

---

## Könige der Landstraße #6: Audi A1 40 TFSI S-Line – Der Luxuszwerg im Sportanzug

Von Dennis Gauert, cen

Seit einem guten Jahr rollt die zweite Generation des Kleinwagens A1 vom Band. 2010 eröffnet, macht Audis Kleinwagenklasse vor allem Jagd auf gut situierte Kleinwagenkäufer, denen ein Mini zu hip und ein Polo zu langweilig ist. So präsentiert sich nun das Topmodell, der Audi A1 40 TFSI S-Line als Sportback in unserem Fahrbericht. Mit 200 PS und einem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe stürmt der A1 in 6,5 Sekunden auf Tempo 100 km/h und schafft 235 km/h Spitze. Die Kosten für den Vielfahrer-Testwagen: 39 590 Euro.

Man muss schon um die Ecke denken können, wenn man mit den neuen Bezeichnungen aus Ingolstadt Freund werden will. Audi sagt, Hubraum werde in Zukunft für die Käufer unwichtiger – also musste ein neues Bezeichnungssystem her: Die „40“ beim A1 steht für die Leistungsklasse 170 bis 203 PS. Exzentrischer könnte eine Eselsbrücke kaum konstruiert sein. Wissend, dass in dem hoch ausgestatteten Testwagen 200 PS und 320 Newtonmeter auf ihre Freigabe warten, vergessen wir die Prinzipienreiterei besser schnell.

Technisch steht der A1 auf der MQB-A0-Architektur, ist also vom Prinzip her ein VW Polo. Äußerlich sieht man dem kleinsten Ingolstädter seine Familienabstammung kaum an, denn Audi hat den 40 TFSI mit scharf gezeichneten Linien und einem sportlich anmutenden Aerodynamikpaket zum Athleten gemacht. Das Pythongelb metallic vervollständigt den A1 zum quirligen Sonnenkrieger. Ähnlichkeiten zur ersten Baureihe sind bis auf das Format und die breite C-Säule kaum zu finden. Stattdessen sind besonders im Heckstoßfänger und an den Rückleuchten eindeutige Anleihen aus München zu erkennen.

Innen liefert der A1 Innovation. Das Armaturenbrett erinnert in seiner dynamischen Formensprache an einen Sportwagen, die Materialien sind einfallsreich gewählt. So spielen neben Soft-Touch-Oberflächen auch matt in Wagenfarbe lackierte Umrahmungen der Lüftungsdüsen, sowie graue Kunststoffteile im Wabendesign zum Tanz auf. Da kommt der zum Fahrer ausgerichtete, mittig angeordnete Bildschirm wie gerufen, um noch eine spannende Kante zu erzeugen. Ein toller Sprung ist die Umstellung auf kantige Lüftungsdüsen. Besonders mit der lang gezogenen Lüftungseinheit über dem Handschuhfach knüpft Audi gekonnt an die Geradlinigkeit seiner Modelle aus den 90ern an.

Der voll digitale Tacho ist gut angeordnet, bei jedem Sonnenstand ablesbar und leicht bedienbar. Das virtuelle Cockpit liefert Bordcomputer, Navigation, DAB-Radioempfang und einige Zusatzoptionen in einem Display. Die Einstellungen in der Tiefe nimmt der Fahrer lieber über den Touchscreen vor. Dieser ist aufgrund der Einbauposition anfälliger für Spiegelungen und Fingerabdrücke. Auch die gelben Umrahmungen der Lüftungsdüsen spiegeln sich von Zeit zu Zeit in der Frontscheibe. Wer's schön haben will, muss also auch ein bisschen leiden.

Ab dem Armaturenbrett geht es nach hinten mit der gelungenen Arbeit bergab. Die Türverkleidungen sind aus billigem Hartkunststoff gefertigt, farbliche Reminiszenzen an das Außenkleid finden sich ab den Türgriffen gar nicht mehr. Auch die futuristische Illumination der verarbeiteten LED-Streifen im Armaturenbrett tauchen auf dem Sozius nicht mehr auf. Das erfrischende Konzept hätten die Ingolstädter ruhig weiter ausbauen

---

können. Auch die Verarbeitung der lackierten Teile lässt etwas zu wünschen übrig. Bei genauerem Hinsehen sind Ungenauigkeiten an den Kanten zu erkennen. Die eingefassten LED-Streifen waren eine zusätzliche Herausforderung bei der Verarbeitung. Um hier Perfektion zu erreichen, hätte auf das Mü genau gearbeitet werden müssen – in dieser Fahrzeugklasse ein nicht zu bewältigender Aufwand.

Doch befassen wir uns mit dem, was ein hoch motorisierter Kleinwagen können muss: Fahrspaß. Vier Fahrmodi (Economic, Auto, Dynamic, Individual) geben dem Fahrer die Möglichkeit, den A1 seinen aktuellen Anforderungen anzupassen. So reicht das Fahren vom niedertourigen Gleiten bei knapp über sechs Liter Durchschnittsverbrauch bis zum wütenden Katapult, das sich bis zu 11 Liter genehmigt. Das hat nicht nur Auswirkungen auf die Kennlinie der Motorsteuerung, sondern auch auf die Lenkung, das Fahrwerk und das Doppelkupplungsgetriebe. In den normalen Modi legt der 2,0-Liter-Turbo-Benziner eine gewisse Trägheit an den Tag, im Dynamikmodus zieht er dank des breit anliegenden Drehzahlbandes putzmunter in Richtung Begrenzer, muss mit ihm aber keine Bekanntschaft machen.

Mit einer Beschleunigung von 6,5 Sekunden auf Tempo 100 km/h ist der A1 beileibe kein Leisetreter sondern in seiner Klasse eines der stärksten Katapulte. Bis zu 250 km/h konnten vom Tacho abgelesen werden (offizielle Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h; Anm. d. Red.). Dabei zeigte sich der pythongelbe kleine Renner immer noch stabil und hielt Windgeräusche gekonnt fern. Untermalt wird die Beschleunigungsorgie von dem brummigen Ton, den Motor und Soundgenerator gemeinsam anstimmen. Nach Bedarf kann das Motorengeräusch auch leiser gestellt werden. Dann säuselt der A1 leise wie einer seiner Hubraum-schwächeren Brüder über die Pisten. Trotz Temperament ist der kleine Audi also leicht zu erziehen.

Das Doppelkupplungsgetriebe indes entzieht sich dem Diktat. Sobald sich der rechte Fuß tiefer in Richtung Spritzwand bewegt, schaltet das Getriebe automatisch bis zu drei Gänge herunter. Das sorgt für eine Gedenksekunde, die durch plötzliche Drehmomentspitzen abgelöst wird. Auch die Schaltwippen reagieren träge, sodass der Fahrer sich nicht wirklich eins mit der Technik fühlt. Der Eindruck wird durch die fehlende Differentialsperre an der Vorderachse verstärkt: In Kurven schiebt der 1335 Kilogramm schwere A1 konsequent über die Vorderräder, auf nasser Straße entsteht viel Schlupf. Das mag auch an den eher durchschnittlichen Reifen liegen, die den Verbrauch zwar positiv beeinflussen, dem Kraftzweig aber wenig Grip entgegen setzen.

Als richtigen Hot Hatch kann man den A1 also nicht einstufen. Dazu fehlt die Möglichkeit, das ESP abzuschalten, eine Differentialsperre, sowie eine direktere Lenkung. Zwar greift sich das schön gestaltete Ledervolant im Dynamikmodus ausgesprochen gut, die Rückmeldung bleibt aber wie beim Konzernbruder Polo GTI künstlich. Dagegen halten hervorragende Bremsen mit bissigem Druckpunkt und ein ausgewogenes Fahrwerk mit verringerter Rollneigung. Der Fahreindruck auf längeren Autobahn-Etappen oder über Land ist harmonisch, stabil und ruhig. Der gewachsene Radstand gibt dem A1 damit das Zeug zum Kilometerfresser. Doch kann er zwischendurch auch giftig werden und lädt zum beherzten Sausen in Serpentinaen ein. Von einem kleinen Sportwagen will nicht unbedingt die Rede sein. Eher von einem luxuriösen Alleskönner mit schnittigem Gemüt.

Der hat auch seinen Preis: 39 575 Euro kostet unser Testwagen. Dabei hatte alles mit 29 100 Euro Einstiegspreis begonnen. Allein das Infotainment-Paket, das Audi-Connect-Abo für drei Jahre, die Rückfahrkamera, der digitale Radioempfang, das Smartphone-Interface und das Navigationssystem belaufen sich zusammen auf 3650 Euro Aufpreis. Die restlichen knapp 7000 Euro werden für optische Verschönerungen, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Komfortoptionen wie eine Mittelarmlehne; aber auch das angenehm klare Soundsystem von Bang & Olufsen fällig. Ledersitze und ein aktiver

---

Spurhalteassistent fehlen in unserem Testwagen noch. Wer den A1 komplett haben will, dürfte also die Marke von 45 000 Euro ankratzen. Für einen Kleinwagen mit Frontantrieb und fünf Türen ist das ein Wort zum Sonntag.

Wenn es so windig im Portemonnaie wird, kommen 6 Liter Verbrauch im Economic-Modus wie gerufen. Um den Kauf zu amortisieren dürften dennoch Jahrzehnte vergehen. Wer es auf den A1 40 TFSI abgesehen hat, sollte also ein Liebhaber sein. Und den kleinen Ingolstädter zu mögen ist nicht schwer: Kein anderer Hersteller holt die Business Class so gekonnt in einen Kleinwagen und kann darüber hinaus noch Fahrspaß und wirtschaftlichen Verbrauch bieten. Ein König der Landstraße ist der A1 dadurch aber nicht. Mini-Sportler mit Rennstrecken-Qualitäten gibt es von Ford (Fiesta ST) und Fiat (Abarth 595 Competizione) mehr als 10000 Euro günstiger zu kaufen. In denen will aber auch niemand freiwillig von Hamburg nach München fahren. (ampnet/deg)

#### Daten Audi A1 Sportback 40 TFSI S-Line

Länge x Breite x Höhe (m): 4,03 x 1,74 x 1,41  
Radstand (m): 2,53  
Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 200 PS (147 kW) bei 4400-6000 U/min  
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1500-4350 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.  
Leergewicht / Zuladung: min. 1335 kg / max. 440 kg  
Kofferraumvolumen: 335 bis 1090 Liter  
Wendekreis: 10,5 m  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31  
Testverbrauch: 8,5 Liter  
Realverbrauch: 7,5 Liter  
Basispreis: 29 100 Euro  
Testwagenpreis: 39 575 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

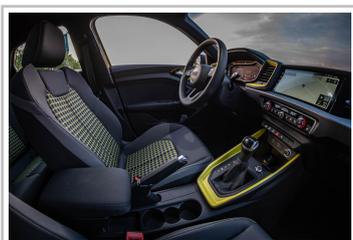
---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

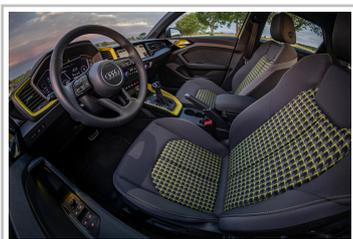
---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



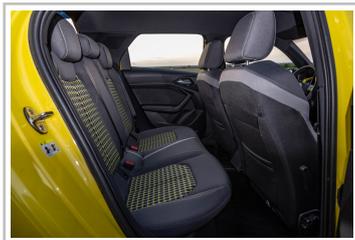
Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



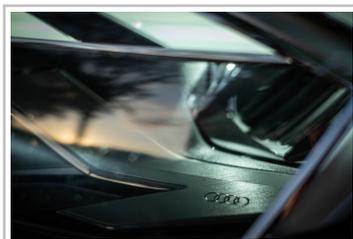
Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Audi A1 40 TFSI S-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert