



Audi Q2 35 TDI sport quattro S tronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Q2 ist Audis Einstiegsmodell in die SUV-Welt. Das Motorenangebot umfasst vier Benziner und zwei Diesel. Zum ADAC Autotest tritt der Q2 mit dem 150 PS starken Zweiliter-TDI, Doppelkupplungsgetriebe und quattro-Antrieb an. Damit ist der Ingolstädter mehr als ausreichend motorisiert. Der Allradantrieb bringt die 340 Nm des Selbstzünders stets sicher auf die Straße, von den Gangwechseln des siebenstufigen Direktschaltgetriebes bekommt der Fahrer, abgesehen vom Zucken der Drehzahlmesser-nadel, nichts mit. Allerdings schlagen das recht hohe Gewicht (1,6 Tonnen) und der Allradantrieb etwas auf den Verbrauch - mit gemessenen 5,8 l/100 km im ADAC Ecotest zählt der Q2 nicht zu den sparsamsten Vertretern seiner Art. Immerhin befinden sich die Schadstoffemissionen auf vorbildlich niedrigem Niveau. Das Fahrwerk ist klar auf Komfort und Fahrsicherheit ausgelegt, die Agilität stand bei der Abstimmung weniger im Fokus.

Die Karosserie ist Audi-typisch sorgfältig verarbeitet, bei der Materialauswahl im Innenraum sieht man jedoch, dass das Geld für wertige Oberflächen inzwischen nicht mehr so locker sitzt. Während das Raumangebot in Reihe eins vollkommen ausreichend ist, wird es speziell für die Beine im Fond schnell eng. Der Kofferraum ist mit 275 bis 990 Liter ebenfalls nicht sonderlich üppig bemessen. Somit bekommt der Kunde mit dem Q2 35 TDI quattro S tronic ein ausgewogenes SUV mit wenig Schwächen, das sich das Premium-Image mit einem Grundpreis von 35.450 Euro teuer bezahlen lässt.

Konkurrenten: .

- ⊕ gute Verarbeitungsqualität, gute Fahrleistungen, geringe Schadstoffemissionen, viele Fahrerassistenzsysteme erhältlich
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, teils kleinliche Ausstattungspolitik, Deaktivierung Beifahrerairbag nur optional

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Wie bei einem Audi nicht anders zu erwarten, fällt die Verarbeitungsqualität gut aus. Die beinahe schon perfektionistische Akkuratess der größeren Modelle geht dem Q2 jedoch ab: Manche Leiste oder Verkleidung ist nicht ganz passgenau verbaut, die Türverkleidungen sind nur im oberen Bereich und dort auch nur sehr dünn gepolstert. Und wo das

Armaturenbrett im A3 im unteren Bereich noch mit weichem Kunststoff überzogen ist, ertastet man im Q2 schnödes Hartplastik. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet und gut konserviert, allerdings wurde der Korrosionsschutz teils recht grobschlächtig aufgetragen.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung kommt der Q2 35 TDI quattro S tronic rund 945 km weit (auf Basis des Ecotest-Verbrauchs). Als Transportfahrzeug macht der Audi ebenfalls eine ordentliche Figur: Der Testwagen bietet bis zu fünf Personen Platz, kann maximal 480 kg zuladen und 1,8 Tonnen schwere Anhänger ziehen. Auf dem Dach dürfen 60 kg transportiert werden, die erlaubte

Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, womit ein Fahrradträger samt zweier E-Bikes mitgeführt werden kann. Der Wendekreis fällt mit 11,0 m für einen Kleinwagen nur durchschnittlich aus. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Q2 mit einem Pannenset ausgestattet, ein Notrad steht gegen Aufpreis zur Verfügung.

2,6 Licht und Sicht

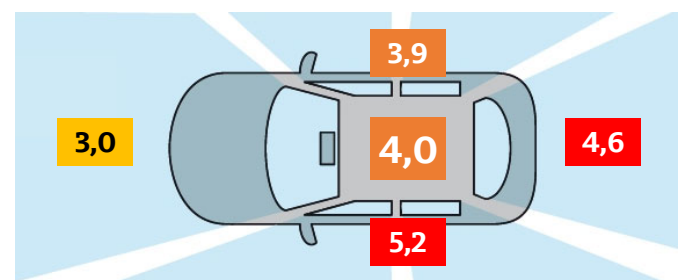
Bei der Rundumsicht schneidet der Q2 durchschnittlich ab. Besonders die massiven C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten immens. Aufgrund des hohen Heckabschlusses lassen sich Gegenstände erst weit hinter dem Fahrzeug erkennen. Abhilfe schaffen die zahlreichen Parkassistenzsysteme (u. a. Rückfahrkamera und Parkassistent), die allerdings alle Aufpreis kosten.

⊕ Die kantig-kurze Karosserie des Q2 lässt sich gut überblicken. Die Sicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer sowie auf Gegenstände vor dem Fahrzeug ist ebenfalls ordentlich. Als eines von wenigen Audi-Modellen ist der Q2 serienmäßig nur mit Halogen- und nicht mit Xenonscheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die nachts für eine sehr

gute Ausleuchtung sorgen. An die Qualität der technisch aufwändigeren Lichtsysteme größerer Audi-Fahrzeuge kommt das System im Q2 allerdings nicht ganz heran. Die Ausleuchtung ist nicht ganz so homogen, der Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer nicht ausblenden und ein dynamisches Kurvenlicht ist nicht zu haben.

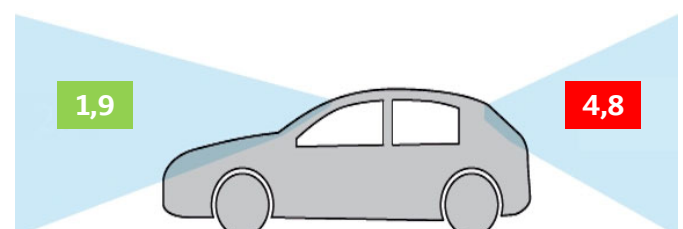
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nach schräg hinten ist die Sicht durch die breiten Dachsäulen stark beeinträchtigt.

2,4 Ein-/Ausstieg

Im Fondbereich erschwert der im Fuß- und Kopfbereich recht schmale Türausschnitt den Zustieg, insgesamt geht dies aber vollkommen in Ordnung.

⊕ Die Sitzhöhe ist SUV-typisch angenehm hoch, auch das Ein- und Aussteigen fällt daher trotz der recht hohen Schweller leicht.

3,4 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zum frontgetriebenen Q2 fällt das Volumen bei den quattro-Modellen mit 275 um 55 Liter geringer aus. Die geänderte Hinterachse (Mehrlenker- statt Verbundlenkerachse, zusätzliches Hinterachs-Differential) benötigt Bauraum. Bis zum Dach beladen fasst der Kofferraum 360 l oder alternativ sieben Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, gehen bis zur Fensterunterkante 610 l, bis unter das Dach 990 l hinein.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Auch ohne die elektrische Heckklappenbetätigung lässt sich die Kofferraumklappe mit geringem Kraftaufwand öffnen und schließen. Der Testwagen war mit der elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet, die sich über die Funkfernbedienung oder eine Taste in der Fahrertür aktivieren lässt. Das Öffnen und Schließen per Fußbewegung unter den hinteren Stoßfänger ist aber nicht möglich. Die Heckklappe gibt eine große Laderaumöffnung frei, die sich nur im oberen Bereich etwas ungünstig verjüngt. Der Kofferraum selbst ist von durchschnittlicher Größe, aufgrund des praktischen

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lassen sich die Rücksitzlehnen asymmetrisch umklappen, gegen Aufpreis auch dreigeteilt. Das Umklappen der Lehnen geht leicht von der Hand. Zudem finden sich im Gepäckraum zahlreiche Ablagen, zumindest,

2,5 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter sind ergonomisch platziert. Ausnahme ist der Lautstärkeregel rechts hinter dem Wählhebel, wo er für den Fahrer nicht gut zu erreichen ist. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeug-

⊖ Serienmäßig ist der Q2 mit einer Funkfernbedienung ausgestattet, optional ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem wie im Falle des Testwagens zu haben. Dieses ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System im Fahrzeugmenü deaktiviert werden kann.



Der Kofferraum des Q2 ist von klassenüblicher Größe.

Formats lässt er sich jedoch gut nutzen. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, beträgt der Höhenunterschied zwischen Ladeboden und -kante lediglich vier cm, in der unteren Position immerhin 13 cm.

⊖ Die Ladekante befindet sich hohe 76 cm über der Fahrbahn.

wenn das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket (u. a. Netz im Gepäckraum) an Bord ist.

⊖ Ein Trennnetz ist für den Q2 nicht verfügbar.

einstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies, besonders für Audi-Neulinge, schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die vielen Menüs und Untermenüs navigiert. Nichts auszusetzen gibt es hingegen am optional 8,3 Zoll großen Hauptbildschirm (ab Werk sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller

Grafik punktet. Leider lässt sich der Bildschirm im Gegensatz zum A3, von dem der Q2 das Cockpit in weiten Teilen übernommen hat, nicht per Knopfdruck versenken. Der Testwagen war mit dem optionalen Virtual Cockpit ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstrumentes und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi Q2 so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt - leider vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein Radio mit vier Lautsprechern und CD-Laufwerk (DVD-Laufwerk optional), AUX-Anschluss und SD-Kartensteckplatz. Eine inzwischen eigentlich obligatorische Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie ein USB-Anschluss kosten allerdings Aufpreis. Wer zusätzliches Geld in die Hand nimmt, bekommt u. a. Navigation mit

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt auf den Vordersitzen großzügig aus. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Insassen aus, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Nur die Innenbreite fällt, wie in dieser Fahrzeugklasse üblich, nicht

3,5 Raumangebot hinten

Für die Fondinsassen hält der Q2 nicht sonderlich viel Platz bereit. Ist der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt, reicht die Beinfreiheit für knapp 1,80 m große Passagiere, überm Scheitel ist dabei noch etwas Luft. Das Raumgefühl wird hinten zusätzlich durch den Mitteltunnel und die nahe am Kopf befindliche C-Säule getrübt.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums ist überschaubar. Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, die Neigung der Lehnen ist allerdings nicht verstellbar. Auch können die Rücksitze weder verschoben noch ausgebaut werden, wie man es von manchem Konkurrenten kennt. Vorn und hinten finden sich ausreichend Ablagen. Ist wie beim Testwagen das Ablage- und Gepäckraumpaket dabei, besitzt der Q2 zusätzlich ein Ablagefach unter dem Beifahrersitz sowie ein Ablagenetz im Fußraum des



Auch wenn die Materialqualität im Innenraum nicht an die größeren Konzernbrüder heranreicht, genügt die Verarbeitungsqualität doch höheren Ansprüchen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, allenfalls das MMI-Bedienensystem erfordert eine gewisse Eingewöhnung.

Echtzeitverkehrsdaten, Touchpad mit Handschrifterkennung, Internetzugang, WLAN-Hotspot und Bang & Olufsen-Soundsystem mit 14 Lautsprechern.

sonderlich üppig aus. Das Raumgefühl wird durch die Audiotypisch hohe Seitenlinie sowie im Falle des Testwagens durch den aufpreispflichtigen schwarzen Dachhimmel geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

Beifahrers. Dann ist auch das Handschuhfach abschließbar, das allerdings sehr klein geraten ist.

2,6 KOMFORT

2,1 Federung

Die Frontantriebsvarianten haben hinten eine Verbundlenkerachse, die quattro-Modelle eine Mehrlenkerachse. Gegen Aufpreis bietet der Q2 ein Sportfahrwerk mit 10-mm-Tieferlegung sowie eine adaptive Fahrwerksregelung (im Testwagen) samt drei verschiedener Modi von komfortabel bis sportlich, die Spreizung ist dabei allerdings nicht sehr groß.

⊕ Der Audi Q2 bietet für einen guten Federungskomfort. Wirkt die Federung bei langsamen Geschwindigkeiten noch

etwas steifbeinig, bessert sich das Ansprechverhalten mit zunehmender Geschwindigkeit. Auf der Landstraße und Autobahn überzeugt der Audi mit geringen Aufbau- und Abfederbewegungen. Einzelhindernisse schluckt das Fahrwerk recht geschmeidig, auch Erhebungen wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege gelassen.

2,7 Sitze

In der Ausstattung sport hat der Q2 Sportsitze an Bord, die gegenüber den Standardsitzen aber keine zusätzlichen Einstellmöglichkeiten wie ausziehbare Oberschenkelaufgaben bieten. Allerdings sind sie kräftiger konturiert und stützen daher besser bei Kurvenfahrt, auch wenn sie im Schulterbereich mehr Seitenhalt bieten könnten. Eine elektrisch betätigte Vier-Wege-

Lordosenstütze ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie eine Mittelarmlehne, die sich in Höhe und Längsrichtung verstellen lässt.

In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel. Die recht weiche Sitzfläche der Rücksitzbank ist etwas kurz geraten, die Lehne steht vergleichsweise steil.

2,9 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,0 dB(A) ist der Q2 35 TDI nicht sonderlich leise. Der Motor ist nicht sonderlich gut gedämmt und dominiert bis in mittlere Geschwindigkeitsbereiche die Geräusch-

kulisse im Innenraum. Auf der Autobahn drängen dann die Windgeräusche in den Vordergrund, die aber auch bei hohem Tempo nicht über die Maßen ansteigen.

3,2 Klimatisierung

Der Q2 bringt ab Werk eine manuelle Klimaanlage mit, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik erhältlich. Zu deren Umfang zählen auch ein Luftgütesensor sowie separate Lüftungsdüsen im Fond. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben

sind beheizbare Vordersitze sowie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule. Ein beheizbares Lenkrad gibt es für den Audi leider nicht, allerdings ist mittlerweile eine Standheizung optional erhältlich.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen fallen gut aus - kein Wunder bei 150 PS und einem maximalen Drehmoment von satten 340 Nm. Den simulierten Überholvorgang absolviert der Q2 35 TDI in 5,8 s. Damit ist er knapp eine Sekunde langsamer als ein 2016 getesteter, ebenfalls 150 PS starker Q2 1.4. TSI S tronic mit Frontantrieb. Im Vergleich zu diesem bringt der Diesel mit

Allradantrieb jedoch fast 200 kg mehr auf die Waage - das schlägt auf das Temperament.

Sehr gut schneidet der Q2 beim Anfahrverhalten ab: Um von 15 bis 30 km/h zu beschleunigen, benötigt er lediglich gut eine Sekunde.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Selbstzünder legt eine durchschnittliche Laufkultur an den Tag. Sowohl hinsichtlich der Vibrationen als auch der Akustik kann der Motor sein Arbeitsprinzip nicht verbergen. In größeren Audi-Modellen ist vom Vierzylinder-Diesel weniger zu spüren und hören.

Die Leistungsentfaltung des Zweiliter-TDI gibt wenig Anlass

zur Kritik. Ab rund 1.800 Touren packt der Diesel energisch zu und beschleunigt den Q2 mit Nachdruck nach vorn. Falls notwendig dreht er auch Richtung 5.000 Umdrehungen pro Minute, aufgrund des stämmigen Drehmoments im mittleren Drehzahlbereich ist dies aber nur selten nötig.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Serienmäßig überträgt der Benziner seine Kraft an ein manuelles Sechsgang-Getriebe. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, das dem Fahrer die Schaltarbeit abnimmt.

Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten

hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle lediglich mit rund 1.900 1/min - dank seinem üppigen Drehmoment kommt der TDI-Motor damit trotzdem gut zurecht. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet 80 Euro Aufpreis. Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso das Start-Stopp-System.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Q2 überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten vertrauensereckend stabil, die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen.

Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau. Im Grenzbereich schiebt der Audi über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Q2 mit der Mehrlenkerachse durchschnittlich ab. Speziell für einen Audi verhält er

sich im Test wenig dynamisch, was vor allem am frühzeitig eingreifenden elektronischen Stabilitätsprogramm liegt, das den Wagen stark einbremst. An der Fahrsicherheit gibt es abgesehen vom kräftigen Untersteuern jedoch wenig zu kritisieren.

⊕ Die Traktion ist dank des Allradantriebs sehr gut und kommt erst auf sehr rutschigem Untergrund an ihre Grenzen.

1,7 Lenkung

⊕ Der Q2 besitzt eine progressiv übersetzte Lenkung, d. h. mit zunehmendem Lenkeinschlag wird die Lenkung direkter. Dies sorgt dafür, dass sich der Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr in Grenzen hält. Von Anschlag zu Anschlag sind

es beim Q2 nur etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen. Auch das Lenkgefühl der elektromechanischen Servolenkung kann überzeugen, die Lenkung zentriert sauber und bietet dem Fahrer eine gute Zielgenauigkeit.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Audi Q2 bereits nach 33,6 m - ein guter Wert. Ebenso punktet der

Ingolstädter mit einer guten Dosierbarkeit, die ein punktgenaues Anhalten ermöglicht.

2,1 SICHERHEIT














1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Q2 ist umfangreich, leider kosten die meisten Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Audi mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung und Kollisionswarner ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet das SUV eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Abstandswarner und Stop & Go-Funktion, die in Verbindung mit der S tronic von 0 bis 200 km/h funktioniert. Ebenfalls optional sind ein Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung, ein Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner sowie ein Notfallassistent zu haben. Letzterer bringt das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls automatisch zum Stehen. Gegen Aufpreis ist zudem ein Head-up-Display erhältlich, das für den Fahrer relevante Informationen wie Geschwindigkeit, Tempolimits und Navigationshinweise allerdings lediglich auf eine ausfahrbare Scheibe projiziert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Q2 auf 93 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 11/2016) und erreicht in Summe eine Fünf-Sterne-Bewertung. Audi stattet das SUV mit sechs Airbags aus. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags sind nicht zu haben. Dafür bietet der Audi gegen Aufpreis Audi pre sense basic. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach weitgehend geschlossen. So soll bei einem Unfall der größtmögliche Schutz geboten werden. Die Kopfstützen lassen sich vorn (bis ca. 1,90 m Körpergröße) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten leider nur bis 1,70 m Größe guten Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Der Q2 ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Q2 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Das SUV ist mit Isofix-Vorrichtungen samt i-Size-Kennzeichnung auf den beiden äußeren Fondsitzen ausgestattet, für den Beifahrersitz ist diese gegen Aufpreis erhältlich. Die äußeren Fondsitze sind für das Anbringen von Kindersitzen gut geeignet, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal und beim Verwenden einer Babyschale mit Stützfuß lässt sich der Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben.

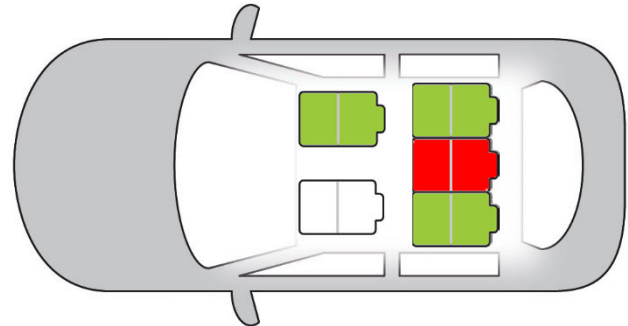
⊖ Der Mittelsitz ist für die Kindersitzmontage nicht geeignet. Er hat keine Isofix-Vorrichtung und eine lagestabile Montage mit Hilfe des Sicherheitsgurts ist aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte nicht möglich.

Ein Schlüsselschalter im Handschuhfach zur Deaktivierung des Beifahrerairbags, um auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung montiert zu können, ist nur gegen Aufpreis erhältlich (Bestandteil des Kindersicherheit-Pakets). Dann verfügt der Q2 in der Beifahrertür

auch über einen Schalter, mit dem sich die Kindersicherung de-/aktivieren lässt.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP kommt der Q2 auf 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Für den Q2 sprechen der serienmäßige City-Notbremsassistent, der auch Fußgänger erkennt. Im Falle einer Kollision

sorgen die teils zu unnachgiebig gestalteten Bereiche der vorderen Motorhaube sowie der Frontscheibe für ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Die CO₂-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 184 g/km, woraus sich ein Verbrauch von 5,8 l/100 km ergibt. Der Testverbrauch teilt sich in 5,9 l/100 km im Stadtverkehr, 5,1 l/100 km bei Überlandfahrt und 6,8 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Q2 35 TDI quattro S tronic 22 von 60 möglichen Punkten.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen sämtlicher Schadstoffgruppen befinden sich auf sehr geringem Niveau. Der Lohn dafür ist die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern im diesem Kapitel. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch kommt der Q2 35 TDI quattro S tronic somit auf 72 Punkte und sichert sich vier Sterne im ADAC Ecotest.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

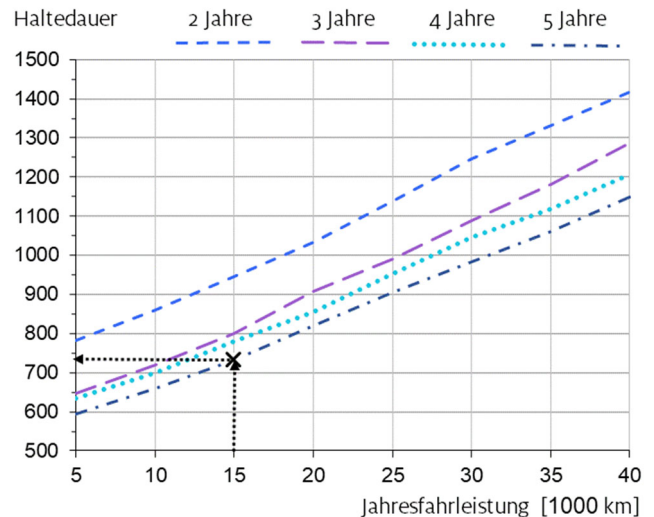
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Audi verlangt für den Q2 mit dem 150-PS-Diesel, Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe in der sport-Ausstattung 35.450 Euro. Das ist trotz des kräftigen Diesels und der beiden Antriebsoptionen sehr viel Geld für ein kleines SUV. Hinzu kommt, dass zwar alles Notwendige bereits ab Werk an Bord ist, der Preis sich wie im Falle des Testwagens (50.750 Euro) aber mühelos weit in die Höhe treiben lässt. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei Diesel-typisch hohen 310 Euro, die Versicherungsklassen sind recht günstig. Zur Inspektion muss der Q2 spätestens alle zwei Jahre oder 30.000 km. Audi gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 731 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	30 TFSI	35 TFSI	40 TFSI quattro S tronic	30 TDI	35 TDI	SQ2 TFSI S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1598	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	140 (190)	85 (116)	110 (150)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	250/1750	340/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	10,1	8,5	6,5	10,3	8,5	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	212	228	197	211	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	6,2 S	7,9 S	5,7 D	5,3 D	8,4 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	123	146	121	118	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/19	14/18/19	14/18/19	15/20/22	15/20/22	18/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	96	120	208	258	276	232
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	625	648	764	650	666	863
Preis [Euro]	24.200	26.350	33.250	27.300	29.600	44.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,29 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.191/1.794/1.508 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355/1.000 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1800 kg
Stützlast/Dachlast	75/60 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,1/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/610/990 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	420 Euro
Monatliche Gesamtkosten	731 Euro		
Steuer pro Jahr	310 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/22		
Basispreis Q2 35 TDI sport quattro S tronic	35.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.690 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	800 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.245 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.245 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	280 Euro/Serie/690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	730 Euro° (Paket)/390 Euro°
Parklenkassistent	850 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	380 Euro/-
Head-Up-Display	600 Euro
Verkehrszeichenerkennung	2.540 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselsassistent	530 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/150 Euro°/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	440 Euro° (Paket)
Navigationssystem	1.420 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/550 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	160 Euro°/395 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	630 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,0
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	3,8
Federung	2,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Dezember 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner