



Audi A1 (2010-2018) Diesel

Nobel-Polo

Die erste Version des Audi A1 teilt sich die Technik mit dem VW Polo V und dem Seat Ibiza. Überzeugen kann er vor allem durch die hochwertige Verarbeitung und Materialauswahl, die man im Kleinwagensegment so nur selten findet. Der Auftritt des A1 ist eher sportlich, wozu die bequemen Sportsitze und das straffe, aber agile Fahrverhalten passen. Außerdem erfreuen beim Fahren die problemlose Bedienung, die rückmeldungsfreudige Lenkung und die präzise Schaltung. Der beschwerte Zustieg in den Fond ist ein Nachteil dieses Konzepts – der etwas praktischere Fünftürer kam erst 2012 auf den Markt. Das Platzangebot hinten und im Kofferraum bleibt aber auch mit fünf Türen überschaubar. Im TÜV-Mängelreport schneidet der Audi A1 weit überdurchschnittlich als eines der besten Autos der Kleinwagenklasse ab. Lediglich Ölverlust und die Bremsen bereiten hin und wieder Probleme. Auch in der ADAC Pannenstatistik schneidet der kleine Ingolstädter überdurchschnittlich gut ab.

Empfehlung: Für den A1 gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Dieselmotoren. Selbst die Basistriebwerke mit 90 PS reichen für den kleinen Audi vollkommen aus und überzeugen im Alltag. Der 1.4 TDI läuft als Dreizylinder zwar weniger ruhig wie der ältere 1.6 TDI mit vier Zylindern, im Alltag ist er aber geringfügig sparsamer. Die Idealbesetzung stellen die 105 oder 115 PS starken 1.6 TDI dar. Mit diesen Motoren sind selbst zügige Autobahnetappen entspannt fahrbar und der Verbrauch bleibt dieseltypisch im Keller. Eine Rarität sind die 143 PS starken 2.0 TDI. Damit kommt der A1 selbst ausgewachsenen Vertreterkombis spielend hinterher. Insgesamt gelten die Motoren als weitgehend unkompliziert und haben nicht die Probleme mit Steuerketten und hohem Ölverbrauch, wie es teilweise bei den Benzinern der Fall ist. Es muss allerdings ein verpflichtendes Software-Update aufgespielt worden sein.

- ⊕ **sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung, zuverlässige Technik, noble Ausstattungen verfügbar, sichere Fahreigenschaften, kräftige Diesel-Motoren, vorn gutes Platzangebot**
- ⊖ **teils ruckartiges Anfahren mit DSG, teilweise Ölverlust, hinten wenig Platz, nur vier Sitzplätze, hohes Preisniveau, TDI brauchen teils verpflichtendes Software-Update**

Zuverlässigkeit (ADAC Pannenstatistik 2020)

| | | | | | | | |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| ADAC-Bewertung | 11,2 | 9,3 | 7,2 | 8,1 | 5,0 | 4,0 | 4,0 |
| Baujahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Die Pannenkennziffer ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 14,0 | 10,7 | 7,5 | 6,0 | 4,8 | 3,1 | 1,7 |
| | 22,9 | 17,9 | 15,8 | 12,9 | 9,8 | 8,2 | 4,7 |
| | 31,8 | 25,2 | 24,0 | 19,7 | 14,8 | 13,3 | 7,7 |
| | 40,7 | 32,4 | 32,3 | 26,6 | 19,8 | 18,4 | 10,7 |
| | > 40,7 | > 32,4 | > 32,3 | > 26,6 | > 19,8 | > 18,4 | > 10,7 |

Mängel und Rückrufe

| | |
|------------------|--|
| Allgemein | Der Audi A1 schneidet im TÜV-Mängelreport sehr gut ab und erreicht eines der besten Ergebnisse unter den Kleinwagen. Problematisch sind lediglich vereinzelter Ölverlust sowie oft verschlissene Bremsbauteilen. In der ADAC Pannenstatistik kommt der A1 ebenfalls auf sehr gute Werte und gilt damit als zuverlässig. Pannenschwerpunkte waren: |
| Rückrufe | <p>Ab 2016: Rückruf für die bis 2014 verbauten 1.6 und 2.0 TDI, die vom konzernweitem Softwareupdate zur Reduzierung des Stickoxid-Ausstoßes (Aktionscode 23Q7) betroffen sind. Eine Überprüfung der Fahrgestellnummer beim Audihändler kann hier für Klarheit sorgen, ob das Fahrzeug betroffen ist.</p> <p>3/2017: Zündpillen für Airbags und Gurtstraffer wurden nicht richtig befüllt und könnten daher beim Auslösen nicht richtig zünden, was die Verletzungsgefahr bei einem Unfall erhöht. Die betroffenen Airbags und Gurtstraffer werden ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Stark variierend, abhängig davon, was am Fzg. Zu tun ist. Betroffene Fzg. In Deutschland: 2.850 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> |

Modellgeschichte

| | |
|----------------|--|
| 07/2010 | Nach 32 Jahren gibt es wieder einen Kleinwagen von Audi. Der Audi 50, baugleich mit dem später erschienenen Polo 1, ist somit der Urahn des Audi A1. Da sich aus dieser Baureihe der populäre Polo entwickelte, konnte auf dessen fünfter Plattform der A1 aufgebaut werden; Motoren: 1.2 TFSI (63 kW/86 PS), 1.4 TFSI (90 kW/122 PS) und 1.6 TDI (77 kW/105 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Alle Modelle serienmäßig mit Start-Stopp- und Rekuperationssystem, mit denen der Verbrauch reduziert werden kann. |
| 11/2010 | Einführung Topvariante mit 1.4 TFSI (136 kW/185 PS) ohne Start-Stopp- und Rekuperationssystem |
| 05/2011 | neuer zusätzlicher Dieselmotor 1.6 TDI (66 kW/90 PS) |
| 10/2011 | neuer zusätzlicher Dieselmotor 2.0 TDI (105 kW/143 PS) |
| 03/2012 | Modelleinführung der fünftürigen Karosserievariante A1 Sportback; Die Sportback-Variante ist etwas breiter, die Dachlinie wurde zugunsten der Kopffreiheit im Fond leicht nach hinten geschoben, die Länge und das Motorenangebot bleiben unverändert. |
| 07/2012 | Modelleinführung der dreitürigen limitierten (333 Modelle) Sportvariante A1 quattro mit 2.0 TFSI (188 kW/256 PS) und permanentem Allradantrieb. |
| 02/2013 | neue zusätzliche Motorvariante 1.4 TFSI cod mit Zylinderabschaltung (103 kW/140 PS) |
| 07/2014 | Einführung der Topmodelle Audi S1 quattro und S1 Sportback quattro (170 kW/231 PS) |

| | |
|----------------|---|
| 11/2014 | leichte Modellpflege und modifizierte Motoren: 1.4 TFSI (92 kW/125 PS); 1.4 TFSI cod (110 kW/150 PS); 1.8 TFSI (141 kW/192 PS); 1.4 TDI ultra (66 kW/90 PS) und 1.6 TDI (85 kW/116 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6 |
| 02/2015 | neue zusätzliche Motorvariante: 1.0 TFSI ultra (70 kW/95 PS) |
| 02/2016 | neue zusätzliche Motorvariante: 1.0 TFSI ultra (60 kW/82 PS) |
| 08/2018 | Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 11/2018 |

Die Karosserievarianten im Vergleich

| Karosserietyp | Schrägheck | Sportback |
|---|----------------|----------------|
| Länge/Breite/Höhe [mm] | 3954/1740/1417 | 3954/1746/1422 |
| Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest) | 1905 | 1905 |
| Kofferraumvolumen [l] | 270 | 270 |
| Dachlast [kg] | 75 | 75 |
| Tankinhalt [l] | 45 | 45 |

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

| TYP | 1.6 TDI | 1.6 TDI S tronic | 1.4 TDI | 1.6 TDI | 1.6 TDI | 2.0 TDI |
|--|-----------|---------------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
| Aufbau/Türen | SR/3 | SR/3 | SR/3 | SR/3 | SR/3 | SR/3 |
| Bauzeitraum | 2011-2014 | 2011-2014 | 2014-2018 | 2010-2014 | 2014-2018 | 2011-2014 |
| Zylinder/Hubraum [-/ccm] | 4/1598 | 4/1598 | 3/1422 | 4/1598 | 4/1598 | 4/1968 |
| Leistung [kW/PS] | 66/90 | 66/90 | 66/90 | 77/105 | 85/116 | 105/143 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 230/1500 | 230/1500 | 230/1500 | 250/1500 | 250/1500 | 320/1750 |
| Beschleunigung 0-100km/h [s] | 11,4 | 11,4 | 11,4 | 10,5 | 9,4 | 8,2 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 182 | 182 | 182 | 190 | 200 | 217 |
| Verbrauch Hersteller pro 100km [l] | 3,8 D | 4,2 D | 3,8 D | 3,9 D | 3,8 D | 4,1 D |
| Anhängelast gebremst/ungebr. [kg] | 1200/600 | 1200/610 | 1200/580 | 1200/600 | 1200/610 | 1200/630 |
| CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse | 99 A | 110 B | 99 A | 103 A | 99 A | 108 A |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/16/19 | 17/16/19 | 17/16/19 | 17/16/19 | 17/16/19 | 17/17/20 |
| Steuer pro Jahr* [Euro] | 160 | 182 | 150 | 152 | 160 | 216 |
| Schadstoffklasse | Euro 5 | Euro 5 | Euro 6b (NEFZ) | Euro 5 | Euro 6b (NEFZ) | Euro 5 |

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

| TYP | 1.6 TDI | 1.6 TDI S tronic | 1.4 TDI | 1.6 TDI | 1.6 TDI | 2.0 TDI |
|----------------------------------|----------|------------------|----------|----------|----------|----------|
| Wartung 1 | 320 | 320 | 330 | 320 | 370 | 320 |
| bei km/Monate | 27500/24 | 27500/24 | 29000/24 | 27500/24 | 27500/24 | 27500/24 |
| Wartung 2 | 330 | 330 | - | 330 | - | 330 |
| bei km/Monate | 55000/48 | 55000/48 | - | 55000/48 | - | 55000/48 |
| Zahnriemen | 470 | 470 | 750 | 470 | 850 | 470 |
| bei km/Mon | 210000/- | 210000/- | 210000/- | 210000/- | 210000/- | 210000/- |
| Bremsscheiben und -beläge vorn | 430 | 430 | 380 | 430 | 430 | 430 |
| Bremsscheiben und -beläge hinten | 290 | 290 | 300 | 290 | 300 | 290 |
| Auspuffanlage (nach Kat) | 470 | 470 | n.b. | 470 | n.b. | 610 |
| Kupplung | 1060 | - | 1050 | 1060 | 1150 | 1060 |
| Generator | 630 | 630 | 640 | 630 | 850 | 630 |
| Anlasser | 450 | 450 | 570 | 450 | 580 | 450 |

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

| TYP | 1.6 TDI | 1.6 TDI S tronic | 1.4 TDI | 1.6 TDI | 1.6 TDI | 2.0 TDI |
|-----------------------------|---------|------------------|---------|---------|---------|---------|
| Fixkosten (Steuer, ...) | 108 | 109 | 107 | 107 | 108 | 115 |
| Betriebskosten (Kraftstoff) | 80 | 86 | 80 | 81 | 80 | 84 |
| Werkstatt-/Reifenkosten | 75 | 70 | 70 | 76 | 73 | 78 |
| Gesamtkosten pro Monat | 263 | 265 | 257 | 264 | 261 | 277 |
| Gesamtkosten pro km [Cent] | 21,0 | 21,2 | 20,6 | 21,1 | 20,9 | 22,2 |

Garantien

Der A1 hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Audi eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Der kleine Audi A1 erzielt ein gutes 5 Sterneergebnis trotz Schwächen beim Fußgängerschutz. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer an den Vordersitzen. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sollten noch verbessert werden.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.