Audi A6 e-tron: even opwindend als de showcar

* In dit interview bespreken de exterieurdesigners van Audi de ontwikkeling van het design voor de Audi A6 e-tron-modelreeks
* Sascha Heyde en Wolf Seebers vertellen hoe ze hun visionaire concepten tot serieproductie brachten
* Wolf Seebers herinnert zich: “Ik krijg nog steeds kippenvel als ik eraan terugdenk”

Ingolstadt, 31 juli 2024 – Ze wonen naast elkaar, garage tegen garage, en dat is ook waar ze het liefst hun tijd samen doorbrengen. Sascha Heyde en Wolf Seebers zijn echte autofreaks en al 20 jaar bevriend, en als Audi exterieurdesigners hebben ze samen de A6 e-tron-familie vormgegeven. Ze onthulden hun visie voor het eerst met de verbluffende [A6 e-tron](https://www.audi-mediacenter.com/en/press-releases/audi-a6-e-tron-concept-the-next-e-volution-13918) concept en [A6 Avant e-tron concept](https://www.audi-mediacenter.com/en/press-releases/the-storage-champ-audi-a6-avant-e-tron-concept-14531) en nu hebben ze het design en de technologie van deze voertuigen in serieproductie gebracht. Maar hoe vertaal je je eigen ideaal naar de realiteit? Een gesprek over en met twee echte ‘designbroers’.

**Mijnheer Heyde en mijnheer Seebers, het verhaal van de Audi A6 e-tron\* begon met twee showcars. Hebben we vandaag de dag eigenlijk nog concepten nodig?**

**Sascha Heyde:** Wij beschouwen concepten als ongebreidelde visies. Vrij en compromisloos bedacht en gerealiseerd. We leven in een uniek tijdperk voor autodesign. Het belang van duurzame oplossingen, de geschiktheid voor dagelijks gebruik en persoonlijke vrijheid, of de evolutie van het Audi-DNA van hoge prestaties en premiumkwaliteit naar het elektrische tijdperk: design kan op vele manieren helpen om deze overgang vorm te geven. Met concepten kunnen we snel en systematisch oude grenzen doorbreken, nieuwe werelden creëren en op zoek gaan naar antwoorden. Ze zijn toonaangevend op het gebied van innovatie en vertegenwoordigen een visie op design en nieuwe technologieën.

**Wolf Seebers:** Auto’s zijn niet langer alleen bedoeld om zo comfortabel, snel en vlot mogelijk van A naar B te rijden. Dat is tegenwoordig veel te kortzichtig. Auto’s in het premiumsegment zijn vandaag veeleer metgezellen, designobjecten en een uitdrukking van je persoonlijkheid. Concepten helpen ons bij het verkennen, definiëren en creëren van dergelijke ruimtes, zonder beperkingen.

**In 2021 werd de door u ontworpen Audi A6 e-tron gelanceerd als voorloper van een innovatieve familie, met volledig elektrische aandrijving en als Sportback. Waren er toen dan geen grenzen, geen vereisten? Hadden jullie volledig de vrije hand?**

**Sascha Heyde:** Helemaal aan het begin bepalen we of een conceptcar een voorbode moet zijn van toekomstige productiemodellen of dat hij veeleer moet anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Als het gaat om een productiegericht concept, kunnen we in eerste instantie de puur technische vereisten negeren en alles ondergeschikt maken aan de proporties, omdat die het belangrijkst zijn voor een goed design. Dat betekent dan ook dat designers hier graag een beetje overdrijven. Het resultaat is dat conceptcars meestal een wat lager en breder postuur hebben dan wat mogelijk zou zijn voor de productiemodellen.

**Wolf Seebers:** Voor veel van onze concepten pakten we al heel vroeg uit met concrete vormen. Neem nu de Audi TT: toen Audi de conceptcar in 1995 onthulde op de IAA in Frankfurt, had niemand kunnen denken dat de auto amper drie jaar later in die vorm in het straatbeeld zou verschijnen. Hoewel veiligheidsrichtlijnen nog noopten tot heel wat detailaanpassingen, was dat aan de buitenkant niet te zien. Naar mijn mening hebben we iets soortgelijks bereikt met de Audi A6 e-tron\*.

“We benadrukken de zone waar het hart van onze elektrische modellen klopt.”

**De A6 e-tron\* is gebaseerd op de nieuwe technologiearchitectuur, het Premium Platform Electric, kortweg PPE. Hoe heeft dat het design beïnvloed?**

**Wolf Seebers:** Zoals Sascha al zei: alles draait om proporties. We waren vastbesloten om de A6 e-tron\* de aantrekkelijke verhoudingen van de conceptcar mee te geven. En dan heb ik het over het klassieke Sportback-silhouet waarmee de Audi-fans zo vertrouwd zijn. De Audi A6 e-tron\* is het eerste elektrische model met een vlakke vloer op basis van het PPE, wat qua design een echte uitdaging was. In een e-tron is de batterij het hart van de auto. Dat maakt de auto esthetisch gezien hoger dan wij als designers graag zouden zien voor dit koetswerktype. Om het best mogelijke resultaat te behalen begonnen hier de onderhandelingen over elke millimeter. We ontwikkelden het inzetstuk in de drempelzone om een horizontale ‘cut’ in de auto te creëren, waardoor aan het profiel een extra segment werd toegevoegd om de extra hoogte visueel te compenseren.

**Sascha Heyde:** Het inzetstuk is een echt familietrekje geworden dat onze elektrische modellen delen. Je ziet het in de Q6 e-tron\*, de hoogvloerse broer van de A6 e-tron\*, maar ook in de nieuwe e-tron GT-modelreeks. We hebben er bewust voor gekozen om de nadruk te leggen op de zone waar het hart van onze elektrische modellen klopt. We wilden ook de voorkant van de A6 e-tron\* heel dicht bij het studiemodel houden. Het progressieve gezicht oogt hightech en futuristisch dankzij het omgekeerde Singleframe en de sterk geaccentueerde dagrijverlichting. Als je het gezicht van de A6 e-tron\* aanschouwt, lijkt hij je met twee ogen recht aan te kijken. Dat is te danken aan de meest progressieve en slanke lichten die we ooit bij Audi hebben ontworpen. Omdat de belangrijkste technologische lichtfuncties van de koplampen ruimte nodig hebben en de hoogte van de auto visueel zouden hebben vergroot, hebben we ze geïntegreerd in het donkere masker dat het Singleframe omringt. We hebben dezelfde truc gebruikt voor alle functionele elementen in het onderste gedeelte van de auto, onze ‘technical unit’. Dankzij die aanpak konden we het zeer vlakke silhouet van de conceptcar zowel voor- als achteraan doortrekken.

**Wolf Seebers:** Zeer progressief, heel nieuw. En nog steeds typisch Audi.

**Sascha Heyde:** We wilden dat het design van de A6 e-tron\* de imposante, bijna sculpturale look van de conceptcars zou weerspiegelen, en dat is nieuw. Tegelijkertijd brengen we de vertrouwde Audi-genen, zoals onze quattro-spieren, het Singleframe en de lichtsignatuur, over naar de volledig elektrische, digitale wereld.

**Wolf Seebers:** Het mooie is dat we met behulp van deze designtools 95 procent van de basisverhoudingen van de showcar konden overbrengen naar de Sportback.

**Sascha Heyde:** Ja, wat je hier ziet, is praktisch een-op-een overgenomen van het studiemodel. Daar zijn we echt blij om. Het komt er haast op neer dat de klanten als het ware met de showauto kunnen rijden. Het bijzondere is dat het RS-model zelfs nog extremere proporties zal hebben dan de conceptcar. Dat is een primeur: de realiteit heeft de visie ingehaald.

“De hellingshoek van de C-stijl is cruciaal.”

**In 2022, slechts één jaar na de Sportback, ging u op uw elan door met de conceptversie van de Avant, die ook nog in 2024 in het straatbeeld zal verschijnen. Een volledig elektrische Avant: hoe is het mogelijk om een dergelijke innovatie te combineren met traditie?**

**Wolf Seebers:** ‘De mooiste breaks heten Avant’: die slogan hebben we ons hier allemaal volledig eigen gemaakt. Onze eerste volledig elektrische Avant mocht dus geen uitzondering zijn. Om de sportiviteit en dagelijkse bruikbaarheid te visualiseren die deze koetswerkstijl altijd hebben gekenmerkt en nu echt deel zijn gaan uitmaken van ons DNA, hebben we heel wat ontwerpen gecreëerd, weggegooid en opnieuw gemaakt. Het hele silhouet van de Avant is gebaseerd op de extreem ‘snelle’ C-stijl, die we dus precies goed moesten krijgen. In de conceptcar hebben we dat element benadrukt met een sterke interpretatie.

**Sascha Heyde:** De volgende stap was natuurlijk de overdracht naar de serieproductie. Het is waar: de hellingshoek van de C-stijl is cruciaal. Als hij te schuin staat, geeft dat de daklijn een onesthetische boog. Als hij te rechtop staat, verliest hij wat hem tot een typische Audi Avant-stijl maakt. Nee, hij moet de perfecte hoek hebben om die perfecte snelheid uit te stralen. Daarom hebben we samen urenlang aan het kleimodel gewerkt. Onze designklassiekers, zoals de Audi 100 C2 Avant, waren destijds ook al gekenmerkt door deze dynamische stijl, waarbij hij sterk naar voren leunde. Wat deze uitdaging nog moeilijker maakte, was dat we een nieuwe elektrische Avant-wereld wilden openen voor onze klanten. Daarom hadden we iets echt unieks nodig, iets ongeziens, een ‘add-on’. Vandaar dat we de dakstructuur volledig opnieuw ontworpen hebben. De chromen sierstrip sluit nu aan op de dakspoiler als een onderscheidend designelement. Het verkleint de hoogte visueel en zijn dynamische esthetiek benadrukt het sportieve, elegante karakter van de Avant nog meer.

**Technologie zichtbaar maken is het credo dat het hele Audi Design-team verenigt. De Audi A6 e-tron\* haalt topwaarden voor aerodynamica. Hebben de technische vereisten u beperkt?**

**Wolf Seebers:** Een goed design moet functioneel zijn. Dat wil zeggen dat het moet werken. Vanaf het begin was het duidelijk dat het elektrische rijbereik en dus de aerodynamica van de A6 e-tron\* een bijzonder belangrijke rol zouden spelen. Vandaar dat we daar al over hadden nagedacht toen we beide concepten creëerden. Tijdens het hele designproces voor de productieauto’s hebben we nauw samengewerkt met onze collega’s van het Aerodynamics-team om te finetunen, te testen en aan te passen. Uiteindelijk hoefden we aan beide kanten geen compromissen te sluiten. In feite zijn we erin geslaagd om een ongelooflijk cool aerodynamisch ontwerp te creëren, waarbij alles tot op de millimeter nauwkeurig is uitgewerkt, maar zo subtiel dat niemand de enorme impact van de elementen opmerkt. Het resultaat is een ware harmonie van vorm en functie. Ik weet nog dat mijn telefoon rinkelde en mijn collega van het Aerodynamics-team het praktisch in mijn oor schreeuwde: “0,21! Je zult het niet geloven, maar het is ons gelukt!” Samen bereikten we de beste Cx-waarde ooit voor een seriemodel van Audi. Ik krijg nog steeds kippenvel als ik eraan terugdenk.

**Over kippenvelmomenten gesproken: jullie zijn niet alleen exterieurdesigners, maar ook vrienden buiten het Design-gebouw. Hoe belangrijk is een goede samenwerking voor creatief werk?**

**Wolf Seebers:** Onze samenwerking was geweldig en we waren het meestal snel eens. Sascha hield zich in wezen bezig met het creatieve gedeelte, terwijl ik de schakel was naar onze technologische tegenhangers, de ingenieurs. We hebben ons vol overgave gestort op elk detail van de A6 e-tron\*. Achter elke lijn schuilt een verhaal. Daarom was ons teamwork zo cruciaal, want die laatste paar procenten maken uiteindelijk het verschil, en die zijn alleen haalbaar met echte passie.

**Sascha Heyde:** We werkten ook nauw samen met Gerhard Lawall, een lid van het Surfaces-team, die ons hielp om de data voor de zichtbare oppervlakken te finaliseren. Hij was onze brug tussen de ontwerp- en constructieafdelingen, omdat alle oppervlakken van het interieur en exterieur van het model digitaal en geometrisch tot op een honderdste van een millimeter nauwkeurig moesten worden weergegeven voordat de auto werd voltooid. Gerhard was een van onze meest ervaren Surfaces-collega’s, die bijna 40 jaar bij de Vier Ringen heeft gewerkt. Hij heeft talloze Audi-modellen begeleid op hun traject van het Design Center naar de weg, en de A6 e-tron\* was zijn laatste project. Dit is slechts een van de verhalen achter onze ontwerpen waar Wolf het over had. Het was echt heel bijzonder dat Gerhard nog één keer al zijn ervaring in zo’n belangrijk, baanbrekend model kon stoppen. Dat is wat Audi zo sterk maakt: de manier waarop we traditie en innovatie keer op keer weten te combineren.

**Wolf Seebers:** Ja, we hebben echt een speciale job. Nu zal de A6 e-tron\* voor onze klanten duizenden keren gereproduceerd worden. Voor ons zal het echter altijd een eenmalige sculptuur blijven.

*Onder voorbehoud van wijzigingen / definitieve waarden zullen beschikbaar zijn bij de officiële start van de communicatie op 31 juli 2024.*

De in dit document vermelde uitrusting, gegevens en prijzen hebben betrekking op het in Duitsland aangeboden modellengamma. Onder voorbehoud van wijzigingen, fouten en weglatingen.

*\** *De stroomverbruiks- en uitstootwaarden van alle genoemde modellen die beschikbaar zijn op de Duitse markt, zijn te vinden in de lijst aan het einde van deze tekst.*

**Stroomverbruiks- en uitstootwaarden van de bovengenoemde modellen:**

**Audi A6 Sportback e-tron performance**Gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 15,9-14,0; gecombineerde CO2-uitstoot in g/km: 0; CO2-klasse: A

**Audi A6 Avant e-tron performance**Gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 17,0-14,8; gecombineerde CO2-uitstoot in g/km: 0; CO2-klasse: A

**Audi S6 Sportback e-tron**Gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 16,7-15,7; gecombineerde CO2-uitstoot in g/km: 0; CO2-klasse: A

**Audi S6 Avant e-tron**Gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 17,4-16,4; gecombineerde CO2-uitstoot in g/km: 0; CO2-klasse: A

**Audi Q6 e-tron**Gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 19,6-16,5; gecombineerde CO2-uitstoot in g/km: 0; CO2-klasse: A