

Der Audi activesphere concept

- Audi zeigt Crossover-Studie mit E-Antrieb und quattro
- Oberklasse-Coupé verwandelt sich in Pickup
- Innovatives Bedienkonzept mit Augmented-Reality-Brille

Ingolstadt, 26. Januar 2023 – Sphere, die Vierte: Mit dem Audi activesphere concept komplettiert die Marke mit den Vier Ringen ihr Quartett der Sphere-Konzeptfahrzeuge. Nach dem Roadster Audi skysphere 2021, der Limousine Audi grandsphere 2021 sowie dem Raumkonzept Audi urbansphere im April 2022 debütiert nun ein viertüriges Crossover-Coupé mit einem verblüffend wandelbaren Karosserieentwurf. Denn das 4,98 Meter lange, überaus elegante Automobil zeigt sich nicht nur als Oberklasse-Sportler, dessen Bodenfreiheit und große 22-Zoll-Räder auch Talent für den Offroad-Einsatz signalisieren. Das Sportback Heck des activesphere lässt sich vielmehr auf Tastendruck in eine offene Ladefläche („Activeback“) verwandeln – perfekt für die Mitnahme von Freizeitausrüstung wie E-Bikes oder Wasser- und Wintersportequipment.

Der Audi activesphere concept vereint in perfekter Synthese Gegensätze – er erweist sich als vielseitiger Grenzgänger. Antrieb und Fahrwerk qualifizieren ihn zum idealen On- und Offroader gleichermaßen. Er lässt sich aktiv mit Lenkrad und Pedalerie bewegen, und bietet bei Bedarf die Option, sich auf der Straße automatisiert und entspannt erfahren zu lassen. Als so elegantes wie dynamisches Coupé zeigt er klassische Proportionen und Linien. Und wandelt sich in wenigen Sekunden in einen Pickup für den Transport hochkarätiger Sportgeräte – Platz finden auf der Ladefläche sogar zwei E-Bikes.

Erdacht und entworfen wurde das Konzeptfahrzeug im Audi Design Studio in Malibu, nur einen Steinwurf entfernt vom Pacific Coast Highway, jener legendären Küstenstraße. Verantwortlich zeichnen Studioleiter Gael Buzyn und sein Team: „Der activesphere ist einzigartig. Er stellt eine neue Form des Crossovers dar, die geschickt die Eleganz eines Audi Sportback, die Vielseitigkeit eines SUV und echte Offroad-Fähigkeiten miteinander kombiniert.“

Mit elektrischem Antrieb und Schnell-Ladetechnik aus dem PPE-Baukasten von Audi reiht sich der Audi activesphere in die Familie der Sphere-Konzeptfahrzeuge ein. Ohne lokale Emissionen, dafür mit über 600 km Reichweite und – dank 800-Volt-Technik – kürzesten Ladezeiten vereint er die Nachhaltigkeit des E-Antriebs mit der Dynamik und Langstreckentauglichkeit hochmoderner elektrisch angetriebener Automobile.

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Oliver Hoffmann, Vorstand Technische Entwicklung: „Die Sphere-Konzeptfahrzeuge zeigen unsere Vision der Premium-Mobilität von morgen. Einen Paradigmenwechsel erleben wir vor allem im Innenraum unserer künftigen Audi-Modelle. Das Interieur wird zum Ort, wo sich die Passagiere zuhause fühlen und zugleich mit der Welt draußen verbinden können. Die wichtigste technische Innovation im Audi activesphere ist unsere Adaption von Augmented Reality für die Mobilität. Audi dimensions schafft die perfekte Synthese aus Umfeld und digitaler Realität.“

Die Möglichkeit, sich auf geeignetem Terrain automatisiert chauffieren zu lassen, gibt Fahrer und Passagieren ein neues Maß an Freiheit. Im activesphere lässt sich diese mittels einer neuen Anzeige- und Bedientechnologie aktiv nutzen und gestalten. Audi dimensions, das innovative Bedienkonzept verbindet physische und virtuelle Welt („Mixed Reality“), indem es in Echtzeit digitale Informationen ins Blickfeld einblendet.

Eine Hightech-Brille erlaubt dazu den Blick auf die reale Umgebung und den Weg, und blendet gleichzeitig – individuell für Fahrer und Passagiere konfigurierbar – plastisch erscheinende Informationen und Interaktionselemente ins Blickfeld ein.

Damit lassen sich alle fahrerrelevanten Daten – etwa zu Fahrzustand und Navigation einspielen. Und im Interieur sieht der Brillen-Nutzer Bedienfelder und andere virtuelle Anzeigen, die im aufgeräumten, reduzierten Design dem bloßen Auge verborgen bleiben. Sogar die punktgenaue Interaktion mit diesen real existierenden, jedoch unsichtbaren berührungssensitiven Zonen lässt sich mittels Mixed-Reality-Optik steuern: Denn die Brille zeigt Funktionen und ihre Ausführung reaktiv und in Echtzeit auf die Berührung durch die Hand.

Als perfekter Allrounder qualifiziert sich der Audi activesphere concept so für die hohen Ansprüche einer zukunftsorientierten Generation von Audi-Kunden. Menschen, für die individuelle Mobilität und Nachhaltigkeit kein Gegensatz sind. Und die von ihrem Audi ein Höchstmaß an markentypischer Ästhetik und Dynamik in Verbindung mit zukunftsorientierter Technologie erwarten. Der Audi activesphere concept wird für sie zur faszinierenden Vision der Grenzüberschreitung zwischen diesen Dimensionen.

Robuste Eleganz - das Exterieurdesign

Seine Abmessungen ordnen den Audi activesphere concept als Vertreter des gehobenen Segments ein – 4,98 Meter Länge, 2,07 Meter Breite und 1,60 Meter Höhe. Der Radstand fällt – E-Auto-typisch – mit 2,97 Meter üppig aus und beschert den Passagieren im Innenraum ein Maximum an Beinfreiheit. Entsprechend kurz fallen vorderer und hinterer Überhang aus und betonen einen deutlich kompakteren Eindruck als es die bloßen Zahlen signalisieren. Aus allen Perspektiven wirkt der Audi activesphere concept monolithisch, wie aus einem Guss.

Große 22-Zoll-Räder und die auffallende Bodenfreiheit, eine Audi-typisch flache Kabine und der dynamische Dachbogen bestimmen die signifikant sportlichen Proportionen. Die Reifen im Format 285/55 fallen gelände-tauglich voluminös aus und unterstreichen mit konturiertem Profil das Talent des activesphere für den offroad-Einsatz.

Die Räder enthalten bewegliche Segmente: Sie öffnen beim offroad-Einsatz zugunsten optimaler Durchlüftung, und schließen sich onroad für eine optimale Aerodynamik. Auf minimalen Luftwiderstand sind auch die so formschönen wie filigranen Kameraspiegel an den beiden vorderen Türen konsequent ausgelegt.

Der Verzicht auf harte Kanten sorgt im Karosseriekörper für sanfte Übergänge zwischen konvex und konkav ausgeformten Flächen, für weiche Schattenverläufe. Betont horizontal fallen in Seiten- und Heckansicht die hinteren Radhäuser aus – sie visualisieren das dynamische Potential des Konzeptfahrzeugs.

Einen signifikanten Teil des Fahrzeugkörpers machen Glasflächen aus – und dies keineswegs nur in Kopfhöhe. Im Frontbereich ist beim activesphere das Markengesicht, der Singleframe, als transparente Verglasung ausgeführt, die den Passagieren durch den weiten offenen Frontbereich einen unverstellten Blick auf die Straße erlaubt.

Auch seitlich, in den unteren Segmenten der Türen gibt es nach innen eingezogene Glasflächen, die gleichsam die Trennung von Natur und Innenraum aufheben, wenn der activesphere im Offroad-Modus unterwegs ist. Auch die weite, gewölbte Heckklappe ist mit einer großflächigen Verglasung zugunsten optimalem Lichteinfall ausgestattet. Und selbst das Dach ist transparent und lässt viel Tageslicht in den Innenraum.

Gezielt signalisiert die Exterieur-Optik Geländegängigkeit und visualisiert mit voluminösen Radhäusern den selbstverständlich zum Einsatz kommenden variablen, elektronisch geregelten Allradantrieb quattro. Variabel ist auch die Bodenfreiheit des Audi activesphere – sie lässt sich aus dem Grundniveau von 208 Millimetern um 40 Millimeter erhöhen – ideal fürs Gelände – oder onroad um dasselbe Maß wiederum absenken. Davon profitieren bei zügiger Straßenfahrt Schwerpunkt und Aerodynamik gleichermaßen. Der vordere Böschungswinkel des Audi activesphere beträgt 18,9 Grad, der hintere 28,1 Grad.

Die variable Bodenfreiheit verweist auf eine Audi-Modellfamilie, die im C- und später auch B-Segment bereits seit dem Jahr 2000 eine so begeisterte wie treue Fangemeinde gefunden hat – den Audi allroad. Auch hier gab es seit der ersten Generation ein luftgefedertes Fahrwerk mit variabler Bodenfreiheit, und eine optisch abgesetzte Bodengruppe mit Unterfahrschutz-Elementen als signifikantem Design-Merkmal. Ebenso signifikant für alle allroad: Das ist das Avant-Package.

Mit dem activesphere nimmt nun erstmals ein Automobil mit Sportback-Fließheck Formenelemente und technisches Rüstzeug eines allroad auf. Audi nennt die neue Karosserievariante deshalb auch in Abgrenzung zum allroad „active sportback“.

Eine weitere neue Variation des Themas allroad: Beim Audi activesphere concept gibt es in Front und Heck sowie unterhalb der Türen im Seitenbereich dunkle, hochglanz-lackierte (Farbton: „Arctic Teal“) und matt erscheinende Flächen, die Bodengruppe und Kabine gegeneinander absetzen.

Hier integriert befinden sich metallene Leisten mit leicht gegeneinander versetzten und parallel angeordneten vertikalen Stollen. Diese Elemente lösen sich bei einer Erhöhung der Bodenfreiheit voneinander und visualisieren damit zusätzlich den Offroad-Modus.

Wie schon beim Verwandten Audi grandsphere concept, sind die Türen des Audi activesphere gegenläufig, vorn und hinten an A- und C-Säulen angeschlagen; eine B-Säule gibt es auch hier nicht. So eröffnet sich den Passagieren schon beim Einsteigen das gesamte Volumen des Innenraums.

Schmal, wie fokussierte Augen, erscheinen die Scheinwerfereinheiten rechts und links oberhalb des Singleframe. Die 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, die Audi erstmals beim Audi grandsphere vorgestellte hat: das Audi eye. Beim activesphere wird diese Signatur nun sogar variiert – onroad- und offroad-Fahrmodus erhalten eine je eigene Variante. Tagfahrlicht und Heckleuchten nutzen hochfeine Micro-LED-Technologie für noch mehr Präzision und Kontrast.

Sportback und active back – variable Heckarchitektur

Der Audi activesphere concept erweist sich als Grenzgänger, und das bedeutet auch: als Verwandlungskünstler. Denn speziell seine Heckpartie trägt dem aktiven Lebensstil seiner Kundschaft Rechnung und macht die Mitnahme selbst großformatiger Sportgeräte möglich – ohne dafür Eleganz und Sportlichkeit der Sportback-Silhouette zu opfern.

Bei Bedarf schiebt sich die transparente Heckscheibe nahezu bündig über das Dach des Audi activesphere. Gleichzeitig klappt das untere, vertikale Segment des Hecks in die Horizontale. So eröffnet sich eine respektable Ladefläche, in der bereits Halterungen etwa für die Räder von E-Bikes eingelassen sind – der active back. Die seitlichen Flächen des Hecks – die C-Säulen - bleiben dabei unverändert in Position und erhalten die dynamische Silhouette des activesphere. Eine Trennwand hinter den Rücksitzen schützt die Kabine vor Wind und Wetter.

Für den Transport von Skiern ist eine Halterung mittig in der Dachkonstruktion integriert – bündig und praktisch unsichtbar im Dachbogen versenkt. Bei Bedarf fährt diese Halterung aus und kann zur Befestigung und zum sicheren Transport des Sportgeräts genutzt werden.

Innen vor Außen – Mensch im Mittelpunkt

„Sphere“ setzt das Signal: Die gemeinsame Namenskomponente der Konzeptfahrzeuge Audi skysphere, grandsphere, urbansphere und nun auch activesphere verweist auf das Interieur. Nicht mehr Kilowatt und km/h oder die Querschleunigung stehen oben im Lastenheft dieser neuen Generation von Automobilen. Der Ausgangspunkt ist der Innenraum, die Lebens- und Erlebnis-Sphäre der Fahrgäste unterwegs.

Deren Bedürfnisse und Wünsche gestalten den Raum, die Architektur und die Funktionen. Mit dieser Umwertung verändert sich auch der Designprozess selbst. Am Anfang aller Diskussionen richtet sich der Fokus auf den Innenraum und dessen Gestaltung. Erst danach werden Package, Proportionen und die Linien des Exterieurs entworfen.

Funktional und reduziert – das Interieur

Ein Bild äußerster Klarheit und Aufgeräumtheit – dieser Eindruck empfängt den Passagier, der sich durch die weit geöffneten Türen dem Innenraum des Audi activesphere nähert.

Vertikale und horizontale Flächen dominieren die Architektur des Raums ebenso wie rechte Winkel. Horizontal sind die Zonen des Interieurs farblich gegeneinander abgesetzt. Im Zentrum: Sitzflächen und die Verkleidungen von Türen und Frontbereich in warmem Lavarot, kontrastieren auch beim Blick durch die Seitenscheiben gezielt zum dunklen Exterieur. Oberhalb und unterhalb dieser zentralen Zone dominieren ebenfalls dunkle Farben – Schwarz, Anthrazit und dunkles Grau.

Die vier Einzelsitze selbst sind wie Ausleger in der durchgehenden hohen Mittelkonsole aufgehängt. Das innere Seitenteil der Sitzschale ist im oberen Abschluss horizontal als Armlehne ausgeformt und liegt auf der Mittelkonsole auf. Sitzfläche, Rückenteil und Schulterpartie haben die Designer als drei separate umlaufende Schalen gestaltet, die bereits optisch guten Seitenhalt versprechen. Zugleich erscheinen sie schwebend leicht und erhalten die Balance zwischen automobiler Funktion und der Eleganz eines lounge chair.

Fährt der Audi activesphere concept im automatisierten Modus, dann sind Armaturenräger und Lenkrad sowie die Pedalerie unsichtbar versenkt. Besonders in der ersten Sitzreihe eröffnet sich ein weiter Raum vor dem Fahrer, der bis an den Frontabschluss des activesphere reicht – und darüber hinaus. Frei im Blickfeld: der voll verglaste Singleframe, durch den die Passagiere einen unverstellten Blick auf den Weg vor dem Fahrzeug haben.

Das Armaturenbrett mit seinen Holzlamellen fungiert als übergroße Soundbar sowie als intelligente, über die gesamte Breite reichende Belüftung (in ausgefahrener wie in versenkter Position).

Will der Fahrer selbst das Steuer übernehmen, dann schwenkt der unterhalb der Frontscheibe bündig versenkte Armaturenräger mit dem Lenkrad nach hinten – die ergonomisch ideale Position lässt sich für jeden Fahrer individuell justieren. Die Bedienelemente des MMI touchless in den Türen bleiben stets für Auge und Hand zugänglich, etwa um Fenster- und Sitzeinstellungen zu steuern.

Architektur und Raumgefühl werden im Audi activesphere von der hohen, durchgezogenen Mittelkonsole bestimmt. Sie wird im E-Auto natürlich nicht mehr zur Aufnahme einer Kardanwelle benötigt, sondern bietet Raum für Ablagen und eine Bordbar – gekühlt oder beheizt.

Die obere Abdeckung ist transparent – das gibt nicht nur den Blick auf die Flasche und Gläser frei, sondern integriert die voluminöse Konsole visuell ins Interieur. Auch im Dach befindet sich, direkt oberhalb der Zentralkonsole und deren Dimensionen spiegelnd, eine Konsole, in der die vier AR-Brillen des Mixed-Reality-Systems für alle Fahrgäste griffgünstig deponiert sind.

Audi dimensions – zwischen den Welten

Grenzüberschreitungen sind die Stärke des Audi activesphere concept – das gilt auch für die Schnittstelle zwischen Automobil, Nutzer und Umgebung. Denn erstmals verbindet das neue System die physische Realität und die digitale Sphäre bündig zu einer neuen Welt: Audi dimensions heißt die Technologie.

Herzstück des neuen Systems sind innovative Mixed-Reality-Brillen – individuell für jeden Fahrer/Passagier an seinem Platz im Auto verfügbar. Den Nutzern steht während des Aufenthalts im Audi activesphere zudem ein umfassendes digitales Ökosystem zur Verfügung.

In den frühen Tagen beschränkten sich VR-Brillen auf die Darstellung einer künstlichen, „virtuellen“ Realität ohne Einbeziehung der realen Welt. Später jedoch entwickelte sich die Technologie zur „Augmented Reality“ weiter, bei der die reale Welt mit virtuellen Inhalten überlagert wird. Mixed Reality – und das ist der nächste Schritt - ist nun in der Lage, virtuellen Inhalt mit räumlichem Bezug zur realen Welt dreidimensional abzubilden. Keine Frage: Mixed Reality wird zukünftig die Möglichkeiten von AR-Headup-Displays bei Flexibilität, Präzision und darstellbaren Inhalten auf ein neues Niveau heben.

Mixed Reality bedeutet konkret: Im Audi activesphere concept kommt erstmals eine zukunftsweisende Generation dieser Technologie zum Einsatz, die Augmented Reality um die Dimension der Interaktion erweitert. Mit einer bislang unerreichten optischen Präzision, höchster Auflösung und exzellentem Kontrast kann das System dem Brillen-Nutzer hinter dem Lenkrad Bedienflächen und Anzeigen in sein Blickfeld bringen, die sich dem ungerüsteten Auge nicht zeigen.

Der Nutzer sieht also virtuelle Details, die zunächst ausschließlich der Information dienen. Fokussiert der Benutzer mit seinen Augen diese Elemente und signalisiert dem System damit Interesse, bauen sich detailliertere Inhalte auf – wie beim manuellen Klick, der ein Untermenü öffnet. Zusammengefasst: Der aktive Zustand eines Interaktionselement wird erreicht, sobald der Nutzer fokussiert und über Gesten interagiert.

Die Hand folgt dann intuitiv dem Blick und steuert Fahrzeugfunktionen – und das „user interface“ – die virtuelle Anzeige in der Brille – reagiert wie ein konventionelles Bedieninstrument in Echtzeit auf Änderungen. Besonders benutzerfreundlich: Das virtuelle Bedienelement bewegt sich zum Nutzer hin, so dass dieser unabhängig von seiner Sitzposition komfortabel mit der Benutzeroberfläche interagieren kann.

Anders als bei einem analogen, physischen Bedienelement – einer Tastatur, einem Drehregler – muss er sich nicht vorbeugen oder die Arme strecken.

Ein weiterer Vorteil: Das aufgeräumte und großflächige Interieurdesign des Audi activesphere muss sich nicht mehr der Funktion von Tastaturen und Skalen-Batterien unterordnen, wie dies in klassischen Automobil-Cockpits stets der Fall war.

Nur, wenn der Nutzer ein Element braucht, sieht er dieses und kann es ebenso intuitiv bedienen wie in der analogen Welt. Wichtig: Das Fahrzeug steht für die Abkehr vom traditionellen Bedienkonzept mit Displays und physischen Bedienelementen. Stattdessen werden die Bedienelemente schwebend vor den Funktionselementen angezeigt, zu denen sie gehören. Nur zwei Beispiele: Der Regler für die Klimaanlage erscheint vor der Lüftungsdüse, das interaktive Entertainment- und Soundpanel über dem Lautsprecher.

Damit sind jedoch die Möglichkeiten der Technologie keineswegs schon erschöpft. So lassen sich beispielsweise im offroad-Modus hochauflösende 3-D-Grafiken der Topografie auf die reale Landschaft projizieren und Hinweise auf Navigation sowie Informationen zum Zielareal einblenden. Auch Daten zur Verkehrssicherheit – Warnungen vor Staus oder glatten Straßen – sind hier nutzbar.

Je nach Bedarf und Aufgabe, erhalten Passagiere und Fahrer dabei ganz individuelle Einspielungen in ihrer jeweiligen Mixed-Reality-Brille. Denn während letzterer sich – aktiv hinter dem Lenkrad und mit Infos zu Tempo und Streckenführung – auf das Steuern konzentriert, können seine Beifahrer bereits Aktivitäten am Ziel recherchieren und sogar vorbereiten. Und dennoch kann jeder gleichzeitig auch die Regelung von Temperatur und Luftzufuhr für seinen Sitzbereich mit der Klimaanlage steuern, sowie die Musiktitelwahl der individuell nutzbaren Soundanlage durchblättern.

Da die Brille exakt auf die Geometrie des activesphere-Innenraums ausgelegt ist, kann sie dem Nutzer sogar fiktive Karteikarten punktgenau auf die Mittelkonsole projizieren, die den Zugriff auf Web-Inhalte visualisieren. Indem die Sensorik der Mixed-Reality-Brille den Innenraum millimetergenau vermisst, lassen sich virtuelle Inhalte nach persönlichem Bedarf einblenden und für die individuelle Interaktion nutzen.

Grenzenlose Nutzbarkeit

Auch außerhalb des activesphere-Innenraums ist die Vernetzung von Brillen-Nutzer und Automobil samt Ökosystem voller Möglichkeiten. Lassen sich heute etwa Navigationsrouten oder Fahrzeugwartung mithilfe von Laptop oder Tabletcomputer aus dem Wohnzimmer vorbereiten, so ist das künftig allein mittels Mixed Reality-Technologie und der Brille als einzig nötiger Hardware möglich.

Umgekehrt kann der activesphere-Passagier seine Brille aus dem Auto heraus auf die Skipiste mitnehmen, um sich dort die Navigation auf dem Bike-Trail oder die Ideallinie bei der Skiabfahrt anzeigen zu lassen.

Auch Informationen zum Automobil selbst, zur Akku-Reichweite und zu den nächsten Ladestationen sind sowohl im Fahrzeug als auch außerhalb abrufbar. Und bei Bedarf lassen sich Warnungen wie vor zu geringem Reifen-Luftdruck ebenso vorab nutzen wie der Wetterbericht als Kriterium für die Routenauswahl.

PPE – maßgeschneiderte Antriebstechnologie

Der Audi activesphere concept bietet sich aufgrund seiner Dimensionen und des Leistungsniveaus für die Nutzung des aktuell innovativsten E-Antriebssystems von Audi an – der Premium Platform Electric, kurz PPE.

Wie schon die verwandten Konzeptfahrzeuge Audi grandsphere und Audi urbansphere kann der activesphere concept auf dieses Modulsystem für die Serie zurückgreifen. Es wird unter Ägide von Audi gemeinsam mit der Porsche AG entwickelt – noch 2023 werden erste Audi-Serienfahrzeuge auf PPE-Basis sukzessive vorgestellt. Die PPE ist ausschließlich für Batterie-elektrischen Antrieb konzipiert und kann damit alle Vorteile dieser Technologie voll ausschöpfen – sowohl zugunsten der Fahreigenschaften und der Ökonomie als auch des Packages.

In der Folge lässt sich das Angebot an E-Automobilen im Markenportfolio besonders wirkungsvoll erweitern – über die volumenstarken B- und C-Segmente. Mit Skalierungseffekten lassen sich zudem Oberklasse-Technologie und vielfältige Modellvarianten in ein weit gespanntes Modellprogramm einbringen, das im Premium-Wettbewerb ohne Beispiel ist.

Die PPE ist erstmals dafür konzipiert, eine bisher unerreichte Bandbreite von Volumen-Automobilen möglich zu machen: Die Spanne umfasst dabei SUV und CUV mit Hochboden ebenso wie Automobile mit flacher Silhouette, die zum Kernsegment des Audi-Angebots zählen – etwa die Audi-A6-Baureihe, deren Außenmaße und Radstand nahezu identisch sind mit dem Audi activesphere concept.

Zentrales Bauelement der künftigen PPE-Flotte ist ein Batteriemodul zwischen den Achsen, das im Audi activesphere concept rund 100 kWh Energie bereithält. Die Nutzung der gesamten Fahrzeug-Breite zwischen den Achsen macht für den Akku ein relativ flaches Layout möglich.

Je ein Elektromotor auf Vorder- und Hinterachse des Allrad-getriebenen Audi activesphere concept mobilisieren zusammen eine Gesamtleistung von 325 kW und ein Drehmoment von 720 Newtonmeter. Vorder- und Hinterräder sind über je eine Fünflenker-Achse angebunden. Beim Konzeptfahrzeug kommt die Audi adaptive air suspension, eine Luftfederung mit adaptiven Dämpfern, zum Einsatz.

Mit 800 Volt schnell laden

Herzstück der Antriebstechnik aller künftigen PPE-Modelle wird die 800-Volt-Ladetechnik sein. Wie schon beim Audi e-tron GT quattro*, sorgt diese dafür, dass sich die Batterie mit einer Leistung bis zu 270 kW an Schnell-Ladesäulen in kürzester Zeit aufladen lässt. Erstmals wird diese revolutionäre Technik mit der PPE in die Volumensegmente Mittel- und Oberklasse einziehen.

Die PPE-Technologie erlaubt Ladezeiten, die sich einem klassischen Tankstopp bei Verbrennergetriebenen Automobilen annähern. Gerade einmal 10 Minuten genügen, um ausreichend Antriebsenergie für mehr als 300 Kilometer Fahrstrecke an Bord zu nehmen.

Und in weniger als 25 Minuten lässt sich der Ladestand der 100 kWh-Batterie von 5 auf 80 Prozent bringen. Zusammen mit einer Reichweite von deutlich über 600 Kilometer präsentiert sich der Audi activesphere bei Bedarf kompromisslos Langstrecken-tauglich.

Kommunikation Produkt, Technologie, Motorsport und Sport

Josef Schloßmacher

Pressesprecher Showcars / Koordinator

Telefon: +49 841 89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediacyber.com



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.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:**

Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 21,6–19,9 (WLTP);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

***Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.*

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.