





# Zurück in die Zukunft

Das kommunistische Kuba bildet die surreale Kulisse für den ersten Auftritt des Audi Q2 auf der Straße. Inmitten des maroden Fahrzeugbestands wirkt der SUV wie eine Zeitmaschine.







Viele der alten US-  
Straßenkreuzer wurden  
von den Kubanern  
auf sparsamere Saug-  
diesel umgebaut







**B**ei über 30 Grad Außentemperatur und einer Luftfeuchtigkeit von bis zu 90 Prozent hält man am besten den Ball flach. Das gilt auch für den Autoverkehr, der eher gemächlich durch Havanna fließt, ein bunter Mix aus zigfach gespachtelten und lackierten amerikanischen Straßenkreuzern der 50er-Jahre, Lada und anderen Modellen sozialistischer Bruderstaaten sowie einigen wenigen europäischen Klassikern. Neuere Modelle und Reisebusse kommen meist aus China. Inmitten dieser überwiegend maroden Blechmelange wirkt unser roter Audi Q2 mit seinen scharfen Kanten und den markanten, allerdings optionalen Voll-LED-Leuchten wie eine Zeitmaschine.

### Zwischen Countryman und GLA

Mit 4,19 Meter Länge und 1,79 Meter Breite ist Audis kleinster SUV eher schwächling – zumindest für kubanische Verhältnisse. Bei uns sieht das anders aus: Der Q2 reiht sich zwischen Mini Countryman (4,10 Meter) und Mercedes GLA (4,42 Meter) ein. Mit einem Kofferraumvolumen von 405 Litern schluckt er 55 Liter mehr als der Mini und fast so viel wie der eng geschnittene Mercedes (420 Liter).

Trotz der kompakten Abmessungen finden vier Personen im Q2 ausreichend Platz. Lediglich der knapp dimensionierte hintere Türausschnitt stört. Nach dem etwas mühseligen Einstieg sitzt es sich im Fond aber

angenehm. Obwohl die Dachlinie nach hinten coupéhaft flach verläuft, genießen selbst groß gewachsene Fondpassagiere ausreichend Kopffreiheit. Mit einigen optischen Tricks haben die Designer es geschafft, den Q2 sportlich-gedrungen wirken zu lassen. Überhaupt sticht der kleine SUV mit seinem frischen jungen Design aus der Audi-Palette heraus.

Zum Marktstart im Herbst stehen drei Benziner und drei Diesel zur Verfügung (siehe auch Tabelle Seite 127). Das voraussichtlich gut 23 000 Euro teure Basismodell wird vom neuen 1.0 TFSI angetrieben. „Mit unserem aufgeladenen Dreizylinder wiegt der Q2 lediglich 1205 kg“, erklärt Audi-Chefentwickler Stefan Knirsch.

Darüber rangieren zwei Vierzylinder-Benziner mit 1,4 und 2,0 Litern Hubraum sowie drei Vierzylinder-Diesel mit 1,6 und 2,0 Litern Hubraum. Die Leistungsspanne reicht von 110 bis 190 PS. Zu einem späteren Zeitpunkt folgt voraussichtlich noch ein SQ2 mit dem aus dem TT bekannten 310 PS starken Zweiliter-Vierzylinder. Die beiden leistungsstärksten Motoren sind serienmäßig mit Allradantrieb ausgestattet. Wer nicht selber die Gänge wechseln will, ordert das siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe, das in der neuesten Generation auch mit bis zu 400 Nm Drehmoment klarkommt.

Für die erste Ausfahrt rund um Kubas Hauptstadt stand lediglich der kultivierte 1.4 TFSI mit 150 PS und

**Optional erhältlich: digitales Kombiinstrument mit 12,3-Zoll-Bildschirm. Hochwertige Verarbeitung**

Vorderradantrieb zur Verfügung. Ähnlich wie im A3, mit dem sich der Q2 die Architektur teilt, schiebt der aufgeladene Vierzylinder mit Zylinderabschaltung, die bei Teillast zwei Töpfe stilllegt, den kompakten SUV vehement an.

Besser als auf den kaputten kubanischen Straßen lässt sich der Komfort eines Autos wohl kaum beurteilen. Die Testwagen vor Ort waren teilweise mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Da aber schon das Standardfahrwerk einen guten Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort bietet, kann man sich die rund 800 Euro Aufpreis sparen. Audi-typisch ist auch der Q2 eher straff gefedert, dennoch fühlt er sich kommoder an als sein Plattformbruder A3, ohne jedoch unangenehm zu wanken.

### Cockpit ähnelt dem des A3

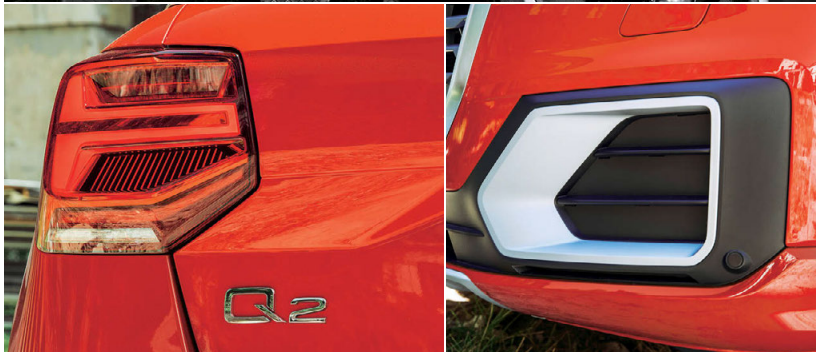
Einen beeindruckend hochwertigen Eindruck hinterlässt – ebenfalls Audi-typisch – das Interieur. Das Cockpit des Q2 lehnt sich stark an das des jüngst modellgepflegten A3 an. Die Zahl der Knöpfe wurde auf die wesentlichen reduziert, die zudem griffgünstig platziert wurden. Wer die volle Vernetzung samt WLAN und zwei Jahre kostenloser Daten-Flatrate nutzen will, muss das Navi Plus mit MMI touch für 2980 Euro ordern. Für das aus dem TT bekannte digitale Kombi-Instrument werden noch mal 650 Euro fällig. Viel Geld, aber dafür bekommt der Q2-Fahrer



**Q2-Fahrbericht auch im Video**

Zum Betrachten des Films den Barcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen





**LED-Rückleuchten serienmäßig, vorne nur Halogenlicht. Voll-LED-Scheinwerfer kosten 1245 Euro extra. Das Cockpit lehnt sich an das des modellgepflegten Audi A3 an. Unterschiedliche Frontschürzen je nach Ausstattungslinie**

hochauflösende Displays, die sehr gut ablesbar sind, und kann zahlreiche Online-Dienste wie Musik-Streaming und viele Funktionen des Smartphones nutzen. Wen das noch nicht überzeugt: Mit MMI lässt sich der Q2 später sicher deutlich besser wieder verkaufen.

Da der Zugang ins Internet im noch weitgehend analogen Kuba selten richtig klappt, kann man sich am Steuer voll aufs Fahren konzentrieren. Das macht mit dem dank des kurzen Radstands (2,60 Meter) sehr handlichen Q2 richtig Spaß. Und wenn dann doch mal Stau ist, nimmt einem der optionale Stauassistent gerne die lästige Arbeit ab. Lobenswert: Das Pre-Sense-System, das kritische Fahrsituationen und plötzlich querende Fußgänger erkennt und gegebenenfalls eine Vollbremsung einleitet, ist im Q2 serienmäßig.

### **SQ2 mit 310 PS möglich**

„Die Resonanz auf das Auto ist sehr gut. Wir sind zuversichtlich, unsere Ziele zu schaffen“, sagt Audi-Vertriebschef Dietmar Voggenreiter. Mindestens 80 000 Einheiten pro Jahr will Audi absetzen. Damit das über



## TECHNISCHE DATEN

Audi Q2		1.0 TFSI Ultra	1.4 TFSI	2.0 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm <sup>3</sup>	999	1395	1984	1598	1968	1968
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	85 (115) 5000	110 (150) 5000	140 (190) 4200	81 (110) 3200	110 (150) 3500	140 (190) 3500
<b>max. Drehmoment</b>	Nm bei 1/min	200 bei 2000	250 bei 1500	320 bei 1500	250 bei 1500	340 bei 1750	400 bei 1900
<b>Länge × Breite × Höhe</b>	mm	4190 × 1790 × 1510					
<b>Radstand</b>	mm	2600					
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	405–1050					
<b>Beschleunigung*</b> 0–100 km/h	s	9,9	8,4	7,0	10,7	8,8	7,5
<b>Höchstgeschwindigkeit*</b>	km/h	202	213	235	190	213	225
<b>NEFZ-Verbrauch*</b> ges.	l/100 km	4,8 S	4,9 S	5,9 S	4,2 D	4,5 D	4,5 D

\*vorläufige Werte

den Modellzyklus auch so bleibt, sollen zusätzliche Varianten das Feuer weiter lodern lassen. Versuchsträger mit dem TTS-Motor (310 PS) sowie einem rein elektrischen Antrieb laufen bereits. Entschieden ist noch nichts, doch der SQ2 als leistungsstarkes Topmodell gilt als wahrscheinlich, hinter dem Elektro-Q2 steht dagegen ein großes Fragezeichen.

Auf Kuba kommen einem Diskussionen über die ökologische Sinnhaftigkeit des Elektroantriebs übrigens reichlich lächerlich vor. Luft- und

Lebensqualität wären schon deutlich gesteigert, hätten die Autos hier nur irgendeine Form von funktionierender Abgasreinigung.

Doch das und vieles andere wird sich wohl in den kommenden Jahren ändern, wenn sich das Land weiter öffnet. US-amerikanische Kaffeehaus- und Fast-Food-Ketten planen sicher bereits die Expansion.

**Text:** Jens Katemann  
**Fotos:** Alexander Herold,  
Tobias Sagmeister



## FAZIT

## Gesamtpaket stimmt

Um vorauszusagen, dass ein kompakter SUV wie der Audi Q2 angesichts des Booms in dieser Klasse ein Renner wird, dafür braucht man kein Prophet zu sein. Audi bringt sein Modell aber nicht nur zur richtigen Zeit, sondern hat auch ein stimmiges Paket geschnürt. Im Vergleich zur Außenlänge bietet der Q2 ein großzügiges Platzangebot. Motoren, Bedienung und Vernetzung sind auf der Höhe der Zeit, und flott ausschauen tut er auch noch. Eine harte Nuss für den neuen Mini Countryman, der im Herbst debütiert.