



Ein echter Audi?

Mit dem A1 schickt Audi ab Juli das nach eigenem Bekunden erste Premium-Auto in der Klasse der kleinen Kompakten ins Rennen. Die ersten Fakten.

Im Jahr 1974 ebnete der Audi 50 dem VW Polo den Weg. Jetzt ist es genau umgekehrt, spricht die Plattform des Polo fungiert als Geburtshelfer für den jüngsten Spross aus Ingolstadt, den neuen A1.

Optisch lehnt sich Audis späte Antwort auf den Mini eng an die Formensprache der Marke an, wartet jedoch mit einer ganzen Reihe eigener Akzente und Neuerungen auf. Besonders prägnant: die extrem breite, seitlich in die Flanken reichende Motorhaube und der ausgeprägte, auf Wunsch in vier Kontrastfarben lackierte Dachbogen.

Für das Interieur verspricht Audi jugendliche Frische und Liebe zum Detail, ge-

paart mit hoher Funktionalität und markentypisch hochwertiger Verarbeitung und Materialauswahl. Betrachtet man die ersten Bilder, sicherlich nicht zu Unrecht. Serienmäßig reichlich Chromschmuck trägt freilich erst die Ausstattungslinie Ambition. Ebenfalls der sportlich-dynamischen Ausstattungslinie vorbehalten: Leichtmetallfelgen, Nebelscheinwerfer, Bordcomputer, Sportsitze und Sportwerk sowie die praktische Fond-Einstiegshilfe Easy-Entry.

Apropos Fond: Als Viersitzer konzipiert, bietet der vorerst nur als Dreifürer erhältliche A1 – der Fünffürer folgt voraussichtlich erst Anfang 2011 – dort zwei augenscheinlich recht bequeme Sitzplätze. Wie es um das Platzangebot

wirklich bestellt ist, muss sich allerdings noch zeigen.

Faktisch gut leben lässt sich sicherlich mit dem Gepäckraum. Er verfügt serienmäßig über einen doppelten Ladeboden und fasst mit 267 bzw. 920 Litern bei umgeklappten Rücksitzlehnen fast genauso viel wie der des Polo.

Zurück zur Ausstattung: Bereits die Basisversion Attraction bringt unter anderem Features wie Zentralverriegelung, elektrische Außenspiegel und Fensterheber, CD-Radio sowie Sidebags und Kopfairbags mit. Eine Klimaanlage kostet jedoch auch bei der höherwertigeren, bereits angerissenen zweiten Ausstattungslinie Ambition einen Aufpreis.

Die vier zum Verkaufsstart erhältlichen Vierzylindermotoren stammen aus dem VW-Regal. Sie arbeiten unisono mit Direkteinspritzung und Turboaufladung. Zur Wahl stehen zwei Benziner (1.2 TFSI mit 86 PS und 1.4 TFSI mit 122 PS) sowie zwei 1,6-Liter-Com-

Attraktives Cockpit, auf Wunsch mit MMI-Bedienkonzept. Generell nur zweisitzig: die Rückbank

mon-Rail-Diesel mit 90 und 105 PS. Der stärkere, optional mit Siebengang S tronic erhältliche Benziner hat sechs, der Rest fünf Gänge. Bei sämtlichen Varianten Serie: Bremsenergie-Rückgewinnung und Start-Stopp-Automatik. Resultat: ein durch die Bank niedriger Norm-Verbrauch. So soll sich beispielsweise der sparsamste Diesel mit 3,8 Litern (CO₂: 99 g/km), der kleine, zusätzlich mit intelligentem Thermomanagement ausgerüstete Benziner mit 5,1 Litern (CO₂: 119 g/km) begnügen.

Keine Frage: Die ersten Daten und Fakten klingen gut, zumal Audi einen attraktiven Einstiegspreis von rund 13.500 Euro verspricht. Fährt sich der neue A1 auch noch so agil und handlich wie in Aussicht gestellt, hat er im Zuge des aktuellen Downsizings das Zeug zum echten Bestseller. RED 

Audi A1

Modell	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.6 TDI	1.6 TDI
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.197	R4/1.390	R4/1.598	R4/1.598
Leistung (kW/PS)	63/86	90/122	66/90	77/105
Drehmoment (Nm/min)	160/1.500	200/1.500	230/1.500	250/1.500
Getriebe	5-Gang	6-Gang	5-Gang	5-Gang
L x B x H (mm)	3.950 x 1.740 x 1.420			
0–100 km/h (s)	12,1	9,2	12,2	10,8
Spitze (km/h)	179	200	179	187
Normverbr. (l/100 km)	5,1 S	5,4 S	3,8 D	3,9 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	119	126	99	104

