

2017年4月26日

アウディ ジャパン株式会社
プレス問い合わせ 03-5475-6309
<https://www.audi-press.jp/>

お客様問い合わせ 0120-598106
アウディ コミュニケーションセンター

(詳細製品情報)

コンパクト、スポーティー、そしてハイテクを満載した Audi Q2

野性味と若々しさを融合したデザイン、パワフルかつ燃費効率に優れたエンジン、スポーティーで機敏なハンドリング、機能的で多様な装備。Audi Q2は、SUVならではの持ち味と、4,200mmのコンパクトスポーティカーの敏捷性を兼ね備えたクルマです。

Audi Q2により、アウディは新しいマーケットセグメントに乗り出そうとしています。Qシリーズのなかでも、もっともコンパクトなこのモデルには、アウディの最先端テクノロジーが凝縮されています。コネクティビティ、インフォテイメント、アシスタンスシステムの各分野で、上位セグメントのモデルからテクノロジーを移植しており、さらにパワフルなエンジン、スポーティーにチューニングされたサスペンションなどにより、Audi Q2は運転して楽しいクルマにも仕上がっています。

昨年秋に発売されて以来、ヨーロッパで大きな反響を呼んでいるコンパクトSUVのAudi Q2は、日本での発売に際し、85kW(116PS)の1.0ℓ直列3気筒エンジンを搭載するAudi Q2 1.0 TFSI及び1.0 TFSI sportと、110kW(150PS)の1.4ℓ直列4気筒エンジンを積んだAudi Q2 1.4 TFSI cylinder on demand sportの3モデルがラインナップされることになりました。いずれもFWD/右ハンドル仕様で、トランスミッションは7速Sトロニックを採用しています。

エクステリアデザインとボディの設計

Audi Q2は、スクエアでエッジの効いたデザインが特徴のコンパクトSUVです。ボディ全高は1,530mmで、全幅は1,795mm。オーバーハングは前後とも短く設定されており、4,200mmの全長に対し、ホイールベースを2,595mm確保しています。

アイキャッチーなCピラーのブレード

ポリゴン（多角形）をモチーフにしたデザインが、アウディブランドならではのデザインに、新たな要素を加えています。ボンネットに立体的な造形を施し、8角形のシングルフレームグリルを高めに配置して、SUVらしいフロントビューを演出しています。フロントグリルの構造と、2つの力強い輪郭のエアインレットも、多角形のテーマを反映した形状になっています。個々のデザインのディテールは、トリムラインによって異なります。フラットな形状をした中央のエアインレットの下端は、アンダーボディプロテクションにつながっています。



サイドビューでまず印象的なのは、クーペを思わせるルーフラインです。これは、Audi Q2のボディの上に低く稜線を描いています。ボディとガラス面との比率はおよそ2対1で、アウディ伝統のデザインになっています。sportラインのモデル（Audi Q2 1.0 TFSI sport及び1.4 TFSI cylinder on demand sport）では、Cピラーに設置されたボディと対照色のブレードが、とりわけ力強いアクセントになっています。

ボディサイドでも、各所に用いられた多角形のモチーフが、魅力的な効果を生み出しています。ヘッドライトから前後フェンダーまで、シャープに引かれたショルダーラインが、ウインドウの部分で上下に別れ、そこに6つのコーナーを持った凹面を形成しています。ボディサイドのこの凹面により、前後のホイールアーチが強調されており、コンパクトSUVのAudi Q2が quattro の系譜に連なるモデルの1台であることが示唆されています。

Audi Q2 は、リヤにも大胆な造形が施されています。長いルーフスポイラー、力強いアーチ型をしたバンパー、アンダーボディプロテクション風のディフューザー（トリムラインによって異なります）などにより、力強いスタンスが演出されています。ディフューザーの左下からは、エキゾーストシステムのシングルテールパイプが姿を覗かせています。ハイパワーな Audi Q2 1.4 TFSI cylinder on demand sport ではこれがデュアルタイプに変わります。

鮮烈なビジュアルサイン：ヘッドライトとテールライト

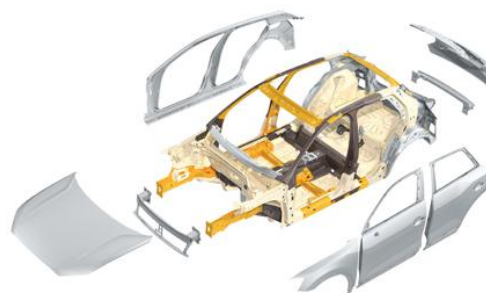
ヘッドライトは2つの仕様が設定されています。ベースモデルの Audi Q2 1.0 TFSI に標準設定されているのはハロゲンタイプですが、オプションでLEDテクノロジーを用いたヘッドライトも装着可能であり、Audi Q2 1.0 TFSI sport と 1.4 TFSI cylinder on demand sport ではLEDヘッドライトが標準となります。

LED ヘッドライトは、照射距離が長く、車両の両サイドにも幅広くライトを照射して、太陽光に近い白色の光を発します。各側のヘッドライトユニットには31の発光ダイオードが設置され、照明の機能を果たしています。LED ヘッドライトは、電力消費が少なく、メンテナンスの必要もなく、長い寿命を保ちます。ユニットの温度は、ファンとヒートシンクにより調整されます。ロービームのほかに、ハイウェイビーム、ダイナミックヘッドライトレンジコントロールといったメカニズムが内蔵されています。

LED ヘッドライトを採用したモデルでは、LEDテクノロジーを用いたテールライトが標準設定となります。合計78の発光ダイオードを使用したこのユニットは、矢の形を表すライトなど、独特の光のグラフィックを生み出します。ダイナミックターンシグナルは、LEDテールライトのもうひとつの機能であり、0.4秒のインターバルで、内側から外側に向けて走る光の流れを生み出し、曲がるというドライバーの意思を周囲に明確に伝えます。このシステムにより、視認性が38%も向上します。

軽量化を徹底：最小車両重量は1,205kg

Audi Q2 のセーフティセル（ボディシェル）は、きわめて高いねじり剛性を達成し、アウディならではの高い製造品質の基盤となっています。熱間成形の超高張力鋼板の使用比率はボディシェル全体の22%に達しています。さらに、Aピラー、Bピラー、ルーフライン、フロアなどを補強することで、万一事故に遭遇したときの乗員保護能力を高めています。



熱間成形の鋼板は、炉の中で900度を超える温度まで熱した直後に、冷えた金型を使って、約200度の温度で成形されます。この急激な温度変化により、鋼板は非常に高い引張強度を持つようになるため、比較的薄い板を使用することが可能になりました。3気筒の1.0 TFSIエンジンを搭載した Audi Q2 の重量は1,205kg（欧州仕様値）にすぎません。この比較的軽い車両重量と高いボディ剛性により、スポーティなハンドリングと快適な乗り心地の両立が可能になっています。また、遮音性に優れたウインドウガラスを採用することで、ハイウェイを高速で走っても室内の騒音レベルは低く抑えられています。

SUVではベストのCd=0.30

Audi Q2は、エアロダイナミクスの分野でも新しい基準を打ち立てました。Cd値は0.30にすぎません。SUVとしてトップレベルのこの値は、様々なノウハウの積み重ねによって達成されています。バンパーのエアインレットとCピラーのブレードは、空力的な観点から形状が最適化されています。ルーフ後端のスポイラーは、後方に長く伸ばすことによって、エアがボディ後方にきれいに流れるようにしています。アンダーボディも丁寧にパネルで覆い、乱流の発生を抑えています。ラジエーターはリヤに向けて密封されており、取り込まれた空気がきちんとラジエーターに達するようになっています。他にも、ホイールの前や燃料タンクなどに、小型のスポイラーが設置されています。

エクステリアカラーは全9色

バンパー下端部、アンダーボディプロテクション、シングルフレーム及びエアインレットグリル、ホイールアーチ、シルトリムといったアドオンパーツの部分は、ベースモデルのAudi Q2 1.0 TFSIではブラック（表面がざらついた樹脂素材）の設定ですが、sportライン（Audi Q2 1.0 TFSI sport及び1.4 TFSI cylinder on demand sport）では、ボディ同色にペイントされています。一方、Cピラーに装着されたブレードは、ベースモデルのAudi Q2 1.0 TFSIではボディ同色で、sportラインの各モデルでは、アイスシルバーの仕上げとなります。

Audi Q2は、合計で9タイプのボディカラーを用意しています。そのうちソリッドカラーは、アイビスホワイト、ベガスイエローです。グレイシアホワイト、ナノグレー、タンゴレッド、フロレットシルバー、ミトスブラック、及びAudi Q2のエクスクルシブであるコーラルオレンジは、メタリック仕上げとなります。上記のカラーに加え、クリスタルエフェクトのマコウブルーがあり、エクステリアのカラーラインナップは全9色となります。

インテリア

Audi Q2がプレミアムカーとしての資質を備えたクルマであることは、インテリアの各ディテール（素材の選択、丁寧な作り、タイトで均等な隙間など）を見れば一目瞭然です。すべてのボタンや操作類が、パネルと隙間なく組み付けられており、その動きも正確です。操作時のクリックサウンドは、完璧を目指すアウディの取り組みを音で表現したものといえるでしょう。



スポーティーカー感覚のシートポジション

Audi Q2は、SUVとスポーティーカーの特徴を融合したクルマです。乗り降りしがやすくして視界も良好。その一方で、運転席と助手席のシートポジションは、スポーティーな設定になっています。Audi Q2 1.0 TFSI sport及び1.4 TFSI cylinder on demand sportでは、標準設定されたフロントのスポーツシートに、高さ調整機能が組み込まれており、シートクッションの角度と奥行きも調整可能です。

リヤシートもまた、快適な仕上げがなされています。Audi Q2は、後方に向けて傾斜したクーペのようなルーフラインを持つにもかかわらず、大人でも十分なヘッドルームとレッグルームが確保されています。すべてのシートのまわりに多くの物入れが設置されており、とくにロングドライブなどでは重宝します。

広々としたラゲージコンパートメント

ラゲージコンパートメントのサイドウォールは完全にフラットな設計になっており、積載スペース高も740mmと低めで、荷物の積み降ろしが容易な設定になっています。リヤサスペンションのスプリングとダンパーを別々に配置したことで、ホイールアーチ間のラゲージコンパートメントの幅を、1m確保することができました。ラゲージ容量は、5人乗車時でも405ℓ確保しており、バックレスト上端にあるハンドルを使って60:40の分割可倒式リヤシートを折りたためば、1,050ℓにまで拡大することができます（荷物を天井まで積み込んだ場合）。

また、オプションでパワーテールゲートを装着することができます。これは、テールゲートのハンドル、運転席ドアに設置されたボタン、もしくはリモートコントロールキーから操作が可能です。アドバンストキーシステム（Audi Q2 1.0 TFSI sport 及び 1.4 TFSI cylinder on demand sport に標準装備、Audi Q2 1.0 TFSI にオプション設定）を採用した場合には、テールゲートに追加のボタンが設置され、それを使ってすべてのドアをロックすることができます。

シート素材とデコラティブパネル

Audi Q2 のシート素材は、標準仕様（1.0 TFSI）がブラック（スクリプトクロス）で、sport ライン（Audi Q2 1.0 TFSI sport 及び 1.4 TFSI cylinder on demand sport）のスポーツシートがブラック（インデックスクロス）の仕様となります。また、sport ラインのスポーツシートは、オプションでパーシャルレザーの仕様も設定されており、その場合、色はロックグレーかブラックのいずれかを選ぶことができます。

Audi Q2 のインテリアでは、立体的な造形を備えたインストルメントパネルのデコラティブパネルが印象的デザイン要素となっていますが、これは、標準仕様ではシルバーグレーのダイヤモンドペイントのシボパターン仕上げで、sport ラインを選択するとマットフラッシュアルミニウムのタイプになります。

エンジンとトランスミッション

Audi Q2 はパワフルなエンジンで、運転して非常に楽しいクルマになっています。Audi Q2 には、1.0ℓ直列3気筒と1.4ℓ直列4気筒の2タイプのTFSI（過給機付き直噴ガソリン）エンジンが設定されており、いずれもスポーティーなパフォーマンスと高効率を両立しています。また全モデルにスタートストップシステムとエネルギー回生のシステムを標準搭載しており、無駄な燃料消費を最小化しています。トランスミッションは全モデル、クイックで滑らかな変速クオリティを提供し、効率に優れ、かつスポーティーなドライビングスタイルにも対応する7速S トロニックを標準採用しています。

高度に洗練された3気筒ユニット：1.0 TFSI（85kW / 116PS）

Audi Q2 シリーズに搭載されているこの小排気量のガソリンエンジンは、快適性とパワーの両立をテーマに開発されました。このエンジンは999ccの排気量から、85kW（116PS）の最高出力と200Nm / 2,000~3,500rpmの最大トルクを発生します。

3気筒ならではのコンパクトな設計に加え、アルミ製クランクケースの採用などにより、エンジン単体の重量をわずか88kgに抑えています。アルミ製ピストンと鍛造コンロッドのバランスを入念に調整した結果、バランスシャフトなしでもスムーズで洗練された回転フィールを得ることに成功しました。クランクの駆動システムを中心に慣性マスは低く抑え込まれており、同時にフリクションロスも徹底して削減されています。クランクケースとシリンダーヘッドは、それぞれ独立した冷却回路を備えており、さらに、排気マニホールドとシリンダーヘッドを一体にした設計にすることで、効果的なサーマルマネジメント（温度管理）も実現しています。



また、大きな負荷領域で卓越した燃費効率を得るために、インテーク及びエキゾースト側のカムシャフトは、クランクシャフトの回転角にして、それぞれ 50°、40°の範囲で調整できるようになっています。燃料噴射装置にコモンレールシステムを採用することで、TFSI エンジンとしてはトップレベルの 250 バールの噴射圧を実現しました。ターボチャージャーは、インタークーラーがインテークマニホールドと一体化された設計になっています。これによって、最大 1.6 バールの過給圧が瞬時に立ち上がります。

ハイテク 4 気筒エンジン：1.4 TFSI cylinder on demand (110kW / 150PS)

1.4 TFSI cylinder on demand (COD：シリンダーオンデマンド) は、1,395cc の排気量から 110kW (150PS) の最高出力を絞り出すとともに、1,500~3,500rpm の回転域で 250Nm の最大トルクを提供します。1.0 TFSI 同様、直噴システムとターボチャージャーを備えますが、さらにシリンダー休止システムの COD を採用することで、燃費効率を改善しています。



COD システムにより、エンジン負荷 100Nm 以下の運転領域及びエンジン回転数 1,400~3,200rpm でコースティング(惰性)走行をしているときに、第 2、第 3 シリンダーが休止します。機構としては、電磁的に制御されたピンが、千分の秒単位の速さで、カムシャフト上のいわゆるカムピース(それぞれ 2 つの異なるカムプロファイルを持つ)を動かし、当該シリンダーへの吸気エアの供給を止める仕組みになっています。バルブにかかるカムのプロファイル(断面形状)が完全にフラットなものに変われば、バルブスプリングに抑えられたバルブはまったく開かなくなり、吸気エアがシリンダー内に供給されなくなります。システムの制御により、それと同時に燃料噴射装置とイグニッションも動作を停止します。休止しない第 1 と第 4 シリンダーについては、高まる負荷に対応するようバルブの作動ポイントが変更され、運転効率を高めます。2 気筒だけの運転でも、振動及び騒音は非常に低いレベルに抑えられています。

急加速のためにドライバーがアクセルペダルを踏み込むと、休止していたシリンダーが即座に再稼働します。COD の働きにより、NEDC (欧州ドライビングサイクル) のモードで、100km 走行当たり約 0.4ℓ の燃料消費が削減されることが確認されています。エコドライブを心掛けた場合には、最大 20% も燃料消費量を減らすことができます。NEDC での Audi Q2 1.4 TFSI cylinder on demand の燃料消費は、100km 走行当たり 5.2ℓ、JC08 モードでは 17.9km/ℓ となっています。

CO₂ の排出量も 119g/km に抑えています。その一方で、0-100km/h 加速は 8.2 秒、最高速も 212km/h に達します。Audi 1.0 TFSI の燃費消費は NEDC で 100km 走行当たり 5.1 ℓ です。(*)JC08 モードは認証前の為、未定。)

7 速 S トロニック

Audi Q2 に標準搭載されているトランスミッションは、従来から好評を得てきた 7 速 S トロニックです。いずれもドライタイプ(乾式)の 2 つのクラッチを備えたこのユニットは、重量が 70kg しかありません。S トロニックはドライバーの多様なニーズに対応しており、自動変速で走ることもできれば、セレクトレバーを操作して積極的にマニュアル変速を楽しむこともできます。オートマチックで走る場合には 2 つの変速モードから選択する仕組みで、D モードにすると、可能な限り低いエンジン回転数で走行するようになり、S モードを選ぶと、エンジン回転数がより高く維持されて、レスポンスでスポーティな走りが楽しめるようになります。

sport に装着されているアウディドライブセレクトで「efficiency」のモードを選んだ場合には、コースティング(無負荷走行)時にクラッチが自動的に切り離され、いわゆるフリーホイールの状態で走行するようになります。また、スタートストップシステムをオンにしているときは、速度が 7km/h 以下に低下すると、エンジンが自動的に停止します。

7速S トロニックは、エンジンパワーを3つのシャフト（1つのドライブシャフトと2つのアウトプットシャフト）を介して伝えます。このレイアウトにより、トランスミッションの全長を短くすることができ、直列4気筒エンジンを横置きしたAudi Q2にも搭載することが可能になりました。

7速S トロニックは、2つのサブユニットで構成されています。外側に配置された大きいほうの「K1」クラッチは、ソリッドなシャフトを介して、エンジントルクを1速、3速、5速、7速の奇数ギアのホイールに伝えます。シャフトの周りには中空のシャフトが回転しています。中空シャフトは、径が小さく、大型のK1クラッチの内側に配置された「K2」クラッチにつながっています。このK2クラッチにより、2速、4速、6速の偶数ギア及びリバースギアのホイールを制御しています。どちらのトランスミッションサブユニットも、走行中は常時作動していますが、エンジンに連結されているのは、そのうちひとつだけです。例えば、ドライバーが3速ギアで加速中、4速ギアはもうひとつのサブユニットのなかですでに接続された状態にあります。ギアシフトは、クラッチを切り替えることで行われます。そのため、ギアチェンジに要する時間はわずか100分の数秒に過ぎず、事実上トラクションの断絶を生じることなく滑らかに行われます。マルチプレートクラッチの働きは極めて正確に制御されています。

シャシー

Audi Q2は、機敏なハンドリングと快適な乗り心地、高いレベルの走行安全性を融合しています。レスポンスに優れたサスペンションは、様々なタイプの不整路にも、しなやかに対応しています。ダイレクトなステアリングからは、正確なフィードバックが伝わってきます。直進安定性が高いため、高速でもリラックスしてドライブを楽しむことができ、カーブでも安定してバランスの取れた姿勢を保ちます。約15cmのグラウンドクリアランスにより、ラフロードも難なく対応可能です。

前マクファーソン&後トーションビームのサスペンションシステム

1,545mmの広いトレッドを確保した前輪には、ロワウィッシュボーンと鋳造アルミ製のピボットベアリングを備えたマクファーソンストラットタイプのサスペンションを採用しています。リヤサスペンションは、コンパクトで軽量のトーションビームを採用しています。

プログレッシブステアリング

Audi Q2には、プログレッシブステアリングが全モデルに採用されています。ステアリングラックは、旋回時にステアリングを大きく切るほど、レシオがクイックになる設計になっています。それにより、市街地やワインディングロードなどで、クルマをより機敏で正確に、かつ少ない力で操舵することができます。高効率な電動ステアリングシステムは、車速に応じてパワーアシストのレベルを調整し、オプションのオーディオアクティブブレイクアシストやパークアシストと連携して、ドライバーをサポートします。

オーディオドライブセレクト

Audi Q2 1.0 TFSI sport 及び 1.4 TFSI cylinder on demand sport には、オーディオドライブセレクトが標準装備されています。ドライバーは、comfort、auto、dynamic、efficiency、individualの5つのモードから選択をして、クルマのドライビング特性を調整することができます。このモード選択により、エンジン、パワーステアリング、S トロニックのほか、アダプティブクルーズコントロールの制御プログラムも影響を受けることになります。

エレクトロニックスタビリゼーションコントロール (ESC)

エレクトロニックスタビリゼーションコントロール (ESC) には、コーナリングの限界時にハンドリングをサポートする、ホイールセレクトティブトルクコントロール機能が統合されています。この機構は、Audi Q3 に搭載され、Q モデルでのデビューを果たしました。新しい Audi Q2 においては、すべての安定化機能とトラクション強化策を体系的に行なって、システムをアップデートしています。アンダーステアの傾向が高まる前に、ドライバーがそれと気づくことなく、内側（コーナーに対し）のホイールに精密に調整されたブレーキ圧が加えられ、外側のホイールにより多くの駆動トルクが振り分けられるようになります。それにより、Q2 は（優れた方向安定性を保ちながら）高速で進入したコーナーの内側に姿勢を向けてくれるようになります。この機能により、物理的な限界付近でもアンダーステア傾向が最小化されます。結果として、走行安全性を高めつつ、より大きな運転の喜びを得ることができます。

他の Q モデルと同様、ESC の機能は、スイッチを押すことで、2 段階で作動を停止することができます。第 2 の段階では、ESC の作動を完全に停止することができますが、これは、熟練したドライバーが Audi Q2 をスポーティーに走らせる場合を想定したモードです。ESC を停止した場合でも、ホイールセレクトティブトルクコントロールの機能は有効で、最適なトラクションと安定性が保証されます。

ブレーキシステム

Audi Q2 のブレーキシステムは、タイムラグのない、しっかりとしたペダルフィールを提供し、正確な制動コントロールを可能にしています。フロントのベンチレーティッドディスク径は 312mm で、ソリッドタイプのリヤのディスク径は 272mm です。電動パーキングブレーキは、後輪のブレーキシステムの一部を構成しています。このパーキングブレーキには、坂道に停車したときに、クルマを自動的に支えるホールドアシスト機能を備えています (Audi Q2 1.0 TFSI を除く。)

ドライバーアシスタンスシステム

Audi Q2 は、ドライバーアシスタンスシステムの分野でも、コンパクトセグメントをリードする SUV です。日本向けのモデルでは、Audi Q2 1.0 TFSI sport と 1.4 TFSI cylinder on demand sport に、時速約 10km/h~250km/h で前走車を検知し、衝突を回避または軽減するアウディプレセンスフロントやアダプティブクルーズコントロールなどを標準設定しており、さらに「セーフティパッケージ」という形で、アウディサイドアシスト、アウディアクティブレーンアシスト、トラフィックジャムアシスト、リヤクロストラフィックアシスト、アウディプレセンスベーシック、ハイビームアシストといった最新のシステムを、ひとまとめに選択することができます。それらのドライバーアシスタンスシステムの多くは、上位セグメントのモデルから移植されたもので、車間距離の保持、さらに車線変更/車線維持のサポートまで、様々な形でドライバーを助けてくれます。

アダプティブクルーズコントロールとトラフィックジャムアシスト

アダプティブクルーズコントロール (ACC) は、レーダーセンサーを活用したシステムで、これを使えば、前を走るクルマとの距離を、望んだとおりに維持することができます。ドライバーはその車間距離を 5 段階で設定することができ、アウディドライブセレクトのモードを選択することで、加速の度合いも調整することができます。ACC のシステムでカバーできる速度域は約 0~200km/h です。一般的な交通状況では、ストップ&ゴー機能と S トロニックが連携して、前方の車両の動きによっては、Audi Q2 を完全な停止状態まで導きます。停止から 3 秒以内であれば、自動的に再発進も行います。

アダプティブクルーズコントロールの付加機能であるトラフィックジャムアシストは、よく整備されたハイウェイなどを 65km/h 以下の比較的低速で走行中に、ドライバーに代わって、アクセルとブレーキだけでなく、ステアリング操作まで行ってくれるシステムです。レーダー、超音波センサー及びフロントカメラからの情報をもとに、システムの限界内でステアリングをやさしく調整して、クルマを走行車線内に維持します。道路上に引かれた車線を示すライン（レーンマーカー）と周囲のクルマが、状況把

握のパラメーターになっています。渋滞が解消するか、前方に急なカーブが現れるなどして、システムが対応できなくなった場合には、ドライバーがふたたび、ステアリング操作を行わなければなりません。

アウディサイドアシスト

車線変更をサポートするアウディサイドアシストは、15km/h 以上の速度で走行時に起動します。リヤには 2 つのレーダーセンサーが設置されており、そこから後方約 70m の範囲内をシステムが常時監視しています。他のクルマがドライバーの死角に入っているか、もしくは後方から急速に近づいてきた場合には、その側のサイドミラーに設置された警告用 LED ライトが点灯します。ドライバーがそれでもウインカーを操作して車線変更の意思を示した場合には、その LED ライトが光量を高め点滅を繰り返すようになります。

アクティブレーンアシスト

65km/h 以上の速度で走行している状況では、アウディアクティブレーンアシストが、車線の維持をサポートします。ドライバーが、ウインカー操作なしに走行中の車線を逸脱しようとした場合、システムが穏やかにステアリングシステムに介入し、もとの進路に戻します。このステアリングへの介入は、比較的早い段階から行うか、車線を超える寸前まで行なわないようにするか、ドライバーが任意で設定することができます。アウディサイドアシストのシステムが同時に稼働していた場合には、後方の交通状況も監視されます。後方から近付いてきたクルマが危険な位置に入ったときには、ウインカーを操作した瞬間にステアリングへの介入がなされます。

リヤクロストラフィックアシスト

リヤクロストラフィックアシストは、後退操作時の安全性を高めるシステムです。ドライバーが垂直方向の駐車スペース、もしくは狭いドライブウェイから離脱を図って、クルマをゆっくり後退させているとき、後方から危険な場所に近づいてくる車両があれば、それを検知して警告を発します。警告は、最初はビジュアルサイン、次にブザー、最後はブレーキペダルの振動というように、段階を追って発せられます。後方に設置されたレーダーセンサーから、システムが警告の元となるデータを得ています。

操作系とディスプレイ

ほかのすべてのアウディモデル同様、Audi Q2 の操作系は、誰もが自然に馴染み、扱いやすい設計になっています。幅の広いセンターコンソールは、ドライバーに向けて少し角度がつけられており、そこにエアコンディショナーの操作パネルが収まっています。標準装備の MMI モニターは、インストルメントパネルの上であって、光沢のあるブラックのフレームに収まっています。標準仕様のアナログメーターは、視認性に優れたデザインになっており、2 つの大型丸形メーターのあいだに、ドライバーインフォメーションシステムのカラーディスプレイが備わります。

指の操作で：マルチファンクションステアリングホイール

ステアリングホイールは 3 本のスポークを備えたデザインが採用されています。Q モデルの特徴として、そのうち下側のスポークは、オープン（なかに穴があいた）タイプになっています。Audi Q2 1.0 TFSI sport と 1.4 TFSI sport では、マルチファンクションステアリングホイールが標準採用されており、ドライバーは視点を前方に置いたまま、MMI コントローラーの場合と同じステップを踏んで、様々な機能を操作することが可能です。左側のスポークにあるスイッチをクリックすれば、オンボードコンピューター、オーディオシステム、電話、及びナビゲーションシステムのメニューから操作を進められます。ステアリングホイールの右側に設置されているのは、音量調整のローラーのほか、ボイスコントロール、電話のクイックコントロール、ラジオ局や楽曲を素早く切り替えるためのスキップ機能のボタン類です。

操作ロジック

最新の MMI インフォテイメントシステムは、新しくなったメニュー構造がなにより特徴です。従来の枝分かれしていくメニューツリーに代わり、現在のスマートフォンのそれと同じインテリジェントなロジックを採用しており、使用頻度の高い機能については、2~3回のステップでアクセスできるようになっています。システムの操作は、センターコンソールにある円形のロータリープッシュボタン（MMI コントローラー）を介して行います。この MMI コントローラーにはタッチパッドが付属しており、そこから文字を入力したり、指によるジェスチャーで、ナビゲーションマップのスクロールやズームなどを行ったりできます。コントローラーの前後には、重要なベーシックメニューに達するための2つのトグルスイッチ、Menu ボタン、Back ボタンが備わっています。右と左にあるボタンを押すと、Function と Setting のメニューが開きます。

MMI サーチ

Audi Q2 のドライバーにとってとりわけ便利なのは、すべての基本メニューにおいて利用可能な MMI サーチです。一般のサーチエンジンのように、文字を2~3入力しただけで、クルマの現在位置を反映した検索結果がリストとなって提示されます。

自然な会話でのボイスコントロール

MMI ナビゲーションに付属するボイスコントロールシステムは、日常的な発言から多くの定型的な指示を聞き取ることができます。例えば「ピーターと話がしたい」「ピーターにつないでほしい」といった指示をすれば、意味を読み取って電話をかけてくれます。ナビゲーションシステムもまた「どこでガソリンを入れられるだろう?」といったシンプルな発言を理解し対応します。ラジオ局やメディアを探す場合も同様です。

オーディバーチャルコックピット

Audi Q2 シリーズでは、標準装備のアナログメーターパネルのほかに、オプションで、あらゆる情報を12.3インチサイズ1,440×540ピクセルの高解像度 TFT ディスプレイに映し出す「オーディバーチャルコックピット」が用意されています。NVIDIA 社が開発した高性能グラフィックプロセッサ Tegra 30 により、精密、繊細にして自然な動きを示すアニメーションが実現しています。オーディバーチャルコックピットは、MMI ナビゲーションとの組み合わせで注文が可能です。

オーディバーチャルコックピットの操作は、マルチファンクションステアリングホイールを介して行い、そこからドライバーは、基本画面（ビュー）を切り替えることが可能です。「インフォテイメントビュー」を選択すると、ナビゲーションマップや電話、ラジオ、メディアリストなどを表示する中央のウィンドウに焦点がおかれ、その部分の面積が拡大されます。そのとき、タコメーターとスピードメーターは、小さな丸形の計器として画面の左右の端に表示されます。もうひとつの「クラシックビュー」に切り替えると、それら2つの丸形メーターが、アナログパネルの場合と同じサイズにまで拡大され、中央のウィンドウの面積が縮小されます。

オーディバーチャルコックピットのディスプレイは、使用される基本メニューに応じて基調カラーが変わります。メディアメニューの場合はオレンジ、電話メニューの場合はグリーンに変わります。ディスプレイの一番下には常時、外気温度と時間、オドメーターの数値、及び警告／通知のサインが表示されます。

インフォテイメントとコネクティビティ

Audi Q2 は、現代のクルマに求められるインフォテイメント、さらにコネクティビティの分野でも、コンパクトセグメントのベンチマークと呼ぶに相応しいクルマです。オプションで、最新鋭の MMI タッチ付きの MMI ナビゲーションプラスを設定し、それに Audi connect のサービスや、Wi-Fi ホットスポット、アウディスマートフォンインターフェイスといった機能まで付加しました。

MMI ナビゲーション

Audi Q2 に設定されたインフォテイメントシステムは、タッチ機能付き MMI ナビゲーションです。これには、アウディの技術パートナーである NVIDIA が開発した高性能グラフィックプロセッサ、Tegra 30 により実現された第 2 世代のモジュラーインフォテイメントプログラムが使われています。ディスプレイは 8.3 インチで、1,024×480 ピクセルの高解像度を誇ります。

このハイエンドシステムは、高度にネットワークされたメディアセンターとして機能します。2 つのカードリーダー、AUX 入力端子、充電機能付きの USB ポート、8 つのスピーカー、Wi-Fi ホットスポット機能も備えた LTE モジュール、DVD ドライブ、音楽ファイルのための 10GB フラッシュドライブなどが含まれます。また、Audi connect サービスを 3 年間利用できる他、ナビゲーションのマップ情報をオンラインでアップデートする権利も付与されています。それらのデータは、myAudi を介してコンピューターでダウンロードすることもできますし、直接クルマにダウンロードすることも可能です。

Audi connect

MMI ナビゲーションを選択した場合には、オンラインより提供される Audi connect の様々なサービスを利用できるようになります。このサービスを通じて提供されるのは、旅行や駐車場、道路状況に関する情報で、ほかに天気や燃料価格の情報なども得ることができます。

アウディスマートフォンインターフェイス

アウディスマートフォンインターフェイスを使用すれば、Apple Car Play や Android Auto といったスマートフォン環境を車内に再現することができます。iOS もしくは Android 搭載のスマートフォンを USB ポートにつなぐことで、スマートフォンにあるナビゲーション、電話、音楽、特定の第 3 者アプリなどのコンテンツが、MMI モニター上にメニューとして表示されるようになります。これによって、Google Play Music や iTunes が提供する膨大な数のオンラインミュージックにアクセスすることが可能になります。

バング&オルフセンのサウンドシステム

高品質なオーディオサウンドを求める方々のために魅力的な選択肢が用意されています。オプションのバング&オルフセン サウンドシステムです。このシステムは、705 ワットのアンプで合計 14 のスピーカーを駆動します。スピーカーのトリムにはウェーブをモチーフにしたデザインが採用されており、ウーファースピーカーの上にはアルミメッキ仕上げのクリップが光沢を放ちます。夜間には、細い LED ライトガイドから白色の光が発せられます。

※写真は欧州仕様車

以上