

A2



Erkennungszeichen. Der Alu-Schalthebel im Audi-Design, und ein grünes I am Heck



Mit Radblende. 145/80 R 14 T-Pneus auf Alus in 4,5 J x 14



Haube zu. Beim A2 liegt der Ölmesstab zentral im so genannten Wartungs-Modul

VERGLEICH: AUDI A2



AUS GEHT'S

Das Auto muss aber gleich in die Werkstatt, so die Meinung des netten Herrn, der für uns den neuen Audi A2 1.2 TDI von Ingolstadt nach Stuttgart überführte. Der geht ja an jeder Ampel ständig aus! Prima, dann ist doch alles in bester Ordnung. Das muss so sein, dieses Auto ist das Dreiliter-Angebot von Audi und damit die einzige Alternative zum Lupo 3L, der die Position als echtes Dreiliterauto seit zwei Jahren allein besetzte. Doch nicht nur die Start-Stopp-Automatik des Wolfsburgers findet sich im Spar-Audi wieder, auch der Dreizylinder-TDI mit 1,2 Liter Hubraum und 61 PS sowie das halbautomatische Getriebe sind bekannte 3L-Zutaten. Selbst Leergewichte und EG-Normverbrauchswerte sind deckungsgleich: sagenhafte 2,99 Liter auf 100 km. Doch wo liegen die Unterschiede in der

Praxis? Offeriert der Audi tatsächlich einen Mehrwert, der den um 8410 Mark höheren Einstiegspreis rechtfertigt?

Einen ersten Pluspunkt verbucht der Ingolstädter mit der raumökonomisch schlicht genialen A2-Karosserie. Lässt man mal das stark polarisierende Design außer acht, handelt es sich hier um ein viertüriges Sparwunder, das schon allein aufgrund des abgesenkten hinteren Fußraumes einen Komfort auf der ja hier einteiligen Rückbank vermittelt, den selbst ein A4 so nicht bieten kann. Dazu kommen die höhere Sitzposition sowie eine Verarbeitungsqualität und Wertigkeit des Interieurs, an die der kleinste Wolfsburger nicht heranreicht. Braucht er aber auch nicht mit seiner Zielrichtung als robuster Zweitwagen für den vornehmlichen Kurzstreckeneinsatz, die Rückbank wird hier nur selten be-

1.2 TDI GEGEN LUPO 3L



Mit dem neuen Audi 1,2 TDI bekommt der Dreiliter-Lupo als sparsamstes Auto der Welt ernsthafte Konkurrenz aus dem eigenen Lager

Lupo 3L



TDI

Die Volkswagen-Schaltung mit bewährter Kulisse. D und I in grün machen den Lupo zum 3L



Leichtbau-Alufelgen. Reifen im Format 155/65 R 14 T auf 4J x 14

FOTOS: FLECK, LAHOTI



Edel und elegant. Das komfortable A2-Interieur mit elektrischen Fensterhebern vorn



Sportive Praktikabilität. Magnesium-Lenkrad und Fensterkurbeln beim Lupo 3L



Der 1,2 Liter TDI sitzt beim Lupo unter einer normalen Alu-Haube, der Ölmesstab liegt davor



Auch als echtes Dreiliter-Auto bleibt der A2 ein vollwertiger Viersitzer mit bestem Sitzkomfort. Aufgrund der abgesenkten hinteren Fußräume finden auch Großgewachsene viel Platz

setzt sein. Einen Vorteil hat der Lupo aber: Im Gegensatz zum nach allen Regeln der Alu-Kunst auf Leichtbau getrimmten A2 ist seine Rückbank klappbar, wodurch sich der 130-Liter-Mini-Kofferraum auf stolze 830 Liter vergrößern lässt. Doch auch beim A2 1,2 TDI kann man eigentlich nicht klagen, hinter der nicht umlegbaren Rücklehne finden im tiefen 350 Liter-Gepäckraum drei Koffer Platz. Die variablen hinteren Einzelsitze des „Normal“-A2 sind übrigens alternativ ohne Mehrpreis zu haben, was dem 1,2 TDI aber aufgrund des dann höheren Gewichts seine D4-Einstufung und die damit verbundene Steuerbefreiung kostet. EU 3 lautet dann die Emissionsklasse; der ebenfalls Steuern sparende Status des Dreiliter-Autos bleibt jedoch stets erhalten.

Den vollwertigen A2-Ausstattungs-Eindruck runden schließlich einige nette Serien-Extras wie ESP, elektrische Fensterheber vorn oder die Zentralverriegelung ab, auf die der Lupo 3L-Eigner verzichten muss. Eine Klimaanlage ist bei beiden nur gegen Aufpreis zu haben, und auch die Lenkungen ohne die heute übliche Servounterstützung wecken Erinnerungen an längst vergangen geglaubte Tage. Insbesondere beim Parken ist eine zupackende Hand am Volant gefragt, wobei der Lupo aufgrund seiner 155er Bereifung einen im Direktvergleich doch spürbar höheren Kraftaufwand erfordert als der A2, der zwar mit denselben Bridgestone Ecopia B 381 Leichtlaufreifen aber in der Dimension 145/80 R 14 T geliefert wird. Dies und die Tatsache, dass der A2 1,2 TDI nach allen Regeln der Aerodynamik-Kunst strömungsoptimiert wurde, sind wohl

auch der Grund für die schier unglaubliche Leichtigkeit, die der Audi beim Fahren an den Tag legt. Geht es auch nur leicht bergab, genügt es, den Fuß vom Gas zu nehmen, die Elektronik veranlasst das Auskuppeln. Danach rollt der A2 im „Freilauf“, und rollt, und rollt...

Auch hier muss sich unser Lupo geschlagen geben, genauso wie bei der Art des A2 1.2 zu schalten. Sind beim Lupo Zugkraftunterbrechungen von rund 2 Sekunden die Regel, wechselt der Audi die Gänge ungemein sanft in der halben Zeit. Weshalb allerdings beide Dreiliter-Probanden nach wie vor das Zurückrollen beim Stopp am Berg zulassen und auch beim Gaswegnehmen in Kurven auskuppeln, was teilweise unangenehme Lastwechselreaktionen zur Folge hat, kann nicht allein mit dem Ziel der Extrem-Sparsamkeit erklärt werden. Die ist allerdings in beiden Fällen gegeben. Wir ermittelten im Direktvergleich beim Lupo einen Schnittverbrauch von 3,8 Liter Diesel, der A2 setzt sich mit 3,6 Liter sogar noch geringfügig besser in Szene. Und wer will, wird im Eco-Modus bei beiden auch 3,0 Liter erreichen.

Eines ist aber klar: Ein Dreiliter-Auto erfordert rigoroses Umdenken. Fahrspaß bietet zwar auch das agile Dreizylinder-motörchen, zumal wenn es im Tiptronic-Modus auf Trab gehalten wird; zudem läuft der 1.2 TDI deutlich kultivierter, als etwa das Pendant als 1.4 TDI mit 75 PS. Im Vordergrund steht aber doch das intelligente Sparen und die Genugtuung, mit einem der beiden sparsamsten Serienautos der Welt unterwegs zu sein. Wem das nicht wirklich viel bedeutet, der wird auch kaum den 3L-Einstiegspreis akzeptieren. BERND WEISER

TestKOMPAKT

Egal ob Audi oder VW, mit dem Dreiliter-Auto wird nur der glücklich, der bereit ist, wirklich umzudenken. Fahrspaß heißt hier Sparen, wobei speziell die Leichtigkeit des A2 1.2 überzeugt. Ein vollwertiger Viersitzer und 3,6 Liter im Schnitt, dazu eine Getriebeelektronik vom Feinsten. Der Lupo agiert als Alternative für die Stadt etwas rauher, ist aber auch 8410 Mark günstiger zu haben.

Hinter der nicht umklappbaren Rückbank finden locker drei große Koffer Platz. 350 Liter fasst der Kofferraum, eine Gepäckraumabdeckung fehlt





Die strapazierfähigen Lupo-Sitze sind auch auf langen Strecken bequem. Als Zweitürer ist der Einstieg nach hinten beengt, Erwachsene finden aufgrund der sehr engen Fußräume nur mühsam Platz



Der Lupo-Tankdeckel unter der Plastik-Klappe ist abschließbar, beim A2 gibt es eine Zentralverriegelung



Serienmäßig ist der Lupo 3L das variable Auto. Zwar packt sein Normal-Gepäckraum nur einen Koffer oder 130 Liter, dafür lässt sich die Rückbank umlegen, was den Stauraum auf 830 Liter vergrößert



DATENBANK – Dreiliter A2 gegen Dreiliter-Lupo

A2 1.2 TDI 61 PS Lupo 1.2 TDI 61 PS

MOTOR Wassergekühlter Dreizylinder Pumpedüse-Dieseldirekteinspritzer, vorn quer eingebaut. Kurbelgehäuse und Zylinderkopf aus Aluminium, OHC, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, geregelte AGR, Schadstoffeinstufung D4, ausstattungsbedingt auch EU 3 (für Audi A2).
Leistung 45 kW (61 PS) bei 4000/min, max. Drehm. 140 Nm bei 1800-2400/min, Hubraum 1191 cm³, Bohrung x Hub 76,5 x 86,4 mm, Verdichtung 19,5:1.

KRAFTÜBERTRAGUNG Frontantrieb, automatisiertes Fünfgang-Direktschaltgetriebe mit Tiptronic-Funktion.
Übersetzungen 1. Gang 3,45; 2. Gang 1,96; 3. Gang 1,18; 4. Gang 0,81; 5. Gang 0,64; R-Gang 3,38; Achse 3,33.

FAHRWERK Mc Pherson-Vorderachse mit Federbeinen, Querlenkern und Achsträger aus Aluminium; Verbundlenker-Hinterachse, Scheibenbremsen vorn mit Alufausträtteln, Aluminium-Trommelbremsen hinten

Reifen/Felgen 145/80 R 14 T auf 155/80 R 14 auf 4,5 J x 14 Leichtbau-Alus 4 J x 14 Leichtbau-Alus

KAROSSERIE 4-sitzige Limousine, 4-türig, Alu Space Frame, c_W -Wert = 0,25, $c_W \times A = 0,545 \text{ m}^2$ 4-sitzige Limousine, 2-türig, vollverzinkt, c_W -Wert = 0,29, $c_W \times A = 0,58 \text{ m}^2$

L x B x H	3826 x 1673 x 1553 mm	3529 x 1621 x 1455 mm
Radstand; Spur v/h	2405 mm; 1464/1419 mm	2319 mm; 1425/1400 mm
Leergewicht	930 kg (inkl. Fahrer)	930 kg (inkl. Fahrer)
Gesamtgewicht	1200 kg	1210 kg
Zuladung	270 kg	280 kg
Kofferraum (VDA)	350 l	130/830 l
L x B x H (GF)	650 x 950 x 660 mm	460 x 940 x 460 mm

FAHRLEISTUNGEN (GF-Messwerte)	(GF-Messwerte)	
0 - 60/80 km/h	5,9/10,4 s	6,3/11,0 s
0 - 100/120 km/h	14,7/22,8 s	16,4/25,7 s
0 - 140 km/h	33,0 s	41,5 s
80 - 120 km/h	12,5 s	14,7 s

Elastizität	im 4./5. Gang	im 4./5. Gang
60 - 80 km/h	5,7/9,6 s	6,1/10,2 s
60 - 100 km/h	11,9/18,5 s	12,6/18,6 s
60 - 120 km/h	19,6/28,6 s	21,4/28,6 s
Tachoaussage 100	eff. 94 km/h	eff. 94 km/h
Höchstgeschw.	168 km/h	165 km/h

VERBRAUCH	Diesel/ PME	Diesel/ PME
Testverbrauch	3,6 l/100 km	3,8 l/100 km
Minimum	2,9 l/100 km	3,0 l/100 km
Maximum	4,6 l/100 km	4,8 l/100 km
Stadtzyklus	3,6 l/100 km	3,6 l/100 km
Überlandfahrt	2,7 l/100 km	2,7 l/100 km
Gesamtstrecke	2,99 l/100 km	2,99 l/100 km
CO₂-Emission	81 g/km	81 g/km
Tankinhalt	21 l	34 l

JAHRESKOSTEN*		
Steuer	324 DM (bis 2005 frei)	324 (bis 2005 frei)
Haftpflicht (unbegr.)	1536 DM (Typklasse 16)	1536 DM (Typklasse 16)
Teilkasko (SB 300)	194 DM (Typklasse 25)	194 DM (Typklasse 25)
Vollkasko (SB 650)	1331 DM (Typklasse 14)	1496 DM (Typklasse 15)

GRUNDPREIS 35792 DM 27382 DM

* VVD-Tarif: Stuttgart 100%, Neuwagen, Garagenfz., bis 17000 km, Haftpflicht inkl. Schutzbrief