

Kurzer Prozess

Polo und Yaris hat er bereits vermöbelt. Jetzt knöpft sich der Fiesta auch die Starlets von Audi und Mini vor – der eine brandneu und besser denn je, der andere nur noch lackfarblich ein Bekenntnis

Audi
A1 40 TFSI



Eines vorweg: Diese Seiten werden für Audi und Mini nicht besonders glorreich enden. Das hat mehrere Gründe, allen voran natürlich sportliche. Doch bevor wir die einzeln aufdröseln, müssen wir kurz noch eine Lanze brechen: Und zwar für den A1. Oder besser: dessen Ausgewogenheit, die wirklich an allen Ecken und Enden greifbar ist. Das Navi illustriert Karten gestochen scharf, das Fahrwerk bügelt Langstrecken faltenfrei nieder, Windgeräusche halten sich in angenehmen Grenzen, das optionale Bang & Olufsen-System hat für jede Musik die klanglich passende Antwort, während nachts, wenn die grell lackierten Interieurleisten im Dunkeln ver-

suppen, die Ambientebeleuchtung ihre nicht minder peppige Lightshow startet. Ja, selbst über die Bedienung lässt sich eigentlich kaum mosern. Die meisten Befehle laufen zwar über den 8,8-Zoll-Monitor, sprich touchbasiert. Allerdings hat Audi dem Instrumententräger unterhalb des Bildschirms ein kleines Vordach spendiert. Eine Schräge, auf der sich die Bedienerhand prima abstützen kann – vorbei die Zeiten des haltlosen Herumstocherns.

All das zahlt natürlich ein. In den Gesamteindruck, den Alltag und bei anderen Medien sicherlich auch ins Ranking. Hier bei uns lässt sich mit derlei Talenten jedoch kaum mehr als ein verbales Fleißbienenchen abstauben. Nun denn, lieber A1: Es sei

dir hiermit verliehen. Der Rest dreht sich nach wie vor um Fahrdynamik. Und die wiederum bringt den A1 relativ schnell auf den Boden der Tatsachen zurück. Weshalb? Weil der Ingolstädter im Prinzip nichts anderes als ein fesch angezogenes Polo-GTI-Derivat ist; und im Gegenzug zum VW, der ja durchaus munter drauflos sporteln darf, auch noch Luft lassen muss für das, was womöglich noch kommt – Stichwort S1. Folge: Audi hat den A1 nicht nur lifestyleiger aufgetakelt, sondern gleichzeitig auch etwas züchtiger erzogen. Der Soundgenerator intoniert den Vierzylinder nicht ganz so knurrig, die (im A1 serienmäßige) Adaptivdämpfung wirkt etwas geschmeidiger, das Getriebe etwas

diskreter. Und dann wäre da natürlich noch der Reifen. Im Falle des Polo ein gripstarker Michelin Pilot Sport 4, im Falle des A1 ein eher ausgewogener Bridgestone Turanza T005, der zwar ausgezeichnet brems, davon abgesehen aber sicher nicht für Bestzeiten auf der Rennstrecke ersonnen wurde.

Auf der anderen Seite dreht sich das Leben der Nachwuchssportler natürlich nicht immer um Rundenzeiten. Ganz im Gegenteil: Die Landstraße ist ihr Revier; dort müssen sie zünden, dir den Schelm hinter das Ohr zaubern. Und das gelingt dem A1 wiederum ganz ordentlich. Okay, man hockt etwas erhöht, noch dazu auf Sitzen, die im Beinbereich recht schlacksig stützen. Ansons- »

Mini Cooper S

Ford Fiesta ST



Aus den verchromten Endrohren wabert ein sehr dezentler Hauch von Euro-6d-Temp-normierter Sportlichkeit. Die farblich gesteppten Sitze gibt's ohne Aufpreis



Audi A1 40 TFSI



Im Gegensatz zum Polo GTI dämpft der A1 40 TFSI serienmäßig adaptiv. Farbenfrohes Cockpit mit knackscharfer Navi-Darstellung und sehr guter Bedienung

ten jedoch weiß der Ingolstädter ordentlich zu entertainen. Die knappe Front spurt Radien willig hinterher, der Vierzylinder drückt kräftig durch die Drehzahlmitte, die Bremse hält noch kräftiger dagegen, während die Lenkung einerseits zwar sehr diskret, andererseits aber auch akkurat und ausgewogen in der Hand liegt. Kurzum: Wohldosierte Gaudi, die niemals einschläft, aber eben auch niemals ausuft.

Und die tatsächlich noch mehr belebt als der kümmerliche Rest, der mittlerweile in so einem Mini schlummert. Was hat uns der anglo-deutsche Zwerg früher nicht den Kopf verdreht – mit seinem lausbüchischen Handling, dem drehwütigen 1,6-Liter-Terrier und nicht zuletzt dem rotzigen Knallfrosch-Gewitter, das dieser in den Endrohren zündete. Alles Schnee von gestern. Ein paar Auspuffprotzler sind geblieben. Der Rest der Mini-DNA wurde hingegen flächendeckend mit Lifestyle-Schminke überkleistert. Und ausgerechnet die aktuelle „60 Years Edition“ (Aufpreis: 4800 Euro) macht genau dies überdeutlich. Außenlack in British Racing Green, farblich abgesetztes Dach, Streifen-dekor auf der Haube, LED-Rückleuchten im Union-Jack-Design und eigens aufgelegte Alus in 17 Zoll. Erster Eindruck: Mehr Mini geht nicht. Doch dann steigt man ein, platziert sich in sicherer Distanz zur A-Säule, die einem früher stets zur Seite stand, und bockt los auf einem Fahrwerk, das einerseits ruppig



dämpft, andererseits aber auch kaum Fahrspaß bereitet. Was fehlt? Leichtfüßigkeit, Agilität, Biss. Oder anders gesagt: all das, was den Mini früher ausgezeichnet hat. Die aktuelle Generation des Cooper S kurvt erschreckend abgeklärt, stützt sich brav auf ihre Vorderachse und schient lammfromm der nächsten Geraden entgegen – die wiederum auch mehr abgearbeitet als abgefeiert wird.

Der Mini fährt wie ein Schatte seiner selbst – der Fiesta besser als jemals zuvor

Das Problem: der Zweiliter, der irgendwie immer Kraft hat, selbige aber nie richtig entfaltet. Die 300 Overboost-Nm liegen gefühlt ab Standgas an, ziehen sich klinisch übers Drehzahlband, ehe ab 5000/min die Leistung eingeregelt wird. Am meisten Leben bringt noch der neue Doppelkuppler ins Spiel, der seine sieben Gänge fix und zielführend aneinanderpeitscht. Dumm nur, dass sich die Drehzahlbänder aufgrund der langen Übersetzung fast bis ins Unendliche dehnen, Schaltvorgänge an sich also eher selten anstehen.

Kurzum: Wer einen Kleinwagen sucht, der einem vor der Szene-Boutique keine mitleidigen Blicke beschert, der greife besser bei Audi oder Mini zu. All jene, die es ernst meinen, kaufen unterdessen Fiesta ST. Weil der Ford alles mit weitem Abstand am allerbesten kann. Allein das Fahrgefühl stimmt schon »



Knallenge Sportsitze mit 1a Seitenhalt und komfortabler Polsterung. Hinter den optionalen 18-Zöllern verzögert eine schwächelnde Serienbremse



Ford Fiesta ST



Allein die allzeit treffsichere Handschaltung wäre für uns Grund genug, dem Fiesta ST das Jawort zu geben. Der Rennstrecken-Modus straft Gasannahme und Lenkung



Der Klang geriet ziviler als früher, versprüht im Vergleich zum Rest des Autos aber noch den meisten Charme. Die Ledersitze gibt's so nur im Jubi-Modell



Mini Cooper S



Der Sportmodus wird so mitreißend umschrieben, wie er sich anfühlt. Im Gegensatz zu früher wirkt der Mini mittlerweile viel zu abgeklärt fürs große Entertainment

komplett anders ein. Stramme Sitze, stramme Lenkung, strammes Fahrwerk. Dazu ein 1,5-Liter-Dreizylinder, der mit purem Adrenalin aufgezogen wurde, und eine Vorderachssperre, die die 290 Nm allezeit in Lenkrichtung verwertet. Ergebnis: eine Handling-Offenbarung von fast schon himmlischem Ausmaß. Der Ford lenkt nicht einfach ein, er wirft sich Kurven regelrecht entgegen. Winkelt bocksteif ab, hebt das kurveninnere Hinterrad, dreht sich die Rädern rotzfrech zurecht, ehe er sich auf Zug nur noch weiter in den Scheitel hineinbohrt. Kein Zaudern, kein Zögern, nur Frontantriebsdynamik auf allerhöchstem Niveau, deren Darbietung einen selbst diesseits geltender Bestimmungen mit Haut und Haaren involviert.

Eigentlich bräuchte solch ein Spektakel noch nicht einmal Zahlen, um seine Überlegenheit zu demonstrieren. Umso schöner jedoch, wenn man selbige trotzdem sprechen lassen kann. Der Dreizylinder drückt feist und dreht bauschig, spricht trotz seines kleinen Hubraums verzugfrei an und prustet dank seiner kurz übersetzten Hand-schaltung als Bester durch die Eladisciplinen. Auch im Sprint hagelt es diesmal Bestwerte. Grund: Ein kleiner Ladedruck-Trick, den Ford im Steuergerät implementiert hat, ohne ihn je groß zu bewerben. Wer in voller Beschleunigung kurz vor dem Begrenzer schaltet, der kann das Gas getrost stehen lassen. »



Technische Daten	Audi	Ford	Mini
Motorbauart	R4	R3	R4
Aufladung / Ladedruck	Turbo / 1,0 bar	Turbo / 1,4 bar	Turbo / 0,8 bar
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile / Nockenwellen	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2
Hubraum	1984 cm ³	1497 cm ³	1998 cm ³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	84,0 x 90,0 mm	82,0 x 94,6 mm
Verdichtung	11,7:1	9,7:1	11,0:1
kW (PS) b. 1/min	147 (200) / 4400-6000	147 (200) / 6000	141 (192) / 5000-6000
Literleistung	101 PS/l	134 PS/l	96 PS/l
Nm b. 1/min	320 / 1500-4400	290 / 1600-4000	300¹⁾ / 1350-4600
Getriebe	6-Gang-Doppelkuppl.	6-Gang manuell	7-Gang-Doppelkuppl.
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Bremsen vorn	312 mm innenbelüftet	278 mm innenbelüftet	294 mm innenbelüftet
Bremsen hinten	270 mm	253 mm	259 mm
Bremsscheibenmat.	Stahl	Stahl	Stahl
Radgröße vorn - hinten	7,5 x 18	7,5 x 18	7 x 17
Reifengröße vorn	215/40 R 18	205/40 R 18	205/45 R 17
Reifengröße hinten	215/40 R 18	205/40 R 18	205/45 R 17
Reifentyp	Bridgestone Turanza T005 (AO)	Michelin Pilot Super Sport (S1)	Pirelli P Zero (*)
Maße L / B / H in mm	4029 / 1740 / 1433	4068 / 1735 / 1469	3850 / 1727 / 1414
Radstand	2563 mm	2493 mm	2495 mm
Tank-/Kofferraumvol.	40 / 335 l	45 / 269 l	44 / 211 l
Normverbrauch · CO ₂	6,0 l/100 km · 137 g/km	6,0 l/100 km · 136 g/km	5,6 l/100 km · 127 g/km
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp

Messwerte

Beschleunigung

0- 50 km/h	2,7 s	2,7 s	2,6 s
0-100 km/h	6,4 s	6,3 s	6,2 s
0-130 km/h	10,1 s	9,7 s	9,7 s
0-160 km/h	15,3 s	14,5 s	14,8 s
0-180 km/h	20,6 s	19,5 s	19,9 s
0-200 km/h	26,9 s	25,9 s	27,3 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	14,69 s	14,54 s	14,58 s

Elastizität

60-100 km/h im 4./5. Gang	5,3 / 7,2 s	4,5 / 6,0 s	5,3 / 6,9 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	7,8 / 10,4 s	6,1 / 7,8 s	7,6 / 10,1 s
80-120 km/h im 7. Gang	-	-	13,8 s

Bremsweg

100-0 km/h kalt (m/s ²)	33,5 m (11,5 m/s ²)	34,9 m (11,1 m/s ²)	36,0 m (10,7 m/s ²)
100-0 km/h warm (m/s²)	33,1 m (11,7 m/s²)	34,2 m (11,3 m/s²)	33,8 m (11,4 m/s²)

Testverbrauch

Ø auf 100 km	7,9 l Super	8,9 l Super Plus	nicht ermittelt
Reichweite	510 km	510 km	nicht ermittelt

Gewichte

Leergewicht / Zuladung	1303 / 472 kg	1203 / 432 kg	1249 / 386 kg
Balance VA / HA	62,6 / 37,4 %	62,3 / 37,7 %	63,2 / 36,8 %
Leistungsgewicht	6,5 kg/PS	6,0 kg/PS	6,5 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

Herstellerangabe	235 km/h	232 km/h	235 km/h
------------------	----------	----------	----------

Preise (Euro inkl. MwSt.)

Grundpreis	29 100 Euro	22 600 Euro	26 000 Euro
Radsatz	1050	900 ¹⁾	850
Bremse	Serie	Serie	Serie
Fahrwerk	Serie	Serie	500
Getriebe	Serie	Serie	1950
Sperre	Serie (Bremsengriff)	1100 (mechanisch)	Serie (Bremsengriff)
Sitze	Serie	Serie	Serie
Gesamtpreis	30 150 Euro	24 600 Euro	29 300 Euro

1) Overboost



Audi | Antritts- und durchzugsstarker Zweiliter-TFSI, dessen 320 Nm leider ein wenig von der lang übersetzten S-tronic beschnitten werden



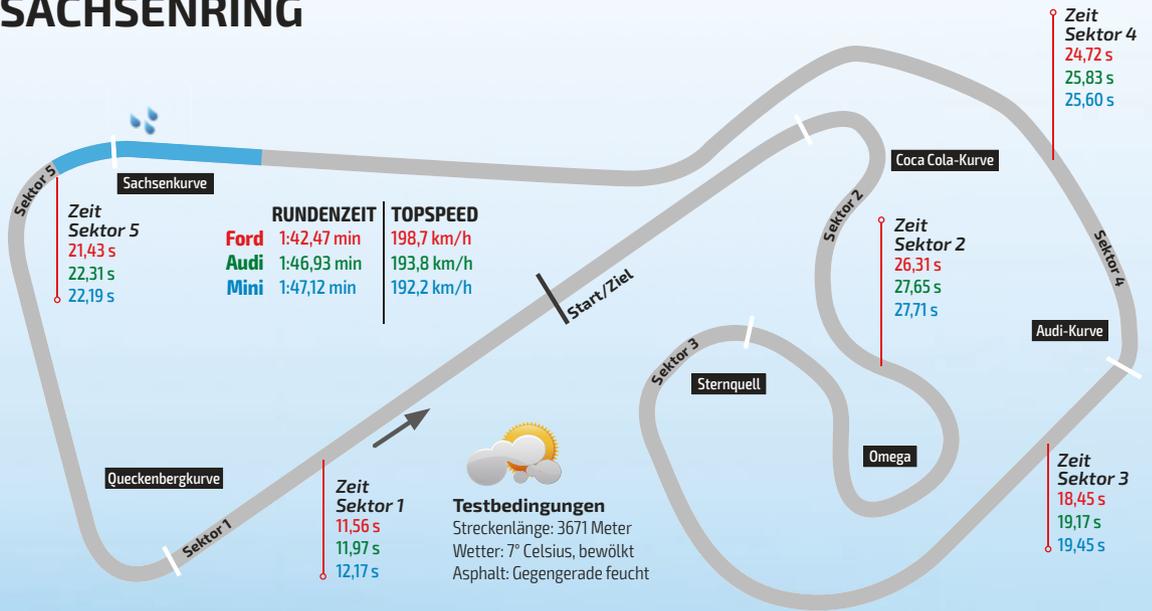
Ford | Traumhafter Dreizylinder mit extrem fixem Ansprechverhalten, strammer Kraftentfaltung, ordentlicher Drehfreude – und bestem Klang



Mini | Gefühl setzen die 300 Overboost-Nm bereits ab Standgas ein. Das ist beachtlich, rein emotional gesehen aber auch wenig mitreißend

RUNDENZEIT SACHSENRING

Schon zur ersten Kehre merkt man, mit wie viel Körperspannung der Fiesta das Thema Kurven angeht. Ein Hinterrad ist praktisch immer in der Luft, die Front dagegen immer auf Kurs. Selbst unter Last frisst sich die gesperrte Vorderachse nur noch weiter in den Radius hinein. Das Heck? Folgt willig bis lebhaft, sodass die Bestzeit am Ende reine Formsache ist. Auch der A1 macht eine durchaus sportliche Figur, weshalb der Rückstand auf den nahezu baugleichen Polo GTI am Ende umso mehr überrascht. Grund: vor allem der Reifen. Ganz anders der Mini, der ohne seine Pirellis hier noch viel aufgeschmissener gewesen wäre. Die Elektronik gibt in der Kurve einfach keine Kraft frei.



HITLISTE AUSZUG

Platz	Modell	Zeit (min)	Jahr
1	Porsche 911 GT2 RS*	1:26,61	(2018)
436	Peugeot 208 GTi	1:41,17	(2018)
481	Ford Fiesta ST	1:42,47	(2019)
537	VW Polo GTI	1:43,80	(2019)
566	Audi S1	1:44,91	(2014)
618	Audi A1 40 TFSI	1:46,93	(2019)
625	Mini Cooper S	1:47,12	(2019)
628	Mini Cooper S (R56)	1:47,23	(2010)

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzuge-lassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nur bedingt alltagstauglich



Vornweg fährt? Richtig, der Fiesta ST. Unter Fahrspaßaspekten führt derzeit kaum ein Weg am Kölner Kampfkübel vorbei

FAZIT

	1 Ford Fiesta ST	2 Audi A1 40 TFSI	3 Mini Cooper S
Antrieb	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Der Audi-TFSI ist eher Drücker denn Dreher, was letztlich aber weit weniger stört als die zuweilen recht träge S-tronic. Im Mini markiert das Getriebe noch den Höhepunkt einer sonst einschläfernd linearen Drehmomentdarbietung. Ganz anders der 1,5-Liter des Fiesta, der mit seinen drei Zylindern richtig kickt.		
Fahrleistungen	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	So nüchtern die seichte Omnipräsenz des Mini-Motors auch wirken mag, so stattlich sind die Messwerte, die daraus entspringen. Der subjektiv deutlich kraftvollere Audi sprintet keinen Deut fixer. Erst der handgeschaltete Fiesta kann sich obenheraus ein wenig losreißen, zieht zudem am stärksten durch.		
Bremse	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Einzige Achillesferse des Ford. Das ABS regelt ziemlich grob, das Heck entlastet stark, und auf der Rennstrecke ist nach drei Runden Schluss. Audi und Mini halten auf dem Kurs deutlich länger durch, stoppen früher und bleiben auch aus hohem Tempo allzeit spurstabil. Top: das ABS des A1.		
Handling/Fahrspaß	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Schon auf der Landstraße erstrahlt das Handling des Fiesta ST in voller Pracht. Kesse Heckschwenks, gehobene Beinchen und viel Vorderachsgrip inklusive. Der Audi wirkt deutlich züchtiger, kurvt insgesamt aber auch eine unterhaltsame Sohle. Enttäuschend: der Mini, der seine Unbeschwertheit fast gänzlich verloren hat.		
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Der A1 bewegt sich kaum träger als ein Polo GTI. Reifen und Fahrwerk beschneiden seine Querdynamik dann aber doch erheblich. Ganz anders der Mini, der mehr Grip hat, ihn aufgrund seiner restriktiven Elektronik aber nicht umsetzen kann. Den Fiesta muss man in seiner Agilität schon fast zügeln, um top Runden zu zeiten.		
Komfort	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Trotz seiner extremen Wankresistenz spricht das Fahrwerk des Fiesta überraschend gut an. Erst auf größeren Verwerfungen merkt man, wie stramm der kleine Bock tatsächlich ist. Dem A1 kann man allenfalls im Abrollkomfort ein paar Patzer vorhalten, der Mini dämpft angesichts seines schlaffen Set-ups ziemlich ruppig.		
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Wir wüssten nicht, was wir dem Audi im Alltag wirklich vorwerfen könnten. Außer vielleicht, dass sein Kofferraum für Waschmaschinen dann doch zu klein geraten ist. Der Ford opfert ein paar Punkte für seine Sportlichkeit, den Mini muss man nach wie vor eher als Accessoire sehen. Er wurde nie gebaut, um praktisch zu sein.		
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	Rein fahrdynamisch unterbreitet Ford ein unschlagbares Angebot. Etwaige Abstriche im Alltag nimmt man da gern in Kauf. Ganz anders der Audi, der im Alltag schon fast Kompaktklasseniveau erreicht, dafür aber auch ebensolche Preise aufruft. Auch der Mini lässt sich seinen Schickeria-Bonus stattlich bezahlen.		
gesamt	(4,2) ★★★★★★	(3,6) ★★★★★★	(3,3) ★★★★★★
	Unter uns: Es war absehbar, dass der Audi A1 gegen Fords Hochkonzentrat an Fahrspaß-Dynamik untergehen würde. Dass er aber auch im Abgleich zum Polo so viel Zeit liegen lässt, überrascht dann doch ein wenig. Genauso wie das Abschneiden des Mini, der seine Seele nun endgültig auf dem Altar der Mode geopfert hat		

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

Die Drehzahl wird mitsamt des Ladedrucks am roten Bereich gehalten, sodass beim Einkuppeln sofort wieder die vollen 290 Nm Drehmoment anstehen. Fauler Zauber? Hatten wir auch gedacht. Bis wir es ausprobiert haben. 0,2 Sekunden bringt die Flatshift-Funktion allein bis hundert.

Bleibe letztlich der Sachsenring, den der Ford diesmal in nur 1:42,47 Minuten niedertanzte – den humanen Temperaturen sei Dank. Umso bedenklicher jedoch, dass die Bremse auch bei sieben Grad Celsius schon nach drei schnellen Runden mahlend klein beigibt. Im A1 hielten die Stopper deutlich länger durch, was seine Zeit aber auch nicht wirk-

lich aufwerten kann. 1:46,93 Minuten. Ein Polo GTI braucht unter idealen Bedingungen gute drei Sekunden weniger. Jawohl, drei Sekunden! Das Kuriose: Rein subjektiv kann man sich den Rückstand eigentlich kaum erklären. Der A1 lenkt manierlich ein, schwänzelt willig mit dem Heck, wirkt trotz leichter Schlagseite stets verbindlich und kommt kurvenausgangs trittfest aus dem Quark. Letzten Endes reglementiert aber schlicht der Reifen das Niveau seiner Querdynamik – und die Tatsache, dass sich sein Doppelkupplungsgetriebe im Manuellmodus unfassbar lange bitten lässt, ehe es die Gänge herunterspaziert.

Noch mehr Geduld ist nur im Mini gefragt. Denn obwohl sich sein ESP weitestgehend abschalten lässt, reagiert er im Grenzbereich geradezu allergisch auf Gasbefehle. Das volle Drehmoment setzt erst ein, wenn die Lenkung absolut gerade steht. Das kostet Schwung, Nerven und allem voran natürlich Fahrspaß. Schade, denn eigentlich hätte der Cooper S zumindest den A1 locker in Schach halten können. Allein über seinen Reifen, der noch das Beste an der gesamten Querkraftdarbietung ist. Den Rest hat spätestens die zwangrestriktive Sensorik endgültig gekillt. Der eigentliche Mini kommt längst von Ford.

Manuel Iglisch