



Audi activesphere concept

- ***Audi présente un concept de crossover avec entraînement électrique et transmission quattro***
- ***Un coupé de luxe qui se transforme en pick-up***
- ***Un concept opérationnel innovant avec un casque de réalité augmentée***

Ingolstadt, le 26 janvier 2023 - Quatrième modèle de la série, l'Audi activesphere concept marque l'aboutissement des véhicules sphere concept produits par la marque aux anneaux. Après le roadster Audi skysphere en 2021, la berline Audi grandsphere et l'Audi urbansphere space concept en avril 2022, un coupé crossover quatre portes, à la carrosserie incroyablement polyvalente, fait aujourd'hui ses débuts.

Très élégant, ce modèle de 4,98 m de long est plus qu'une simple voiture de sport de luxe avec son imposante garde au sol et ses roues de 22 pouces, gages de ses performances tout-terrain. D'une simple pression d'un bouton, l'arrière Sportback de l'activesphere se transforme en coffre cargo ouvert (« active back »), capable de transporter des équipements de loisirs tels que des vélos électriques ou du matériel de sport nautique ou d'hiver.

Dans une fusion de contraires parfaite, l'Audi activesphere s'affranchit des frontières avec polyvalence grâce à un système d'entraînement et à une suspension qui lui permettent d'exceller aussi bien sur la route que sur tout autre terrain. Le volant et les pédales permettent au conducteur de contrôler activement la voiture, tout en favorisant la conduite autonome pour une expérience plus détendue sur la route. Élégant et dynamique, le coupé affiche des proportions et des lignes classiques, mais peut se transformer en quelques secondes seulement en un pick-up capable de transporter des équipements de sport. Le coffre cargo peut même accueillir deux vélos électriques, entre autres.

Le concept-car a été conçu et développé à l'Audi Design Studio de Malibu, à quelques pas de la Pacific Coast Highway, la légendaire route côtière. Le directeur du studio Gaël Buzyn et son équipe sont les têtes créatives du projet.

Dotée d'une transmission électrique et de la technologie de charge rapide de la plateforme modulaire PPE d'Audi, l'Audi activesphere rejoint la famille des concept-cars sphere. Ne produisant aucune émission locale et offrant une autonomie de plus de 600 km et un temps de charge ultra rapide grâce à une technologie de 800 volts, elle associe la durabilité, la dynamique et la tenue longue distance des véhicules électriques de pointe.

La conduite autonome sur terrain adéquat offre au conducteur et aux passagers un nouveau niveau de liberté, dont ils peuvent profiter de multiples façons dans l'activesphere grâce à la nouvelle technologie d'affichage et d'opération. Audi Dimension, le concept opérationnel innovant, fusionne les univers réel et virtuel (i.e., la réalité mixte) en projetant du contenu numérique dans le champ de vision des occupants en temps réel.

Des casques high-tech permettent de visualiser l'environnement réel et la route et projettent simultanément du contenu en 3D et des éléments interactifs, qui peuvent être configurés individuellement pour le conducteur et les passagers.

De cette façon, toutes les informations pertinentes pour le conducteur, telles que le statut de la conduite et la navigation, peuvent être affichées. À l'intérieur, les utilisateurs des casques ont accès à des panneaux de contrôle et à d'autres écrans virtuels au format minimaliste et soigné qui reste invisible pour les occupants ne portant pas de casque. L'optique de la réalité mixte



permet aux utilisateurs d'interagir précisément avec ces zones tactiles, réelles mais invisibles, tandis que les casques projettent et exécutent des fonctions en réagissant en temps réel lorsque les utilisateurs les effleurent.

Très complète, l'Audi activesphere concept est adaptée aux exigences d'une génération de clients Audi tournés vers l'avenir, pour qui la mobilité individuelle et la durabilité ne sont pas incompatibles. Elle s'adresse aussi aux conducteurs qui recherchent le plus haut degré d'esthétique et de dynamisme du constructeur, doublés d'une technologie prospective. À ces clients, l'Audi activesphere concept offre une synthèse fascinante de ces deux facettes.

Élégance et robustesse : le design extérieur

Ses dimensions (4,98 m de long, 2,07 m de large et 1,60 m de haut) propulsent l'Audi activesphere concept sur le segment premium. Comme sur la plupart des voitures électriques, l'empattement généreux (2,97 m) offre un maximum d'espace pour les jambes des passagers. Les porte-à-faux à l'avant et à l'arrière donnent au véhicule une apparence plus compacte que ce que les chiffres indiquent. Quel que soit l'angle, l'Audi activesphere concept laisse une impression monolithique, comme si elle avait été réalisée à partir d'un moule.

Les grandes roues de 22 pouces et l'imposante garde au sol, l'habitacle plat caractéristique des modèles Audi et l'arche de toit dynamique confèrent au véhicule des proportions qui rappellent celles d'une voiture de sport. Les pneus 285/50 sont suffisamment volumineux pour rouler sur tout type de terrain, et leur bande de roulement aux contours affirmés laisse présager les performances tout-terrain de l'Audi activesphere. Les roues sont dotées de segments mobiles : hors-piste, ils s'ouvrent pour améliorer la ventilation ; sur route, ils se ferment pour une aérodynamique optimale. Les élégants rétroviseurs caméra sur les deux portières avant ont également été conçus pour minimiser la traînée.

L'absence d'arêtes crée des transitions fluides entre les surfaces convexes et concaves de la carrosserie et laisse des ombres douces. Vues de derrière et de côté, les roues arrière sont résolument horizontales, illustrant le potentiel dynamique du concept-car.

Les surfaces vitrées représentent une part considérable de la carrosserie, et pas seulement à hauteur de tête. À l'avant, l'activesphere est revêtue de la calandre Singleframe, marque de fabrique d'Audi, conçue comme un vitrage transparent offrant aux passagers une vue dégagée du grand coffre avant.

Des surfaces vitrées recouvrent également les flancs du véhicule, sur le bas des portières, brouillant la frontière entre l'environnement et l'intérieur de l'Audi activesphere lorsque celle-ci est en mode tout-terrain.

Le hayon large et incurvé est en grande partie vitré pour un éclairage optimal, et le toit lui-même est transparent, laissant entrer la lumière en abondance.

L'aspect extérieur du véhicule souligne ses capacités tout-terrain et ses passages de roues volumineux rappellent sa transmission intégrale quattro à commande électronique variable. La garde au sol de l'Audi activesphere est elle aussi variable : idéale en hors piste, elle peut être augmentée de 40 mm de la hauteur de base (208 mm), ou réduite de la même valeur pour la conduite sur route. Une caractéristique qui profite aussi bien au centre de gravité qu'à l'aérodynamique lors d'une conduite rapide. L'angle d'approche de l'Audi activesphere, important en mode tout-terrain, est de 18,9 degrés, et l'angle de départ de 28,1 degrés.

La garde au sol variable rappelle une famille de modèles Audi particulièrement prisée sur les segments C et B depuis 2000, l'Audi allroad. Depuis la première génération, cette famille est également dotée d'une suspension pneumatique avec une garde au sol variable et d'un plancher



visuellement désaxé avec une protection anti-encastrement, caractéristiques de son design. Le pack Avant en option est tout aussi intéressant pour les modèles allroad.

Avec l'Audi activesphere, c'est la première fois qu'une Sportback à hayon intègre les éléments de design et l'équipement technique d'un véhicule tout-terrain. C'est pourquoi Audi a baptisé cette nouvelle version de la carrosserie « active Sportback », par contraste avec la version allroad.

Autre nouveauté inspirée du thème tout-terrain, l'Audi activesphere concept arbore des finitions sombres et brillantes en bleu sarcelle arctique devant, derrière et sous les portières sur le côté, et des surfaces mates qui créent une harmonie visuelle entre le plancher et l'habitacle. Des bandes de métal agrémentées de clous verticaux légèrement désaxés, fixées parallèlement les unes aux autres, sont intégrées ici. Ces éléments se déploient lorsque la garde au sol est relevée, reflétant le passage du véhicule en mode tout-terrain.

Comme chez sa parente, l'Audi grandsphere concept, les portières de l'Audi activesphere, fixées sur les montants de pare-brise et des vitres arrière, s'ouvrent dans des directions opposées ; ici non plus, pas de montant central. Tout l'espace intérieur s'ouvre aux passagers dès qu'ils montent à bord.

Au-dessus de la calandre Singleframe, à droite et à gauche, les étroits phares avant ressemblent à des yeux braqués. Les unités d'éclairage font référence au logo du constructeur aux quatre anneaux : elles agrandissent et isolent l'intersection de deux anneaux pour former une pupille, ce qui en fait une nouvelle signature lumineuse numérique inimitable - l'œil Audi - introduit pour la première fois par Audi sur l'Audi grandsphere. Sur l'activesphere, cette signature est désormais multiple puisque les modes de conduite sur route et tout-terrain ont chacun leur propre variante. Les feux de jour et les feux arrière utilisent la technologie Micro LED pour une précision et un contraste encore plus grands.

Sportback et active back : une architecture arrière variable

Maîtrisant l'art de la métamorphose, l'Audi activesphere concept se moque des frontières. Sa section arrière, notamment, reflète le style de vie actif de ses clients et leur permet de transporter des équipements de sport encombrants, sans pour autant sacrifier l'élégance et la sportivité de la silhouette Sportback.

En cas de besoin, les coulisses des vitres arrière transparentes sont presque alignées avec le toit de l'Audi

activesphere. En parallèle, le segment vertical inférieur de la section arrière se replie à l'horizontal, s'ouvrant sur un spacieux coffre cargo baptisé « active back » et doté d'un support pour des vélos électriques, par exemple. Les surfaces latérales arrière, au-dessus des roues, restent en position pour préserver la silhouette dynamique de l'Audi activesphere, tandis qu'une cloison électrique se déploie derrière les sièges arrière pour isoler l'habitacle.

Un porte-skis est intégré au centre de la structure de toit. Complètement aligné en position nominale et pratiquement invisible dans l'arche de toit, il s'agrandit si nécessaire, afin de pouvoir fixer et transporter les skis toute sécurité.

Priorité à l'intérieur et aux occupants

« sphere » donne le ton : présent dans le nom de l'Audi skysphere, l'Audi grandsphere, l'Audi urbansphere et maintenant l'Audi activesphere, le terme fait référence à l'intérieur du véhicule. Les kilowatts et les km/h ou l'accélération ne figurent plus en tête du cahier des charges de cette nouvelle génération de voitures. Le point de départ se trouve désormais à l'intérieur, dans la sphère de vie et d'expérience des occupants pendant les trajets. Les besoins et les désirs des occupants façonnent l'espace, l'architecture et les fonctions du véhicule.



Une nouvelle donne qui modifie le processus de conception lui-même. Dès le départ, l'accent est mis sur l'intérieur, et son design. Ce n'est qu'après que sont abordées les proportions et les lignes extérieures.

Fonctionnel et minimaliste : l'intérieur

Un espace clair et ordonné : telle est la première impression des passagers quand ils pénètrent à l'intérieur de l'Audi activesphere au travers de ses larges portières. L'architecture toute entière est dominée par des surfaces verticales et horizontales à angles droits.

L'intérieur affiche des contrastes de couleurs horizontaux ; les surfaces d'assise et les panneaux recouvrant l'avant et les portières sont d'un rouge lave chaud, qui contraste avec l'extérieur sombre. Au-dessus et en dessous de cette zone centrale, une palette de couleurs sombres (noir, anthracite et gris foncé) prédomine également.

Les quatre sièges individuels semblent flotter dans le prolongement de la console centrale intégrale en hauteur. Au-dessus de cette console, le haut du flanc intérieur de l'assise a une forme horizontale d'accoudoir. Les concepteurs ont imaginé les surfaces d'assise, du dossier et des épaules comme trois coques circulaires distinctes qui, rien que visuellement, promettent un soutien latéral de qualité. Elles aussi semblent flotter dans l'air, alliant fonction et élégance.

Quand l'Audi activesphere concept est en mode de conduite autonome, le tableau de bord, le volant et les pédales disparaissent. Sur la première rangée de sièges, un vaste espace s'ouvre devant le conducteur, qui se prolonge jusqu'à l'avant de l'Audi activesphere et au-delà. Entièrement vitrée, la calandre Singleframe offre aux passagers une vue dégagée de la route devant eux.

Le tableau de bord lui-même fonctionne comme une grande barre audio (au travers des lamelles en bois) et comme une large bouche d'aération intelligente, qu'il soit déployé et replié.

Si le conducteur souhaite reprendre le contrôle du volant, le tableau de bord (ainsi que le volant) se déplie de sous le pare-brise ; chaque conducteur peut ajuster la position ergonomique qui lui convient. Les commandes tactiles MMI sont toujours à portée de main et de vue, notamment pour le réglage des fenêtres et des sièges.

L'architecture et la sensation d'espace que procure l'Audi activesphere sont en grande partie déterminées par la console centrale intégrale en hauteur. Dans les véhicules électriques, la console n'est plus nécessaire pour le maintien de l'arbre de transmission et sert surtout d'espace de stockage et de minibar (chaud ou froid). Le couvercle transparent permet de visualiser son contenu et s'intègre visuellement à la grande console. Dans le toit, juste au-dessus de la console centrale, une console aux dimensions semblables accueille les quatre casques de réalité augmentée du système de réalité mixte, à portée de main des passagers.

Audi Dimension : au croisement de plusieurs univers

L'Audi activesphere concept se moque des frontières et cela se manifeste également dans l'interface entre la voiture, l'utilisateur et l'environnement. Pour la première fois, celle-ci associe la réalité physique à la sphère numérique pour créer un nouvel univers : Audi Dimension.

Au centre de ce nouveau système : des casques de réalité mixte innovants, disponibles pour le conducteur et chacun des passagers. Les utilisateurs ont également accès à un écosystème numérique complet à bord de l'Audi activesphere.



Au départ, les lunettes de réalité virtuelle se contentaient de représenter une réalité virtuelle, sans aucun élément du monde réel. Mais la technologie a évolué pour laisser place à la réalité augmentée, où du contenu virtuel vient se superposer au monde réel. La réalité mixte permet désormais de représenter du contenu virtuel avec des références spatiales au monde réel en trois dimensions.

Cela ne fait aucun doute : à l'avenir, les possibilités de l'affichage tête haute en réalité augmentée atteindront un tout autre niveau en termes de flexibilité, de précision et de contenu.

L'Audi activesphere concept est la première à utiliser une version innovante de cette technologie, qui à son tour ajoute la notion d'interaction à la superposition des univers réel et numérique. Offrant une précision optique inédite, une résolution de pointe et un contraste exceptionnel, le système amène les surfaces de contrôle et les affichages, invisibles pour les occupants ne portant pas de casque, dans le champ de vision de l'utilisateur au volant.

En d'autres termes, l'utilisateur peut voir du contenu virtuel initialement fourni à titre d'information. S'il fixe son regard sur le contenu, montrant ainsi de l'intérêt, le système affiche des informations plus détaillées. Le contenu se transforme en un élément actif et interactif dès lors que l'utilisateur est concentré et impliqué au travers de ses gestes.

La main suit alors de façon intuitive le regard de l'utilisateur pour contrôler les fonctions du véhicule, tandis que l'interface utilisateur (l'affichage virtuel du casque) réagit aux changements en temps réel, comme un instrument traditionnel. Particulièrement conviviale, la commande virtuelle se déplace vers l'utilisateur afin qu'il puisse interagir confortablement avec l'interface, quelle que soit sa position.

L'intérieur spacieux et ordonné de l'Audi activesphere n'a plus à laisser sa place aux claviers et aux batteries, comme c'était le cas dans le cockpit des voitures classiques. Les éléments n'apparaissent que quand les utilisateurs en ont besoin et peuvent être opérés aussi intuitivement que dans le monde réel. Important : les différentes fonctions du véhicule ne sont pas organisées comme dans les voitures équipées d'écrans et de fonctions physiques. Elles sont placées logiquement, directement en face des éléments auxquels elles sont associées. Deux exemples : la commande de la climatisation flotte devant la ventilation, tandis que le panneau interactif de contrôle du son et des divertissements flotte au-dessus de l'enceinte.

Les possibilités offertes par cette technologie sont loin d'être épuisées. En mode allroad, par exemple, des schémas topographiques en 3D haute résolution peuvent être projetés sur le paysage réel et des informations sur la navigation et la destination peuvent être affichées. Des informations de sécurité sur la circulation, comme des alertes en cas d'embouteillage ou de chaussée glissante, peuvent aussi être proposées.

En fonction de leurs besoins et de leurs activités, les passagers et le conducteur bénéficient d'un contenu hautement personnalisé avec leur casque de réalité mixte. Tandis que le conducteur se concentre sur sa conduite au volant, les passagers peuvent commencer à réfléchir à ce qu'ils feront une fois arrivés à destination.

En parallèle, ils peuvent tout de même contrôler la température et l'arrivée d'air là où ils sont assis via la climatisation, ou encore parcourir la sélection musicale du système audio, que chaque occupant peut utiliser individuellement.

Les casques étant conçus pour correspondre précisément à la géométrie intérieure de l'Audi activesphere, ils peuvent projeter des fiches virtuelles sur la console centrale et permettre l'accès à du contenu Web. Les capteurs des casques de réalité mixte offrent une précision millimétrique,



le contenu virtuel peut se superposer en fonction de réglages personnels et être utilisé dans le cadre d'une interaction individuelle.

La connexion entre les utilisateurs des casques et le véhicule, ainsi que son écosystème, offre d'innombrables possibilités, y compris en dehors de la voiture. Par exemple, si aujourd'hui vous pouvez préparer un itinéraire ou l'entretien de votre véhicule depuis votre salon, sur un ordinateur portable ou une tablette, demain, vous n'aurez besoin que d'un casque et de la technologie de réalité mixte. Inversement, un passager de l'Audi activesphere peut emporter son casque hors de la voiture et sur les pistes de ski pour se laisser guider.

Des informations sur la voiture, l'autonomie de la batterie et les stations de charge les plus proches, peuvent aussi être consultées à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule. Lorsque cela est nécessaire, des avertissements préalables vous indiquent si la pression des pneus est basse et vous informent de la météo pour vous aider dans le choix de votre itinéraire.

PPE : une technologie de conduite personnalisée

En raison de ses dimensions et de son niveau de performance, l'Audi activesphere concept est particulièrement adaptée au système d'entraînement électrique le plus innovant d'Audi : la plateforme premium électrique, ou PPE.

Comme les concept-cars Audi grandsphere et Audi urbansphere de la même famille, l'Audi activesphere concept repose sur ce système modulaire pour sa production en série. Développés par Audi avec Porsche AG, les premiers véhicules produits en série à partir de la PPE seront présentés, l'un après l'autre, fin 2023. La PPE est conçue exclusivement pour les systèmes d'entraînement électrique avec batterie et peut ainsi tirer parti de tous les avantages de cette technologie, pour l'amélioration des caractéristiques de conduite, du prix et des options de la voiture.

Ainsi, Audi peut efficacement étendre la gamme de véhicules électriques dans son portefeuille sur les segments B et C à fort volume. En outre, les économies d'échelle permettront l'intégration d'une technologie de luxe et de différentes versions au sein d'une large gamme de modèles, inégalée sur le marché premium.

La PPE est la première plateforme conçue pour accueillir une gamme sans précédent d'automobiles produites en grande quantité, y compris les SUV et les crossovers avec une garde au sol élevée et les voitures à la silhouette plate qui font partie de la gamme clé d'Audi, comme la série Audi A6, dont les dimensions extérieures et l'empattement sont quasi identiques à ceux de l'Audi activesphere concept.

La future flotte PPE s'articule autour d'une batterie installée entre les essieux ; dans l'Audi activesphere concept, celle-ci peut stocker environ 100 kWh. Toute la largeur de la voiture étant utilisée entre les deux essieux, il est ainsi possible de créer une batterie au design relativement plat.

Les moteurs électriques sur les essieux avant et arrière de l'Audi activesphere concept à transmission intégrale délivrent une puissance totale de 325 kW et un couple de 720 Nm. Les roues avant et arrière sont reliées via un essieu à cinq branches. Le concept-car est équipé de la suspension pneumatique avec amortisseurs adaptatifs d'Audi.

Charge rapide à 800 volts

La technologie de conduite de tous les futurs modèles PPE reposera sur un système de charge à 800 volts. Comme l'Audi e-tron GT quattro avant cela, ce système permet de charger la batterie*



jusqu'à 270 kW en très peu de temps à des stations de charge rapide. Cette technologie révolutionnaire fera son entrée sur les segments de luxe et milieu de gamme à volume élevé avec la PPE pour la toute première fois.

La technologie PPE offre des temps de charge semblables à un arrêt pour faire le plein d'une voiture dotée d'un moteur à combustion. Dix minutes seulement sont nécessaires pour charger suffisamment la batterie et parcourir plus de 300 kilomètres. Et en moins de 25 minutes, la batterie de 100 kWh se charge de 5 à 80 %. Avec une autonomie de plus de 600 kilomètres, l'Audi activesphere est particulièrement adaptée aux longs trajets, lorsque cela est nécessaire.

En termes de dynamique, l'Audi activesphere, en bonne voiture électrique et authentique quattro, surclasse ses rivales équipées d'un moteur à combustion. Grâce à son couple élevé dès le premier tour, elle accélère de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes. Sa vitesse de pointe peut être modifiée selon que la voiture est en mode route ou tout-terrain.

Communication Presse et Relations Publiques

Magali JESSIAUME

Téléphone : 03 23 73 56 94

E-Mail : magali.jessiaume@audi.fr

media.audifrance.fr



Valeurs de consommation de carburant/d'électricité et d'émissions des modèles mentionnés ci-dessus :**

Audi e-tron GT quattro

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : - (NEDC) ; 21,6–19,9 (WLTP) ;

Émissions de CO₂ combinées en g/km : 0

Les valeurs de consommation et d'émissions fournies correspondent uniquement à la norme WLTP, et non à la norme NEFZ, pour ce véhicule. Les données de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ dépendent des spécifications du véhicule choisi.

***Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prévues par la loi. Le cycle de teste WLTP a complètement remplacé le NEDC le 1er janvier 2022 ; aucun chiffre NEDC n'est donc disponible pour les véhicules ayant été approuvés après cette date.*

Les chiffres donnés ne correspondent pas à un véhicule en particulier et ne font pas partie de l'offre ; ils sont fournis à titre de comparaison uniquement. D'autres équipements et accessoires (pièces détachées, tailles des pneus, etc.), peuvent modifier les paramètres du véhicule, tels que le poids, la résistance de roulement et l'aérodynamique et, comme la météo, les conditions de circulation et le style de conduite, influencer la consommation électrique d'un véhicule, les émissions de CO₂ et les chiffres de performances.

En raison de conditions de test plus réalistes, la mesure selon la WLTP donne une consommation de carburant et des émissions de CO₂ plus élevées que celle effectuée selon le NEDC. Depuis le 1er septembre 2018, des modifications de la taxation des véhicules sont donc à prévoir. Vous trouverez plus d'informations sur les différences entre la WLTP et le NEDC sur <https://www.audi.de/wltp>.



Pour en savoir plus sur les chiffres de consommation de carburant et les émissions de CO2 spécifiques officielles des nouvelles voitures de tourisme, vous pouvez consulter le « Guide sur les économies de carburant, les émissions de CO2 et la consommation énergétique de tous les nouveaux modèles de véhicules de tourisme » [en anglais], disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.de/).

Les équipements, les données et les prix spécifiés dans ce document se rapportent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils sont susceptibles d'être modifiés sans préavis, sauf pour les erreurs et les omissions.

**Les valeurs de consommation de carburant/d'électricité et d'émissions de tous les modèles cités et disponibles sur le marché allemand sont disponibles dans la liste fournie à la fin de ce document.*

***Les valeurs de consommation et d'émissions fournies correspondent uniquement à la norme WLTP, et non à la norme NEFZ, pour ce véhicule. Les données de consommation de carburant et d'émissions de CO2 dépendent des spécifications du véhicule choisi.*

Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 21 sites implantés dans 13 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2021, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 681 000 automobiles Audi, 8 405 voitures de sport Lamborghini et 59 447 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2021, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 53,1 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 5,5 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 89 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 58 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
