

سافر إلى المستقبل على متن الدرجة الأولى

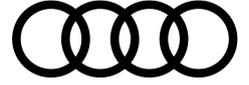
- سيارة **grandsphere** التجريبية من أودي: سيارة صالون فاخرة مع منظومة حركة كهربائية
- تصميم جديد للمقصورة: مساحة رحبة لمقاعد الصف الأمامي
- تجربة مبتكرة بفضل القيادة الذاتية

إنغولشتات، 6 سبتمبر 2021. طائرة خاصة على الطريق - تقدم أودي سيارة **grandsphere** التجريبية في معرض **IAA** 2021 للسيارات. حين تركب سيارة الصالون الجديدة ستشعر أنك في رحلة بالطائرة على متن الدرجة الأولى، حيث تجمع السيارة التي يبلغ طولها 5,35 م (17,6 قدماً) بين أعلى مستويات الرفاهية والراحة لتوفر للركاب تجربة استثنائية وكأنهم في رحلة بطائرتهم الخاصة. وتوفر تقنية القيادة الذاتية من المستوى الرابع أعلى مستويات الحرية: ففي هذا الوضع، تتحول المقصورة إلى مساحة رحبة وتختفي عجلة القيادة والدواسات والشاشات. وتصبح المقاعد الأمامية تماماً مثل مقاعد الدرجة الأولى في الطائرة مع توفير مزيد من الرحابة والإطلالات الرائعة، فيما يمكن للسائق استخدام جميع وظائف النظام الرقمي الشامل للسيارة التجريبية.

تحتل سيارة **grandsphere** بمكانة خاصة لدى أودي، فهي السيارة الثانية من ثلاث سيارات تجريبية من العلامة التجارية ذات الحلقات الأربع، وستستخدم تقنياتها وعناصرها التصميمية في غضون بضع سنوات في سيارات أودي المستقبلية التي ستدخل خط الإنتاج. وتؤكد سيارة **grandsphere** التجريبية على ريادة أودي في مجال التحول التقني وابتكارات التنقل الشامل.

عُرِضت سيارة **skysphere** رودستر الكهربائية للمرة الأولى في أغسطس 2021، وهي سيارة جراند تورينج ذاتية القيادة يمكن أن تتحول إلى سيارة رياضية يقودها السائق بنفسه بفضل قاعدة العجلات التي يتم التحكم بطولها. وتتشارك السيارتان التجريبيتان - بالإضافة إلى سيارة **urbansphere** التي ستُقدم في العام 2022 لتكون ثالث سيارة تجريبية ضمن هذه المجموعة - في تقنية القيادة الذاتية من المستوى الرابع. وتتعاون أودي مع مركز **CARIAD** لأبحاث البرمجيات التابع لمجموعة فولكس واجن من أجل طرح هذه التقنية في النصف الثاني من هذا العقد.

المستوى الرابع: لا يقتصر الأمر على تغيير مساحة مقصورة القيادة التقليدية المخصصة للسائق ومقاعد الركاب وزيادة رحابتها بعد اختفاء عجلة القيادة والدواسات. ففي الوقت نفسه، تتوفر لجميع الركاب أعلى مستويات الحرية، وذلك لأن السيارة التجريبية الجديدة تحرر السائق من مهمة القيادة، كلما أمكن ذلك، كما توفر لجميع الركاب مجموعة واسعة من خيارات التجارب الاستثنائية: الاتصال بالإنترنت أو الاسترخاء، العمل أو الجلوس منفرداً بهدوء حسب الرغبة. ويفضل ذلك تتحول سيارة **grandsphere** من مجرد سيارة إلى "عالم نعيش فيه تجارب استثنائية".



وبفضل التقنيات الرقمية المتطورة وخدمات أودي المبتكرة ونظام التشغيل الشامل سيحظى الركاب بتجربة ممتعة لا مثيل لها من قبل. ويمكن استخدام هذه التقنيات المتطورة للوصول إلى مجموعة متنوعة من الخدمات، مثل تصميم طريق محاط بمناظر طبيعية رائعة، بالإضافة إلى توفر خيارات المطاعم أو الفنادق. كما تستطيع السيارة أن تنفذ المهام اليومية التي تتجاوز القيادة بحد ذاتها مثل توفير المعلومات عن وجهة الركاب الحالية وركن نفسها بنفسها وشحن بطاقتها أوتوماتيكياً.

كما تتوفر خدمات المعلومات والترفيه، مثل الربط بين خدمة البث في السيارة ومزودي خدمات الموسيقى والفيديو على أجهزة الترفيه في البيت. وفي خطوة إضافية أخرى، تهدف أودي إلى توفير خدمات حصرية لمستخدمي سياراتها الفاخرة في المستقبل مثل الحفلات الموسيقية والفعاليات الثقافية أو حتى الأحداث الرياضية التي لا تتوفر إلا بموجب دعوة خاصة.

سيارة **grandsphere** التجريبية تؤكد على قيادة أودي في إرساء معايير الفخامة المتطورة في المستقبل: فبالنسبة لأودي، الفخامة المتطورة تعني عيش تجارب مبتكرة تعتمد على الرقمنة، فضلاً عن اتباع منهج شامل للاستدامة بهدف تحقيق حيادية الكربون لسلسلة القيمة بأكملها في المستقبل القريب.

السفر إلى المستقبل على متن الدرجة الأولى

صممت أودي سيارات **skysphere** و **grandsphere** و **urbansphere** للتعبير عن رؤيتها للفخامة المتطورة، ولابتكار تجربة تتجاوز بكثير مجرد قضاء الوقت في السيارة للانتقال من مكان إلى آخر، وربما توفير تجربة تتجاوز تجربة القيادة بحد ذاتها.

تتميز السيارات التجريبية الجديدة بتصميم مبتكر لمقصورة الركاب بحيث تكون هي الأساس ولا تجعل تجربة الركاب تخضع لمتطلبات التكنولوجيا. وينعكس ذلك في التصميم المتغير للمقصورة، وإخفاء أدوات التحكم، والرحابة الاستثنائية، بالإضافة إلى إمكانيات ربطها بالخدمات الجديدة.

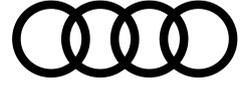
التصميم: من الداخل الى الخارج

تركز أودي في السيارات التجريبية المستقبلية الثلاث **skysphere** و **grandsphere** و **urbansphere** على المجال (**sphere**) المحيط بالركاب، أي مقصورة السيارة. فلم تعد منظومة الحركة والتحكم في السيارة على رأس أولويات التصميم في هذا الجيل الجديد من السيارات، بل تبدأ عملية التصميم من المقصورة؛ المكان الذي يعيش فيه الركاب تجاربهم أثناء التنقل. وأصبحت متطلبات الركاب ورغباتهم الأساس الذي يحدد مساحتها وتصميمها والوظائف المتوفرة فيها، مما غير عملية التصميم نفسها. كان التركيز في بداية جميع جلسات المناقشة موجهاً نحو المقصورة وتصميمها، وبعد ذلك تم تصميم التجهيزات وخطوط الهيكل الخارجي والأبعاد لتبدو السيارة عملاً فنياً متكاملًا، بالإضافة إلى التقنيات المتطورة.

المقصورة: المساحة والتصميم والوظائف

تفتح أبواب سيارة **grandsphere** التجريبية بالاتجاه المعاكس بحيث يتلامس البابان الأمامي والخلف في منتصف السيارة، مع غياب الدعامة **B**. وبمجرد دخول الركاب إلى المقصورة، يجدون أنفسهم في عالم جديد كلياً. وحتى قبل ذلك، يمكن للسيارة التعرف على ركابها - وهي تقنية مبتكرة - وفتح أبوابها للترحيب بهم من خلال الشاشات والإضاءة المحيطية. كما ترصد السيارة أماكن جلوس السائق والراكب أوتوماتيكياً وتقوم بتعديل تفضيلات الراحة الشخصية في كل مقعد مثل إعدادات نظام مكيف الهواء والمقاعد نفسها. في نفس الوقت، يتصل نظام المعلومات والترفيه بأخر الخدمات التي كان كل راكب يستخدمها ويستأنف تشغيلها داخل السيارة، فيمكن للنظام مثلاً أن يُشغل على شاشة العرض في السيارة نفس الفيلم الذي كان أحد الركاب يشاهده عبر جهازه اللوحي.

ومن ناحية أخرى، تتعرف شاشة العرض الموجودة في ناحية السائق على الأخبار التي كان يقرأها قبل دخوله إلى السيارة وتعرضها تلقائياً.



وتتميز الأسطح التزيينية في المقصورة وأجزائها العملية بتصميمها الأفقي البارز. ويضفي تصميم المقصورة الواسعة والمفتوحة انطباعاً بالتفرد، فيما يوفر غياب عجلة القيادة والدواسات ولوحة العدادات التقليدية شعوراً بالانفتاح والراحة.

كما تعزز هذا الشعور الأسطح الزجاجية الكبيرة والزجاج الأمامي الواسع والسقف الشفاف والتصميم الهندسي للنوافذ الجانبية: فالنصف العلوي منها يميل بزواوية محددة بحيث يكون الجزء الأعرض أعلى بقليل من مستوى العين. واستخدمت أودي هذا التصميم لأول مرة في العام 2017 في سيارتها التجريبية المستقبلية AI:CON والتي تتجه الآن نحو دخول خط الإنتاج.

ارتقاء بمستويات الراحة: إذا كان كبار الشخصيات يفضلون الجلوس في الخلف في سيارة الصالون التقليدية، فإن أجواء السفر على متن الدرجة الأولى انتقلت الآن إلى مقاعد الصف الأمامي. ففي القيادة الذاتية من المستوى الرابع، تختفي عجلة القيادة والدواسات وتصبح المنطقة الأمامية من المقصورة مساحة خالية واسعة، مع توفر الرؤية المثالية لمحيط السيارة من خلال الزجاج الأمامي والنوافذ الجانبية الكبيرة، فضلاً عن أعلى مستويات حرية الحركة.

وتصبح المقصورة فائقة الراحة عند إرجاع المقعدين الأماميين إلى الخلف تماماً. وتأتي سيارة grandsphere بتصميم 2 + 2 للمقاعد، حيث يوجد مقعد مريح يتسع لشخصين مع مسند ذراع على الجانب كخيار إضافي للجلوس في الخلف، فيما صُمم المقعدان الأماميان لتوفير أعلى مستويات الراحة والراحة.

تبدو أماكن الجلوس ومسندا الظهر في المقعدين المزودين بأحزمة أمان مدمجة منفصلة، فيما تتميز الدعائم الجانبية في مسند الظهر بتصميم منحنى غير ملحوظ مما يضمن دعم الركاب أثناء تجاوز المنعطفات. كما تم تحسين وضعيات المقاعد لتناسب جميع الاستخدامات: ففي الوضعية العمودية، يمكن التحكم في السيارة بشكل مثالي عند الرغبة في القيادة وعدم تفعيل القيادة الذاتية من المستوى الرابع. ويمكن للركاب الاسترخاء واستخدام نظام المعلومات والترفيه بإمالة مسند الظهر بمقدار 40 درجة، بينما يتحول المقعد إلى وضعية الراحة القصوى عند إمالة مسند الظهر بمقدار 60 درجة. ويمكن إمالة مسند الرأس بمقدار 15 درجة إلى الأمام. وتشتمل المقصورة على فتحات نظام التحكم في المناخ التي تأتي مجهزة بمرشحات لتنقية الهواء مع التحكم في درجة الحرارة. كما يمكن إضافة العطور حسب الرغبة، بالإضافة إلى مكبرات الصوت التي لا يسمع صوتها الركاب الآخرون، بحيث توفر منطقة سمعية خاصة لكل مقعد.

هناك أيضاً مبرد بين المقعدين الأماميين - وعادة ما يكون مخفياً تحت اللمسات المعدنية التزيينية - مع كوبين وزجاجة أنيقة للمشروبات الغازية. وتؤكد هذه التجهيزات على توفير أجواء تحاكي السفر على متن الدرجة الأولى.

بدون عدادات ولا شاشات: شاشات العرض ونظام التشغيل

حين تنظر في أرجاء مقصورة سيارة grandsphere بألوانها الطبيعية وتصميمها البسيط ستجد مفاجأة، حيث لا تظهر أي عدادات ولا شاشات سوداء قبل تشغيل وظائف القيادة، ويعكس ذلك أعلى مستويات البساطة في التصميم.

تتميز المقصورة بمجموعة من العناصر المصنوعة من المواد فائقة الجودة بتصميم أنيق يبعث على الاسترخاء. ويتميز فرش الأبواب والمقاعد والسجاد باللمسات الأنيقة المصنوعة من الخشب والصوف والأقمشة الصناعية والمعدن. كما تُصنع العديد من مواد المقصورة، مثل قشور خشب الزان الأبيض، بطريقة مستدامة أو من المواد الخام المعاد تدويرها. ولا توجد أي أجزاء جلدية في مقصورة السيارة، فذلك يتماشى مع مفهوم الفخامة المتطورة الذي لا يفصل أبداً عن الاستدامة.

وبلمسة واحدة، تنبض السيارة بالحياة، وهنا تحدث مفاجأة أخرى: تظهر الشاشات في المقصورة، لكنها تأخذ شكل صور معروضة على الأسطح الخشبية تحت الزجاج الأمامي. وتظهر الشاشة بعرض المقصورة بأكملها أو مقسمة لجزئين أمام السائق والراكب في المقعد



الأمامي وفقاً لوضع القيادة المختار، سواء أكان وضع القيادة العادية أو القيادة الذاتية. وتُعرض جميع المعلومات الضرورية أثناء الرحلة بدقة عالية ووضوح.

ويمكن استخدام أسطح العرض في وضع القيادة الذاتية لعرض محتوى المعلومات والترفيه أو حتى مؤتمرات الفيديو. بالإضافة إلى ذلك، تم دمج شريط للاستشعار تحت أسطح العرض للتبديل بسرعة بين المحتوى المعروض، مثل الموسيقى أو الملاحة. ويعرض هذا الشريط جميع الوظائف والتطبيقات المفعلّة في السيارة ويتضمن رموزاً مضيئة للقوائم المختلفة.

وتوجد وحدة التحكم في نظام المعلومات والترفيه MMI بدون لمس بالقرب من الباب على الفرش الداخلي، وهي أحد عناصر التحكم المبتكرة. وعندما يكون السائق جالساً في الأمام خلف عجلة القيادة في وضع القيادة العادية، يمكنه استخدام وحدة التحكم لاختيار قوائم الوظائف المختلفة عن طريق الحلقة الدوارة والأزرار والتنقل بين المستويات المختلفة، مما يبرز بساطة التصميم وسهولة التحكم.

من ناحية أخرى، إذا قام السائق بإرجاع المقعد للخلف أثناء القيادة الذاتية من المستوى الرابع، لن يكون مضطراً للاستغناء عن وحدة التحكم والراحة الفائقة التي توفرها. فيمكن للوحدة في هذه الحالة التعرف على إيماءات السائق وتتبع حركة عينيه، حيث يرصد جهاز الاستشعار حركات العينين عند الحاجة لاستخدام وحدة التحكم. وليس على الراكب إلا أن يحرك يده كأنما يمسك وحدة التحكم - حتى دون الحاجة للاعتدال في جلسته - لتنفيذ ما يريده دون لمس أي شيء.

وتتكيف السيارة مع كل مستخدم وتتعرف على تفضيلاته والقوائم التي يستخدمها بشكل متكرر، وما إذا كان يفضل التحكم بتتبع العين أو بالإيماءات أو بالأوامر الصوتية أو بالكتابة اليدوية على الشاشة أو باللمس، وذلك في جميع أوضاع القيادة. كما تقدم السيارة مقترحات مخصصة مباشرة إلى المستخدم بناءً على تفضيلاته وتقوم بإكمال الأوامر البسيطة بشكل مقبول.

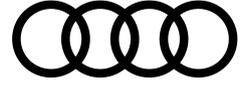
دمجت أودي لوحات التحكم أيضاً في مساند الذراعين على الأبواب في صورة أسطح غير ظاهرة تعمل باللمس وتتضمن مؤشراً ضوئياً لإظهار موضعها. كما توجد نظارات لتقنية الواقع الافتراضي في مساند الذراعين على الأبواب اليمنى واليسرى يمكن استخدامها مع خيارات نظام المعلومات والترفيه، مثل وظيفة رحلة القيادة الافتراضية "holoride".

التصميم الخارجي: أعلى مستويات الديناميكية

تعدّ سيارة grandsphere سيارة صالون فاخرة بامتياز بفضل أبعادها المثالية، حيث يبلغ طولها 5,35 م (17,6 قدماً) وعرضها 2 م (6,6 قدماً) وارتفاعها 1,39 م (4,6 قدماً). وتعتبر السيارة الأطول ضمن مجموعة سيارات أودي، حيث تُجهز بقاعدة العجلات التي يبلغ طولها 3,19 م (10,5 قدماً)، وتتجاوز طول نسخة سيارة A8 الحالية المجهزة بقاعدة العجلات الطويلة. ولكن يُعتبر الانطباع البصري الذي تتركه عند رؤيتها لأول مرة أكثر إثارة للدهشة مما يمكن تخيله من خلال هذه الأرقام، ذلك لأن السيارة لا تشبه أي سيارة صالون تقليدية، ولكنها تشبه إلى حد كبير سيارة جراند تورينج بأربعة أبواب وخطوط مرسومة بدقة في نفق الرياح دون أي بروز أو تزيينات غير ضرورية.

وتعتمد السيارة التجريبية معايير تصميم السيارات الكهربائية في الواجهة الأمامية، وهي الأجزاء المعلقة القصيرة، والغطاء الأمامي المسطح، والزجاج الأمامي الذي يبرز للأمام ويمثل بداية المقصورة الكبيرة. مع ذلك، لا يبدو تصميم السيارة كأنه قادم من المستقبل على الإطلاق، على عكس العديد من السيارات الكهربائية، ولكنها تتبع المعايير الجمالية التقليدية. تمتد الحافة العلوية لغطاء المحرك على جانب الهيكل في خط أفقي، مما يبرز طول حجرة المحرك، وهو أحد عناصر تصميم سيارات جراند تورينج. ويمتد هذا الخط نحو الخلف بنفس الارتفاع وصولاً إلى العجلة الخلفية، ليشمل المقصورة بأكملها ويبرز حجمها الكبير.

ويمتد الخط الأفقي الثاني من الحافة السفلية للغطاء تحت النوافذ الجانبية وعلى جانب المقصورة بأكملها. ويقسم هذا الخط الأبواب إلى أكتاف أفقية وأسطح عمودية محدبة أسفلها وصولاً إلى عتبات الأبواب. وتتألق أقواس العجلات بالتصميم الأنيق والسلس الذي يميز



سيارات أودي، فيما يأتي الجزء الخلفي الصغير خلف الدعامة C الكبيرة بتصميم تقليدي بسيط. ويميل خط السقف بصورة ديناميكية ويشير إلى ارتباط السيارة بمجموعة طرازات سبورتباك من أودي. وتبدو جميع خطوط وأسطح الهيكل الخارجي متناسقة تماماً وتشكل هيكلًا مترابطاً.

وتحاكي سيارة grandsphere التجريبية سيارة Avus الرائدة من فترة التسعينيات باستخدامها لعجلات قياس 23 بوصة. ولكن الأضلاع الستة المزدوجة في العجلات تشير إلى الخفة والثبات، وتذكّرنا بالعجلات المستخدمة في سباقات السيارات وعناصر باوهاوس المتبعة في تصاميم أودي.

التقنيات المرئية: الإضاءة

تتميز الواجهة الأمامية بالتصميم المبتكر للإطار الأحادي الذي يُعدّ من العلامات الفارقة في طرازات أودي، فهو مصمم بشكل مسطح سداسي الأضلاع. وتضاء الأسطح الداخلية الموجودة خلف الغطاء الشفاف أثناء القيادة من الأعلى بشكل غير مباشر، مما يضفي تأثيراً ثلاثي الأبعاد مميزاً للغاية.

وتبدو وحدات المصابيح الأمامية أقل اتساعاً عند الجانب العلوي من الإطار الأحادي، وكأنها عيون تركز على شيء معين. وتحاكي وحدات الإضاءة شعار العلامة التجارية ذات الحلقات الأربع، حيث توسع تقاطع الحلقتين وتفصلهما لتشكّل ما يشبه الحدقة، وهو أحد التصاميم الضوئية الرقمية الجديد التي لا مثيل لها. يعني ذلك أنه يمكن ضبط حجم مناطق الإضاءة وفقاً لوظيفتها، مثل الإضاءة النهارية أو الإشارات الوامضة الديناميكية - اعتماداً على حالة المرور - وبالتالي تصدر إشارة ضوئية واضحة لتعزيز السلامة. وتتميز وحدات المصابيح الخلفية بنفس الإضاءة المميزة، فيما يعتبر عنصراً مهماً من عناصر تصميم الإضاءة في طرازات أودي.

منظومة الحركة والشحن

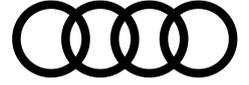
تم تصميم المنصة التقنية الأساسية لسيارة grandsphere التجريبية - ما يُعرف باسم منصة "بريميوم بلاتفورم إليكتروك" (PPE) - حصرياً للسيارات الكهربائية، وبالتالي تحقق المنصة الاستفادة الكاملة من تقنيات التنقل الكهربائي. ويمثل العنصر الرئيسي في هذه المنصة وحدة البطارية الموجودة بين المحورين الأمامي والخلفي والتي تخزن حوالي 120 كيلووات ساعي. وتمكنت أودي من تصميم البطارية بشكل مسطح بفضل استخدام المساحة المتوفرة في قاعدة السيارة بين المحورين بأكملها.

وباقتران هذه المنصة مع العجلات الكبيرة، تصبح أبعاد السيارة مثالية من جميع الأوجه، وليس فقط من منظور التصميم. وتشمل المزايا الأساسية لهذه المنصة توفير مساحة داخلية رحبة للأرجل عند كلا صفي المقاعد. إضافة إلى ذلك، يعزز غياب غطاء ناقل الحركة ونفق كردان الراحة والرحابة في السيارات الكهربائية.

ومع ذلك، لم تتخلّ سيارة grandsphere التجريبية عن نظام الدفع الرباعي الذي يعتبر أساسياً في سيارات أودي. تأتي السيارة التجريبية مجهزة بمحركين كهربائيين منفصلين مثبتين على المحورين الأمامي والخلفي، ويتم التنسيق بينهما إلكترونياً لتوفير الدفع الرباعي عند الحاجة إليه مع تحقيق التوازن المثالي بين ديناميكية القيادة وكفاءة استهلاك الطاقة. ويمكن للمحركين الكهربائيين توليد قوة تبلغ 530 كيلووات وعزم دوران يبلغ 960 نيوتن متر.

شحن سريع ومسافة أطول

تمثل تقنية الشحن بقوة 800 فولت القلب النابض لمنظومة القيادة. فعلى غرار سيارة e-tron GT، تضمن هذه التقنية إمكانية شحن البطارية بما يصل إلى 270 كيلووات في وقت قصير جداً في محطات الشحن السريع.



تقلل هذه الاستراتيجية من أوقات الشحن لتقترب من الوقت الذي تستغرقه السيارة المجهزة بمحرك تقليدي للتزود بالوقود. فيمكن للسيارة قطع مسافة تزيد عن 300 كيلومتر (186 ميلاً) بعد شحن بطاقتها لمدة عشر دقائق فقط. كما يمكن شحن البطارية التي تبلغ سعتها 120 كيلووات ساعي من 5 إلى 80 بالمائة في غضون مدة نقل عن 25 دقيقة.

وتعتبر سيارة grandsphere التجريبية مناسبة للرحلات الطويلة دون قيد أو شرط، حيث يمكنها قطع مسافة تزيد عن 750 كيلومتراً (466 ميلاً) قبل الحاجة لإعادة الشحن، اعتماداً على منظومة الحركة المختارة والطاقة المتولدة من المحركين. كما تتوافق المسافة التي تقطعها السيارة قبل الحاجة للشحن وسرعة الشحن مع السيارات المجهزة بمحركات الاحتراق، مما يجعلها السيارة المثالية لتلبية المتطلبات اليومية.

تتفوق سيارة grandsphere التجريبية - كما هو معتاد في السيارات الكهربائية - على منافسيها من السيارات المجهزة بمحركات الاحتراق من حيث ديناميكية القيادة. ويفضل عزم الدوران الكبير الذي يتوفر من لحظة تشغيل المحرك، تتسارع السيارة من السكون إلى 100 كم/ساعة (62 ميلاً/ساعة) في مدة تزيد قليلاً عن أربع ثوانٍ، بينما تم تحديد سرعتها القصوى من أجل زيادة المسافة التي تقطعها قبل الحاجة للشحن.

التعليق الهوائي والتعليق النشط لتوفير أعلى مستويات الراحة

ترتبط العجلات الأمامية عبر محور خماسي الوصلات مصنوع من الألمنيوم ومطور خصيصاً للسيارات الكهربائية، بينما يوجد في الخلف محور متعدد الوصلات مصنوع من الألمنيوم أيضاً. ورغم تجهيز السيارة بقاعدة العجلات الطويلة، توفر العجلات الخلفية القابلة للتوجيه إمكانات ممتازة خلال المناورة أثناء القيادة. كما تستخدم سيارة الصالون الفاخرة نظام التعليق الهوائي من أودي، الذي يتكون من حجرة واحدة مع المخمدات المتكيفة، ويعتبر مثالياً للقيادة الديناميكية عند الضرورة، حيث يوفر، في الظروف العادية، أعلى مستويات الراحة دون الشعور بحركة هيكل السيارة.

يرجع السبب في ذلك إلى أن السيارة تستخدم التعليق النشط. ويمكن لنظام التعليق المتطور خفض أو رفع كل عجلة بشكل منفصل في أجزاء من الثانية من خلال محركات كهروميكانيكية، مما يسهل التحكم النشط في الشاسيه في كل مواقف القيادة، ويقلل من الميل والانزلاق عند التسارع أو الكبح. وتساعد الكاميرا الأمامية في إجراء هذه التعديلات بشكل تنبؤي من خلال تصوير الاختلافات في سطح الطريق، كما تُستخدم بيانات نظام الملاحة لتعزيز خصائص التحكم في السيارة.

-انتهى-

مجموعة أودي مع علامتها التجارية أودي ودوكاتي ولامبورغيني، تعتبر من أنجح الشركات المصنعة للسيارات والدراجات النارية من الفئة الفاخرة. وتتواجد مجموعة أودي في أكثر من 100 سوق حول العالم وتنتج سياراتها في 17 موقعاً ضمن 11 بلداً. وتمتلك الشركة الأم 'أودي إيه جي' شركات فرعية تشمل 'أودي سبورت جي إم بي إتش' Audi Sport GmbH (نيكارسولم، ألمانيا)، و'أوتوموبيلي لامبورغيني' (سانتا أجاتا بولونيز، إيطاليا) والعلامة المصنعة للدراجات النارية الرياضية 'دوكاتي موتور هولدينغ' (بولونيا، إيطاليا).

وخلال عام 2020، سلّمت مجموعة أودي لعملائها حوالي 1,693 مليون سيارة من علامة أودي، و7,430 سيارة رياضية من علامة لامبورغيني، و48,042 دراجة نارية من علامة دوكاتي. وفي السنة المالية 2019، حققت مجموعة 'أودي' عائدات إجمالية بقيمة 55.7 مليار يورو وأرباح تشغيلية بقيمة 4.5 مليار يورو. وفي الوقت الحالي، توظف المجموعة حوالي 87 ألف شخص حول العالم بما يشمل 60 ألف موظف في ألمانيا. وتعتبر أودي اليوم من مزودي وسائل النقل الشخصي الفاخر المستدام من خلال الطرازات الجديدة والتقنيات المبتكرة والخدمات المميزة الأخرى.



وقد أكدت AUDI AG التزامها بالمنطقة من خلال افتتاح مكتبها التمثيلي في الشرق الأوسط المملوك بالكامل للشركة الأم في العام 2005. وتشتمل سلسلة الطرازات الحالية في أسواق منطقة الشرق الأوسط على: أودي A3، وS3، وA4 وS4 وA5/S5 كوبيه، وسبورتياك، وRS5 سبورتياك، بالإضافة إلى A6، وS6، وRS6 Avant، وA7، وS7، وRS7، وA8، وA8 L وS8 وأودي Q3، وQ3 سبورتياك، وRS Q3 سبورتياك، وQ5، وSQ5، وQ7، وQ8، وRS Q8 وe-tron، وe-tron سبورتياك، وRS e-tron GT.