



## Audi A1 citycarver 35 TFSI S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (110 kW / 150 PS)

Erstmals gibt es von Audis Kleinstem, dem A1, eine höhergelegte Version. Im Gegensatz zu den größeren Geschwistern A4 und A6 heißt diese jedoch nicht allroad, sondern citycarver. Der Name gibt einen Hinweis, wofür der A1 citycarver gedacht ist. In erster Linie als flotter Stadtfritzer, der durch die fünf Zentimeter mehr an Fahrzeughöhe nicht nur eine bessere Übersicht auf den Verkehr, sondern auch einen bequemerer Einstieg bietet. Für Gelände ist der Kleinwagen trotz der größeren Bodfreiheit nicht gedacht, quattro-Antrieb ist im Gegensatz zu den allroad-Modellen nicht zu haben. Lohnt sich der Aufpreis von rund 1.800 Euro für den höhergelegten A1? Die erhöhte Sitzposition erkaufte sich der Fahrer mit einem Mehrverbrauch von 0,31/100 km (Herstellerangabe) und einem weniger dynamischen Fahrverhalten im Vergleich zum normalen A1. An der eingängigen Bedienung, dem – optional erhältlichen – modernen Infotainmentsystem und der guten Verarbeitung hat sich nichts geändert. Allerdings auch nicht an der deutlich schlechteren Materialauswahl im Vergleich zur ersten Modellgeneration und der teils kleinlichen Ausstattungspolitik der Ingolstädter. Dass die Beleuchtung der Sonnenblendspiegel Aufpreis kostet und ab Werk anstelle des optionalen Touchscreens ein Loch (Audi nennt es Ablagefach) in der Mittelkonsole klafft, ist schon dreist. Und das bei einem Kleinwagen, der mit dem kräftigen 150-PS-Turbobenziner und Doppelkupplungsgetriebe nicht für unter 27.200 Euro zu haben ist. **Konkurrenten:** Fiat 500X Cross, Ford Fiesta Active, Honda Jazz Crosstar, Hyundai i20 Active.

- ⊕ sauberer Benzner mit OPF, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, modernes Infotainmentsystem (Option)
- ⊖ einfache Materialauswahl, keine Stütz- und Anhängelastenlasten zugelassen, teils kleinliche Ausstattungspolitik, teuer

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,3

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 Sparrang des Volkswagen-Konzerns hat auch die Premium-Marke Audi erreicht - zumindest beim Kleinwagen A1. Beispiele findet man einige. Die Türausschnitte haben nur

einen umlaufenden Dichtgummi statt zwei. Außer auf der Oberseite des Armaturenbretts ertastet man ausschließlich harten Kunststoff im Innenraum. Ein Hohn sind da geradezu die „Kniepolster“ für die vorn Sitzenden, denn diese sind aus hartem Plastik. Auch die Mittelkonsole mit ihrem äußerst billig wirkenden Kunststoff und den einfachsten Becherhaltern, die 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.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von recht bescheidenen 580 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 485 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. 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 4,05 m Länge und 1,95 m Breite (inkl. der Außenspiegel) findet man leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis ist mit 10,9 m klein genug, um gut zu rangieren.

⊖ Für den A1 citycarver sind keine Stütz- und Anhängelasten zugelassen.

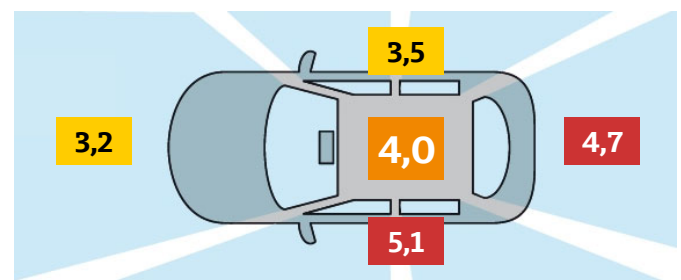
### 2,8 Licht und Sicht

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 Rückwärtseinparken fällt das auf. Auch bei der ADAC Rundumsichtmessung fallen die breiten C-Säulen negativ auf, ein Großteil des möglichen Sichtbereichs wird verdeckt.

⊕ 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. Serienmäßig ist der A1 citycarver lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten und damit eine klare Empfehlung darstellen. Die Scheinwerfer bieten zudem Abbiegelicht sowie ein Autobahnlicht, das die Straße ab 110 km/h weiter ausleuchtet. Der ebenfalls optionale Fernlichtassistent kann das Fernlicht lediglich de-/aktivieren, eine Schattierungsfunktion wie bei den größeren Audi-Modellen (ab A3) hat der A1 nicht zu bieten.

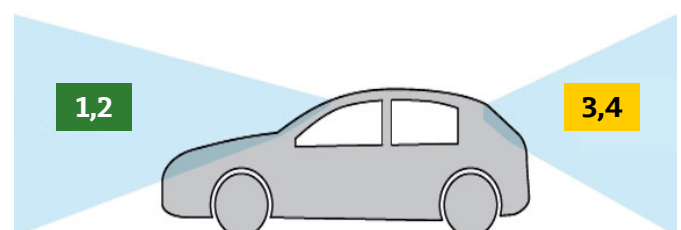
#### Rundumsicht

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.



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

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Im Vergleich zum normalen A1 sitzt der Fahrer mit 45 cm 5,5 cm höher über der Fahrbahn (gemessen in der untersten Position). Das Ein- und Aussteigen gelingt dadurch etwas bequemer. Die Türen geben angemessen große Türausschnitte frei, werden jedoch vorn wie hinten an nur zwei Positionen sicher offen gehalten - immerhin auch an üblichen Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und an der Heckklappe.

⊖ Im Fond hat der A1 keine Haltegriffe am Dachhimmel zu bieten.

Das Keyless-System besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem

## 3,6 Kofferraum-Volumen

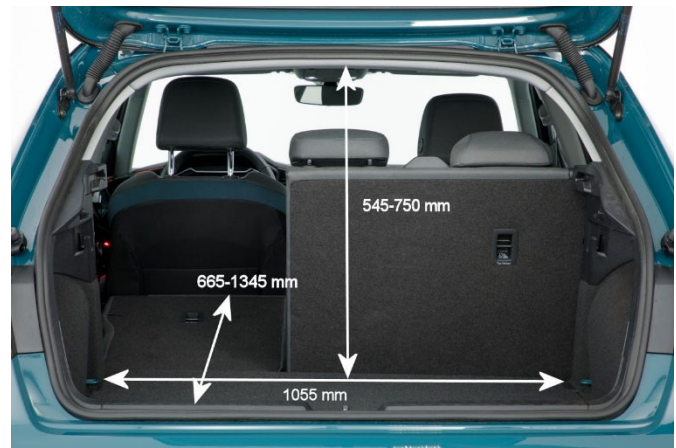
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 335 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank

## 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 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 zwei Meter ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht seinen Kopf zu

## 2,6 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 entfernt werden. Es gibt immerhin ein praktisches Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein



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

Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Immerhin lässt sich das System bis zum nächsten Entsperren deaktivieren, indem man kurz nach dem Absperren die Hand an den Sensor an der Fahrertür hält.

um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 595 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 965 Liter Volumen verfügbar.

stoßen. Die Ladekante liegt mit gemessenen 73 cm recht hoch über der Straße. Innen stört die kleine Stufe mit acht Zentimetern beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Verwendet man die untere Stellung, sind es 16 Zentimeter. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas - das Vorgängermodell hatte noch zwei Leuchten.

Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, zumindest gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens. Ordert man das Gepäckraumpaket, bietet der A1 citycarver einen variablen Ladeboden und ein Gepäckraumnetz, das sich an den Zurrösen einhängen lässt.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Der neue A1 citycarver 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 sehr gut ablesbaren analogen Rundinstrumenten. 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, Wählhebelreichbarkeit und Schalterbeleuchtung hat Audi tadellos erledigt, im A1 citycarver kommt man problemlos zurecht.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Audi A1 citycarver ist serienmäßig nur mit einem einfachen AM-/FM-Radio samt einem SDXC-Karten-Slot und einer USB-Schnittstelle (Typ A) 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 Lautsprechersysteme. Erweitert werden kann der kleine Audi

### 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

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 eine 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.

zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto. Dank Audi connect & infotainment sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, für alle datenintensiven Anwendungen wie etwa Online-Radio benötigt man aber einen Datenverbindungsvertrag 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.

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 und wird nur durch die hohe Fensterlinie 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 in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man abgesehen von



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

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

## 2,9 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Der Testwagen hat das optionale Verstellfahrwerk an Bord, das Bestandteil des Dynamikpakets ist. Der Fahrer hat dabei die Wahl zwischen zwei Dämpferkennlinien. Die Unterschiede sind spürbar, doch auch in der Stellung dynamic wird das Fahrwerk nicht übertrieben hart. Im Modus auto bietet das Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen an der Vorderachse und einer Verbundlenkerachse hinten insgesamt einen ordentlichen Federungskomfort. Verbesserungswürdig ist das recht steifbeinige Ansprechen der Federelemente im

Stadtverkehr, wo sich neben der großen 18-Zoll-Bereifung auch die einfache Konstruktion der Hinterachse bemerkbar macht, die besonders bei Querfugen und einseitigen Verwerfungen bockig reagiert. Auf der Landstraße und Autobahn stellt sich hingegen ein angenehmer Federungskomfort ein, die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Geschwindigkeitshügel steckt das Fahrwerk gelassen weg, hier profitiert der A1 citycarver von den 35 mm längeren Federwegen.

### 2,9 Sitze

Die optionalen Sportsitze des Testwagens sind eine Empfehlung wert, bietet die Kontur doch einen guten Kompromiss aus kräftigeren Seitenwangen und angenehm großzügiger Sitz- und Lehnenfläche. Außerdem kommen mit den Sportsitzen eine Beifahrersitz-Höhenverstellung und Zweiwege-Lordosenstützen in den A1 citycarver. 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 und in der Länge einstellbar ist. Hinten sitzt man dank ordentlich konturierter Sitz- und Lehnenflächen vernünftig, auch längere Fahrten können absolviert werden. Großgewachsene Insassen werden aber mit dem recht spitzen Kniewinkel aufgrund der tief montierten Sitzbank hadern.

### 3,4 Innengeräusch

Anders als der Konzernbruder VW Polo hat der A1 citycarver beispielsweise keine beflockten hinteren Radhausschalen.

Vielleicht sind auch deswegen die Fahrgeräusche im Innenraum gut wahrnehmbar, sie liegen aber noch auf akzeptablem

Niveau. Die Windgeräusche steigen erst bei höheren Geschwindigkeiten merklich an. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,8 dB(A).

⊖ Der Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Allerdings hat der mit dem Dynamikpaket ausgestattete Testwagen einen Soundaktor an Bord, der das Motorgeräusch

im Innenraum künstlich verstärkt. Das hat zur Folge, dass der Motor nicht nur beim Beschleunigen, wo eine akustische Untermauerung durchaus passt, sehr präsent ist, sondern auch bei Konstantfahrt. Dies ist besonders bei längeren Fahrten störend. Immerhin lässt sich der Soundaktor über Audi drive select deaktivieren, indem man den efficiency-Modus wählt oder den individual-Modus entsprechend konfiguriert.

### 3,3 Klimatisierung

Der A1 citycarver 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.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ 150 PS in einem Kleinwagen, damit lässt sich natürlich sehr gut leben. Der Vierzylinder-Turbobenziner sorgt für durchaus sportliche Fahrleistungen im knapp 1,3 Tonnen schweren A1 citycarver. Den Zwischenspur von 60 auf 100

km/h erledigt der Ingolstädter in 4,7 s. Auch von 15 auf 30 km/h geht es in gemessenen 1,3 s im Handumdrehen. Audi gibt den Wert für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck relativ harte Verbrennung merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen

wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen klingt der Motor etwas dröhnig, wird aber noch nicht störend laut.

### 1,6 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 citycarver 35 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 2.400 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 Doppelkupplungsgetriebe Serie, eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

## 2,4 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. Die Wankbewegungen sind im Gegensatz zum Standard-A1 etwas ausgeprägter, hier macht sich das Höhenwachstum um fünf Zentimeter negativ bemerkbar. Auch den ADAC Ausweichtest absolviert die Crossover-Variante des A1 nicht ganz so dynamisch wie der normale A1. Der citycarver untersteuert etwas stärker, das ESP muss in der Folge kräftiger regeln, wodurch der Wagen mehr Geschwindigkeit abbaut. An der Fahrsicherheit gibt es auch beim A1 citycarver bis auf die Untersteuertendenz im Grenzbereich wenig zu kritisieren. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

### 1,9 Lenkung

⊕ Zwar ist die Lenkung im A1 citycarver nicht mit einer glasklaren Rückmeldung gesegnet, sie macht ihre Sache aber richtig gut. Man kann den Audi präzise über Landstraßen scheuchen und hat außerdem eine kräftige 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 34,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein ordentliches Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A1 citycarver 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	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

Assist vom Band. Das Notbremsystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremsystem) 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. Ein manueller

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-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. Der Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, dass sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Auf den äußeren Fondplätzen und auch auf dem Beifahrerplatz stehen serienmäßig neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt

## 2,8 Fußgängerschutz

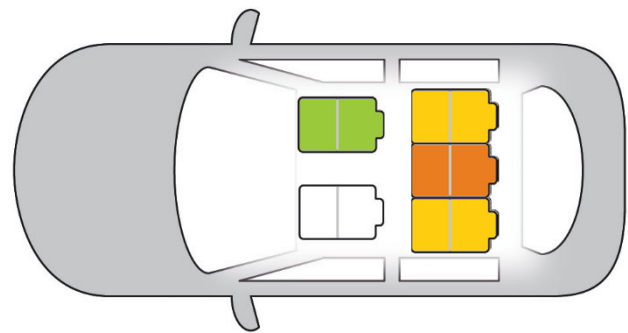
Der A1 bietet einen ordentlichen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende noch zu 73 Prozent der erzielbaren Punkte reicht.

Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für einen Tempomat und die adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Abstandswarner (mit Stop-and-Go-Funktion bei S tronic) verlangt Audi Aufpreis. Ein Müdigkeitswarner ist serienmäßig an Bord, eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung gegen Aufpreis zu haben.

⊖ Unverständlich: Für den normalen A1 ist ein Totwinkelassistent samt Querverkehrswarnung inzwischen erhältlich, nicht aber für den A1 citycarver.

## 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)

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 Fondmittelplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

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



## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Audi A1 citycarver 35 TFSI S tronic erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 193 g/km - das reicht nur für 19 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei hohen 8,3 l Super alle 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Der Partikelfilter im Abgastrakt des 1,5-Liter-TSI reduziert die Partikelemissionen deutlich. Auch die CO- und sonstigen Emissionen fallen niedrig aus, deshalb erreicht der A1 47 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Insgesamt erzielt der Audi A1 mit dem 150 PS starken Benziner 66 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 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 citycarver - 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 128 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert).

⊖ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 27.200 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Noch dazu ist die Grundausstattung nicht besonders umfangreich. Für Sitzheizung, Touchscreen, LED-Scheinwerfer oder auch Parksensoren muss weiteres Geld in die Hand genommen werden. So steigt der Listenpreis für den Testwagen auf äußerst happige 38.875 Euro.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

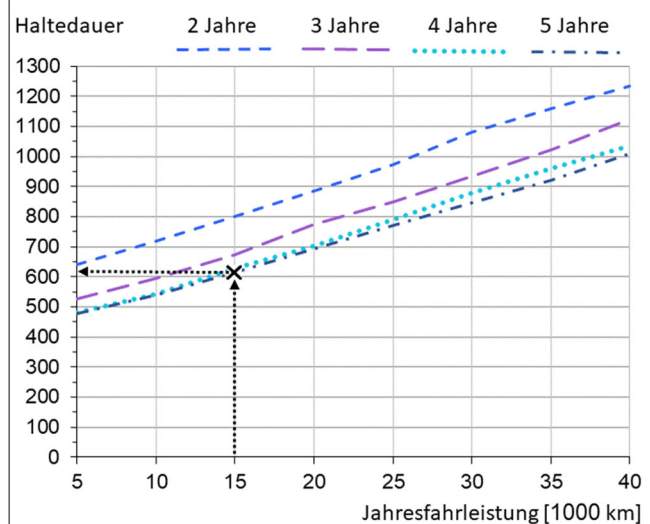
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/1500	250/1500
0-100 km/h [s]	11,2	9,9	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	198	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9   S	6,1   S	6,2   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	118	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	14/17/17	15/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	96	104	122
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	521	538	568
Preis [Euro]	21.787	23.005	25.198

## 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

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,3/6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	120/144 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,12 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.046/1.756/1.459 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/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)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 93W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,0/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.945 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/595/965 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>127 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>96 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>328 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro		
Steuer pro Jahr	128 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/17		
Basispreis A1 citycarver 35 TFSI S tronic	26.855 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.785
Km-Stand bei Testbeginn	5.524 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](http://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 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. \* 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° (Paket)
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
Parkenassistent	790 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	350 Euro/-
Head-up-Display	-
Verkehrszzeichenerkennung	200 Euro
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	-
Metalllackierung	550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)

Alexander Werner