen Aufpreis gibt es ein System namens pre sense, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen.

2,7 Kindersicherheit

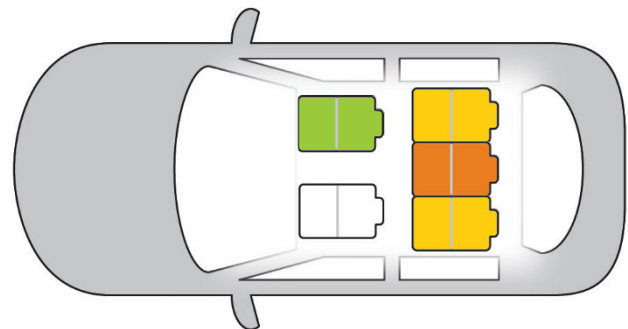
⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der A1 bei den Crashtests 88 Prozent der Punkte.

Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Beim Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, dass sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Auf den äußeren Fondplätzen und auch auf dem Beifahrerplatz stehen dafür serienmäßig neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond raumgreifende Kindersitze, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

Der A1 bietet einen ordentlichen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende noch zu 73 Prozent der erzielbaren Punkte reicht.

Lobenswert: Der kleine Audi ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch mit dem Einliter-Turbobenziner und Doppelkupplungsgetriebe bei durchschnittlich 6,1 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für einen Kleinwagen ein bestenfalls zufriedenstellender Wert. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 168 g pro km. Dafür erhält der Kleinwagen 27 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,2, außerorts 5,3 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,3 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Partikelfilter im Abgastrakt des Einliter-TSI reduziert die Partikelemissionen deutlich. Auch die CO- und sonstigen Emissionen fallen niedrig aus, deshalb erreicht der A1 die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Motor seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt erzielt

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Audi gibt zwei Jahre Garantie auf den A1 - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, muss diese schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es weiterverkauft wird. Die Steuer liegt bei 96 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert).

⊖ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 24.050 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Noch dazu ist die Grundausrüstung auch beim A1 advanced nicht besonders umfangreich. Für Sitzheizung, Touchscreen, LED-Scheinwerfer oder auch Parksensoren muss weiteres Geld in die Hand genommen werden. So summiert sich der Listenpreis für den Testwagen, der ohne Rückfahrkamera oder Parkassistent konfiguriert ist, auf äußerst stattliche 36.954,97 Euro. Dafür gibt es auch den technisch weitgehend identischen und qualitativ keinesfalls schlechteren Konzernbruder Polo in absolut voller Ausstattung - aber dann als Polo GTI mit 200 PS, dessen Grundpreis liegt bei 25.210 Euro. Alternativ bekommt man für knapp 37.500 Euro auch einen Cupra Leon mit 290 PS.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

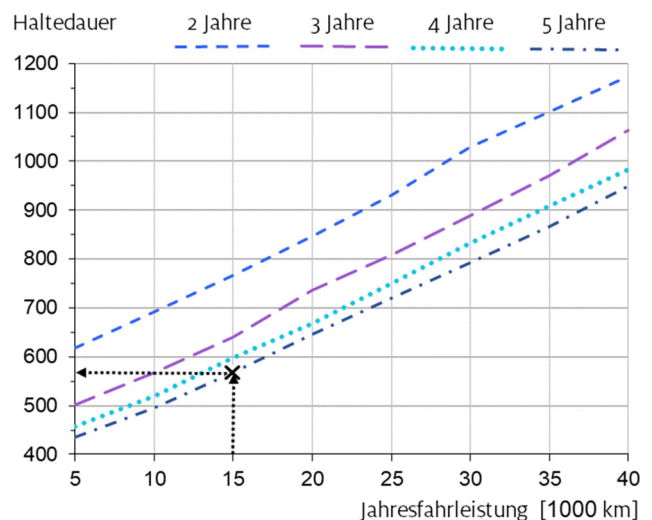
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

der Audi A1 mit dem 116 PS-Benziner 77 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Will sagen: Der in Spanien bei Seat gebaute Audi A1 ist sehr teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 567 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	25 TFSI	30 TFSI S line	35 TFSI S tronic	40 TFSI S line S tronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1984
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (116)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/1500	250/1500	320/1500
0-100 km/h [s]	10,8	9,5	7,7	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	203	222	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	5,8 S	6,2 S	7,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	107	111	117	136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	14/17/17	15/18/17	14/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	84	92	124	166
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	514	560	591	665
Preis [Euro]	19.950	23.450	25.050	29.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0,31 m²/2,07
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.029/1.740/1.409 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,1
Stadt/Land/BAB	6,2/5,3/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.945 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/595/965 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	292 Euro
Monatliche Gesamtkosten	567 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/17		
Basispreis A1 Sportback 30 TFSI advanced S tronic	24.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.954,97 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.014 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	950 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/980 Euro (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	980 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	280 Euro/Serie/550 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	690 Euro (Paket)/370 Euro
Parklenkassistent	790 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/300 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.950 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/400 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/80 Euro
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	525 Euro
Metalllackierung	550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,5
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	3,3
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,2		

Stand: September 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.