



Audi Q2 35 TFSI advanced S tronic

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

Der Q2 bekam 2020 in der Mitte seines Lebenszyklus eine Modellpflege spendiert, wie es bei den meisten Fahrzeugherstellern üblich ist. Da das kompakte SUV aber alles andere als alt wirkte, fasste man den kleinen Audi behutsam an und veränderte eigentlich nur die Stoßfänger ein wenig. Zudem zogen serienmäßig LED-Scheinwerfer ein, genauso wie eine erweiterte Konnektivität.

Zum Glück beließ es Audi dabei, muss man sagen. Denn so durfte der Q2 den bewährten Dreh-Drück-Steller behalten, während alle anderen Audis inzwischen auf Touchscreen-Bedienung setzen. Deshalb kann man die präzise klickenden Drehregler der Klimaautomatik genießen und versonnen die mechanisch hochwertig ausgeführte Luftdüsen-Verstellung bedienen. Wer die neuen Audi-Modelle kennt, der weiß, dass der Autor gerade in den Früher-war-alles-besser-Modus verfällt – manchmal ist es aber tatsächlich so.

Überhaupt ist der Q2 wie schon vor dem Facelift schlichtweg ein gutes Auto, das sich kaum Patzer erlaubt. Die Bedienung läuft flüssig, Lenkung und Fahrwerk sind gelungen abgestimmt und angesichts der nicht allzu üppigen Außenmaße bietet der Audi ein vernünftiges Platzangebot. Der Vierzylinder-Benziner ist ein unspektakulärer Begleiter, verbraucht nicht allzu viel (6,6 l/100 km) und hat eine gute Abgasreinigung, weshalb der Q2 35 TFSI vier Sterne im ADAC Ecotest sammelt.

Das dicke Ende kommt natürlich zum Schluss, in diesem Fall beim Bezahlen: Ein Q2 35 TFSI kostet nicht unter 30.300 Euro und der Testwagen mit klassenüblicher Ausstattung deutlich über 46.000 Euro. Das ist mehr als happig und noch nicht einmal das Ende der Fahnenstange. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes GLA, Mini Countryman, Mitsubishi ASX, VW T-Roc.

- +** gute Verarbeitungsqualität, Dreh-Drück-Steller zur Bedienung des Infotainmentsystems, geringe Schadstoffemissionen, viele Fahrerassistenzsysteme erhältlich
- hoher Grundpreis, Beifahrersitz-Höhenverstellung und Mittelarmlehne nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Der Q2 erfüllt noch den Anspruch der Ingolstädter an fühl- und erlebbare Qualität. Zwar hat auch der Q2 nur homöopathische Dosen geschäumten Kunststoffs im Innenraum, aber immerhin gibt es welche. Sogar die Brüstung der hinteren Türen ist mit einem Hauch weicher Oberfläche versehen, das findet man in der Kleinwagenklasse nur äußerst

selten vor. Verarbeitet ist der Audi ohnehin richtig gut, da stellen sich keine Fragen. Alleine die präzise rastenden Regler der Klimaanlage und die legendär knackige Akustik und Haptik der Tasten im Cockpit lassen jedweden Touchscreen noch billiger wirken.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung von 50 l kommt der Q2 35 TFSI S tronic rund 755 km weit (auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,6 l/100 km). Als Transportfahrzeug macht der Audi eine ordentliche Figur: Der Q2 bietet bis zu fünf Personen Platz, drei Erwachsene auf der Rückbank werden längere Fahrten aber nicht besonders genießen. Unser Testwagen darf 505 kg zuladen und 1,5 Tonnen schwere, gebremste Anhänger ziehen. Ohne eigene Bremse darf ein Anhänger maximal 690 kg wiegen. Mehr Anhängelast bietet der gleich starke Diesel.

Auf dem Dach dürfen 60 kg transportiert werden. Eine Dachreling ist für den Q2 allerdings nicht erhältlich, was bei einem SUV durchaus verwundert. Die erlaubte Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, womit ein Fahrradträger samt zweier E-Bikes mitgeführt werden kann. Der Wendekreis fällt mit 11,1 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.

2,7 Licht und Sicht

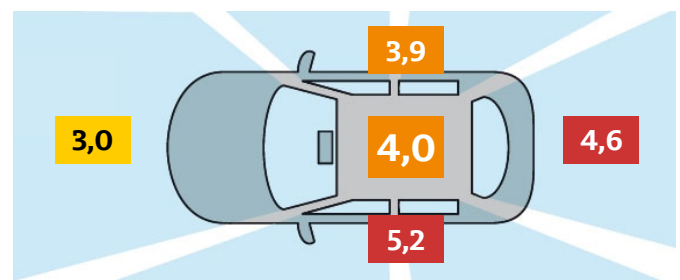
Bei der Rundumsicht schneidet der Q2 durchschnittlich ab. Besonders die massiven C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten immens. Aufgrund des hohen Heckabschlusses lassen sich Gegenstände erst weit hinter dem Fahrzeug erkennen. Abhilfe schaffen die zahlreichen Parkassistenzsysteme (u. a.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

lößlicherweise bietet Audi für den Q2 ein Scheinwerfer-Reinigungssystem an. Wie wir in Untersuchungen gezeigt haben, streuen schmutzige Scheinwerfer das Licht deutlich und sorgen gerade in Verbindung mit den sehr hellen LED-Lichtquellen für eine Blendung des Gegenverkehrs. Eine Reinigungsanlage sorgt für Linderung.

⊕ 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. Der überarbeitete Q2 hat nun serienmäßig LED-Scheinwerfer an Bord. Diese leuchten hell, aber nicht perfekt homogen aus. Zwar nur gegen Aufpreis, aber dennoch

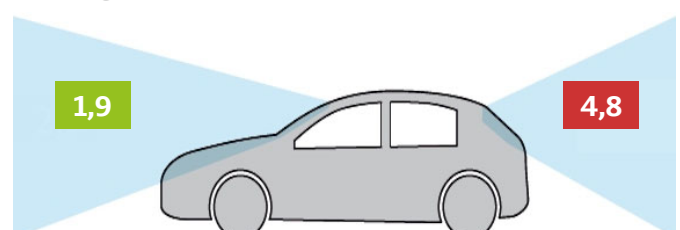
Rundumsicht

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.

Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es ein Matrix-LED-Lichtsystem, das mit Abbiegelicht und rudimentärem Kurvenlicht für eine bessere Ausleuchtung sorgen soll. Zudem kann dieses System andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel ausschneiden, bietet also einen blendfreien Fernlichtassistenten. Ein einfacher, also komplett auf- und abblendender Fernlichtassistent ist auch für die Standard-Scheinwerfer erhältlich.

2,6 Ein-/Ausstieg

Im Fond erschwert der im Fuß- und Kopfbereich recht schmale Türausschnitt den Zustieg, insgesamt geht dies aber vollkommen in Ordnung. Die hinteren Insassen haben keine Haltegriffe am Dach, die vorderen schon.

⊕ Die Sitzhöhe ist SUV-typisch angenehm hoch, in der untersten Stellung ist der Fahrersitz 49 cm über der Straße. Auch das Ein- und Aussteigen fällt daher trotz der recht hohen Schweller leicht.

3,1 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zum allradgetriebenen Q2 fällt das Volumen bei den Frontantriebsmodellen mit 330 um 55 l größer aus. Die einfachere Hinterachse der Frontantriebsvarianten (Verbundlenkerachse statt Einzelradaufhängung) spart Bauraum. Bis zum Dach beladen fasst der Kofferraum 415 l oder alternativ sieben Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, gehen bis zur Fensterunterkante 665 l, bis unters Dach 1.045 l hinein.

2,6 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 Formats lässt er

2,3 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

⊖ 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 sich das Keyless-System sehr einfach bis zum nächsten Aufschließen deaktivieren lässt.



Der Kofferraum des Q2 ist von klassenüblicher Größe.

sich jedoch gut nutzen. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, beträgt der Höhenunterschied zwischen Ladeboden und -kante lediglich 4 cm, in der unteren Position sind es beim Fronttriebler fast 20 cm.

⊖ Die Ladekante befindet sich hohe 75 cm über der Fahrbahn.

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

⊖ Ein Trennnetz ist für den Q2 nicht verfügbar.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter sind ergonomisch platziert. Ausnahme ist der Lautstärkereger 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-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. Im Vergleich zu vielen Wettbewerbern gefällt aber die Bedienung per Dreh-Drück-Steller und über die daneben angeordneten Tasten für die Grundfunktionen: Im Vergleich zur Bedienung per Touchscreen ist man merklich weniger vom Verkehr abgelenkt. Wenig 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 mittlerweile abgelösten 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.



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-Bediensystem erfordert eine gewisse Eingewöhnung.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi Q2 so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt - und dank des beim Q2 noch verbauten, älteren Audi-Infotainments gibt es sogar noch serienmäßig einen CD-Player und optional ein DVD-Laufwerk. Dafür kosten Apple CarPlay und Android Auto noch immer Aufpreis. Ab Werk gibt es analogen (AM/FM) und digitalen Radioempfang mit vier Lautsprechern, AUX- und USB-Anschluss, SD-Kartensteckplatz mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Wer zusätzliches Geld in die Hand nimmt, bekommt zwei höherwertige Soundsysteme, gipfeln in einem Bang & Olufsen-Soundsystem. Seit Frühjahr 2021 firmiert dieses Soundsystem unter dem Namen Sonos – bei identischen Leistungsdaten und gleicher Lautsprecheranzahl: 14 Lautsprecher kümmern sich um ein hochwertiges

Musikerlebnis.

Audi Connect Remote & Control ist serienmäßig, damit ist das Auto online und kann mit der Audi-App kommunizieren. So kann aus der Ferne auf das Fahrzeug zugegriffen und die letzte Parkposition und der aktuelle Fahrzeugstatus eingesehen werden. Dazu gehören unter anderem der aktuelle Tankfüll- und Kilometerstand, die nächste fällige Inspektion sowie die Information, ob Türen und Fenster geschlossen sind. Bei Bedarf kann das Fahrzeug aus der Ferne ver- und entriegelt werden. Das Paket Audi Connect Navigation & Infotainment ist für die ersten drei Monate kostenlos, so kann man diverse Online-Dienste oder auch einen fahrzeugseitigen WLAN-Hotspot zum Test nutzen und bei Bedarf kostenpflichtig verlängern.

2,0 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 sonderlich üppig aus. Das Raumgefühl wird durch die Audi-

typisch hohe Seitenlinie sowie eventuell durch den aufpreispflichtigen schwarzen Dachhimmel geschmälert. Das optionale Panoramadach versorgt die vorderen Sitzplätze auf Wunsch mit einer gefühlten Extraportion Luftigkeit.

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 Insassen, überm Scheitel ist dabei noch etwas Luft. Das Raumgefühl wird hinten zusätzlich durch den Mitteltunnel und die nahe am Kopf befindliche C-Säule beeinträchtigt.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums ist überschaubar. Die Rücksitzelehnen 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



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.

2,8 KOMFORT

2,4 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 einen guten Federungskomfort. Wirkt die Federung bei niedrigen Geschwindigkeiten noch etwas

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

2,8 Sitze

Der Testwagen hat Sportsitze an Bord, die gegenüber den Standardsitzen aber keine zusätzlichen Einstellmöglichkeiten wie ausziehbare Oberschenkelauflagen 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. Ebenfalls nicht serienmäßig ist übrigens die Beifahrersitz-Höhenverstellung, was in einem Audi wirklich Serie sein sollte. In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel. Die recht weiche Sitzfläche der Rücksitzbank ist etwas kurz geraten, die Lehne steht vergleichsweise steil.

3,4 Innengeräusch

Mit gemessenen 69,8 dB(A) bei konstant gefahrenen 130 km/h ist der Q2 35 TFSI nicht sonderlich leise. Der Motor ist bis auf den Betrieb bei hohen Drehzahlen akustisch im Hintergrund. Spätestens auf der Autobahn dominieren dann Wind-

geräusche, die aber auch bei hohem Tempo nicht über die Maßen ansteigen.

3,3 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 eine Umluftautomatik. 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, auch

Sitzbelüftung findet man in der Preisliste nicht. Immerhin ist eine Standheizung optional erhältlich.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es bis auf die Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen keine separaten Luftaustritte.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen fallen gut aus – kein Wunder bei 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm in einem kompakten SUV. Den simulierten Überholvorgang und damit den Spurt von 60 auf 100 km/h absolviert der Q2 35 TFSI in 4,8

s. Gut schneidet der Testwagen beim Anfahrverhalten ab: Um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen, benötigt er weniger als eineinhalb Sekunden. Aus dem Stand spurtet er laut Hersteller in 8,6 s auf 100 km/h, die Beschleunigung endet bei 218 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar bei niedrigen Drehzahlen etwas zögerlich auf Gasbefehle an, beschleunigt ab etwa 1.500 Touren dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die für einen Benziner relativ harte Verbrennung durch den hohen Einspritzdruck bemerkt man höchstens als Außenstehender akustisch wirklich. Der Q2 hält die aus anderen

Konzernmodellen bekannten Vibrationen des 1.5 TSI gut vom Innenraum fern. Das gilt auch, wenn im Teillastbetrieb der Motor nur auf zwei Zylindern läuft – was er bei gleichmäßiger, aber nicht schleichender Gangart überraschend oft macht. Auch akustisch bleibt der Innenraum selbst beim Ausdrehen des Benziners von störendem Dröhnen weitgehend verschont, eher wird der Motor etwas kernig in der Aussprache, wenn man hohe Drehzahlen und hohe Last wählt.

1,6 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. Die S tronic wechselt die Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Das Anfahren funktioniert gut und zügiger als von anderen

Doppelkupplungsgetrieben des Konzerns gewohnt. 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 2.300 Touren. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet 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 vertrauenssicher und 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.

1,7 Lenkung

⊕ Der Q2 besitzt eine progressiv übersetzte Lenkung, d. h. mit zunehmendem Lenkeinschlag wird die Lenkung direkter. Zudem steigt die Unterstützung der Servolenkung mit sinkender Geschwindigkeit. 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 33,7 m – ein guter Wert. Ebenso punktet der Ingolstädter mit einer guten Dosierbarkeit, die ein punktgenaues Anhalten ermöglicht.

2,1 SICHERHEIT
























1,8 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 210 km/h funktioniert. Ebenfalls optional sind ein Spurwechselassistent samt Querverkehrerkennung, ein Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner sowie ein Notfallassistent zu haben. Letzterer bringt das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls automatisch zum Stehen. Das bisher erhältliche Head-up-Display findet man nicht mehr in der Preisliste des Q2 – es nutzt ohnehin die im Vergleich zur Projektion in die Frontscheibe einfachere Lösung mit einer aus dem Armaturenbrett ausfahrenden Scheibe.

1,8 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 Q2 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

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

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 Fondinsassen 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.

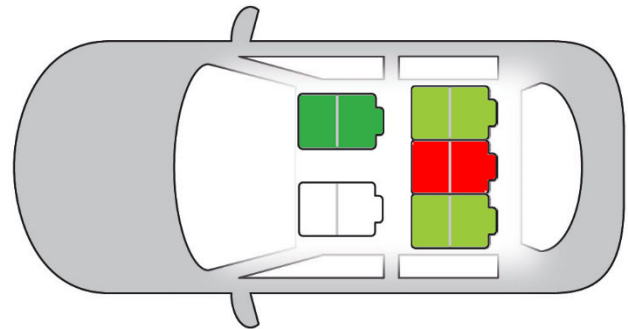
2,5 Kindersicherheit

⊕ 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. Wählt man die Isofix-Vorbereitung auf dem Beifahrersitz, verfügt der Q2 auch über einen Schalter, mit dem sich die Kindersicherung de-/aktivieren lässt. 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.

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)

3,2 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 und Radfahrer erkennt. Im Falle einer

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Die CO₂-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 181 g/km, woraus sich ein Verbrauch von 6,6 l/100 km ergibt. Der Testverbrauch teilt sich in 6,5 l/100 km im Stadtverkehr, 5,6 l/100 km bei Überlandfahrt und 8,2 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Q2 35 TFSI s tronic 23 von 60 möglichen Punkten.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen sämtlicher Schadstoffgruppen befinden sich auf sehr geringem Niveau, lediglich beim von hohem Volllastanteil geprägten ADAC Autobahnzyklus erhöht sich der CO-Ausstoß leicht. Der Lohn dafür ist eine fast maximale Punkteausbeute: 48 von 50 Zählern im diesem Kapitel.

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch kommt der Q2 35 TFSI S tronic somit auf 71 Punkte, sichert sich vier Sterne im ADAC Ecotest und gehört damit zu den empfehlenswerten

Fahrzeugen im Ecotest. Auch Fahrten in Straßenverkehr mit einem portablen Abgasmesssystem bestätigen das gute Ergebnis.

2,4 AUTOKOSTEN

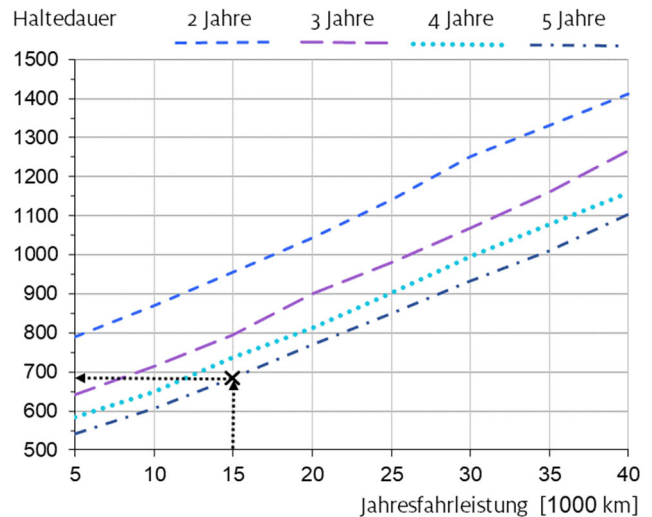
2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Audi verlangt für den frontgetriebenen Q2 mit dem 150-PS-Benziner und Doppelkupplungsgetriebe in der advanced-Ausstattung 31.750 Euro. Das ist trotz des kräftigen Motors und des serienmäßigen Notbremsassistenten sehr viel Geld. Hinzu kommt, dass sich der Preis wie im Falle des Testwagens mittels der genau 100 Seiten langen Preisliste mühelos weit in die Höhe treiben lässt: 46.680 Euro möchte Audi für den Testwagen haben. Kein Wunder, ist doch nicht einmal die Mittelarmlehne Serie.

Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei verschmerzbaaren 119 Euro, die Versicherungsklassen sind zudem 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. Die zweijährige Fahrzeuggarantie lässt sich gegen Aufpreis auf bis zu fünf Jahre oder 150.000 km verlängern.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 685 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 S tronic	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	4/1968	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	85 (116)	110 (150)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600	400/2000
0-100 km/h [s]	11,2	8,6	6,7	9,9	8,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	218	231	202	216	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/5,8 S	5,2/5,9 S	6,4/7,2 S	4,3/4,7 D	4,2/4,8 D	7,7/8,3 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	119/132	120/133	146/164	114/124	111/125	176/188
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	14/18/21	14/21/21	16/20/23	16/20/23	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	97	109	200	249	252	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	614	651	776	660	711	893
Preis [Euro]	25.600	28.300	35.000	28.950	33.650	46.300

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-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,29 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.208/1.794/1.508 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.050 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/60 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,6/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	157 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.365/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/665/1.045 l

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	394 Euro
Monatliche Gesamtkosten	685 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	119 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/21		
Basispreis Q2 35 TFSI advanced S tronic	31.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.680 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.800 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. ¹ 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	1.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/280 Euro (Paket)/3.490 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	950 Euro° (Paket)/390 Euro°
Parklenkassistent	120 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	950 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	220 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	300 Euro°
Spurwechselsassistent	530 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.090 Euro° (im Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/590 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	755 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/220 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	790 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Juni 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.