

# DIE LIEBEN FEINEN

Obwohl VW Polo und Mini noch nie im Ruf standen, besonders günstig zu sein, bieten beide ganz eigene Reize und Qualitäten. Nun wollen auch Audi A1 und Citroën DS3 in dieser Liga mitspielen.



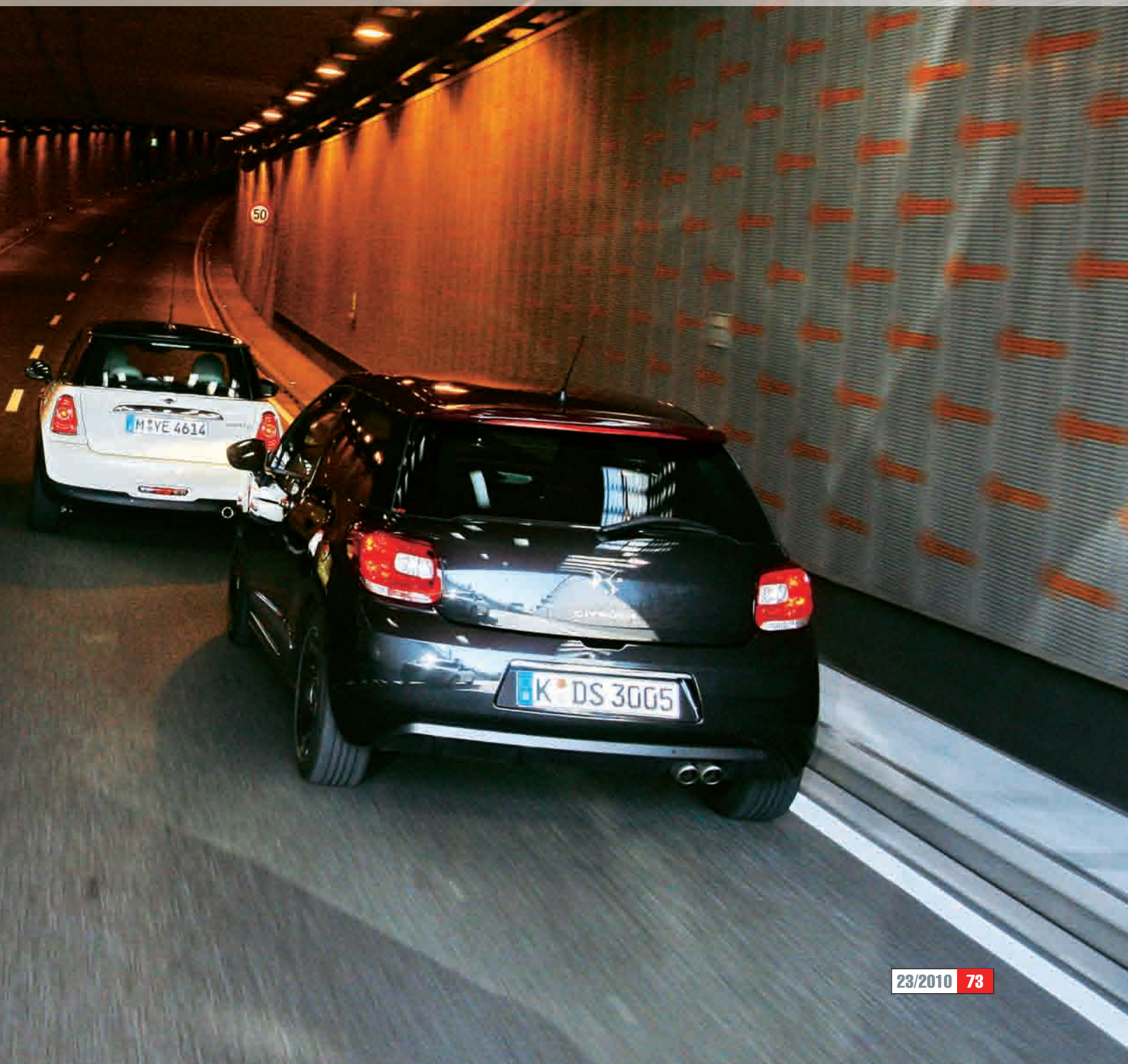
Frischer Wind bei den Kleinwagen: A1 und DS3 rücken Polo und Mini auf die Pelle

**G**erade einmal neun Jahre ist es her, dass der Mini begann, die Autolandschaft umzukrempeln. In den Speckgürteln der Metropolen galt es plötzlich als schick, sich einen Kleinwagen zu halten, denn der Mini hat Charakter und macht was her. Schließlich lässt er sich zu einem sehr individuellen Lifestyle-Objekt aufpeppen. So wird man zur ersten Wahl bei

wohlmeinenden Vätern, die ihren Töchtern etwas Gutes tun wollen. Immer im Hinterkopf behaltend, dass sie selbst mit der kleinen Rennsemmel gelegentlich unterwegs sein würden.

**Mittlerweile gibt es vom New Mini schon die zweite Generation**, die jüngst modellgepflegt wurde – optisch kaum, eher technisch. Größte Änderung: Statt des in Zusammenarbeit mit PSA entwickel-

ten Diesels reißt nun ein BMW-eigener Selbstzünder an. Im Cooper D ist er ab 21 250 Euro zu haben, denn am hohen Preisniveau hat sich so wenig geändert wie an der asketischen Grundausstattung. Ein auch nicht gerade als Sonderangebot verschriener VW Polo, mittlerweile nicht mehr puppig niedlich, sondern ordentlich seriös dreinblickend, kostet als 1.6 TDI mit Highline-





Die bei Single-Haus-  
halten üblichen  
Einkäufe schlucken  
die vier mit links



**AUDI A1** Im Heck findet  
erstaunlich viel Gepäck Platz



**MINI COOPER** Der kurze Mini bringt  
nur wenig Ladung unter



**CITROËN DS3** Keiner bietet  
in diesem Test mehr Kofferraum



**VW POLO** Die höchste Zuladung paart  
der VW mit gutem Platzangebot



Das abfallende Dach schränkt  
den Kopfraum spürbar ein



Gute Kopffreiheit, aber für  
die Beine wird es knapp



Die breite B-Säule behindert  
den Blick der Fondpassagiere



Hier sitzt man eine halbe Klasse  
besser als in den Konkurrenten

Ausstattung 18 675 Euro. Ohne Radio, aber immerhin mit Klimaanlage serienmäßig.

Sein edler Ableger, der Audi A1 1.6 TDI Ambition, ist – welche Überraschung – mit 20 200 Euro spürbar teurer, obwohl die Klimaanlage mit 900 Euro extra berechnet wird. Immerhin ist das Radio an Bord. Ähnlich wie der Mini möchte der A1 seine Kundschaft darüber hinaus mit einer Flut von In-

dividualisierungs-Möglichkeiten begeistern, selbst die Farbe der Luftausströmer-Rosetten lässt sich variieren.

Ein Ansatz, den auch die französische Antwort auf das Phänomen Edel-Kleinwagen bietet, der Citroën DS3. Der liegt als HDi 110 in der Variante Sport-Chic für 20 900 Euro preislich zwischen Mini und A1, kommt aber in vollem Ornat zu den Kunden. Klima hat er, Radio natürlich auch, aber zusätzlich

sind Sportsitze, 17-Zoll-Aluräder, Lederlenkrad, Tempomat und weitere Nettigkeiten an Bord.

**Ausstattungsbereinigt ergibt sich ein ganz anderes Preisgefüge.** Der Citroën und der VW sind bis auf wenige Euro preisgleich, der Audi kostet etwa 2000 Euro mehr, der Mini gar 3000. Ist er auch so viel besser als die Konkurrenten? Klare Antwort: Jein. Mini-Kunden, die ein sehr kompaktes Auto su-

# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Audi A1 1.6 TDI Ambition	Citroën DS3 HDi 110 Sport-Chic	Mini Cooper D	VW Polo 1.6 TDI Highline
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm³ 1598	1560	1598	1598
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min 77 (105) 4400	82 (112) 3600	82 (112) 4000	77 (105) 4400
<b>max. Drehmoment</b>	Nm bei 1/min 250 bei 1500	270 bei 2000	270 bei 1750	250 bei 1500
<b>Schadstoffstufung</b>	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
<b>CO<sub>2</sub>-Ausstoß</b>	g/km 103	118	99	109
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg 1200/390	1205/407	1196/344	1200/460
<b>Länge × Breite × Höhe</b>	mm 3954 × 1740 × 1418	3948 × 1715 × 1458	3723 × 1683 × 1407	3970 × 1682 × 1462
<b>Radstand</b>	mm 2469	2452	2467	2470
<b>Wendekreis links/rechts</b>	m 10,6/10,7	10,7/10,8	10,7/11,3	10,5/10,5
<b>Gepäckraum</b>	L/VDA 270/920	285/980	160/680	280/952
<b>Anhängelast ungebr./gebr.</b>	kg 600/1200	570/1150	–/–	580/1200
<b>Tankinhalt</b>	L 45	45	40	45
<b>Innenbreite vorn/hinten</b>	mm 1455/1365	1435/1405	1415/1130	1415/1375
<b>Innenhöhe vorn/hinten</b>	mm 1020/900	1010/895	1015/935	1000/940
<b>Normsitzraum</b>	mm 610	630	600	655
<b>Testwagenbereifung</b>	215/40 R 17 W Goodyear Efficient Grip	205/45 R 17 V Bridgestone Potenza RE050	195/55 R 16 H Goodyear Excellence	215/45 R 16 H Dunlop SP SportMaxx
<b>Kraftübertragung</b>	Vorderradantr. Fünfganggetriebe	Vorderradantr. Sechsganggetriebe	Vorderradantr. Sechsganggetriebe	Vorderradantr. Fünfganggetriebe
<b>Beschleunigung</b>	s			
0 – 40 km/h	2,2	2,3	2,1	2,2
0 – 80 km/h	6,8	6,5	6,2	6,8
0 – 100 km/h	10,1	10,0	9,2	10,3
0 – 130 km/h	17,9	17,9	16,2	17,9
0 – 140 km/h	21,7	22,5	19,4	21,8
0 – 160 km/h	32,4	34,7	28,3	32,0
0 – 400 m	17,1	17,1	16,6	17,2
<b>Elastizität<sup>1)</sup></b>	s			
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	9,0/16,1	6,8/10,3	7,5/10,0	8,8/16,2
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	13,6/–	10,3/13,2	10,4/14,2	13,6/–
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	km/h 190	190	197	190
<b>Bremsweg</b>	m			
aus 100 km/h kalt leer	36,5	36,1	36,6	36,7
aus 100 km/h kalt beladen	36,5	37,0	37,0	37,0
aus 100 km/h warm beladen	37,1	38,4	36,7	37,0
aus 140 km/h kalt leer	72,1	71,9	72,5	71,2
μ-split-Bremsweg	111	>150	99	113
aus 100 km/h nass	40	41	42	41
<b>Testverbrauch</b>	L/100 km			
min. (ams-Verbrauchsrunde)	5,7	6,2	6,0	5,8
maximal	4,0	4,4	4,3	3,8
Reichweite	7,7	8,3	8,1	8,0
	789	726	667	776
<b>ECE-Verbrauch</b>	L/100 km			
Stadt	Diesel 4,7	Diesel 5,6	Diesel 4,2	Diesel 5,1
über Land	3,5	3,9	3,5	3,6
gesamt	3,9	4,5	3,8	4,2
<b>Innengeräusch</b>	dB(A)			
bei 80 km/h	66	68	69	65
bei 100 km/h	67	69	69	67
bei 130 km/h	70	72	72	70
bei 160 km/h	74	73	75	73
<b>Fahrversuche leer/bel.</b>	km/h			
<b>Slalom 18 m</b>	66,4/65,0	63,8/63,7	65,5/65,3	63,4/61,4
<b>ISO-Wedeltest</b>	130,7/128,6	131,1/130,3	132,0/131,6	126,5/122,6
<b>VDA-Ausweichgasse</b>				
Einfahrtgeschwindigkeit	73/70	72/71	75/72	71/69
Ausfahrtgeschwindigkeit	50/53	58/54	53/54	49/47
<b>Festkosten</b>	Euro			
Steuer	152,–	152,–	152,–	152,–
Haftpflicht	279,–	238,–	365,–	265,–
Teilkasko <sup>2)</sup>	116,–	95,–	128,–	87,–
Vollkasko <sup>3)</sup>	486,–	542,–	636,–	440,–
<b>Unterhaltskosten im Monat<sup>4)</sup></b>	Euro			
bei 15 000 km/Jahr	152,–	157,–	156,–	135,–
bei 30 000 km/Jahr	258,–	273,–	259,–	228,–
<b>Grundpreis</b>	Euro			
Einparkhilfe	330,–	223,–	350,–	○
Metallic-Lackierung	480,–	450,–	450,–	430,–
Klimaautomatik	1250,–	○	330,–	305,–
Radio mit CD	○	○	○	480,–
Sitzheizung	280,–	– <sup>5)</sup>	290,–	○
Xenon-Scheinwerfer	900,–	–	690,–	840,–

<sup>1)</sup> für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust; <sup>5)</sup> inkl. Lederausstattung 990 Euro, ○ = Serie; – = nicht lieferbar



**AUDI A1** Bedienung und Qualitätsanmutung wie in der Mittelklasse



**CITROËN DS3** Gewöhnungsbedürftiges Navi. Immerhin gibt es Radiosender-Tasten



**MINI COOPER** Schlecht ablesbare Armaturen, aber die Qualität ist besser geworden



**VW POLO** Etwas schlichtes, aber leicht bedienbares Cockpit

chen, das mit sportwagenmäßig knackiger Fahrdynamik begeistert, die sich nicht an der sehr straffen Federung stören, Großeinkäufe stets allein erledigen, weil dann der Fondraum als zusätzliche Staufläche zur Verfügung steht, werden den Mini schätzen, ach was: lieben. Zumal mit dem neuen Diesel, der stämmig anschiebt, ohne sich bei den Themen Laufkultur oder Verbrauch eine Blöße zu geben. Mit der Modellpflege ist auch die Qualitätsanmutung etwas besser geworden, nur an der verspielten Instrumentierung hat sich nichts geändert. Sie gehört zum Mini offensichtlich wie die Krümel zum Frühstückstoast.

Hat der ähnlich teure Audi das Zeug dazu, diesem Charaktertyp die Kunden abspenstig zu machen? Oh ja, hat er, denn das automobilen Leben findet nun mal nicht permanent auf einem mit

# ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW Polo 1.6 TDI	Audi A1 1.6 TDI	Mini Cooper D	Citroën DS3 HDi 110
<b>► KAROSSERIE</b>				
Innenmaße (10)	9	8	7	8
Raumgefühl (10)	9	8	8	8
Kofferraum (15)	12	12	5	12
Zuladung (10)	7	6	4	6
Funktionalität (10)	8	7	8	7
Instrumente (10)	9	9	7	8
Rundumsicht (15)	11	11	12	10
Zusatzausstattung (5)	3	4	4	3
Qualitätsanmutung (15)	13	15	13	11
<b>SUMME (100)</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>68</b>	<b>73</b>
<b>► SICHERHEIT</b>				
Passive Sicherheitsausstattung (15)	10	8	9	8
Aktive Sicherheit (15)	4	5	5	4
Licht (10)	8	8	8	4
Bedienbarkeit (10)	9	9	8	6
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	8	8	8	9
Bremsweg leer nass (") (5)	5	5	5	5
Bremsweg kalt beladen (") (5)	4	4	4	4
Bremsweg warm beladen (") (10)	8	8	8	7
Verzögerung 140 km/h (5)	4	4	4	4
Pedalgefühl (5)	4	5	5	4
μ-split-Stabilität (5)	5	5	2	5
μ-split-Bremsweg (5)	3	3	4	0
<b>SUMME (100)</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>60</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>				
Federung leer (25)	23	21	18	19
Federung beladen (15)	14	13	12	11
Sitze vorn (20)	18	19	17	15
Sitze hinten (10)	9	7	7	7
Klimatisierung (10)	7	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte* (10)	10	10	10	9
Geräuscheindruck (10)	8	8	7	6
<b>SUMME (100)</b>	<b>89</b>	<b>85</b>	<b>78</b>	<b>74</b>
<b>► ANTRIEB</b>				
Laufkultur (10)	8	8	8	8
Durchzugskraft (10)	9	9	9	9
Leistungsentfaltung (5)	4	4	5	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	7	7	9	8
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	17	17	17	17
Elastizität (20)	14	14	16	17
Testverbrauch (20)	10	10	10	9
Reichweite (5)	4	4	4	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>78</b>	<b>75</b>
<b>► FAHREIGENSCHAFTEN</b>				
Handling (15)	10	13	15	12
Lenkung (10)	7	9	9	6
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	8	8	8
Geradauslauf/Windempfindl. (5)	5	5	4	5
Wendekreis (10)	5	4	3	4
Fahrsicherheit leer (25)	24	24	22	21
Fahrsicherheit beladen (15)	14	14	13	11
Fahrdynamik (10)	7	9	10	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>80</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>76</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>395</b>	<b>396</b>	<b>378</b>	<b>358</b>
<b>► UMWELT</b>				
Minimalverbrauch (20)	17	16	15	15
Emissionsverhalten (15)	13	14	14	13
Leergewicht (10)	8	8	8	8
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	5	5	4	5
<b>SUMME (50)</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
<b>► KOSTEN</b>				
Grundpreis* (25)	25	21	19	20
Ausstattung* (10)	10	5	4	10
Aufpreisgestaltung (5)	4	3	3	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	8	9	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	9	7	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	15	14	15	13
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15	14	14
Garantie (10)	5	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>82</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>530</b>	<b>519</b>	<b>495</b>	<b>481</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

## FAZIT

### 1. VW

Schwächen sucht man beim geräumigen und ausgewogenen Polo mit der Lupe, darum gewinnt er diesen Vergleich. Allenfalls einen Mangel an Individualität muss er sich vorwerfen lassen.

### 2. AUDI

Die Eigenschaftswertung geht knapp an den A1, denn er ist nicht nur ein Gesicht in der Menge, sondern zudem ein gutes Auto mit tollem Handling. Der hohe Preis verhindert den Sieg.

### 3. MINI

Die Modellpflege hat dem Mini nichts von seinem Harter-Hund-Charakter genommen. Er fährt sich nach wie vor wie ein straffer, kleiner Sportwagen. Seine Fans können aufatmen.

### 4. CITROËN

Platz vier ist in diesem hochkarätigen Umfeld nichts Ehrenrühriges. Umfangreiche Ausstattung und einzigartiges Design machen den DS3 zur interessanten Alternative.

Serpentinen gespickten Bergpass statt. Nicht, dass sich der A1 hier nicht wohlfühlen würde, denn auch er ist ein ausgeprägter Fahrdynamiker, wedelt fröhlich durch Wechselkurven und schreibt Fahrspaß in Großbuchstaben. Damit dringt er in das Mini-Kompetenzzentrum ein, kann aber noch mehr, nämlich komfortabel sein. Zumindest mit dem Dynamic-Fahrwerk, das man ohne Aufpreis wählen kann, federt er spürbar besser als der Mini und der Citroën. Dazu ist er top verarbeitet, auch die Ergonomie stimmt. Wobei sich die Fondpassagiere wundern werden. Denn das Platzangebot hinten ist wegen des rundlichen Dachs schlechter als im 23 Zentimeter kürzeren Mini. Dafür darf zusätzliches Gepäck eingeladen werden.

Noch ein Einkaufs-Tütchen mehr fasst der Kofferraum des DS3, aber deshalb allein wird sich kaum jemand für den rassig gezeichneten Franzosen entscheiden. Leider sind die Designer bei ihm übers Ziel hinausgeschossen. Schon für den Fahrer ist die Rundumsicht mäßig, aber Kinder im Kindersitz können wegen der finnenförmigen B-Säulen nicht durch die hinteren Seitenscheiben hinausschauen.

Okay, sehen wir uns innen um. Die hochwertige Qualitätsanmutung von Armaturentafel und Verkleidungen wird durch Knistergeräusche konterkariert, nicht zuletzt deshalb, weil der Citroën überraschend straff gefedert ist. Was ihm andererseits zu sehr guten Zeiten in den Fahrdynamik-Tests verhilft. Hier liegt er auf dem hohen Niveau des Audi – nur knapp hinter dem Mini, aber klar vor dem Polo.

**Der trägt den Testsieg trotzdem deutlich nach Hause.** Denn undynamisch ist auch er nicht, sieht sich jedoch viel stärker dem Komfort verpflichtet und federt so satt, als wäre er der Kompaktklasse zuzuordnen. Ein Eindruck, den das hervorragende Platzangebot noch unterstreicht, obwohl der Polo gerade einmal zwei Zentimeter länger als der fühlbar knapper geschnittene Franzose ist. Allerdings erscheint sein Interieur eher brav und reizlos. Individualisieren lässt er sich auch nicht im selben Maß wie die drei Konkurrenten. Dafür ist er sehr sparsam und im Unterhalt der Günstigste.

Doch für viele zählt in dieser Klasse nicht zuletzt der auffallende, eigenwillige Charakter – das ist der Polo nicht. Aber ein Siegetyp, das ist er.

Text: Christian Bangemann  
Fotos: Achim Hartmann



Mehr Infos, Fotoshows, Videos und Diskussionen auf [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)



Neuwagen-Konfigurator: Stellen Sie unter [www.automonat.de](http://www.automonat.de) Ihren Traumwagen zusammen