



Audi Q2 1.4 TFSI cod sport S tronic

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (110 kW / 150 PS)

Der Q2 ist das neueste und gleichzeitig das kleinste Mitglied der Q-Modellfamilie von Audi. Erstmals sind die Ingolstädter auch in der Kleinwagenklasse mit einem SUV vertreten. Der knapp 4,20 m lange Fünftürer überzeugt mit einer guten Verarbeitung, die bei genauerer Betrachtung aber nicht an die Qualität der größeren Audi-Fahrzeuge heranreicht. Das Cockpit hat der Q2 weitgehend vom Audi A3 übernommen, ihm voraus hat er allerdings das bis zu 8,3 Zoll große Farbdisplay - im A3 ist es höchstens 7 Zoll groß. Optional bietet das SUV statt der konventionellen Rundinstrumente ein digitales Kombiinstrument, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten lässt. Auch in puncto Konnektivität ist der Q2 auf dem neuesten Stand der Technik - da macht dem Ingolstädter in dieser Klasse kaum einer was vor. Angetrieben wird der Testwagen vom bekannten 1,4 Liter Turbobenziner. Dieser leistet im kleinen SUV 150 PS und sorgt für flotte Fahrleistungen, dürfte aber weniger verbrauchen. Der Partikel- und CO-Ausstoß ist zu hoch. Das optionale Adaptivfahrwerk überzeugt mit gutem Komfort, im ADAC Ausweichtest schneidet der Q2 allerdings schlecht ab. Ursache dafür ist die zu grobe und rigide ESP-Regelung, die dem Audi jegliche Agilität nimmt und zudem die Lenkbarkeit einschränkt. Mit 28.750 Euro langen die Ingolstädter beim Preis ordentlich hin, die Ausstattung lässt gleichzeitig noch viele Wünsche offen.

Konkurrenten: u. a. Fiat 500 X, Ford EcoSport, Mazda CX-3, Opel Mokka X.

- ⊕ gute Verarbeitungsqualität, flotte Fahrleistungen, kurzer Bremsweg, viele Fahrerassistenzsysteme erhältlich
- ⊖ schlechtes Ergebnis im ADAC Ausweichtest, teuer in der Anschaffung, hoher Partikel- und CO-Ausstoß

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,3
	Fahrspaß	4,3
	Preis/Leistung	2,1

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung kommt der Q2 1.4 TFSI bis zu 755 km weit (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Als Transportfahrzeug macht der Audi ebenfalls eine ordentliche Figur: Er bietet bis zu fünf Personen Platz, kann maximal 475 kg zuladen und 1,5 Tonnen schwere Anhänger ziehen. Auf dem Dach dürfen 60 kg transportiert werden, die Stützlast

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 nur mit Halogen- und nicht mit Xenonscheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die nachts für eine sehr gute



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

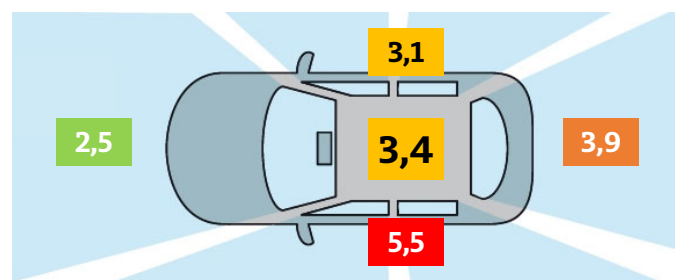
gepolstert. Und wo das Armaturenbrett im A3 im unteren Bereich noch mit weichem Kunststoff überzogen ist, ertastet man im Q2 schnödes Hartplastik. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet und gut konserviert, allerdings wurde der Korrosionsschutz teils recht grobschlächtig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

beträgt 75 kg, womit sich 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.

Ausleuchtung sorgen. An die Qualität der technisch aufwändigeren Lichtsysteme größerer Audi-Fahrzeuge kommt das System im Q2 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.

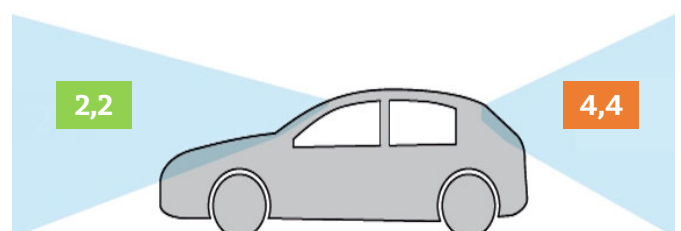
Rundumsicht

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.



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 des recht hohen Schweller leicht.

⊖ 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

Von einem SUV der Kleinwagenklasse kann man in puncto Kofferraumvolumen keine Wundertaten erwarten: Das Normalvolumen beträgt ordentliche 330 l, bis zum Dach beladen fasst der Kofferraum 415 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um, gehen bis zur Fensterunterkante 665 l, bis unters Dach 1.045 l hinein.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich zufriedenstellend nutzen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist optional zu haben, die Heckklappe lässt sich aber mit geringem Kraftaufwand öffnen und schließen. Dabei gibt sie 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 sich jedoch gut nutzen.



Der Kofferraum des Q2 ist von klassenüblicher Größe.

2,2 Kofferraum-Variabilität

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

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

⊖ Ein Trennnetz ist für den Q2 nicht verfügbar.

2,6 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen 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 anders als beim A3, von dem er 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 Tacho und Drehzahlmesser 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- und SD-Anschluss. Eine inzwischen eigentlich obligatorische Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie ein USB-Anschluss kosten allerdings Aufpreis. Wer zusätzliches Geld in die Hand nimmt,



Auch wenn die Materialqualität im Innenraum nicht an die größeren Konzernbrüder heranreicht, ist die Verarbeitung in der Kleinwagenklasse konkurrenzlos. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, allenfalls das MMI-Bediensystem erfordert eine gewisse Eingewöhnung.

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

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe ist nicht nur für einen Kleinwagen gut. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Insassen aus, die Kopffreiheit ist dabei

noch nicht erschöpft. Die Innenbreite fällt allerdings nicht sonderlich üppig aus.

3,7 Raumangebot hinten

Für die Fondinsassen hält der Q2 nicht sonderlich viel Platz bereit. Ist der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt, genügt die Beinfreiheit für knapp 1,80 m große Passagiere, überm Scheitel ist dabei noch etwas Luft. Das Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Fensterkante etwas geschmälert.



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

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

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. 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 Beifahrers.

2,7 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 weit.

⊕ Der Audi Q2 bietet für einen Kleinwagen einen erstaunlich erwachsen wirkenden 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, Querfugen werden von der Verbundlenkerachse allerdings recht trocken an die Insassen weitergereicht.

2,7 Sitze

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

betätigte 4-Wege-Lordosenstütze ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie eine Mittelarmlehne, die sich in der Höhe und Längsrichtung verstellen lässt.

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

3,0 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,9 dB(A) ist der Q2 1.4 TFSI nicht sonderlich leise. Während sich der Motor akustisch angenehm

zurückhält und auch die Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten nicht über die Maßen ansteigen, sind die Abrollgeräusche akustisch recht präsent.

3,1 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 Fondausströmer. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben sind beheizbare Vordersitze sowie abgedunkelte

Scheiben ab der B-Säule. Ein beheizbares Lenkrad oder eine Standheizung gibt es für den Audi leider nicht - beides könnte die kalten Wintermonate deutlich angenehmer gestalten.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen fallen gut aus - kein Wunder bei 150 PS in einem Kleinwagen. Den simulierten Überholvorgang absolviert der Q2 1.4 TFSI in flotten 5,0 s.

Audi gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 212 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder mit Zylinderabschaltung im Q2 1.4 TFSI legt insgesamt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Schaltet der Motor bei geringer Last und Drehzahl zwei Zylinder ab, ist dies durchaus zu spüren und auch zu hören. Dann dringen feine Vibrationen bis ins Lenkrad durch und der Motor klingt etwas dröhnig.

1,9 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 S tronic wechselt die Gänge komfortabel und schnell, ein Rucken ist auch bei hoher Last nicht zu spüren. Die trockene Kupplung lässt sich beim Anfahren oder Rangieren ordentlich dosieren, an den Komfort einer Wandlerautomatik reicht das Doppelkupplungsgetriebe jedoch nicht heran. Möchte man zügig anfahren, kuppelt die S tronic ruckartig ein.

Die Gänge lassen sich entweder automatisch oder manuell

Die Leistungsentfaltung kann überzeugen. Der 1,4 Liter große Turbobenziner geht bereits unterhalb von 2.000 Touren engagiert zu Werke und dreht willig Richtung roter Bereich. Das Ansprechverhalten ist wie für Turbomotoren typisch etwas verzögert.

mithilfe des Wählhebels oder der Schaltwippen wechseln, die am Lenkrad angebracht sind. Manuelle Schaltbefehle setzt das Getriebe erfreulich schnell um. Ein Anfahrassistent ist serienmäßig, eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen festhält, kostet jedoch Aufpreis.

Die sieben Gänge sind recht eng gestuft, die Drehzahlsprünge sind daher nicht groß. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 Umdrehungen, somit fällt das Drehzahlniveau auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht allzu hoch aus.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Q2 überzeugt mit einem auch bei hohen Geschwindigkeiten stabilen Geradeauslauf, überschaubaren Aufbaubewegungen und guter Traktion. Wenig logisch scheint die Aufpreispolitik beim Thema Allrad: Während der 1.4 TFSI nicht in Verbindung mit dem quattro-Antrieb zu haben ist, sind die beiden starken Dieselmotoren zwangsweise daran gekoppelt.

Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau. Auch hier steht das ESP einer allzu dynamischen Gangart im Wege.

⊖ Im ADAC Ausweichtest macht der neue Q2 keine gute Figur. Speziell für einen Audi verhält er sich sehr undynamisch. Das zu rigide und frühzeitig eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm raubt dem SUV im Grenzbereich jegliche Agilität und sorgt nicht nur dafür, dass der Q2 kaum lenkbar ist, sondern dass er auch mit einer sehr niedrigen Restgeschwindigkeit die Ausfahrgasse verlässt. Eine bessere ESP-Regelgüte würde nicht nur der Fahrsicherheit, sondern auch der Fahrdynamik guttun.

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 engen 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 A2 bereits nach 33,6 m - ein guter Wert. Ebenso punktet der

Ingolstädter mit einer guten Dosierbarkeit, die ein punktgenaues Anhalten möglich macht.

2,1 SICHERHEIT
























1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für einen Kleinwagen bietet der Q2 eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Serienmäßig ist der Audi mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung, Kollisions- und Abstandswarnung ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet das SUV eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Notbrems- 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. Eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse ist das aufpreispflichtige Head-up-Display, das für den Fahrer relevante Informationen wie Geschwindigkeit und Tempolimits auf eine ausfahrbare Scheibe projiziert.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest kommt der Q2 auf 93 Prozent der erreichbaren Punkte. Audi stattet das SUV mit sechs Airbags aus. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags sind nicht zu haben. Dafür bietet der Audi eine Multikollisionsbremse sowie gegen Aufpreis Audi pre sense basic, das bei einer drohenden Kollision Maßnahmen zum präventiven Insassenschutz einleitet (u. a. Gurtstraffung und ggf. Schließen der Fenster).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,6 Kindersicherheit

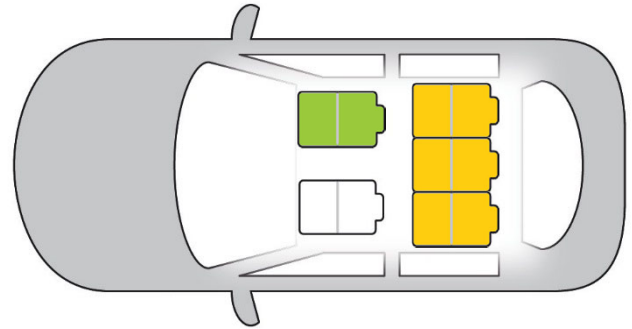
⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Q2 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Das SUV ist mit Isofix-Vorrichtungen auf den beiden äußeren Fondsitzen ausgestattet, für den Beifahrersitz sind diese gegen Aufpreis erhältlich. Die Airbags für den Beifahrer lassen sich einfach per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, dann können auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung montiert werden. Die äußeren Fondsitze sind ordentlich für das Anbringen von Kindersitzen geeignet, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal und beim Verwenden einer Babyschale mit Stützfuß lässt sich der Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben.

3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Q2 auf 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Für den Q2 sprechen der serienmäßige City-Notbremsassistent, der auch Fußgänger er-

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)

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

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Die CO₂-Bilanz im ADAC EcoTest beträgt 174 g/km, woraus sich ein Verbrauch von 6,6 l/100 km ergibt. Der Testverbrauch teilt sich in 6,4 l/100 km im Stadtverkehr, 5,4 l/100 km bei Überlandfahrt und 8,7 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Q2 1.4 TFSI 26 Punkte.

2,9 Schadstoffe

Die Abgasemissionen im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus fallen zu hoch aus. Sowohl der Partikel- als auch der CO-Ausstoß ist dort zu hoch, weshalb er in diesem Kapitel auf bescheidene 31 Punkte kommt. Insgesamt sammelt der Ingolstädter im EcoTest damit 57 Punkte, was ihm drei Sterne im ADAC EcoTest beschert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,7 AUTOKOSTEN

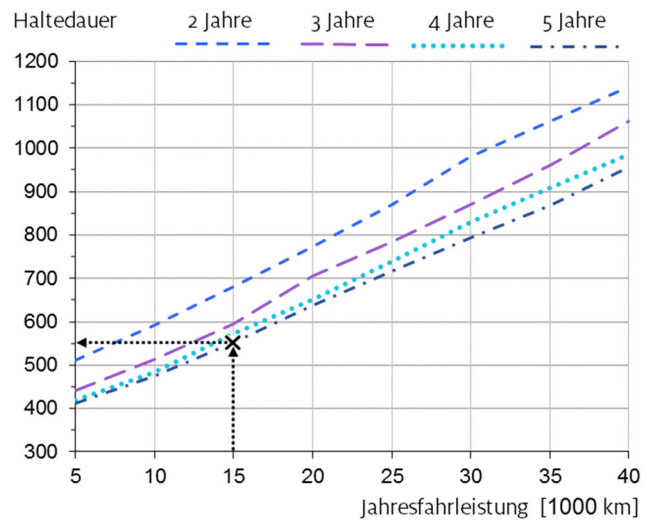
1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Selbst für ein Premium-SUV ist ein Grundpreis von 28.750 Euro in der Kleinwagenklasse eine Ansage. Alles Notwendige hat der Q2 bereits ab Werk an Bord, doch der Preis lässt sich wie im Falle des Testwagens (47.350 Euro) mühelos in aberwitzige Höhen treiben.

Immerhin fallen die laufenden Kosten vergleichsweise niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 76 Euro, die Versicherungsklassen sind ebenfalls 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: 552 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TFSI ultra	1.4 TFSI cod	1.6 TDI	2.0 TDI quattro S tronic	2.0 TDI quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1395	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	250/1500	340/1750	400/1900
0-100 km/h [s]	10,1	8,5	10,3	8,1	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	212	197	211	218
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,4 S	4,4 D	4,8 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	124	114	125	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	16/20/18	16/20/21	16/20/21	17/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	64	86	190	250	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	487	513	488	549	580
Preis [Euro]	22.900	24.900	25.850	32.150	34.000

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, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.395 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	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,29 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R 17
Länge/Breite/Höhe	4.191/1.794/1.508 mm
Leergewicht/Zuladung	1.355/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1050 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1500 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)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy ³
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,4/8,7 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1365/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/665/1.045 l

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

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	552 Euro		
Steuer pro Jahr	76 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/18		
Basispreis Q2 1.4 TFSI cod sport S tronic	28.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.340
Km-Stand bei Testbeginn	7.282 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.245 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	125 Euro°
Fernlichtassistent	135 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	280 Euro°-/690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	390 Euro°/730 Euro°
Parklenkassistent	850 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	380 Euro°/-
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	1.590 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	690 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent	530 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/150 Euro°/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung (im Paket)	440 Euro°
Navigationssystem	1.420 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/550 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	255 Euro°/395 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalliclackierung	ab 620 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,7

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

Stand: März 2017

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