

Raum-Fahrt in der Megacity

- **Audi urbansphere concept – Revolutionäres Raumkonzept**
- **High-Tech-Interieur wird zur Erlebnissphäre für den urbanen Raum**
- **PPE-Technikplattform mit E-Antrieb**

Ingolstadt, 19. April 2022. Konsequenterweise von innen nach außen gestaltet – Audi präsentiert die Studie Audi urbansphere concept. Entworfen haben Designer_innen und Techniker_innen den Audi urbansphere zunächst für den Verkehr in den Megacities von China. Doch eignet sich das Konzept auch für alle übrigen Ballungsräume rund um den Globus. In diesen urbanen Regionen, wo persönlicher Raum besonders knapp bemessen ist, bietet das Concept Car den bisher größten Innenraum eines Audi. Und orchestriert diesen intelligent mit Technologien und digitalen Services, die alle Sinne ansprechen und damit eine neue Erlebnisqualität bieten.

„Um den Mobilitätsbedürfnissen unserer chinesischen Kund_innen gerecht zu werden, haben die Designstudios von Audi in Peking und Ingolstadt den Audi urbansphere concept gemeinsam in enger Zusammenarbeit entwickelt“, sagt Markus Duesmann, Vorstandsvorsitzender AUDI AG und verantwortlich für den Markt China. Erstmals hätten auch potenzielle Kund_innen in China am Entwicklungsprozess teilgenommen und eigene Wünsche und Erfahrungen in die Entstehung („Co-Creation“) eingebracht.

Das Resultat dieses Prozesses zeigt sich im Audi urbansphere concept vor allem im Innenraum. So präsentiert sich das großvolumige Automobil als rollende Lounge und mobiles Arbeitszimmer – das Fahrzeug dient während der im Verkehr verbrachten Zeit als dritter Lebensraum. Dafür verbindet der Audi urbansphere selbst in der täglichen Rushhour den Luxus völliger Privatsphäre mit einem umfassenden High-Tech-Angebot an Bord. Die Technologie für automatisiertes Fahren verwandelt das Interieur ohne Lenkrad, Pedalerie und Anzeigen in einen mobilen Erlebnisraum, der sich für die Angebote eines ganzheitlichen digitalen Ökosystems öffnet.

Audi sphere – First Class hoch drei

Mit den drei Concept Cars Audi skysphere, Audi grandsphere und Audi urbansphere illustriert die Marke mit den Vier Ringen ihre Vision der Premiummobilität von morgen. Dabei erschließt sich eine Erlebniswelt, die weit über den zweckgebundenen Aufenthalt an Bord, über den profanen Transport von A nach B hinausgeht.

Sphere Nummer 1: Im August 2021 debütierte der elektrisch angetriebene Roadster Audi skysphere concept – die spektakuläre Vision eines automatisiert fahrenden GT, der sich mit variablem Radstand in einen selbst gesteuerten Sportwagen wandelt.

Nur wenige Wochen später stellte Audi auf der IAA 2021 das zweite Modell der sphere-Reihe vor, den Audi grandsphere concept. Diese viersitzige große Limousine illustrierte den Anspruch der Marke, progressiven Luxus der Zukunft zu definieren.

Beide Studien verbindet mit dem Audi urbansphere die Ableitung des gesamten Konzepts von der Fähigkeit, automatisiert auf Level 4 fahren zu können. Eine Technologie, auf deren Einführung Audi zusammen mit CARIAD, dem Software-Unternehmen des Volkswagen Konzerns, in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts hinarbeitet.

Innere Größe

Schon auf den ersten Blick zeigt sich der Audi urbansphere concept als größtes Modell der sphere-Familie, ja aller bisherigen Audi Konzeptfahrzeuge. Mit seinen repräsentativen Dimensionen – 5,51 Meter Länge, 2,01 Meter Breite und 1,78 Meter Höhe – im automobilen Oberhaus platziert, bricht der Audi urbansphere concept radikal mit Konventionen des Segments.

Denn er ist konsequent von innen nach außen, um seine Passagier_innen herum entworfen worden. Das wichtigste Maß ist deshalb: der konkurrenzlose Radstand von 3,40 Metern. Der Innenraum des Audi urbansphere ordnet sich nicht dem klassischen Diktat unter, nach dem in ein von der Fahrphysik beschränktes Volumen möglichst viele Sitzplätze, Ablagen und Funktionselemente zu zwängen seien, sondern folgt an erster Stelle dem Bedürfnis der Fahrgäste, großzügigen Raum als distinktiven Komfortfaktor erleben zu können.

„Damit wir E-Mobilität noch attraktiver machen, denken wir sie ganzheitlich und von den Kundenbedürfnissen her“, sagt Markus Duesmann. Stärker als bisher, sei nicht allein das Produkt ausschlaggebend. Audi schaffe daher ein umfassendes Ökosystem mit Dienstleistungen rund ums Auto. So bietet auch der Audi urbansphere concept allen Personen an Bord eine große Vielfalt an Optionen, diese Freiheit für individuell gestaltbare Erlebnisse zu nutzen: Kommunikation oder Entspannung, Arbeit oder den Rückzug in eine Privatsphäre, wenn dies gewünscht wird. So verwandelt sich der Audi urbansphere concept vom reinen Automobil in ein „Experience Device“.

Audi eigene Optionen sowie die Integration von digitalen Diensten weiterer Anbieter_innen erweitern die Möglichkeiten. Mit diesen lässt sich rund um die aktuelle Fahrt eine Vielzahl von Serviceangeboten erschließen. Auch alltägliche Aufgaben jenseits der Fahrt werden erledigt – die Reservierung eines Restaurantbesuchs, online getätigte Einkäufe aus dem Auto heraus. Zusätzlich holt der automatisiert fahrende Audi urbansphere concept seine Passagier_innen zuhause ab und kümmert sich selbstständig um einen Parkplatz und das Laden der Batterie.

Individuell zugeschnitten sind auch Infotainmentangebote wie die nahtlose Integration des Onboard-Streamings von bereits genutzten Musik- und Videoprovidern. In einem weiteren Schritt wird Audi künftig personalisierte und exklusive Angebote bereithalten – Konzerte, kulturelle Veranstaltungen oder auch Sportereignisse, zu denen Kund_innen eingeladen werden.

Die Architektur – von innen nach außen

Die Namenskomponente „Sphere“ setzt bereits ein Signal: Im Zentrum der Konzeptfahrzeuge Audi skysphere, grandsphere und urbansphere steht jeweils der innere Raum, das Interieur. Der Innenraum wird so zum Fundament für Gestaltung und Technik und damit zur Lebens- und Erlebnissphäre der Insass_innen unterwegs.

Deren Bedürfnisse und Wünsche entwickeln diesen Raum, seine Architektur und alle integrierten Funktionen. Mit dieser Umwertung verändert sich auch der Designprozess selbst. Am Anfang aller Diskussionen richtet sich der Fokus auf das Interieur. Erst davon abgeleitet werden Package, Exterieurlinien und Proportionen entworfen, die das Automobil zusammen mit den technologischen Prämissen zum Gesamtkunstwerk gestalten.

Fläche, Form, Funktion – das Interieur

Die Türen des Audi urbansphere concept sind gegenläufig, vorn und hinten angeschlagen; eine B-Säule gibt es nicht. So eröffnet sich den Passagier_innen schon beim Einsteigen die gesamte Weite des Innenraums. Nach außen drehbare Sitze und ein auf den Boden neben dem Fahrzeug projizierter roter Lichtteppich („Red Carpet Light“) orchestrieren schon den Einstieg zum Komforterlebnis.

3,40 Meter Radstand und die Fahrzeugbreite von 2,01 Metern umreißen die selbst für ein Oberklasseautomobil mehr als stattliche Grundfläche. Zusammen mit der lichten Fahrzeughöhe von 1,78 Metern und großzügigen Glasflächen münden diese Dimensionen in ein außergewöhnlich großzügiges Raumerlebnis.

Vier Einzelsitze in zwei Reihen bieten den Passagier_innen luxuriösen First-Class-Komfort. Vor allem das Gestühl in der hinteren Reihe offeriert großzügige Abmessungen und eine Vielzahl von Verstelloptionen. In den Relax- und Entertainmodi lässt sich die Rücklehne um bis zu 60 Grad neigen, während gleichzeitig Beinauflagen ausfahren. Die mittig angebrachten, in die Sitzwangen integrierten Armlehnen und ihre Pendants in den Türen erzeugen ein wohliges Gefühl von Geborgenheit.

Auch den wechselnden sozialen Bedürfnissen der Passagier_innen tragen die Sitze vielfältig Rechnung. Beim Gespräch können sich die Fahrgäste auf ihren drehbaren Sesseln einander zuwenden. Wer sich hingegen zurückziehen möchte, der kann seinen Kopfbereich mit einer hinter der Kopfstütze angebrachten Blende gegenüber der neben ihr/ihm sitzenden Person verdecken. Jeder Sitz verfügt zudem über eine eigene Soundzone mit Lautsprechern im Kopfstützenbereich. In die Rücklehnen der Vordersitze sind auch individuelle Monitore integriert.

Für die gemeinsame Nutzung des Infotainments hingegen gibt es einen großformatigen und transparenten OLED-Screen, der vom Dachbereich vertikal in die Zone zwischen den Sitzreihen einschwenkt.

Auf diesem die gesamte Innenbreite einnehmenden Bildschirm („Cinema Screen“) können die beiden Fahrgäste der hinteren Reihe gemeinsam an einer Videokonferenz teilnehmen oder auch einen Film anschauen. Selbst die Split-Screen-Nutzung ist möglich. Wird der Schirm nicht genutzt, bietet er dank seiner transparenten Ausführung freien Blick nach vorn oder – wenn nach oben geklappt – auch durch den verglasten Dachbereich zum Himmel.

Wie schon im Audi grandsphere concept, verschmelzen auch im Interieur des urbansphere Raum und Architektur, digitale Technologie und authentische Materialien zu einer Einheit. Die Linienführung ist betont horizontal gehalten. Der offene, weite Innenraum unterstützt den Eindruck eines einzigartigen Raumangebots. Wird im automatisierten Fahrbetrieb auf Lenkrad, Pedalerie und klassische Armaturentafel verzichtet, verstärkt sich das Gefühl von Transparenz und Weite.

Sitzfläche und Rückenlehne der Gurtintegralsitze sind optisch voneinander getrennt. Zwischen den Rücksitzen findet sich – normalerweise in einer tiefen Position arretiert – eine nach oben schwenkbare Mittelkonsole. Sie enthält einen Wasserspender und Gläser – auch dies ein Beleg für den First-Class-Anspruch des Audi urbansphere concept.

Ebenfalls zur Wellness-Zone qualifizieren den Audi urbansphere neuartige digitale Optionen, die nicht zuletzt durch die Impulse des Co-Creation-Prozesses mit chinesischen Kund_innen entstanden sind. Bestes Beispiel: Stresserkennung – dieses lernfähige Programm ermittelt per Gesichtsscan und Stimmenanalyse das Befinden der Fahrgäste. Und bietet jeder Person individuelle Möglichkeiten zur Entspannung, etwa mit einer Meditations-App, die sich über den persönlichen Screen und die private Sound-Zone in den Kopfstützen nutzen lässt.

Weniger ist mehr – Anzeigen und Bedienung

Reduktion wird im Audi urbansphere zum Gestaltungsprinzip. Weder Batterien von Rundinstrumenten noch schwarze Bildschirme für virtuelle Anzeigeconzepte sind vor der Aktivierung der Fahrfunktionen zu sehen.

Stattdessen klar gegliederte und beruhigte Zonen von Materialien höchster Qualität. Holz und Wolle sowie synthetische Textilgewebe sind als Verkleidungen, Sitzbespannung und als Bodenteppiche zu sehen, haptisch hochwertig und angenehm zu tasten.

Sanfte Beige- und Grautöne strukturieren den Innenraum horizontal. Ein dunkles, reduziertes Grün als Farbe der Sitzschalen beruhigt das Auge. Von oben nach unten werden die Farbzonen des Interieurs heller und erschaffen zusammen mit dem natürlichen Lichteinfall einen homogenen, weiten Innenraum.

Eine Überraschung, wenn das Fahrzeug auf einen einfachen Fingertipp hin zum Leben erwacht: Es gibt Anzeigen, allerdings in Form von Projektionen auf die Holzflächen unterhalb der Frontscheibe, und zwar je nach Fahrzustand – manuell mit Lenkrad oder im Level 4 – über die gesamte Innenbreite verteilt oder getrennt für Fahrer_innen und Beifahrer_innen segmentiert.

In hochfeiner Auflösung finden sich alle Informationen, die während der Fahrt benötigt werden.

Zusätzlich ist für das schnelle Umschalten von Inhalten – etwa von Musik zur Navigation – unterhalb der Projektionsfläche eine Sensor Bar integriert. Diese zeigt alle Funktionen und Applikationen an, die im Auto aktiv sind. Icons für die jeweiligen Menüs leuchten dabei auf.

Ein besonderes, überaus innovatives Bedienelement findet sich nahe dem Türausschnitt an der Innenverkleidung: das MMI touchless response. Sitzen die Passagier_innen in der aufrechten Position, weit vorn in ihrem jeweiligen Bereich, können sie haptisch mit diesem Element per Drehring und Tasten diverse Funktionsmenüs anwählen und sich durch die einzelnen Ebenen klicken. Eine einfache, intuitive Bedienweise.

Neigt man hingegen die Sitzlehne weit nach hinten, müssen die Fahrgäste nicht etwa auf dieses Komfort-Item verzichten. Denn dann kommt eine Kombination aus Eye-Tracking und Gestensteuerung zum Einsatz. Ein aufs Auge gerichteter Sensor erkennt an der Blickrichtung, wenn die Bedieneinheit zum Einsatz kommen soll. Und die Passagier_innen brauchen nur noch – ohne sich vorbeugen zu müssen – analoge Handbewegungen auszuführen, die denen im haptischen Betrieb gleichen, und können damit das System ebenso gut bedienen – auch komplett ohne Berührung.

Für alle Bedienmodi – Blickdetektion, Gesten- oder Sprachsteuerung und Berührung – gilt: Der Audi urbansphere concept stellt sich auf die jeweiligen Nutzer_innen ein und lernt deren Präferenzen sowie häufig genutzte Funktionen – und kann auf dieser Basis nicht nur rudimentär ausgeführte Befehle sinnvoll ergänzen, sondern den Nutzer_innen auch selbst individuelle Vorschläge machen.

Auch in die Armauflagen der Türen sind Bedienfelder integriert. So bietet das Fahrzeug den Passagier_innen stets die unsichtbaren Touchflächen mittels optischen Hinweises auf deren Position an. Gleichfalls in den Türarmauflagen zu finden sind links und rechts VR-Brillen, die sich in Verbindung mit Optionen des Infotainments nutzen lassen – etwa für das hologramm-System.

Prinzip Nachhaltigkeit

Viele der Materialien im Innenraum des Audi urbansphere concept wie die Hainbuchenfurniere stammen aus nachhaltigem Anbau. Bei diesem Holz lassen sich standortnah gewachsene Hölzer nutzen und der gesamte Stamm ist verwertbar. Bei der Verarbeitung kommen die Produzenten ohne den Einsatz von Chemikalien aus.

Die Sitzpolster bestehen aus einem recycelten Polyamid – Produktname: Econyl. Dieses Material lässt sich auch nach dem Einsatz im Automobil erneut wiederaufbereiten – ohne jeden Qualitätsverlust. Wichtig für die Möglichkeit des Recyclings ist auch die Maßnahme, die jeweiligen Materialien sortenrein zu verbauen – denn eine Mischung würde die Möglichkeiten des Recyclings drastisch reduzieren.

In den Armauflagen sowie im hinteren Fahrzeugbereich kommt Bambusviskose zum Einsatz. Bambus wächst schneller als gewöhnliches Holz, bindet viel CO₂ und beim Anbau sind weder Herbizide noch Pestizide notwendig.

Raumkonzept für die Luxusklasse – das Exterieurdesign

Ein großer und zweifellos ein selbstbewusster Auftritt – die erste Begegnung mit dem Audi urbansphere concept hinterlässt Wirkung bei den Betrachter_innen. Eine Länge von 5,5 Metern, die Höhe von nahezu 1,78 Metern und die Breite von mehr als zwei Metern sind zweifellos repräsentativ genug für das Spiel in der automobilen Oberliga.

In der fließenden Silhouette des Fahrzeugkörpers finden sich klassische Audi Formen und -Elemente, hier jedoch zu einer neuen Synthese verbunden: der repräsentative Singleframe mit den digitalen Augen der flankierenden Leuchteinheiten. In der Seitenansicht der weit geschwungene, dynamische Dachbogen. Ein massiver Schweller, hinter dem sich die Batterieeinheit verbirgt. Große Räder im 24-Zoll-Format. Sie zitieren eine Ikone der 90er Jahre – das Konzeptfahrzeug Audi Avus. Die sechs Doppelspeichen signalisieren gleichzeitig Leichtbau und Stabilität, erinnern an funktionale Motorsporträder und die Bauhastradition des Markendesigns.

Eine angedeutete Keilform des Fahrzeugkörpers wird durch die großflächige und flach stehende Frontscheibe unterstrichen. An der Front und auch am Heck finden sich große digitale Lichtflächen, die das Design prägen und gleichzeitig als Kommunikationselemente dienen.

Der Audi urbansphere entzieht sich der Einstufung in klassische Fahrzeugkategorien. Als typischer Audi gibt er sich jedoch auf den ersten Blick zu erkennen. Besonders die Verwandtschaft zum Audi grandsphere concept fällt ins Auge. Die monolithische Gestaltung des Fahrzeugkörpers haben diese beiden Konzeptautomobile ebenso gemeinsam wie die plastische, weiche Ausformung der Radhäuser. Ein langer Radstand von deutlich mehr als drei Metern und kurze Überhänge weisen auf das Antriebsprinzip E hin. Eleganz, Dynamik, organische Formensprache – solche Attribute drängen sich trotz der stattlichen Proportionen des Audi urbansphere ebenso wie beim deutlich flacheren grandsphere unmittelbar auf.

Sichtbare Technologie – das Licht

Im Frontbereich gibt es eine innovative Interpretation des Audi Markengesichts Singleframe: Er ist als großflächiges Oktagon ausgeformt. Auch wenn der Grill seine ursprüngliche Funktion als Lufteinlass beim E-Antrieb verloren hat, so bleibt er dennoch als unverwechselbares Signet der Marke im Blick. Die digitale Lichtfläche liegt hinter einem leicht getönten, transparenten Visier, das großflächig die Front bedeckt. Die dreidimensionale Lichtstruktur selbst ist in dynamisch verdichteten Pixelflächen angeordnet. Der obere und untere Rand des Singleframe besteht noch aus Aluminium, die vertikalen Verbindungen werden als Teil der Lichtfläche von LEDs gestaltet.

Die gesamte Fläche des Singleframe wird dabei zur Bühne oder Leinwand („Audi Light Canvas“) und lässt sich zur Kommunikation nutzen – als dynamische Lichtinszenierung mit klarer Signalfunktion in Richtung anderer Verkehrsteilnehmer_innen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Fahr- und Fernlicht werden über Leuchtsegmente in den äußeren Partien des Singleframe realisiert, im Heckbereich gibt es eine analog funktionierende Matrix LED-Fläche.

Schmal, wie fokussierte Augen, erscheinen die Leuchteinheiten rechts und links des Singleframe. Diese – Audi Eyes genannten – digitalen Leuchteinheiten zitieren dabei das Markenlogo der Vier Ringe, denn sie vergrößern und isolieren die Schnittfläche von zwei Ringen zu einer Pupille – einer neuen, unverwechselbaren digitalen Lichtsignatur.

Dabei lassen sich die Leuchtflächen – und damit der Ausdruck der Augen – an die Verkehrssituation, die Umgebung und selbst die Stimmung der Passagier_innen anpassen. Als Tagfahrlicht lässt sich der Blick fokussieren oder offen darstellen, die Iris schmal oder weit gestalten. Eine ebenfalls digital angedeutete Augenbraue fungiert zudem bei Bedarf als dynamisch inszenierter Blinker. Durch die optimale Erkennbarkeit setzt er zugunsten der Sicherheit unübersehbare Zeichen.

Eine besondere Reverenz an China ist ein leuchtstarkes Accessoire, das die Passagier_innen beim Verlassen ihres Audi urbansphere mitnehmen können – den Audi Light Umbrella, einen selbst leuchtenden Schirm. Inspiriert von traditionellen chinesischen Schirmen, fungiert er als schützender Begleiter und multifunktionale Lichtquelle: Die Innenhaut des Schirms besteht aus reflektierendem Material, so dass die gesamte Fläche als blendfreie Leuchteinheit wirkt.

Mit dieser sehen nicht nur die Träger_innen ihren Weg besser, sondern sie werden selbst auch besser sichtbar: Beim Überqueren einer Straße oder in Gefahrensituationen aktiviert der Light Umbrella mittels künstlicher Intelligenz und ausgeklügelter Sensorik ein rhythmisches Blinken des Leuchtkegels.

Und der Light Umbrella rückt seine Träger_innen auch im wörtlichen Sinne bestens ins Bild: Mit gleichmäßiger Ausleuchtung des Gesichts verhilft er bei Bedarf zu perfekten Selfies.

Antrieb und Laden

Die Technikplattform des Audi urbansphere – die sogenannte Premium Platform Electric (PPE) – ist ausschließlich für den batterieelektrischen Antrieb konzipiert und schöpft damit alle Vorteile dieser Technologie voll aus. Zentrales Element der PPE ist ein Batteriemodul zwischen den Achsen, das – wie schon im Audi grandsphere – rund 120 Kilowattstunden Energie bereithält. Indem Audi nahezu die gesamte Fahrzeugbasis zwischen den Achsen nutzt, ist für den Akku ein flaches Layout möglich.

Daraus entsteht zusammen mit großen Rädern im 24-Zoll-Format eine nicht nur für die Formgebung perfekte Grundproportion. Ein hohes Maß an Innenraumlänge und damit Beinfreiheit in beiden Sitzreihen zählt zu den zentralen Vorteilen.

Zudem erhöht der Entfall von Getriebeglocke und Kardantunnel den Raumkomfort in E-Automobilen.

Die beiden Elektromotoren des Audi urbansphere concept mobilisieren eine Gesamtleistung von 295 Kilowatt und ein Systemdrehmoment von 690 Newtonmetern. Eindrucksvolle Werte, die im urbanen Kolonnenverkehr längst nicht immer abgerufen werden. Dennoch verzichtet auch der Audi urbansphere nicht auf den permanenten Allradantrieb quattro – essenziell für leistungsstarke Vertreter der Marke.

Das Concept Car verfügt über je einen E-Motor auf Vorder- und Hinterachse, die mittels elektronischer Koordination den permanent verfügbaren Allradantrieb bedarfsorientiert und vor allem mit Blick auf Ökonomie und Reichweite umsetzen. Ein Novum: Zugunsten reduzierter Reibung und damit eines geringeren Energieverbrauchs im Rollbetrieb lässt sich der Vorderachsantrieb bedarfsgerecht deaktivieren.

Schnelles Laden, hohe Reichweite

Herzstück des Antriebs ist die 800-Volt-Ladetechnik. Sie sorgt dafür, dass sich die Batterie mit bis zu 270 Kilowatt an Schnellladesäulen innerhalb kürzester Zeit aufladen lässt. Die Ladezeiten nähern sich so einem klassischen Tankstopp bei verbrennergetriebenen Automobilen an: Gerade einmal zehn Minuten genügen, um Antriebsenergie für mehr als 300 Kilometer Fahrstrecke an Bord zu nehmen. In weniger als 25 Minuten lässt sich der Ladestand der mehr als 120 Kilowattstunden fassenden Batterie von fünf auf 80 Prozent steigern. Nach WLTP-Standard lässt das eine rechnerische Reichweite von bis zu 750 Kilometern erwarten – und das bedeutet selbst im verbrauchsintensiveren Stadt- und Kurzstreckenbetrieb: Überraschend notwendige Ladestopps sind in aller Regel vermeidbar.

Luftfederung für maximalen Komfort

Die Vorderräder sind über eine eigens für E-Fahrzeuge optimierte 5-Lenker-Achse angebunden. Hinten arbeitet eine Mehrlenkerachse, wie die vordere aus leichtem Aluminium gefertigt. Die lenkbaren Hinterräder sorgen trotz des langen Radstands von 3,40 Metern für exzellente Wendigkeit.

Beim Audi urbansphere concept kommt – analog zum nächsten Verwandten grandsphere – die Audi adaptive air suspension zum Einsatz – eine 1-Kammer-Luftfederung mit semiaktiver Dämpferregelung. Nicht nur auf dem City-Highway, sondern sogar auf unebenem, oft geflicktem Asphalt innerstädtischer Straßen bietet sie exzellenten Komfort ohne spürbare Aufbaubewegungen.

**Kommunikation Produkt, Technologie,
Motorsport und Sport**

Josef Schloßmacher

Pressesprecher Showcars / Koordinator

Telefon: +49 841 89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediacyenter.com/de



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Ducati, Lamborghini und Bentley produzieren an 21 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die AUDI AG bei einem Umsatz von €53,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €5,5 Mrd. Weltweit arbeiten mehr als 89.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.
