



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Junio de 2016

El nuevo Audi Q2: Camino hacia nuevas aventuras

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	8
Información detallada	10
• Carrocería y diseño exterior	10
• El interior	13
• Controles	15
• Pantallas	16
• Infotainment y Audi connect	17
• Sistemas de asistencia al conductor	20
• Motores	22
• La transmisión de fuerza	25
• El tren de rodaje	27
• Lanzamiento al mercado y precios	29



Sumario

Audi Q2 – un nuevo SUV para un nuevo segmento

Audi amplía su familia Q con un nuevo SUV compacto. El Audi Q2 es un vehículo urbano para el uso diario y el ocio, que combina un diseño progresivo con un alto nivel de funcionalidad. Los sistemas de conectividad, infotainment y de asistencia al conductor son propios de la clase superior.

“En el Audi Q2, hemos desarrollado un lenguaje de formas geométricas con características de diseño específicas para este modelo. El nuevo coche presenta un carácter independiente respecto al resto de la familia Q”, explica Marc Lichte, director de Diseño de Audi.

El diseño exterior: apariencia robusta

El resultado: un SUV poderoso y enérgico. En la parte delantera la parrilla Singleframe de diseño octogonal en una posición elevada, así como las amplias entradas de aire otorgan al frontal una fuerte imagen. Especialmente llamativa resulta la baja línea del techo, que desciende hasta integrarse en los pilares C por medio de los blade de color personalizable. Este contraste acentúa la deportividad del Audi Q2. En la parte trasera, un spoiler largo y el difusor en la parte inferior junto a la protección para los bajos ofrecen una apariencia dinámica. Desde su vista lateral, la alta línea de cintura resulta especialmente llamativa, al igual que los flancos con un diseño que se mueve hacia el interior de la zona de las puertas, enfatizando los pasos de rueda y con ello el carácter quattro del SUV compacto. El coche mide 1,51 metros de alto y 1,79 metros de ancho. Los voladizos son cortos, con una longitud total que alcanza los 4,19 metros y una distancia entre ejes de 2,60 metros, lo cual quiere decir que el Audi Q2 encajará en cualquier plaza de aparcamiento.

Funcional: el interior

Las puertas de amplia apertura y un alto umbral típico de los SUV permiten acceder fácilmente al interior del Audi Q2, que ofrece espacio para cinco pasajeros y mantiene el lenguaje de diseño tenso y anguloso de la carrocería. El conductor se siente en un deportivo por la posición de conducción, pero disfruta de una buena visibilidad. El maletero tiene una capacidad de 405 litros y puede aumentar hasta los 1.050 litros cuando se abate el respaldo de los asientos traseros. Las opciones incluyen portón de accionamiento eléctrico y respaldos de los asientos traseros divididos en tres secciones; la sección central sirve como un gran paso directo de carga, práctico para el transporte de objetos largos como por ejemplo unos esquís o una estantería.

MMI Navegación plus: facilidad de manejo

El manejo del Audi Q2 es fácil y ergonómico. La pantalla de 7 pulgadas del MMI radio plus (de serie) está colocada en una posición alta en el salpicadero. Las funciones se manejan



desde el pulsador de control giratorio y dos botones situados en la consola central. Su tamaño puede llegar hasta las 8,3 pulgadas en el caso de escoger el MMI Navegación plus con MMI Touch. Su estructura de menús y la superficie táctil del mando de control giratorio permite navegar y ampliar la imagen con un funcionamiento rápido y preciso. El control por voz y la función de búsqueda mediante el MMI resultan muy intuitivos: apenas se necesitan unos pocos caracteres para acceder a la función deseada.

Pantallas de alta calidad: Audi virtual cockpit y head-up display

El Audi virtual cockpit está disponible como alternativa al sistema de información al conductor (FIS) de fácil lectura. Su pantalla de 12,3 pulgadas muestra gráficos muy detallados y ofrece dos modos de visualización: uno se centra en el cuentarrevoluciones y el velocímetro, y el otro hace hincapié en los datos de navegación e infotainment. El modo de visualización se selecciona a través de los mandos del volante multifunción, que es de serie en el Audi Q2. Además de la instrumentación completamente digital y de los avanzados sistemas de infotainment se ha incorporado una tercera tecnología de vehículos de la categoría superior, el head-up display. Proyecta información importante sobre un panel de vidrio en el campo visual directo del conductor. Esta información puede incluir datos de navegación, la velocidad del vehículo, información de los sistemas de asistencia y mensajes de advertencia.

Siempre online: Audi connect eSIM y Wi-Fi hotspot

En mayo de 2015, Audi estableció una estratégica alianza de colaboración con la compañía irlandesa Cubic Telecom, un proveedor en soluciones de conectividad líder a nivel mundial. Entre los primeros frutos de esta colaboración se encuentra Audi connect eSIM, disponible en los nuevos modelos de Audi, incluyendo el Audi Q2. Se trata de una tarjeta SIM instalada en el coche de forma permanente, también conocida como eSIM, que los clientes adquieren en combinación con el paquete opcional Audi connect. Esto trae los servicios de Audi connect a bordo del vehículo, incluyendo la navegación con Google Earth y Google Street View, información sobre tráfico, viajes y aparcamiento y acceso a Twitter o al correo electrónico.

La nueva tarjeta SIM integrada incluye un plan de tarifa plana de datos para utilizar estos servicios. No se requiere proceso de activación. La tarjeta Audi connect eSIM también permite el roaming en la mayoría de los países europeos, y puede acceder de forma automática al proveedor de cada país específico, si fuera necesario. Esto elimina los elevados costes de roaming específicos en cada país y las siempre inconvenientes confirmaciones de itinerancia. Independiente de los servicios de Audi connect integrados, los clientes también pueden adquirir paquetes adicionales de datos para el punto de acceso Wi-Fi, que es un componente adicional de los sistemas de navegación opcionales. Esto permite a los pasajeros navegar por internet con tarifas especiales con sus smartphones, tablets y otros dispositivos. Si un cliente selecciona un paquete de datos europeo con roaming, la transferencia de datos también trabajará automáticamente en



consecuencia cuando se cruce una frontera –y por lo tanto cambiará de proveedor de internet– a precios fijos.

Con la nueva eSIM al usuario se le concede el acceso al uso de los servicios Audi connect cuando adquiere el vehículo y, en combinación con el MMI Navegación plus, el uso es gratuito durante tres años. Con el MMI Navegación el uso está incluido durante tres meses, ampliable a tres años por una cuota adicional. Pasado este período, los clientes pueden extender el acceso a los servicios comprando una nueva licencia a través de su concesionario oficial.

Variedad ilimitada: infotainment

Atractivos módulos de infotainment como el Audi smartphone interface, de serie en las ediciones sport y design, completan la gama. Vincula teléfonos móviles iOS y Android a Apple Car Play y Android Auto. La aplicación gratuita Audi MMI permite reproducción en streaming y la posibilidad de transferir un calendario desde un smartphone al MMI. La app para sistema operativo iOS también incluye la función de destinos myAudi, que permite enviarlos datos de un destino al sistema de navegación del Audi Q2. Los aficionados a la música encontrarán la radio con sintonizador digital DAB (Digital Audio Broadcasting) y el sistema de sonido Bang & Olufsen, que incluye 14 altavoces con decoración en aluminio brillante anodizado para los altavoces. Bandas de luz LED de color blanco en los altavoces de las puertas delanteras brillan en la oscuridad.

De primera categoría: sistemas de asistencia al conductor

Los sistemas de asistencia al conductor para el Audi Q2 proceden directamente de la categoría superior. El Audi pre sense front, un elemento de serie, reconoce situaciones peligrosas que puedan ocurrir con el cruce de peatones u otros vehículos en la parte delantera del vehículo gracias a la utilización de un radar. El sistema avisa al conductor y a velocidades bajas puede incluso iniciar una frenada, si es necesario, hasta detenerlo por completo.

Los sistemas opcionales también son muy variados y ofrecen un alto rendimiento. Audi ha incluido algunos de ellos en el paquete de asistencia, como el control de crucero adaptativo (ACC) con función Stop&Go y asistente de conducción en atascos.

El primer sistema opera con apoyo del radar para mantener la distancia deseada respecto al vehículo precedente. Otro elemento destacado del Q2, el asistente de conducción en atascos Audi traffic jam assist, hace uso de sensores de ultrasonido adicionales y una cámara frontal. También puede hacerse cargo de la dirección en carreteras con buen firme a velocidades de hasta 60 km/h. El Audi side assist monitoriza los cambios de carril utilizando el radar, y el Audi active lane assist, con el apoyo de una cámara de vídeo, ayuda al conductor a mantener la trayectoria en el carril. Si el conductor no reacciona a los avisos en caso de una salida involuntaria de carril, el nuevo asistente de emergencia es capaz incluso de detener el vehículo de forma autónoma. El sistema de reconocimiento de



señales de tráfico muestra gráficamente los límites de velocidad al conductor, las zonas de paso y zonas de acceso restringido, así como señales auxiliares.

La última generación del sistema de ayuda aparcamiento puede maniobrar el SUV compacto en espacios de estacionamiento en línea o en batería. Al realizar la maniobra en batería, el asistente de tráfico cruzado Audi rear cross traffic entra en juego; utiliza sus sensores de radar para supervisar el tráfico detrás del Audi Q2.

Lanzamiento: tres motores TFSI y tres TDI

Audi ofrece una selección de seis motores para el Q2: tres TFSI y tres TDI cuya potencia está comprendida entre 116 CV (85 kW) y 190 CV (140 kW). La gama de motores sigue el principio del *rightsizing*: se ha buscado el equilibrio perfecto entre el tamaño y categoría del vehículo, la cilindrada del motor, la potencia, el par y un comportamiento eficiente en condiciones de uso cotidiano. Las cilindradas de los motores en el Audi Q2 van de 1.0 a 2.0 litros.

El motor de acceso a la gama Audi Q2 es el excepcionalmente eficiente 1.0 TFSI de tres cilindros. Con una cilindrada de 999 cc, rinde 116 CV (85 kW) y un par máximo de 200 Nm. Por encima está el 1.4 TFSI (150 CV/110 kW) equipado con el sistema de desactivación de cilindros COD (cylinder on demand). Combinado con el cambio manual de seis velocidades, el COD desactiva los cilindros número 2 y 3 cuando se funciona con cargas de hasta 100 Nm y al rodar por inercia cuando el régimen de giro del motor está entre 2.000 y 3.200 rpm. Con la caja de cambios de doble embrague, la desactivación de los cilindros se produce antes, entre 1.400 y 3.200 rpm. Con el cambio S tronic este motor consume de media apenas 5,2 litros de combustible cada 100 km, equivalente a unas emisiones de CO₂ de 119 g/km.

El tope de la gama en gasolina es el potente 2.0 TFSI (190 CV/140 kW), para el que Audi ha desarrollado un nuevo proceso de combustión que permite que el motor de cuatro cilindros consiga los beneficios de economía de combustible de un motor de menor cilindrada cuando funciona a carga parcial, con las ventajas de un motor con gran cilindrada funcionando con cargas elevadas. Esto se traduce en una excelente eficacia y rendimiento en todo el rango de funcionamiento del motor.

La puerta de entrada a los motores diésel es el cuatro cilindros con 1,6 litros que entrega 116 CV (85 kW). Posicionado por encima está el *bestseller*, el 2.0 TDI, disponible con dos niveles de potencia: con tracción delantera rinde 150 CV (110 kW) y en una variante de 190 CV (140 kW) se asocia al cambio S tronic y a la tracción quattro. El consumo es muy reducido a pesar de unas ágiles prestaciones.

Nueva transmisión de doble embrague

Audi ofrece una transmisión manual de seis velocidades y la transmisión de doble embrague S tronic de siete velocidades en combinación con todos los motores. Las



excepciones son el 2.0 TDI y el 2.0 TFSI, en los que el cambio de doble embrague de nuevo desarrollo es de serie. Destaca por su rapidez en el cambio de marchas que permite una aceleración constante sin que apenas se note un vacío en la potencia de propulsión y por su elevado nivel de eficiencia, que se puede atribuir al nuevo sistema de circulación de aceite y a la reducción de la fricción.

El tren de rodaje: soluciones de alto nivel

La dirección progresiva es de serie en todas las versiones; en este sistema el dentado de la cremallera de la dirección está diseñado para variar la relación de desmultiplicación en función del ángulo de giro del volante. Con grandes movimientos de dirección es más directa, haciendo la conducción más dinámica.

El sistema de tracción total permanente quattro es estándar con el motor TDI más potente y con el 2.0 TFSI. Los clientes también pueden elegir opcionalmente la tracción quattro con el 1.4 TFSI COD y con el 2.0 TDI de 150 CV (110kW), un atractivo nivel de entrada al mundo quattro. El embrague multidisco hidráulico controlado electrónicamente transfiere el par casi en su totalidad a las ruedas delanteras en conducción normal, pero puede repartir el par de forma variable y rápidamente hacia el eje trasero. De esta forma la tracción quattro combina el placer de conducción y la seguridad, elevándolos a un nuevo nivel. El sistema torque vectoring, una sub función del ESC, complementa su rendimiento.

El sistema Audi drive select opcional permite al conductor elegir entre cinco modos de conducción: auto, comfort, dynamic, efficiency e individual. El Audi drive select tiene efecto sobre los sistemas del vehículo; por ejemplo, influye en el funcionamiento de la dirección, el cambio automático, así como en la amortiguación adaptativa opcional. El Audi Q2 también está equipado para adaptarse a las condiciones fuera de la carretera con el modo *offroad* para el ESC, y con una altura libre al suelo de casi 15 centímetros.

Particularmente ligero: la carrocería

Con el motor 1.0 TFSI y cambio manual, el compacto SUV pesa sólo 1.205 kg. Los aceros de alta resistencia otorgan al habitáculo la rigidez necesaria. El nivel de ruido de a bordo es muy bajo gracias a una carrocería especialmente optimizada para absorber vibraciones y la competencia de Audi en materia aeroacústica y aerodinámica. El modelo base alcanza un Cx de 0.30, un valor extraordinario para un vehículo de su segmento.

Estilo individual: exterior e interior

Los clientes pueden configurar el nuevo Audi Q2 según sus deseos en muchos aspectos. Se ofrecen accesorios que varían según la línea de acabado para dar al vehículo un aspecto deportivo o realzar su apariencia todo terreno. Las ediciones design y sport se diferencian tanto exterior como interiormente. Esto se puede acentuar aun más con el paquete deportivo S line y el paquete exterior S line destacando la ágil silueta del SUV. Bien como opción o instalados de fábrica, la línea de accesorios originales de Audi ofrece soluciones



de personalización adicionales, como elementos de fibra de carbono para la carrocería, el paquete offroad o láminas adhesivas decorativas para distintas zonas de la carrocería.

En el interior, los clientes también tienen muchas maneras de expresar su estilo personal. Colores como el amarillo, naranja y rojo pueden ser seleccionados para elementos decorativos y ciertas zonas de los asientos, así como costuras de contraste. Los guarnecidos también están disponibles en material plástico de colores a juego con los asientos o en aluminio. Las opciones de tapicerías van desde telas de gama alta al cuero napa fina. Por la noche, el paquete de iluminación opcional LED hace que el interior se muestre especialmente atractivo. En la versión superior, bandas de luz LED iluminan la parte frontal del salpicadero y la zona de las piernas con una luz homogénea. Hay diez colores disponibles, que se pueden seleccionar a través del MMI.

Precios: disponible desde 25.950 euros

El SUV compacto se fabrica en la planta principal de Audi en Ingolstadt. Desde mediados del mes de julio se admiten pedidos, y el lanzamiento en el mercado europeo tendrá lugar en otoño de 2016. El precio base para el 1.0 TFSI es de 25.950 euros.



Relación de detalles interesantes

El Audi Q2

Carrocería y diseño exterior

- SUV compacto de 4,19 metros de longitud con diseño vanguardista de apariencia coupé caracterizado por sus formas poligonales y por una reducida superficie acristalada
- Blade en los pilares C, elementos disponibles en color de la carrocería y 4 colores adicionales.
- Doce colores de carrocería, muchos de ellos particularmente expresivos
- Faros LED opcionales y luces traseras LED con intermitentes dinámicos
- Carrocería con habitáculo reforzado realizado con acero conformado en caliente
- Peso de sólo 1.205 kg para el 1.0 TFSI (sin conductor)
- Coeficiente aerodinámico de sólo 0.30. Reducido nivel de ruido en el habitáculo
- Llantas de 16" de aleación ligera en diseño de 5 radios de serie.
- Llantas de 18" de aleación ligera de diseño específico de serie para cada una de las ediciones sport y design.

Interior y controles

- Espacio para cinco ocupantes, posición deportiva para el conductor y el pasajero delantero
- Capacidad de maletero de 405 litros, ampliable a un máximo de 1.050 litros
- Diseño interior de superficies tensas, grandes zonas con inserciones decorativas y retroiluminación opcional
- Dos ediciones especiales: design y sport, colores llamativos para la tapicería y los guarnecidos
- MMI radio plus con pantalla de 7", volante multifunción de cuero y sistema de información al conductor de serie, Audi virtual cockpit y head-up display opcionales
- Climatizador automático, apoyabrazos central delantero, espejo interior antideslumbrante con sensor de luz y lluvia de serie en las ediciones design y sport.
- MMI touch con operación mediante lenguaje natural y búsqueda de texto libre.

Infotainment y Audi connect

- MMI Navegación plus con monitor de 8,3 pulgadas y módulo 4G para conexión de alta velocidad
- Segunda generación de la plataforma modular de infotainment
- Audi connect eSIM de serie con tarifa plana de datos y roaming en Europa
- Punto de acceso Wi-Fi para conexión de dispositivos móviles
- Audi smartphone interface para iOS y Android de serie en las ediciones design y sport
- Audi phone box con sistema de carga por inducción
- Aplicación Audi MMI connect
- Sistema de sonido Bang & Olufsen

Motores y transmisión

- Tres motores TFSI y tres TDI con potencias entre 116 CV (85 kW) y 190 CV (140 kW)
- 1.0 TFSI: 116 CV (85 kW), 200 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm
- 1.4 TFSI: 150 CV (110 kW), 250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
- 2.0 TFSI: 190 CV (140 kW), 320 Nm entre 1.500 y 4.180 rpm
- 1.6 TDI: 116 CV (85 kW), 250 Nm entre 1.500 y 3.200 rpm
- 2.0 TDI: 150 CV (110 kW), 340 Nm entre 1.750 y 3.000 rpm
- 2.0 TDI: 190 CV (140 kW), 400 Nm entre 1.900 y 3.300 rpm



- 1.4 TFSI con sistema COD de desactivación de cilindros, 2.0 TFSI con nuevo proceso de combustión
- Cambio manual de seis marchas de serie; S tronic de siete velocidades opcional
- Todos los cambios S tronic con levas en el volante de serie.
- Cambio S tronic de 7 marchas de nuevo desarrollo de serie con los motores más potentes
- Tracción quattro con embrague multidisco de serie con los motores más potentes en gasolina y diésel; opcional en el 2.0 TDI de 150 CV (110 kW).

El tren de rodaje

- Dirección progresiva de serie, suspensión trasera de cuatro brazos en las versiones quattro
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select y suspensión con control de amortiguación opcionales
- El Control Electrónico de Estabilización ESC puede desactivarse en dos etapas, control selectivo de par individual para cada rueda y modo *offroad*.
- Altura libre al suelo de 145 mm
- Gama de llantas entre 16 y 19 pulgadas

Sistemas de asistencia al conductor

- Audi pre sense front de serie con sistema de detección de peatones
- Opcionalmente: control de crucero adaptativo con función Stop&Go, sistema de asistencia a la conducción en atascos Audi traffic jam assist, Audi side assist, Audi active lane assist, sistema de reconocimiento de señales de tráfico mediante cámara, Audi park assist, Audi cross traffic assist y Audi emergency assist.



Información detallada

Compacto, deportivo y cargado de alta tecnología: el Audi Q2

El diseño: robusto y juvenil. Los motores: potentes y eficientes. El comportamiento: ágil y deportivo. El equipamiento: completo y funcional. Con una longitud de 4,19 metros, el Audi Q2 combina las características de un SUV con la agilidad de un deportivo compacto.

“Con el Audi Q2 nos aventuramos en nuevo segmento de mercado, aportando las tecnologías más avanzadas para el modelo más pequeño de la familia Q”, comenta Stefan Knirsch, responsable de Desarrollo Técnico. “La conectividad, los sistemas de asistencia y los sistemas de infotainment cuentan con soluciones que provienen de las categorías superiores. Los potentes motores, la puesta a punto deportiva de la suspensión y la tracción permanente a las cuatro ruedas quattro hacen del Q2 un vehículo muy divertido de conducir”.

Carrocería y diseño exterior

El Audi Q2 es un SUV con ángulos y perfiles marcados. El vehículo mide 1,51 metros de alto y 1,79 metros *de* ancho. Sus voladizos son cortos y la longitud total del coche es de 4,19 metros, con una distancia entre ejes de 2,60 metros.

Llamativo: el *blade* del pilar C

Las formas geométricas y poligonales suponen una aportación nueva al lenguaje de diseño de la marca. El capó del motor está esculpido; la parrilla octogonal Singleframe va posicionada más alta. Esto da al frontal del Q2 un aspecto indiscutible de SUV. La estructura de la parrilla varía en cada caso la temática poligonal, al igual que lo hacen las dos grandes tomas de aire con sus sólidos contornos. Sus diseños cambian en función de la versión de acabado. La toma de aire central plana termina en la protección de los bajos de la carrocería.

La línea coupé del techo define la vista lateral del coche. Su altura va disminuyendo a lo largo de la carrocería del vehículo. La proporción entre metal y superficie acristalada (que es aproximadamente de dos tercios a un tercio respectivamente) es un elemento característico del lenguaje formal de Audi. El *blade*, acabado en un color de contraste en las ediciones sport y design, es una característica destacada del pilar C. También las formas poligonales juegan un papel importante y crean un efecto atractivo sobre los laterales del Audi Q2. La línea de hombros, con un tono musculoso que va desde los faros a las aletas, divide en dos contornos, uno encima del otro, el perfil de la carrocería por debajo de las ventanillas. De esta manera queda enmarcada una superficie cóncava con



seis esquinas. Esa forma cóncava de los flancos enfatiza la parte de las ruedas y, con ella, el carácter quattro de este SUV compacto.

La parte trasera del Audi Q2 está esculpida con audacia. Un gran spoiler de techo, un paragolpes arqueado de aspecto poderoso y un difusor que parece también la protección para los bajos (diferente según las versiones de acabado), dan al coche una presencia sólida sobre la carretera. En el lado izquierdo, el sistema de escape termina en una salida simple para las variantes más sencillas, mientras que los modelos con más de 150 caballos tienen dos tubos de escape.

Características propias destacadas: faros y pilotos traseros

Los faros están disponibles en dos versiones: la tecnología halógena es de serie; la tecnología LED, opcional. Ésta última ofrece un mayor alcance, que pasa por una iluminación lateral amplia y una luz blanca que se parece a la luz diurna. Cada unidad de faros LED lleva 31 diodos emisores de luz que permiten diferentes funciones y configuraciones. De forma similar a como ocurre en el Audi Q7, los LED de iluminación diurna tienen forma de flecha que apunta hacia la parrilla Singleframe. Los faros LED son eficientes desde el punto de vista energético, no necesitan mantenimiento y tienen una larga vida útil. Ventiladores y disipadores de calor modulan su temperatura. Además de la luz de cruce, también incluyen una luz para intersecciones basada en el sistema de navegación, luz larga para autopista y un control dinámico de intensidad lumínica.

En combinación con los faros de LED Audi también suministra pilotos traseros con esa misma tecnología LED. Sus 78 diodos le dan una presencia inconfundible al coche, con la luz fija que tiene forma de flecha. Los intermitentes dinámicos son otra característica de las luces posteriores. Funcionan en intervalos de cuatro décimas de segundo, desde dentro hacia fuera, para enviar una señal muy clara en los cambios de dirección. De esta manera se mejora la visibilidad en un 38%.

Estricto concepto de construcción ligera: peso en vacío de 1.205 kg

La célula de seguridad del Audi Q2 tiene una extremada rigidez torsional y ofrece la garantía de la alta calidad de construcción típica de Audi. El acero de alta resistencia compone el 22% de la estructura. Se utiliza en los pilares A y B, en la línea de techo y en el suelo, y proporciona un alto nivel de seguridad pasiva a los ocupantes en caso de accidente.

Las piezas de acero se calientan en un horno a más de 900 grados centígrados y se les da forma inmediatamente después, con un troquel de prensado enfriado a unos 200 grados, aproximadamente. El cambio brusco de temperatura les da una extraordinaria resistencia a la tensión, lo que permite que se pueda trabajar con unos grosores relativamente finos. El Audi Q2 con el motor TFSI de tres cilindros sólo pesa 1.205 kilos. Esa ligereza del conjunto y su elevada rigidez permiten que el coche tenga un comportamiento deportivo, combinado con un gran confort. Los cristales hacen de amortiguador del sonido, lo que



garantiza un nivel de ruidos bajo en el habitáculo, incluso cuando se circula a velocidades altas en autopista.

El mejor valor en la categoría SUV: coeficiente aerodinámico de 0,30

Este SUV compacto establece nuevos estándares en el terreno de la aerodinámica. Cuenta con un coeficiente aerodinámico de sólo 0,30. Numerosos detalles contribuyen a lograr este magnífico resultado. Las tomas de aire en el paragolpes y en los *blades* de los pilares C se han optimizado aerodinámicamente. El spoiler situado en el extremo del techo se extiende hacia atrás para que el flujo de aire se interrumpa tarde y limpiamente. Los bajos de la carrocería del Audi Q2 están carenados para evitar turbulencias. El radiador está sellado por la parte de atrás, de forma que el aire que entra llega a él prácticamente sin ninguna pérdida. Incluso los pilotos traseros tienen unos pequeños spoilers. Estos también se pueden encontrar por delante de las ruedas y junto a la tapa del depósito de combustible.

Personalización: colores y combinaciones de carrocería

Ciertas partes de la carrocería (el borde inferior del paragolpes, la protección de los bajos, las rejillas de la parrilla Singleframe y las tomas de aire, los pasos de rueda y las molduras) están disponibles en tres versiones, dependiendo del acabado elegido. En el modelo básico tienen un tono negro granulado; en la línea design su terminación es en un color de contraste gris Manhattan; y en la sport llevan el mismo color de la carrocería.

Por otra parte, los *blades* de los pilares C vienen de serie en el color de la carrocería. Audi les da una terminación gris Manhattan para la línea design y la design selection, mientras que en la línea sport y con el paquete deportivo S line van pintados en plata. Los colores gris Titanio mate y blanco Ibis están disponibles como opción.

El paquete exterior S line está pensado para los clientes especialmente deportivos. Aquí los accesorios tienen incluso un diseño más atrevido. Entre las opciones se incluye el paquete de estilo negro de Audi exclusive y los cristales oscurecidos para la parte trasera. Los clientes que busquen aún mayor exclusividad pueden elegir una pintura personalizada de la gama Audi exclusive, que ofrece quattro GmbH, o personalizar sus Q2 con unos diseños a base de películas adhesivas de Accesorios Originales Audi que se colocan en diferentes áreas de la carrocería.

Audi ofrece un total de 12 colores de acabado para el Q2, incluyendo las pinturas sólidas blanco Ibis, negro brillante, amarillo Vegas y el nuevo gris Quantum. Las pinturas metalizadas que hay disponibles son el blanco Glaciar, el gris Nano, el rojo Tango, el plata Florete, el negro Mythos y el vibrante naranja Coral, que es exclusivo del Q2. Completan la paleta de colores el gris Daytona con efecto perla y el azul Ara con efecto cristal.



Interior

La evidencia del carácter *premium* del Audi Q2 se puede ver en cada pequeño detalle del interior: en la selección de los materiales, en su elaboración e, incluso, en los espacios más insignificantes. Todos los botones y controles están encajados a la perfección, sin la menor holgura, y se mueven de forma muy precisa. Los *clicks* de sonido que producen al apretar o girar alguno de los accionamientos son una expresión acústica de la perfección de Audi.

Tacto de coche deportivo: la posición de conducción

El Audi Q2 combina las ventajas de un SUV con las de un vehículo deportivo. Ofrece una entrada confortable y una buena visibilidad, pero también una posición deportiva, tanto para el asiento del conductor como para el del pasajero. Ambos asientos delanteros tienen regulación en altura y un apoyabrazos central delantero en las ediciones especiales sport y design. El apoyo lumbar de accionamiento eléctrico y los asientos calefactados están disponibles como opciones. Con los asientos deportivos (de serie en la línea sport, con el paquete deportivo S line y en el design selection), también se pueden ajustar el ángulo y la altura de la banqueta de los asientos.

Los asientos traseros también cuentan con una tapicería confortable. A pesar de la línea de techo descendente, al estilo coupé, los adultos pueden disfrutar de una buena amplitud a la altura de sus cabezas y para las rodillas. Los numerosos compartimentos de almacenamiento de que disponen todos los asientos son prácticos, especialmente para los largos viajes. El paquete portaobjetos opcional proporciona un espacio adicional para guardar diversos objetos.

Espacioso: el maletero

Las paredes laterales del maletero son planas y el plano de carga baja hasta los 74 centímetros. Gracias a que los muelles y amortiguadores están colocados por separado, el compartimento que hay entre los pasos de rueda mide exactamente un metro. Con la configuración estándar, la capacidad del maletero es de 405 litros. Con los respaldos de los asientos traseros plegados, para lo que se utiliza un tirador situado justo en el borde superior de dichos respaldos, la capacidad aumenta hasta 1.050 litros, si cargamos hasta el techo. De serie, los respaldos van divididos en una proporción 60:40, pero también existe una versión opcional para que sean abatidos en tres partes, con un esquema 40:20:40. Cuando se abate, la sección central estrecha sirve también para ser usada como reposabrazos, con reposavasos o con una guantera.

El portón trasero eléctrico está disponible como opción. Se puede activar mediante la propia maneta del portón, con un botón que hay en la puerta del conductor o a través del mando a distancia. Si el cliente solicita la tecla de comodidad, se le suministra un botón adicional en el portón con el que el conductor puede bloquear todas las puertas del vehículo. Los compradores que deseen utilizar su Audi Q2 como vehículo para remolcar



pueden llevar hasta 1,8 toneladas (dependiendo del motor) con el enganche de remolque opcional.

Diez colores: el paquete de iluminación opcional

Por la noche el paquete de iluminación opcional hace que el interior sea especialmente atractivo. En la versión superior, unas bandas de luces LED iluminan de fondo la parte frontal del panel de instrumentos y la consola central. Esos LED brillan con una luz sutil y homogénea, para la que se puede elegir entre diez colores utilizando el sistema MMI. La innovadora tecnología de guías de luz integradas permite diferentes diseños según sea de día o de noche. Además, los interruptores para la luz de lectura están integrados en el panel del techo.

Expresivo: tapicerías y guarnecidos

Los clientes del Q2 también tienen muchas opciones para expresar su propio estilo personal en el interior. Una moldura divide horizontalmente el frontal del panel de instrumentos en dos zonas. Si el comprador solicita un salpicadero en dos colores, la parte inferior lleva un color que encaja con la tapicería de los asientos. Los diseñadores de Audi han elegido nuevos colores para ello, siguiendo el concepto de líneas del modelo. La versión básica incluye los colores negro, gris roca y marrón nougat, que también se pueden combinar entre sí. La edición design añade el gris petróleo, el plata lunar y el naranja coral, colores que se aplican también a la zona de las rodillas de la consola central. En el acabado design selection se suma el color amaretto. Junto al negro, al gris roca y al gris petróleo, en la edición sport se encuentran también el amarillo Vegas y el rojo tango; mientras que con el paquete deportivo S line podemos pedir el gris rotor. Todas las opciones de asientos cuentan con dos tonalidades y, además, con costuras de contraste.

También los acabados de los asientos están disponibles en una amplia variedad de materiales. Junto a la tela estándar "Dynamic," Audi ofrece otras tres versiones textiles. Adicionalmente se ofrecen tapicerías de cuero doble, cuero Milano, cuero napa fina y con la parte central de Alcantara. Con el paquete deportivo S line, el cuero Milano se puede combinar con Alcantara o con la tela del S line.

Las inserciones forman parte del equipamiento de serie en la pintura gris plata diamante con una superficie granulada. Las ediciones básicas ofrecen además como alternativa una pintura anodizada en colores llamativos: naranja y blanco en la línea design; rojo y amarillo en la línea sport. El aluminio cepillado está disponible como opción para todas las líneas de acabado y es de serie con el design selection y con el paquete deportivo S line. En todos los Q2, menos en el básico, las inserciones de aluminio adornan el umbral de las puertas. Estas inserciones están iluminadas en el S line y en el design selection. Si se quiere, Audi también ofrece un opcional en la que se amplían los elementos con aspecto de aluminio.



El paquete deportivo S line mejora el interior con los pedales y el reposapiés de acero inoxidable. Los detalles exteriores incluyen una suspensión deportiva que rebaja 10 milímetros la altura de la carrocería, unos logotipos S line en las aletas y unas llantas de 18 pulgadas. También hay disponibles llantas adicionales de 18 pulgadas y otras de 19. Audi ofrece la pintura gris Daytona con efecto perla para el paquete deportivo S line a un precio reducido.

Controles

Como en todos los Audi, el funcionamiento de todos los mandos es intuitivo y ergonómico. La ancha consola central está ligeramente inclinada hacia el conductor. En ella se integra el aire acondicionado de serie o el climatizador automático de dos zonas que es de serie en las ediciones design y sport.

La pantalla de 7 pulgadas de la radio MMI plus de serie está situado en la parte superior del panel de instrumentos, y va cubierto por un marco negro brillante. El tamaño de la delgada pantalla varía de acuerdo con el sistema de infotainment, lo mismo que la versión de la unidad de control MMI ubicada en la consola del túnel central. Los instrumentos analógicos de serie son muy fáciles de leer. Entre ellos está la pantalla opcional del sistema de información para el conductor, que es monocromática de serie y opcionalmente en color.

A su alcance: el volante multifunción

El volante tiene tres radios. Como es típico de los modelos Q, el radio inferior está abierto. Hay varias versiones de volante disponibles: la estándar o la de diseño deportivo, con o sin mandos multifunción y redondo o con la parte de abajo plana. El volante de cuero de tres radios multifunción es de serie y puede utilizarse para realizar los mismos pasos que con la unidad de control MMI, sin tener que quitar la vista de la carretera. Los mandos colocados en el radio del lado izquierdo se usan para hacer clic a través de los menús del sistema de información al conductor, del sistema de audio, del teléfono y del sistema de navegación. Localizados en la parte derecha del volante están el mando giratorio para el volumen, el botón de control por voz, las funciones rápidas del teléfono y las teclas para pasar rápidamente de una emisora de radio a otra o para avanzar las canciones.

Destacado: el MMI touch

El sistema de infotainment más avanzado, el MMI touch, impresiona con su estructura de menú vanguardista. Como en un *smartphone* actual, la inteligencia lógica reemplaza a los menús con estructura ramificada, y a las funciones de uso más frecuente se puede acceder en muy pocas etapas.

El sistema funciona a través de un pulsador giratorio colocado sobre la consola central, que incluye un panel táctil en su superficie. Éste se utiliza para introducir caracteres y también para manejarlo mediante gestos con los dedos, lo que, por ejemplo, permite al



conductor desplazarse de arriba abajo y hacer zoom sobre el mapa de navegación. Delante y detrás del controlador están los pulsadores para los menús básicos más importantes, así como el botón de menú y la función de retroceso. Los botones ubicados a la izquierda y a la derecha abren la función contextual y los menús de ajustes.

Entrada libre de texto: el buscador MMI y el control de lenguaje natural

Especialmente práctico para el conductor es el buscador MMI, que está disponible para todos los menús básicos. Igual que un motor de búsqueda, responde generalmente a las consultas después de haber introducido sólo unas pocas letras, teniendo en cuenta la localización actual del coche. El sistema de control por voz que tiene el MMI radio plus y las versiones superiores es capaz de comprender muchas formulaciones del lenguaje diario. Instrucciones como “Quiero hablar con Pedro” o “Conéctame con Pedro” son ahora suficientes para llamar a un contacto. El sistema de navegación también reacciona ante preguntas simples del estilo de “¿Dónde hay una gasolinera?” Funciona de la misma forma para la radio y otras fuentes de reproducción.

Pantallas

Gráficos atractivos: el Audi virtual cockpit

Como alternativa al cuadro de instrumentos analógico, toda la información se puede mostrar en alta resolución en el Audi virtual cockpit, una pantalla TFT de 12,3 pulgadas y con 1.440 x 540 píxeles. Trabajando por detrás hay un chip Tegra 30 de alto rendimiento, fruto de la cooperación entre Audi y su socio NVIDIA. El Audi virtual cockpit está disponible en combinación con el MMI Navegación plus.

Se maneja a través del volante multifunción, con el que el conductor también puede cambiar la vista de la pantalla. En la vista infotainment, el foco se pone en una ventana central que muestra el mapa de navegación o el teléfono, la radio y las listas de reproducción. El cuentarrevoluciones y el velocímetro quedan representados como pequeños instrumentos a derecha e izquierda. En la segunda vista, la clásica, estos aparecen como grandes instrumentos analógicos y la ventana central se reduce.

De acuerdo con la lógica MMI, el Audi virtual cockpit modifica el esquema de color de la pantalla de acuerdo con el menú básico que se esté utilizando (por ejemplo, naranja para el menú de fuente de sonido y verde para el menú del teléfono). En la parte inferior se muestran permanentemente la temperatura exterior, la hora y el cuentakilómetros, así como símbolos de alerta e información.

A la altura de los ojos: el head-up display

Otra característica que habitualmente está reservada a vehículos de gama alta es el head-up display, que forma parte del concepto de funcionamiento del Audi Q2. Este elemento proyecta en forma de gráficos en color la información más relevante para el conductor, y lo hace sobre un panel de cristal que está justo en el campo de visión de la persona que va



al volante. Los ojos del conductor permanecen en la carretera todo el tiempo y no tiene que ajustar el enfoque de la vista según la distancia donde mira, como suele ser lo habitual. Cuando el sistema se pone en marcha, el panel de vidrio de 10 x 5 centímetros emerge electrónicamente desde el salpicadero y aparece por detrás del cuadro de instrumentos.

La altura de dicho panel se puede regular para que se ajuste a la estatura del conductor. Se puede utilizar el MMI para elegir la información que queremos que se muestre, como por ejemplo, la velocidad, los símbolos de navegación o datos relacionados con los sistemas de asistencia.

Infotainment y Audi connect

El equipo de infotainment del Audi Q2 está diseñado como un sistema modular. El punto de partida es el MMI radio plus.

Primera etapa: el MMI radio plus, de serie.

El primer módulo, el MMI radio plus, tiene una pantalla de alta resolución de 7 pulgadas. Ésta incluye también el control por voz (en combinación con el volante multifunción), la interfaz de Bluetooth, sintonizador de radio, el reproductor de CD, el lector de tarjetas, los cuatro altavoces y la entrada Aux. El MMI radio plus se puede combinar con el paquete connectivity (de serie para las ediciones especiales design y sport), que incluye la preparación para la instalación de navegación y Audi music interface. Éste último ofrece dos puertos USB y una entrada Aux para reproductores portátiles. El paquete también dispone de la interfaz Audi smartphone, que utiliza la conexión USB para mostrar ciertas funcionalidades del teléfono móvil inteligente en la pantalla del MMI a través de Android Auto o Apple Car Play.

Segunda etapa: MMI Navegación

El segundo módulo opcional se conoce con el nombre MMI Navegación. Además de los elementos del MMI radio plus, ofrece un lector de tarjetas adicional, cuatro altavoces más, un puerto de recarga USB, navegación con vista de mapas 3D y un módulo 4G. Éste último permite una descarga de datos de hasta 100 Mbit/s. El punto de acceso Wi-Fi integrado da la posibilidad a los pasajeros de navegar y conectarse desde un máximo de ocho dispositivos móviles.

Tercera etapa: MMI Navegación plus con MMI touch

La solución más avanzada para la gama Q2 es el MMI Navegación plus con MMI touch. Utiliza la segunda generación del programa de infotainment modular con el procesador de gráficos Tegra 30 que suministra NVIDIA, socio de Audi en esta materia. Tiene una pantalla de 8,3 pulgadas y 1.024 x 480 píxeles de resolución.



Este sistema de gama alta es un gran centro de conectividad. Incluye dos lectores de tarjetas, una toma Aux-in y una conexión USB con función de recarga, ocho altavoces, el módulo 4G con punto de acceso Wi-Fi, una unidad de DVD y otra flash de 10 GB para archivos de música. Los servicios Audi connect están activados para tres años, y también están disponibles las actualizaciones de navegación *online*. Los mapas se pueden actualizar cada seis meses y las cinco primeras actualizaciones son gratuitas. Pueden descargarse en un ordenador a través de la aplicación myAudi o directamente en el coche.

A medida: servicios de Audi connect

Los clientes del Q2 que opten por el sistema MMI Navegación pueden utilizar los versátiles servicios de Audi connect *online*. Estos proporcionan información de viaje, aparcamientos y tráfico, acceso a Twitter y a tu buzón de correo electrónico, y permiten la navegación con Google Earth y Google Street View, entre otras funciones. Los conductores también pueden solicitar información del tiempo y de los precios de los combustibles.

Conexión streaming *online* y más: la app Audi MMI connect

La aplicación gratuita Audi MMI connect proporciona servicios adicionales al Q2, incluyendo Online Media Streaming, que ofrece acceso a la suscripción en el portal musical Napster y en el servicio de radio Aupeo! Los datos de música se transfieren a través de Wi-Fi desde el *smartphone* al MMI Navegación y al sistema de sonido.

Con la aplicación el conductor puede utilizar ciertos servicios de Audi connect con mayor flexibilidad, como la búsqueda de puntos de interés (POI) y de eventos en la ciudad. Utilizando los destinos de myAudi para el sistema operativo iOS, el lugar de destino deseado se puede enviar al Q2 desde cualquier aplicación. El cliente simplemente usa la función "Compartir" y transfiere los datos elegidos a la app MMI connect. Después, el MMI Navegación puede llevarte hasta el destino. El Calendario, un nuevo servicio de la aplicación Audi MMI connect, permite al conductor transferir las anotaciones que tiene en el calendario de su teléfono móvil al coche. Así, luego pueden usar las localizaciones anotadas como destino de navegación y guardar como contacto el número de teléfono de la persona con la que se van a encontrar.

Audi connect eSIM: *online* sin barreras

Con Audi connect los clientes dispondrán de una tarjeta eSIM instalada de forma permanente en el coche. Ésta incluye una tarifa plana de datos para el uso de los servicios Audi connect. Los conductores no tendrán que completar ningún proceso de activación. Atravesar las fronteras también será mucho más sencillo con la nueva eSIM. La nueva Audi connect eSIM permite el servicio de itinerancia en la mayoría de los países europeos, ya que puede acceder automáticamente al proveedor específico del país en cuestión cuando sea necesario. Con ello se eliminan los altos costes de itinerancia de cada país, así como las incómodas confirmaciones para el cliente.



Independientemente de los servicios integrados de Audi connect, los clientes pueden también adquirir paquetes de datos adicionales para el punto de acceso Wi-Fi, que es un componente del sistema de navegación opcional. Esto permite a todos los pasajeros, con un máximo de ocho dispositivos móviles, navegar por internet con unas tarifas atractivas. En este caso, también la transferencia de datos continúa automáticamente a un precio fijo cuando cruzamos la frontera de un país y se cambia de red. Los paquetes de datos para el punto de acceso Wi-Fi se pueden contratar de forma flexible, bien a través de un portal de internet especial o directamente en el coche mediante el sistema MMI. Los clientes también pueden utilizar sus propias tarjetas SIM en el coche y establecer un acceso Wi-Fi a internet a través del proveedor de su propio teléfono móvil. En este caso, el volumen de datos empleado por los servicios Audi connect se cargará también a la tarjeta SIM del cliente; la Audi connect eSIM quedará temporalmente desactivada.

La nueva Audi connect eSIM es el primer resultado de una colaboración entre Audi y la compañía irlandesa Cubic Telecom, proveedor mundial líder de soluciones de conectividad. Con la nueva tarjeta eSIM, el uso de los servicios Audi connect se activa al comprar el coche y, en combinación con el MMI Navegación plus, es gratuito durante tres años. Con el MMI Navegación, este uso está incluido a lo largo de tres meses o, con una cuota fija adicional, durante tres años. Después de este tiempo, los clientes pueden pedir una ampliación del acceso a cambio de una cuota fija.

Diversidad de infotainment: Interfaz Audi para *smartphone* y Audi phone box

Otro equipamiento de serie para las ediciones especiales design y sport es el Audi Smartphone interface, que proporciona el Apple CarPlay y Android Auto para el coche. Si el cliente conecta el teléfono iOS o Android adecuado a un puerto USB, los contenidos del *smartphone* como navegación, teléfono, música y determinadas aplicaciones de terceros se ofrecerán en un menú separado del MMI. El contenido fundamental aquí es la música *online* con acceso a una enorme variedad de temas de Google Play Music e iTunes.

El opcional Audi phone box con cargador sin cable está situado en la consola central del Audi Q2. Utiliza el acoplamiento inalámbrico para conectar el teléfono móvil sin cables a la antena del coche. Esto garantiza una recepción óptima. El Audi phone box también carga el *smartphone* de forma inalámbrica de acuerdo con el estándar Qi. La corriente fluye por inducción desde una bobina en la base del phone box hasta la bobina de recepción del teléfono móvil. Otros módulos opcionales completan la gama de infotainment. Entre ellos están un sintonizador para señal de radio digital y dos puertos USB adicionales en la parte posterior para cargar dispositivos externos.

Para amantes de la música: dos sistemas de sonido

Los aficionados a la alta fidelidad pueden elegir entre dos atractivas opciones. El sistema Audi sound incluye diez altavoces, entre ellos un subwoofer, y sus seis canales de amplificación consiguen 180 vatios. Audi también ofrece el sistema de sonido opcional Bang & Olufsen. Dispone de 14 altavoces con 705 vatios y con sonido envolvente 5.1 si se



desea. El acabado de los altavoces destaca por un diseño de ondas y por unos clips de aluminio anodizado que brillan en los altavoces. Por la noche, unas finas tiras de LED emiten una luz blanca.

Sistemas de asistencia al conductor

Los sistemas de asistencia al conductor del Audi Q2 provienen de vehículos de la categoría superior. Con ellos, por ejemplo, se protege a los peatones y se mantiene al SUV compacto a la distancia correcta del vehículo que le precede. Estos sistemas también hacen que sea más fácil para el conductor cambiar de carril o mantenerse en él, llaman su atención ante las señales de tráfico importantes y le ayudan en las maniobras de aparcamiento.

De serie: Audi pre sense front con protección predictiva de peatones

El Q2 establece nuevos estándares con el sistema Audi pre sense front, que está incluido en el equipamiento de serie. Su sensor de radar reconoce de forma fiable las situaciones críticas en las que están involucrados otros vehículos y las de peatones que cruzan por delante del coche, incluso cuando la visibilidad es baja, como por ejemplo, cuando hay niebla. Si el Audi pre sense front detecta una posible colisión, alerta al conductor de acuerdo a una concepción gradual. Si no hay reacción por parte de éste después de una alerta visual y acústica, el sistema inicia un pequeño toque sobre el freno. Si la situación todavía es crítica después de esto, realiza la máxima frenada posible para la situación y las condiciones medioambientales. Dependiendo de cada caso, el Audi Q2 puede evitar por completo una colisión o mitigar su severidad al reducir la velocidad del impacto por medio de la frenada automática y de la frenada asistida. Si fuera necesario, se ponen en marcha las medidas de protección opcionales del sistema Audi pre sense basic. Los cinturones de seguridad de los asientos delanteros se tensan eléctricamente, las ventanillas y el techo solar opcional se cierran y se encienden las luces de emergencia.

Si la colisión llega a ocurrir, se activa del mismo modo el sistema de asistente de frenos multicolisión, que forma parte del equipamiento de serie. Éste evita que el coche siga moviéndose de forma incontrolada y cause una colisión secundaria.

Mantenga la distancia: ACC con función Stop&Go

Los sistemas opcionales ofrecen una mayor comodidad y protección. El control de cruce adaptativo (ACC) está basado también en un sensor de radar. Éste mantiene al Q2 a la distancia deseada del vehículo que le precede. El conductor puede elegir entre cinco niveles de distancia y ajustar la aceleración usando los modos en el Audi drive select.

Si el vehículo está equipado con la transmisión S tronic de siete marchas, el sistema actúa en un rango de velocidad que va desde 0 a 200 km/h; con la caja de cambios manual ese rango comienza a 30 km/h. En tráfico normal la función Stop&Go trabaja en coordinación con la transmisión S tronic para permitir que el Audi Q2 se pueda parar por completo



detrás del coche que le precede. El ACC permanece activo durante los tres segundos siguientes para reemprender la marcha de nuevo.

Cambios de carril seguros: Audi side assist

El asistente de cambio de carril Audi side assist se activa desde los 15 km/h de velocidad en adelante. Utiliza dos sensores de radar montados en la parte trasera con una amplitud de escaneado de aproximadamente 70 metros. Si se localiza un vehículo en el ángulo muerto o se aproxima rápidamente, una luz LED da la alerta en las carcasas de los respectivos retrovisores exteriores. Si el conductor mantiene aún la señal de intermitente, el LED da unos destellos brillantes varias veces seguidas.

Suaves correcciones de dirección: Audi active lane assist

Desde una velocidad de 65 km/h, el Audi active lane assist ayuda a mantener el coche en el carril por el que se conduce. Si el Q2 se acerca a la línea detectada por la videocámara sin que se haya encendido previamente el intermitente, el sistema interviene suavemente sobre la dirección para ayudar al conductor a mantenerse en el carril. Dependiendo de los ajustes, esta corrección sobre la dirección puede ocurrir relativamente pronto o justo antes de que se vaya a cruzar la línea. Si el conductor elige la primera opción, el asistente de dirección actúa continuamente. Si el coche dispone del Audi side assist, el sistema Audi active lane assist también considera el tráfico que viene por detrás. Si un vehículo que se aproxima desde atrás se encuentra en la zona crítica, la intervención sobre la dirección sucede cuando los intermitentes están dados.

¡Atención! Límite de velocidad: reconocimiento de señales de tráfico

El reconocimiento gráfico de señales basado en una cámara de vídeo muestra al conductor los límites de velocidad, las zonas de acceso restringido y otras señales auxiliares. Todas ellas aparecen en la pantalla del salpicadero (o en el Audi virtual cockpit), así como en el head-up display. El sistema muestra el límite de velocidad de cada momento. Por ejemplo, si se debe rodar a una velocidad más lenta cuando la carretera está mojada, ese valor aparece si los limpiaparabrisas están funcionando. Los límites de velocidad que sólo están vigentes para ciertas horas del día, únicamente se muestran en ese horario.

Cuatro soluciones: sistemas para un aparcamiento sencillo

El Audi Q2 tiene una gran variedad de sistemas disponibles para hacer las maniobras de aparcamiento más fáciles. Junto al sistema de ayuda al aparcamiento trasero, existe el Audi parking system plus, que también detecta objetos que haya delante del coche y alerta sobre ellos al conductor, tanto de forma acústica como visual. Si el sistema detecta un obstáculo mientras estamos maniobrando, se activa automáticamente si es necesario. El Audi parking system plus se puede complementar con una cámara en la parte de atrás.

El Audi park assist es la solución superior de la oferta y puede hacer que el Audi Q2 maniobre por sí mismo en los espacios de aparcamiento. Conduciendo a baja velocidad, dos sensores ultrasónicos detectan las plazas de aparcamiento válidas, bien sea en



paralelo o en perpendicular. El conductor sólo tiene que engranar la marcha adecuada y utilizar el acelerador y el freno; el vehículo se ocupa de actuar sobre la dirección. El Audi park assist coloca al Audi Q2a este SUV compacto en la plaza elegida. La nueva versión también puede ahora aparcar hacia delante en las plazas que encontremos en batería, en múltiples maniobras si es necesario. También puede salir de los huecos de aparcamiento en paralelo.

Un complemento ideal del Audi park assist es el asistente de tráfico cruzado Audi cross traffic assist. Cuando damos marcha atrás despacio, por ejemplo, al salir de una plaza de aparcamiento en batería o en un camino estrecho, el sistema alerta al conductor en caso de que se aproxime un vehículo y considere la situación peligrosa. Primero se lo notifica de forma visual y acústica y, finalmente, con un toque sobre el freno. El sistema utiliza los datos de los sensores de radar traseros.

La mejor elección: el paquete de asistencia

Audi ha incluido los sistemas opcionales más atractivos en el paquete de asistencia. Éste se compone del control de crucero adaptativo (ACC) con función Stop & Go, del Audi pre sense front, del asistente Audi active lane assist, del sistema de reconocimiento de señales basado en una cámara de vídeo (en combinación con un sistema de navegación), del Audi parking system plus y del asistente de luces largas de carretera. El paquete de asistencia también incluye dos funciones destacadas: el asistente para circular en atascos Audi traffic jam assist y el asistente de emergencia.

El asistente a la conducción en atascos puede tomar el control de la dirección cuando la circulación es lenta, en vías interurbanas y a velocidades de hasta 65 km/h. El sistema utiliza el radar y los sensores de ultrasonidos, así como la cámara frontal, para guiar al vehículo con suaves movimientos de la dirección dentro de los límites propios de esta función. Este sistema se orienta con las líneas de la calzada y con el resto de vehículos que circula por la carretera. Cuando se alcanzan los límites del sistema, por ejemplo, al despejarse el atasco o ante una curva cerrada, el conductor debe hacerse cargo del volante de nuevo. El sistema informa de esto en varias etapas.

El asistente de emergencia se activa si se detecta que no hay reacción por parte del conductor, a pesar de las alertas del Audi active lane assist. Después de esas alertas visuales y acústicas, además de múltiples toques al freno con el parpadeo de las luces de emergencia, la acción final que toma el sistema del Q2 es detener el coche por completo de forma autónoma y activar el freno de estacionamiento.

Motores

Sus potentes motores son la razón principal de que el Audi Q2 sea tan divertido de conducir. Dispone de tres propulsores TDI y otros tres TFSI, con potencias que abarcan desde los 116 CV (85 kW) hasta los 190 CV (140 kW). De acuerdo con la filosofía



rightsizing de Audi, tienen la cilindrada apropiada para cada necesidad. El motor básico de gasolina es un pequeño tres cilindros, mientras que los propulsores superiores son de cuatro cilindros y dos litros. Todos los motores cuentan con inyección directa de combustible y el turbocompresor.

Con tres cilindros y muy refinado: el 1.0 TFSI (116 CV)

El motor de gasolina más pequeño de la gama Q2 es muy grande en cuanto a refinamiento y de potencia. Con sus 999 cc, consigue 116 CV (85 kW) y 200 Nm de par entre las 2.000 y las 3.500 rpm.

Gracias a su diseño compacto y a su cárter de aluminio, éste tres cilindros pesa sólo 88 kilogramos. Sus pistones de aluminio y sus bielas forjadas están tan bien equilibrados que el funcionamiento es suave, incluso sin llevar un eje de equilibrado. Las masas que mueve el cigüeñal son de baja magnitud, y hay pocas pérdidas por fricción. El cárter y la culata tienen sus propios circuitos de refrigeración; el colector de escape integrado en la culata es un componente importante de la eficaz gestión térmica.

Para mejorar los cambios de carga, los árboles de levas de admisión y escape se pueden mover entre 50 y 40 grados, respectivamente, en relación a la rotación del cigüeñal. El sistema de raíl común inyecta combustible a una presión de 250 bares, una cifra muy elevada para los motores TFSI. El intercooler del turbo es un componente integral del colector de admisión. La presión de soplado, que puede alcanzar hasta 1,4 bares relativos, se consigue de forma instantánea.

Alta tecnología con cuatro cilindros: el 1.4 TFSI COD (150 CV)

El motor 1.4 TFSI COD tiene una cilindrada de 1.395 cc y rinde 150 CV de potencia (110 kW); sus 250 Nm de par están disponibles entre las 1.500 y las 3.500 rpm. Incorpora un paquete tecnológico similar al del 1.0 TFSI, complementado con el sistema COD (cylinder on demand) de desactivación de cilindros.

Combinado con la transmisión manual de seis marchas, el sistema COD desactiva el segundo y tercer cilindro a cargas de hasta 100 Nm y el coche funciona por inercia (“a vela”) cuando la velocidad de giro del motor está entre las 2.000 y las 3.200 revoluciones. Si va equipado con la transmisión de doble embrague, la desactivación de cilindros ocurre antes, entre las 1.400 y las 3.200 rpm. Esto se realiza mediante unos pasadores que actúan electromagnéticamente en cuestión de milisegundos, para mover las levas (que tienen dos alzados diferentes) del árbol de levas.

Cuando los perfiles cero de las levas están rotando por encima de las válvulas, éstas no actúan y los muelles las mantienen cerradas. La inyección y el encendido están desactivados. Los puntos de actuación en los cilindros uno y cuatro, que permanecen activos, se desplazan hacia cargas superiores, incrementando la eficiencia. Incluso durante



el funcionamiento en dos cilindros, la vibración del 1.4 TFSI COD es todavía muy baja y el motor es silencioso.

Cuando el conductor aprieta el pedal para una rápida aceleración, los cilindros que estaban parados se reactivan. En el ciclo NEDC, el sistema COD reduce el consumo de combustible hasta 0,4 litros por cada 100 kilómetros, aproximadamente. Con un estilo de conducción tranquilo ese ahorro puede llegar al 20%. El Audi Q2 1.4 TFSI COD S tronic consume sólo 5,2 litros de combustible por cada 100 kilómetros, con unas emisiones de CO₂ de 119 gramos por kilómetro. Este modelo acelera de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 212 km/h.

Proceso de combustión revolucionario: el 2.0 TFSI (190 CV)

El motor superior de gasolina es el 2.0 TFSI. Con una cilindrada de 1.984 cc, tiene 190 CV de potencia (140 kW) y 320 Nm de par máximo entre las 1.500 y las 4.180 rpm. Su nuevo proceso de combustión y un amplio paquete de soluciones de alta tecnología le proporcionan un rendimiento deportivo y una eficiencia ejemplar en toda la gama de revoluciones. Cuando trabaja con carga parcial, el propulsor de cuatro cilindros obtiene los beneficios en economía de combustible de un motor de baja cilindrada, mientras que cuando funciona con carga alta ofrece las ventajas de uno de gran cilindrada. El Audi Q2 2.0 TFSI lleva de serie la transmisión S tronic y la tracción a las cuatro ruedas quattro.

Diésel de acceso potente: el 1.6 TDI (116 CV)

El motor 1.6 TDI, con una cilindrada de 1.598 cc, tiene 116 CV de potencia (85 kW) y un par de 250 Nm entre las 1.500 y las 3.200 rpm. Sorprende por su mínima fricción interna. Esto es aplicable, por ejemplo, a los segmentos de los pistones, a la cabeza de los mismos, a la correa dentada y a los bulones cubiertos de carbono de los pistones de aluminio fundido. Una bomba de aceite de dos etapas, un turbocompresor con turbina de geometría variable y un colector de admisión con el intercooler integrado completan el paquete tecnológico.

Un *bestseller*: el 2.0 TDI (150 CV/190 CV)

El motor TDI cuatro cilindros de 1.968 cc es muy popular en la gama Audi. Está disponible en el Q2 con dos niveles de potencia. En la primera versión tiene 150 CV (110 kW) y 340 Nm de par entre las 1.750 y las 3.000 rpm. En la versión superior, esos valores suben hasta los 190 CV (140 kW) y 400 Nm entre 1.900 y 3.300 rpm. La variante de 150 CV viene con una transmisión manual de seis velocidades, y el cambio S tronic está disponible como opción. El modelo superior de los diésel va equipado de serie con la transmisión de doble embrague y la tracción a las cuatro ruedas quattro.

El 2.0 TDI cuenta con un paquete de soluciones de alta tecnología: dos árboles de equilibrado en el cárter, fricción interna minimizada, circuitos de refrigeración separados, un sensor de presión de los cilindros y un sistema de raíl común que trabaja con una presión máxima de 2.000 bares.



La transmisión de fuerza

El Audi Q2 está disponible con varias transmisiones, dependiendo del motor instalado: una caja de cambios manual de seis velocidades y dos versiones de la transmisión de doble embrague y siete marchas. La caja de cambios manual es de serie en los motores 1.0 TFSI, 1.4 TFSI con COD, 1.6 TDI y 2.0 TDI de 150 CV (110 kW). Se caracteriza por recorridos de palanca cortos y precisos, y una carcasa de magnesio reduce su peso. La deportiva S tronic de siete velocidades está disponible también en esos motores. El TDI superior y el 2.0 TFSI la llevan como equipamiento de serie.

En todas las transmisiones, la corta relación de transmisión de las marchas bajas proporciona una potente aceleración. Por su parte, una relación de transmisión más larga en las marchas superiores de esta caja de cambios reduce la velocidad de giro del motor y, con ello, el consumo de combustible.

Nuevas tecnologías: la transmisión S tronic de siete marchas

Existen dos versiones de la transmisión S tronic de siete velocidades. Los motores de hasta 116 CV de potencia (85 kW) van unidos a la fiable unidad que pesa sólo 70 kilogramos. Los dos embragues funcionan en seco. Los motores superiores, con cifras de par de 320 Nm hacia arriba, se acoplan con una caja de cambios S tronic de nuevo desarrollo, en la que los embragues están bañados en aceite.

Las siete marchas de la nueva transmisión de doble embrague permiten una amplia relación de 8,7. Los cambios de revoluciones del motor al pasar de una a otra marcha se mantienen relativamente cercanos, lo que permite que éste gire siempre cerca del punto ideal de funcionamiento.

Soluciones innovadoras mejoran la eficiencia de la nueva transmisión S tronic de siete marchas. El aceite se suministra a través de una pequeña bomba de engranajes de accionamiento mecánico. En algunas situaciones, como cuando se arranca en una pendiente, el suministro se complementa mediante una segunda bomba eléctrica para satisfacer la mayor demanda necesaria. La optimización ha sido capaz de reducir la fricción de muchos componentes, lo que contribuye a la excelente eficiencia de la nueva transmisión de doble embrague.

La transmisión S tronic de siete marchas es muy versátil en cualquiera de sus variantes. Los conductores tienen la posibilidad de dejar que funcione en modo automático o cambiar de marcha ellos mismos, para lo que pueden usar el selector de la consola central o las levas de serie situadas en el volante. También se puede elegir entre tres programas diferentes en el modo automático. En D, el motor funciona todo el tiempo que es posible a bajas revoluciones. En el modo S, el estilo de conducción es más deportivo y las revoluciones aumentan. Si el sistema opcional Audi drive select se coloca en el modo



“efficiency”, el embrague se desacopla cuando el coche avanza por inercia, lo que permite en modo de rueda libre. Con la función start-stop el motor se para cuando la velocidad baja de 7 km/h.

La caja de cambios de doble embrague y siete marchas transfiere la potencia del motor a través de tres ejes, uno de accionamiento y dos de salida. Este esquema permite un diseño compacto, que es necesario para encajar con los motores transversales de cuatro cilindros del Audi Q2. La caja de cambios S tronic de siete marchas se compone de dos subunidades. El embrague K1, situado en el exterior, transmite el par del motor a los engranajes para las marchas impares (1, 3, 5 y 7) a través de un eje sólido. Un árbol hueco gira alrededor del eje sólido. Éste va conectado a un segundo embrague más pequeño, el K2, que va ubicado dentro del embrague más grande y que controla los engranajes para las marchas pares (2, 4 y 6), así como para la marchas atrás.

Ambas subunidades de transmisión están continuamente activas, pero sólo una va conectada al motor en cada momento. Por ejemplo, cuando el conductor acelera en tercera, la cuarta marcha está ya engranada en la segunda estructura de la transmisión. Los cambios de marcha se realizan pasando de un embrague a otro. Esos cambios de se efectúan en pocas centésimas de segundo y son completamente dinámicos, fluidos y confortables, sin que haya prácticamente interrupción de la tracción. Los embragues multidisco están gestionados con extrema precisión.

Deportividad y estabilidad: la tracción quattro

El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas quattro garantiza la tracción y el comportamiento óptimos, cualquiera que sean las condiciones de la carretera. Viene de serie con los motores 2.0 TFSI y 2.0 TDI de 190 CV de potencia (140 kW). Se puede pedir como opción en el propulsor 2.0 TDI de 150 CV (110 kW).

La tracción quattro utiliza un embrague multidisco que actúa electrohidráulicamente. El embrague está montado al final del árbol de transmisión, por delante del diferencial del eje trasero, lo que mejora el reparto de pesos. Contiene un conjunto de discos que funcionan en un baño de aceite. Los anillos de fricción metálicos están dispuestos por parejas, uno detrás de otro (un anillo de cada par está engranado de forma rígida con el tambor del embrague que gira con el árbol de transmisión, mientras que el otro está unido con el eje de salida al diferencial posterior). El par se distribuye de forma continua entre ambos ejes. El embrague multidisco puede dirigir el par al eje trasero de forma variable, en una relación 50:50, en muy pocos milisegundos. Para ello, un pistón presiona el conjunto de discos de forma controlada. Una bomba de émbolo axial y accionamiento eléctrico proporciona la presión requerida, que puede llegar a cerca de 40 bares.

El control electrónico del embrague multidisco lleva la combinación de placer y seguridad en la conducción a un nivel completamente nuevo. El sistema puede empezar a enviar una parte del par al eje trasero en cuanto el conductor toma una curva de forma deportiva. Tan



pronto como acelera, la fuerza impulsa al SUV hacia el interior del viraje. Cuando se toma una curva al límite, el sistema trabaja en estrecha relación con el mecanismo de control selectivo del par, una función de software inteligente del ESC. Esto permite un giro preciso hacia la curva durante un cambio de masas y proporciona el máximo control y fiabilidad al derrapar en una superficie de baja fricción.

El tren de rodaje

El Audi Q2 combina un comportamiento ágil con un confort absoluto y un alto grado de seguridad en la conducción. La respuesta de la suspensión suaviza todo tipo de superficies irregulares, y la dirección directa proporciona un tacto preciso. La estabilidad en línea recta es firme y segura, lo mismo que en curvas. Gracias a los casi 15 centímetros de altura libre al suelo, el Q2 también se comporta adecuadamente en terrenos complicados.

Cuatro brazos en cada rueda trasera: la suspensión

La suspensión en el eje delantero, que tiene una vía de 1.547 milímetros, es de tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y articulación por cojinetes de fundición de aluminio. Las variantes del Q2 con tracción delantera utilizan una ligera barra de torsión en el eje trasero, mientras que las versiones quattro llevan una suspensión de cuatro brazos en el eje posterior, que tiene una vía de 1.541 milímetros. Los brazos longitudinales absorben las fuerzas de aceleración y frenado, y sus cojinetes están configurados para ser relativamente suaves y proporcionar un mayor confort de marcha. Por otro lado, los tres brazos transversales por rueda, que se ocupan de las fuerzas laterales, van rígidamente unidos al subchasis para mejorar las características de comportamiento. Los amortiguadores y muelles helicoidales están instalados por separado, lo que beneficia al espacio de carga del maletero.

Máxima tecnología: dirección progresiva

La dirección progresiva es de serie en el Audi Q2. La cremallera está diseñada para que la desmultiplicación vaya siendo más directa a medida que se gira. Eso permite que el nuevo Q2 se pueda conducir con agilidad y precisión, haciendo poco esfuerzo sobre la dirección, tanto en el tráfico de la ciudad como en las carreteras sinuosas. La dirección, de accionamiento electromecánico y, por tanto, muy eficiente, adapta su asistencia a la velocidad y trabaja junto con los sistemas opcionales Audi active lane assist y Audi park assist.

Cinco caracteres: Audi drive select

El Audi Q2 también puede salir de la línea de montaje con el sistema Audi drive select. El usuario podrá elegir entre cinco modos que influyen en las características de conducción: comfort, auto, dynamic, efficiency e individual. En la configuración básica el Audi drive select afecta a las características del motor y de la dirección asistida. Con la opción de la transmisión S tronic (de serie en los motores superiores), el control de crucero adaptativo



ACC, el control de crucero, el sonido del motor y la suspensión con amortiguación regulable “dámper control” también están acoplados al Audi drive select.

Mejoras dinámicas: suspensión deportiva y adaptativa

Como alternativa a la suspensión de serie con amortiguadores monotubo, Audi ofrece una suspensión deportiva que rebaja la carrocería 10 milímetros. Va incluida con el paquete deportivo S line. La suspensión opcional, con amortiguación regulable “dámper control”, está disponible en combinación con el sistema Audi drive select. En este caso los amortiguadores son de gas con doble tubo e incluyen una válvula electromagnética. Con ella se controla el flujo de fluido hidráulico entre las cámaras interior y exterior. Un flujo pequeño a través de una sección transversal da unas características más firmes al amortiguador, mientras que con un flujo mayor el funcionamiento es más suave.

La suspensión con amortiguación regulable “dámper control” funciona un modo específico a través del sistema Audi drive select. Se adapta en cuestión de milisegundos al estilo de conducción y a las condiciones de la carretera. Además, proporciona la dureza de amortiguación óptima para cada situación: poca dureza en los baches fuertes; mucha para sujetar la carrocería en curvas rápidas o cuando se frena.

Sistema de gama alta: Control Electrónico de Estabilidad (ESC)

El Control Electrónico de Estabilidad (ESC) integra el control selectivo de par a las ruedas, que perfecciona el comportamiento en las curvas tomadas al límite. Hizo su estreno en los modelos Q con el Audi Q3. Para el Q2 los ingenieros han actualizado sistemáticamente todas las funciones de estabilización y las medidas para mejorar la tracción. Antes incluso de que vaya a ocurrir un subviraje, se aplican los frenos de forma imperceptible a las ruedas del interior de la curva. Eso provoca que el exceso de par se dirija a las ruedas exteriores. Así, el Audi Q2 puede girar con precisión en las curvas que se toman a elevada velocidad, con una excelente estabilidad direccional. Esta función y la interacción con el embrague multidisco minimiza la tendencia al subviraje en situaciones límite. El resultado es una seguridad de conducción muy superior, combinada con un mayor placer al volante.

Como sucede en todos los modelos Q, el ESC se puede desactivar en dos fases a través de un botón. Hay disponible un modo *offroad*, tanto para las versiones de tracción delantera como para las de tracción a las cuatro ruedas. Esto garantiza una tracción óptima en arena, en terreno con piedras sueltas y en zonas complicadas. El modo *offroad* también adapta el sistema antibloqueo de frenos y el bloqueo electrónico de diferencial a las respectivas superficies. El ESC se puede desactivar por completo en la segunda fase, para que los conductores más expertos puedan expresar las ambiciones deportivas del Audi Q2. Sin embargo, el control selectivo de par a las ruedas y el bloqueo electrónico de diferencial permanecen activos, para garantizar la tracción y la estabilidad óptimas.



Control superior: el sistema de frenos

El sistema de frenos proporciona un magnífico tacto de pedal, que se puede modular con precisión. Dependiendo de la versión de motor, se montan discos de frenos ventilados, que miden 312 mm de diámetro, o macizos, que tienen un diámetro de 272 mm. El freno de estacionamiento electromecánico es parte del sistema de frenos del eje trasero.

Opcionalmente, se puede ampliar para incluir el Audi hold assist, que mejora la seguridad al prevenir que el Q2 se desplace después de detenerse en una pendiente hacia arriba o hacia abajo.

Muchos diseños y tamaños: las llantas

Audi ha preparado una atractiva gama de llantas para el Audi Q2. Las de serie son de aluminio, de 16 pulgadas en diseño de 5 radios. Los clientes que pidan las ediciones design o sport del Q2 tendrán unas llantas de aleación de 18 pulgadas de serie y pueden elegir entre una gran variedad de diseños. Audi Sport dispone de llantas en tamaños que llegan hasta las 19 pulgadas, no sólo con diseños distintos sino también diferentes superficies de acabado. Son de serie el kit de reparación de neumáticos y un indicador de presión, así como los tornillos de rueda antirrobo. Audi proporciona la rueda de repuesto opcionalmente bajo pedido.

Lanzamiento al mercado y precios

El SUV compacto, que se construye en la planta principal de Audi en Ingolstadt, se puede pedir desde mediados de julio y se lanzará a los mercados europeos a finales de 2016. Los precios básicos son 25.950 euros para el 1.0 TFSI y 26.400 euros para el 1.6 TDI.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi Q2:

Este vehículo aún no se comercializa. Todavía no ha sido sometido a homologación y por lo tanto no está sujeto a la Directiva 1999/94/EC.

Audi Q7:

Consumo combinado en l/100 km: 8,3 – 5,5;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 199 - 144

Las cifras de consumo y emisiones dependen de las llantas/neumáticos utilizados, así como de la versión de motor/transmisión.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en