

Offen für Zukunft – Audi skysphere concept

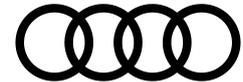
- **Bei Audi wird das Fahrzeug zum Erlebnisraum**
- **Oberklasse-Roadster mit E-Antrieb**
- **Neudefinition von progressivem Luxus**

Ingolstadt/Monterey/Malibu, 10. August 2021. Mit einem spektakulären Roadster präsentiert Audi den ersten Vertreter einer neuen Familie von Konzeptfahrzeugen. Audi skysphere concept heißt der elektrisch angetriebene offene Zweitürer, dessen Linienführung zum Audi-Design von morgen führt. Die Marke illustriert damit ihre Vision fürs progressive Luxussegment der Zukunft, bei der der Innenraum zum Erlebnisraum wird und das Fahrzeug zum „Experience Device“. Möglich wird dies durch das automatisierte Fahren, eine revolutionäre Neugestaltung des Interieurs und durch ein ganzheitliches digitales Ökosystem.

Mit dem Audi skysphere concept zeigt die Marke, wie sie künftigen Luxus neu definiert. Es geht nicht mehr nur um das Fahren. Das Concept Car wurde mit der klaren Zielsetzung konzipiert, seinen Insassen faszinierende und hochklassige Erlebnisse zu bieten.

Um den Passagieren maximale Freiheit zu geben, wurde der Audi skysphere concept für zwei unterschiedliche Fahrerlebnisse konzipiert: eine Grand Touring Experience und eine Sports Experience. Dabei kommt ein spektakuläres technisches Detail zum Einsatz – der variable Radstand. Elektrische Motoren und eine ausgeklügelte Mechanik mit ineinander verschiebbaren Karosserie- und Rahmenkomponenten machen es möglich, den Radstand selbst und die Außenlänge um 250 Millimeter zu variieren. Gleichzeitig wird die Bodenfreiheit um 10 Millimeter variiert – ein Plus zugunsten des Komforts oder aber der Fahrdynamik.

Mit einer Berührung kann der Fahrer seine Freiheit nutzen und das gewünschte Fahrerlebnis selbst wählen. Mit reduziertem Radstand kann er seinen 4,94 Meter langen E-Roadster im sogenannten „Sports“-Modus selbst steuern – die Hinterradlenkung sorgt trotz der Abmessungen für exzellente Agilität. Oder er kann sich in einem 5,19 Meter langen GT im automatisierten „Grand Touring“-Fahrmodus chauffieren lassen. Und dabei Himmel und Landschaft, maximale Beinfreiheit und die Services aus einem nahtlos integrierten digitalen Ökosystem genießen.



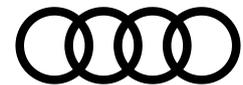
Lenkrad und Pedalerie haben sich in einen unsichtbaren Bereich bewegt; das Raumgefühl im Concept Car eröffnet neue Dimensionen für ein sportliches Cabriolet. Währenddessen behält der Audi skysphere selbsttätig Weg und Verkehr mit seiner Sensorik im Auge und steuert die Insassen sicher ans Ziel.

So, wie die Interieurgestaltung eine neue, zeitgemäße Lesart von Luxus liefert, erschließen die Digitalisierung und das Ökosystem den Passagieren nicht gekannte Freiheitsgrade und Erlebniswelten an Bord. Mit Audi-eigenen Services sowie durch die Integration von digitalen Diensten erweitern sich die Möglichkeiten. Darüber lässt sich das Erlebnis unterwegs mit Aufnahmen aus dem Innenraum und von der Umgebung über Social Media mit Freunden teilen. Auch alltägliche Aufgaben jenseits der Fahrt werden erledigt. So holt der automatisiert fahrende Audi skysphere concept seine Passagiere bereits mit Informationen zum aktuellen Reiseziel ab und kümmert sich selbstständig um einen Parkplatz und um das Laden.

Heimspiel in Kalifornien

Sein Publikumsdebüt gibt der Audi skysphere concept am 13. August 2021 im Rahmen der Monterey Car Week – auf dem legendären Rasen des Golfplatzes von Pebble Beach. Der Auftritt in Kalifornien ist dabei fast ein Heimspiel. Denn erdacht und entworfen wurde das Konzeptfahrzeug im Audi-Design-Studio in Malibu, nur einen Steinwurf entfernt vom Pacific Coast Highway, jener legendären Küstenstraße, die den Vorort von Los Angeles mit dem kalifornischen Norden verbindet. Verantwortlich zeichnen Studioleiter Gael Buzyn und sein Team. Als Inspirationsquelle diente ein legendärer Klassiker aus der eigenen Firmengeschichte – der Roadster Horch 853. Das gleichfalls rund 5,20 lange repräsentative Cabriolet definierte nicht nur den modernen Luxus der 1930er Jahre, sondern siegte 2009 auch beim Concours d´Elegance in Pebble Beach.

Jedoch beschränkt sich die optische Inspiration durch den Urahn auf die Dimensionen und die typischen Proportionen mit eher kompakter Kabine und langem Vorderwagen. Denn ein Blick unter die Haube fällt beim Horch auf einen stattlichen 8-Zylinder-Reihenmotor mit 5 Litern Hubraum. Beim Audi skysphere hingegen gibt es zwischen Vorderachse und Windschutzscheibe vor allem Komponenten des E-Antriebs wie das Ladegerät und den DC/DC-Wandler, dazu die Stellmotoren, Elektronik und Mechanik für den adaptiven Radstand. Und einen voluminösen Gepäckraum, gefüllt mit zwei eigens für das Concept Car entworfenen Golfbags.



465 kW Leistung – der Antrieb

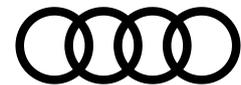
Für den Antrieb des Audi skysphere sorgt ein E-Motor, der auf der angetriebenen Hinterachse positioniert ist. 465 Kilowatt Leistung und das Drehmoment von 750 Newtonmetern haben leichtes Spiel mit dem rund 1.800 Kilogramm wiegenden Roadster. Die Gewichtsverteilung von rund 60 Prozent auf der angetriebenen Hinterachse erlaubt satte Traktion und – bei Bedarf – eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 4 Sekunden.

Die Batteriemodule des Audi skysphere sind vor allem hinter der Kabine positioniert – eine für den Schwerpunkt und die Agilität ideale Anordnung. Weitere Module finden sich zwischen den Sitzen im Mitteltunnel des skysphere-Innenraums – auch hier eine zugunsten der Dynamik gewählte Position. Als Kapazität der Batterie lassen sich mehr als 80 kWh erwarten – und damit eine Reichweite – zumindest im ökonomischen GT-Modus – von über 500 Kilometern nach WLTP-Standard.

Hinterradlenkung und adaptive air suspension – das Fahrwerk

Vorn und hinten kommt eine Doppelquerlenkerachse zum Einsatz. Die oberen und unteren Querlenker sind aus Aluminium geschmiedet oder gegossen. Die Lenkung übernimmt ein Steer-by-Wire-System, das sowohl die Vorderräder als auch die Hinterräder ansteuert. Ohne eine mechanische Verbindung zur Vorderachse kann die Lenkung unterschiedliche Lenkübersetzungen und -abstimmungen darstellen – und das auf Knopfdruck. Damit lässt sich die Lenkung von extrem direkt bis komfortabel, aber auch von hohen Rückstellkräften zu minimalen Rückstellkräften, zum Beispiel beim Parken, einstellen. Für einen kleinen Wendekreis sorgen außerdem die Hinterachslenkung und der adaptive Radstand.

Eine bei Audi bereits klassische Fahrwerkstechnologie bewirkt die geforderte Vielseitigkeit des Fahrwerks – in ihrer neuesten Evolutionsstufe: Die adaptive air suspension mit drei unabhängigen Luftkammern besticht durch eine komfortable Grundfederung. Bei sportlicher Fahrweise mit großen Beschleunigungen lassen sich einzelne Kammern deaktivieren. Resultat: Die Kennlinie der Feder wird progressiver – Roll- und Nickbewegungen lassen sich auf ein Minimum reduzieren. Ein Absenken der Karosserie um 10 Millimeter reduziert den aerodynamischen Widerstand – besonders relevant bei Langstreckenfahrten.



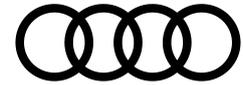
Einen entscheidenden Anteil an der Wandlungsfähigkeit der Fahreigenschaften hat das Aktivfahrwerk des Audi skysphere. Beim entspannten Gleiten werden die einzelnen Räder gezielt angehoben oder abgesenkt, um Unebenheiten und Wellen in der Fahrbahn auszugleichen. Hier verbinden sich die digitalen Prognosen der Navigation und die hochentwickelte Steuerung und Aktuatorik des Aktivfahrwerks. Die auf aerodynamisch gestylten 23-Zoll-Leichtmetallfelgen montierten Reifen der Dimension 285/30 ermöglichen den Spagat zwischen Langstreckentauglichkeit durch minimalen Rollwiderstand und sportlich aktiver Fahrweise mit hohen Längs- und Querbeschleunigungen.

Reverenz ohne Retro – das Exterieur

5,23 Meter Länge gegen 5,19; eine Breite von 1,85 gegen 2,00 Meter – in der Verkehrsfläche sind die Cabriolet-Legende Horch 853 und Audi skysphere noch verwandt. Ein auffälliger Unterschied zeigt sich hingegen in der Höhe – bis zu 1,77 Meter ragte die klassische Design-Ikone Horch je nach Karosserieform empor, während sich der eigenständige Nachfahre Audi skysphere im „Sports“-Modus mit 1,23 Meter flach, aerodynamik- und schwerpunktoptimiert auf die Straße duckt. Das Concept Car erweist dem Klassiker seine Reverenz, ohne jedoch als Retro-Zitat zu verharren.

Denn neben den Abmessungen sind es vor allem die Linien, die den Unterschied machen. Der skysphere betont mit den markentypischen weit geschwungenen und ausgestellten Radhäusern die breite Spur – ein sichtbarer Ausweis der dynamischen Talente. In der Seitenansicht bestechen die Proportionen mit langer Haube und – besonders vorn – kurzem Überhang. Organisch geschwungen sind die Oberflächen der Radhäuser und der Fronthaube. Das Heck stammt aus dem Windkanal, verbindet mit klassischer Stromlinienführung Elemente eines Speedsters und eines Shooting Brakes mit großen Glasflächen. Unterm Glas finden sich zwei eigens für den Audi skysphere passgenau entworfene Reisetaschen, die mit über Kreuz gespannten Gurten fixiert werden.

Die Front: Deutlich erkennbar – wenngleich hier nicht mehr in der Funktion des Kühlergrills – sind der markentypische Singleframe und das plastisch gestaltete, beleuchtete Emblem der vier Ringe. Der gesamte Singleframe und auch die seitlich angrenzenden Flächen sind mit weißen LED-Elementen förmlich als Bühne für visuelle Effekte gestaltet – funktional wie auch mit bewegten Begrüßungssequenzen beim Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs. Sanftes Dimmen und ein strukturiert pulsierender Leuchtrhythmus erzeugen einen eleganten Effekt. Das Tagfahrlicht in den seitlichen Frontpartien wiederum sorgt für einen entschlossenen,



fokussierten „Blick“ der Leuchteinheiten. Wird der Radstand verändert, orchestrieren die LEDs vorn und hinten eine eigens komponierte dynamische Sequenz.

Auch im Heck dominiert eine digital gesteuerte LED-Fläche, die sich über die gesamte Fahrzeugbreite erstreckt. Zahllose rote LEDs sind wie Rubine in der vertikalen Heckfläche verteilt. Spiegelungen sorgen für dynamische Licht- und Schatteneffekte beim Ein- und Ausschalten der Leuchteinheiten.

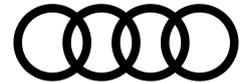
Mit dem Wechsel des Radstands und damit des Betriebsmodus von GT auf Sport verändert sich auch die Lichtsignatur und gibt, besonders im Bereich des Singleframe ein klares Signal auf den gewandelten Charakter des Audi skysphere concept.

Charakteristisch in der Seitenansicht ist der breite Schweller, der scheinbar ins hintere Radhaus hineinragt. Ein Muss, wenn sich der Radstand beim Variieren tatsächlich nach hinten schiebt. Fixiert ist der Schweller am Vorderwagen, und mit ihm schiebt sich dann auch der Schweller unter der fix positionierten Tür nach hinten. Dabei verkleinert sich der Radstand vom Gardemaß eines A8 L auf das deutlich kompaktere Maß des kurvenkompatiblen Audi RS. 5 bis 25 Zentimeter machen den Unterschied, nicht nur technisch, sondern auch optisch – und vor allem in Sachen Fahrerlebnis.

Ohne Zweifel: Im Audi skysphere concept stecken zwei Persönlichkeiten – ein GT und ein Spitzensportler. Die zentralen Unterschiede jedoch lassen sich nur im Interieur auskosten, denn hier, hinter den hinten angeschlagenen und weit öffnenden Türen bietet der Audi skysphere höchst gegensätzlich erlebbare Konstellationen.

Erlebnis-Raum x 2 – das Interieur

Mit den drei kommenden Concept Cars Audi skysphere, Audi grandsphere und Audi urbansphere stellt die Marke jenen Raum ins Zentrum der Entwürfe, der die Passagiere umgibt („Sphere/Sphäre“) und der für sie zum Erlebnisraum wird – das Interieur. Denn alle drei Fahrzeuge sind für das automatisierte Fahren auf Level 4 konzipiert. Das heißt, dass in definierten Straßen- und Verkehrsbereichen der Fahrer komplett die Verantwortung ans Automobil delegiert und nicht mehr eingreifen muss.



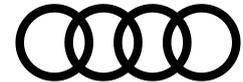
Die Folge: Auch Bedienelemente wie Lenkrad und Pedalerie lassen sich dann komplett und in unsichtbare Position verschwenkt aus dem Innenraum entfernen. Und die Fahrgäste – darunter auch der auf dem vorderen linken Platz – genießen eine neue Form der Freiheit: für Entspannung unter freiem Himmel, den Genuss von Landschaft und Wind, oder auch für die Interaktion mit Web und Welt dank der Vernetzung mit dem digitalen Ökosystem im Audi skysphere.

Frei von Bedienelementen zeigt sich das Interieur als lichter, weiter Raum; in vielen Bereichen vom Universum des Art déco inspiriert. Die optische Eleganz von Designer-Mobiliar prägt die komfortablen Sessel, dennoch erfüllen diese im Fahrbetrieb ohne Abstriche die Funktionen eines Autositzes – Seitenhalt und Sicherheitsfeatures gehören dazu. Bezogen sind sie mit nachhaltig produziertem Mikrofasergewebe und bieten auch durch ihre variable Position im Innenraum eine Bewegungs- und Beinfreiheit, wie sie sich sonst nur in der First Class eines Flugzeugs erleben lässt. Ökologisch zertifiziertes Eukalyptusholz und synthetisch produziertes Ledersurrogat sind weitere nachhaltig hergestellte Materialien im Erlebnis-Innenraum.

Soll der Audi skysphere concept im Selbstfahrbetrieb genutzt werden, dann wandelt sich der Innenraum zum ergonomisch perfekten Fahrmaschinen-Cockpit. Zusammen mit Chassis und Karosserie fahren auch Armaturenräger und das Monitorpanel auf der Mittelkonsole nach hinten. Der Fahrer findet alle Bedienelemente, auch Lenkrad und Pedalerie, in der für ihn maßgeschneiderten Position wieder.

Große Touch-Monitorflächen an der Cockpit-Stirnwand – Breite 1415 mm, Höhe 180 mm – und im oberen Bereich der Mittelkonsole dienen zur Betätigung der Fahrzeugsysteme und des Infotainments. Im Grand-Touring-Modus lassen sich damit auch Angebote aus dem Web, Videokonferenzen oder gestreamte Filme ausspielen. Kleine Touchpanels in den Türen dienen zur Betätigung der Klimaanlage.

Ein hochwertiges Soundsystem – standesgemäß für dieses Oberklasse-Cabriolet – liefert Konzertsaalqualität auch während der Fahrt. Die dazugehörigen Lautsprecher sind hinter den Türverkleidungen verborgen; einige weitere in der hinteren Interieurwand erlauben sogar Surround-Sound. Die Form der Kopfstützen verhindert Turbulenzen und auch störende Windgeräusche.



Erlebnis Welt: First Class ohne Grenzen

Mit den drei Concept Cars Audi skysphere, Audi grandsphere und – 2022 – Audi urbansphere illustriert die Marke mit den vier Ringen ihre Vision von progressivem Luxus. Dabei erschließt sich eine Erlebniswelt, die weit über den zweckgebundenen Aufenthalt an Bord, über das Fahrerlebnis hinausgeht.

Neu ist eine Formgestaltung, die letztlich das Interieur, den Fahrgastraum, als Zentrum begreift und die das Erlebnis der Insassen nicht mehr den Anforderungen der Technik unterordnet. Dies spiegelt sich im variablen Layout des Innenraums, im Verschwinden der Bedienelemente und der schier Weite der Kabine wider und lässt im Grand-Touring-Modus nicht nur beiden Insassen den ungestörten Genuss des Reisens, sondern verbindet sie zudem mit neuen Dienstleistungsangeboten. Damit lässt sich rund um die aktuelle Reise eine Vielzahl von Servicethemen erschließen – etwa die Gestaltung einer landschaftlich spektakulären Route, auch Angebote von Restaurant- oder Hoteloptionen.

Individuell zugeschnitten sind auch Infotainment-Angebote möglich: etwa die Anbindung des Bord-Streamingangebots an zu Hause genutzte Musik- und Videoprovider. Und in einem weiteren Schritt will Audi künftig auch personalisierte und exklusive Optionen für die Nutzer seiner Oberklasse-Automobile bereithalten: Konzerte, kulturelle Veranstaltungen oder auch Sportereignisse, die sich erst auf besondere Einladung öffnen. So wird ein Experience Device wie der Audi skysphere concept in wenigen Jahren zum Schlüssel für Erfahrungen, die den Horizont auch jenseits der Reise erweitern.

Kommunikation Produkt und Technologie

Josef Schloßmacher

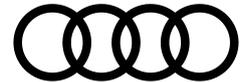
Pressesprecher Produkt und Technologie

Telefon: +49-841-89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediacyber.com/de





Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 17 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.
