

Es frisch auf

Premium-Kompakter | Audis Kleinster erhält einen neuen Feinschliff samt Sparmotoren und einem Dutzend wählbarer Außenfarben.

— Sturmwarnung an der Côte d'Azur, wo sich der gefacelifte Kleinste mit den vier Audi-Ringen erstmalig zeigt. Bringt das Brausen nur heiße Luft mit sich oder erhält der im Frühjahr losrollende Premium-Kompakte weiteren Rückenwind?

Zum Marktstart vor vier Jahren gab es noch keine „ultra“-Modelle. Der erste Spar-A3 erkaufte Mitte 2013 noch 3,2 l/100 km. Nun prangt auch vom 3,98 Meter langen (zwei Zentimeter Zuwachs, der Sportback überragt den Dreitürer um sechs Millimeter in Länge und Breite) Bayern die Plakette, die für geringen Verbrauch steht.

Zwei Dreizylinder, jeweils einer aus dem Lager der Ottomotoren (der 1,0-Liter-Benziner ist eine absolute Premiere) und der Selbstzünder-Modelle, verbergen sich dahinter und werden zunächst vom Fünfganghandschalter in Schwung gebracht – die s tronic (1.430 Euro) folgt etwas später.

1,4 statt 1,6 Liter | Bleiben wir kurz beim 1,4-Liter-TDI, der die 90 PS und das Spurtvermögen (von null auf 100 km/h in 11,4 Sekunden) vom bisherigen kleinen 1.6 TDI übernimmt. Auf der Citytour hilft die in allen sechs wählbaren Motorvarianten verbaute Start-Stopp-Technik, den Normverbrauch von 3,4 Litern – damit liegt er über dem A3 ultra – nicht aus den Augen zu verlieren.

Dennoch sollte man die Spartechnik nicht mit allzu niedrigen Drehzahlen reizen, dann schaltet sie sehr schnell den Motor ab. Den knorrigen Sound und den dieseluntypischen Hang zu hohen Drehzahlen teilt er sich mit dem 116 PS starken 1,6-Liter-TDI-Bruder. Einen flotten Reifen kann man im A1 riskieren. Dafür sorgen der serienmäßige Kurvenfahrtstabilisator ESC, der sich in zwei Stufen abschalten lässt, und die elektromechanische Lenkung, die mit dem Wandern der Temponadel immer weniger sensibel reagiert und damit die Fahrt stabilisiert.

Drei Fahrmodi | Das Audi-Fahrern höherer Klassen bekannte Fahrdynamiksystem „drive select“, das in drei Stufen das Zusammenspiel von Gaspedal, Servolenkung sowie Klima- und Geschwindigkeitsregelanlage harmonisch abstimmt, winkt nun jenen, die zur neuen Ausstattungslinie „sport“ greifen – die ultra-Kunden bleiben allerdings außen vor. Diese müssen sich aber nicht grämen, denn mit nun einem Dutzend wählbarer



Foto: Autoflotte



Foto: Audi

1.4 TDI ultra	ab 16.134 Euro
R3/1.422 cm ³ 66 kW/90 PS 230 Nm/1.500 U/min 5-Gang 11,4 s 182 km/h 3,4 D 89 g/km	
1.6 TDI	ab 17.060 Euro
R4/1.598 cm ³ 85 kW/116 PS 250 Nm/3.500 U/min 5-Gang 9,4 s 200 km/h 3,5 D 92 g/km 3.973 x 1.740 x 1.416 mm 270–920 Liter Wartung: Serviceanzeige; 2 Jahre/alle 30.000 km Ausstattungen: sport design	

Eine von zwölf | Dank der vier neuen Außenfarben können die A1-Kunden nun aus einem Dutzend Versionen auswählen, auch das bedeutet Premium

Schnittiger Dreitürer | Die „sport“-Modelle des A1 zeichnet der typische Dachspoiler aus

Außenfarben und der zweiten neuen Ausstattungslinie „design“ kann sich jeder den Kleinen nach eigenem Gusto konfigurieren – optional lassen sich im Ingolstädter sogar die Stoßdämpfer verschieden einstellen.

Der Einstiegsdiesel mit dem ultra-Suffix kostet mindestens 16.134 Euro, der Sportback-Aufschlag beträgt wie beim Vorgänger 715 Euro. Zum Vergleich: Für den 95 PS starken Mini One D werden 16.300 Euro aufgerufen. Der große Diesel im A1 mit elf Extra-PS hat mindestens 17.060 Euro auf dem Preisschild stehen. Bisher kostete er 16.640 Euro, also 420 Euro weniger.

Features | In puncto Kofferraum schlägt der A1 den Mini mit 270 gegenüber 211 Litern. Platz bietet der knappe Viermeter-Kompakte auch als Viertürer auf allen Plätzen – zumindest in der Höhe. Die B-Säule wandert für die Hecktüren um 23 Zentimeter nach vorn und das Dach wird acht Zentimeter länger. Eine bequeme Dreiersitzanlage

kann aufpreisfrei für den Sportback bestellt werden. Die lange Aufpreisliste bietet unter anderem das Ablagepaket mit Getränkehaltern und abschließbarem Handschuhfach (92 Euro), das Gepäckraumpaket (Zusatz-Steckdose, Gepäckraumnetz etc.) für 80 Euro oder die Klimaautomatik für 294 Euro. Die Einparkhilfe (hinten) kostet 294 Euro extra.

Welches Navi? | Das MMI Navigation Plus bleibt sehr teuer (2.008 Euro), kann aber mit Audi connect (420 Euro) zum Hotspot verwandelt werden. Das reine Navi-Paket samt Media-Pack (MMI Radio, Multifunktionslenkrad, Fahrer-Info) kostet gut 500 Euro weniger. Drive select samt Fahrer-Info schlägt mit 277 Euro zu Buche. Die Käufer des ultra-Diesels sind wie erwähnt hier allerdings außen vor, ebenso wie beim Sportfahrwerk samt den zweistufig ansteuerbaren Dämpfern (ab 450 Euro), die sich auch von der Sturmwarnung nicht beeindrucken lassen.

| Rocco Swantusch