

Entrevista con Marc Lichte: “Los coches deportivos son adrenalina que ha adoptado forma”

- **El Director de Diseño de Audi repasa los 40 años de Audi Sport GmbH**
- **Rendimiento, estética y funcionalidad para dar forma a los RS del futuro**
- **Los próximos modelos de altas prestaciones también presentarán interiores radicalmente modificados**

Madrid, 20 de octubre, 2023 – Los modelos RS de Audi entusiasman a los seguidores de la marca los cuatro aros gracias a su avanzada tecnología y diseño. Con motivo del 40 aniversario de Audi Sport GmbH, Marc Lichte, Director de Diseño de Audi, recuerda las innovaciones que se han convertido en tradición y que siguen siendo fuente de inspiración.

Marc, Audi Sport GmbH existe desde hace 40 años y entusiasma a los aficionados con sus modelos RS. ¿Cuál de ellos le seduce especialmente?

Marc Lichte: Como diseñador y entusiasta de las prestaciones soy un gran admirador de nuestros modelos RS. El TT RS siempre ha sido uno de mis favoritos porque, al igual que el modelo base de producción, fue el primero en llevar a la carretera las ideas de la escuela de arte Bauhaus. Aunque el lema “menos es más” se aplica a su lenguaje de diseño, no es así cuando se trata de las emociones y el placer de conducir que evoca el coche, garantizados, entre otras cosas, por su motor de cinco cilindros con un sonido especial. Trabajar con mi equipo en el actual Audi RS 6 Avant también fue una experiencia inolvidable. En aquel momento esculpimos sin concesiones los orígenes quattro en cada detalle y en cada línea. Cada vez que veo un RS 6 en la carretera me alegro de comprobar la coherencia con la que perseguíamos nuestro concepto entonces.

¿Algo que comparten todos los modelos RS?

Lichte: Para mí, lo verdaderamente único es que la silueta de leyendas de Audi como el quattro original o el Sport quattro, es decir, los músculos, las formas o los pasos de rueda ensanchados pueden encontrarse en todos los modelos RS actuales. Y puedo prometer que también estarán presentes en los RS futuros. El diseño RS está tan profundamente anclado en el ADN de Audi, que podríamos seguir reinventándolo sin diluir nunca su esencia.

Los genes del éxito de Audi Sport proceden de la competición: deportividad, tecnología punta y diseño emocional. ¿De dónde viene su pasión por los coches de altas prestaciones?

Lichte: Lo estrechamente relacionados que están los coches con la pasión es algo que aprendí muy pronto de mi padre. En los años setenta competía en subidas de montaña cada dos fines de semana. Antes de las carreras se podía sentir en toda la casa esa emoción tan especial, como si en cualquier momento se fuera a dar luz verde a la salida. Desde entonces los coches deportivos han representado para mí una gran emoción anticipada, la adrenalina que se ha fundido en un molde, que ha adoptado una forma.



¿Es cierto que el Audi Sport quattro fue el detonante de su deseo de convertirse en diseñador de automóviles en Audi?

Lichte: Sí, así es. En 1983 el Audi Sport quattro destacó en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt como ningún otro coche. En general era totalmente diferente a todo lo que había visto hasta entonces, tenía un increíble carácter, con su ancha carrocería y sus formas prominentes. ¡Semejante consistencia era impresionante! La idea de expresar la deportividad automovilística de esa manera, de utilizar el estilo para hacer que la tecnología fuera tan espectacularmente visible para todo el mundo y, en consecuencia, inmediatamente accesible para todos... Esa idea me inspiró tanto que, mientras aún estaba en el stand del salón del automóvil, decidí que quería ser diseñador en Audi. De eso hace exactamente cuarenta años. Para mí ha sido un doble éxito que los elementos de estilo de aquel icono, como el expresivo pilar C, las distintivas tomas de aire o simplemente toda la progresividad que representaba me hayan acompañado en mi trabajo hasta el día de hoy.

¿Una historia es un éxito cuando la innovación se convierte en tradición?

Lichte: ¡Exacto! Hoy, delante de mí, en mi mesa, el Sport quattro y el RS e-tron GT están uno al lado del otro. El RS e-tron GT tiene muchos elementos que mi equipo y yo adaptamos del Sport quattro durante el proceso de diseño. Este Gran Turismo eléctrico tiene fuertes vínculos con la historia de Audi, y para mí, en su iconografía, es el Audi Sport quattro tal y como lo vi por primera vez hace cuarenta años trasladado a una nueva era eléctrica. En consecuencia, la tradición proporciona un importante impulso para el futuro.

Centrándonos precisamente en ese futuro: ¿Qué tipo de diseño desearían los clientes que Audi Sport GmbH aplicara a los vehículos que desarrolle para el mañana?

Lichte: En el futuro vamos a fabricar coches utilizando principalmente dos plataformas: la plataforma PPE (Premium Platform Electric) para vehículos eléctricos y la plataforma PPC (Premium Platform Combustion) para vehículos con sistemas de propulsión convencionales. Partiendo de esta base hemos estudiado detenidamente cómo seguir desarrollando nuestros modelos RS en el futuro. La principal pregunta que nos hicimos a ese respecto: ¿Cómo podemos trasladar los genes RS que nuestros clientes han estado deseando y valorando hasta ahora del motor de combustión interna a la era eléctrica e inspirarles al menos el mismo entusiasmo o incluso uno totalmente nuevo?

¿Y cuál es la respuesta a esa pregunta que se hace?

Lichte: En el futuro los clientes seguirán deseando que los modelos RS ofrezcan prestaciones, aunque siempre combinadas con funcionalidad. Ese es el tipo de comentarios que recibimos de nuestros clientes y también de los aficionados en los estudios que realizamos. Lo entiendo perfectamente, porque también es el credo del buen diseño. Una forma bonita requiere funcionalidad o, de lo contrario, todo queda en nada. Sin embargo, la gran anchura de vías ha sido y seguirá siendo, con diferencia, el rasgo más característico para nuestra clientela. En otras palabras, el aspecto musculoso que distingue claramente a los modelos RS de sus respectivas versiones base. Esta diferenciación será mayor en el futuro. Aparte de un mayor rendimiento, que es a lo que concedemos más valor en el desarrollo.



¿Estas diferenciaciones visuales también son impulsoras del diseño atemporal que Audi ha promovido y hecho realidad?

Lichte: Para mí, el diseño atemporal es siempre la base y el objetivo más elevado. Ahí es donde vuelve a entrar en juego el TT RS, que encarna exactamente eso. La reducción radical ha hecho que este coche se convierta en un icono en las últimas décadas. Cuando cada línea tiene un propósito has hecho tu trabajo como diseñador. Especialmente nuestros coches Audi más deportivos, junto a su progresividad y modernidad, deben destilar un aire de atemporalidad, porque a través de ella creamos longevidad y universalidad. Mi aspiración es que cada modelo RS, en un sentido puramente estético, encaje en cualquier situación de la vida y en cualquier entorno.

¿Cómo se puede superar esta aparente contradicción entre un diseño que parezca moderno y un estilo que conserve su belleza clásica incluso después de mucho tiempo?

Lichte: Ese es prácticamente el mayor reto al que hay que enfrentarse como diseñador, independientemente del sector al que te dediques. Una forma de conseguirlo en el diseño de los modelos RS es combinar adecuadamente una vía ancha y ruedas grandes en una forma que cree unas proporciones fantásticas. Además, por cómo se estilan las superficies de la carrocería: sin artificios, cada línea con una función definida. En cuanto a este aspecto las futuras generaciones de modelos RS van a ver una reducción aún mayor.

En el futuro, las nuevas optimizaciones de la aerodinámica para una mayor gama de modelos RS electrificados desempeñarán un papel crucial. ¿En qué medida va a cambiar eso el proceso de diseño?

Lichte: El proceso de diseño del Audi RS e-tron GT da la respuesta. Le dimos forma literalmente en el túnel de viento. Durante el proceso de diseño seleccioné cuatro versiones en 2D y le dije a mi equipo: llevadlas al túnel de viento y pondremos en producción la que tenga el mejor coeficiente de resistencia aerodinámica. Eso es exactamente lo que hicimos, porque en un coche eléctrico de altas prestaciones la autonomía es el criterio decisivo para nuestros clientes. También se podría aumentar el tamaño de la batería y, por tanto, el peso del coche, pero eso afectaría negativamente a sus prestaciones. Así que la solución es una aerodinámica más eficiente para una mayor autonomía. Para lograrlo seguimos optimizándolo junto con nuestros especialistas en aerodinámica hasta que ya no quedase margen de mejora. Meticulosidad total para una funcionalidad total.

La nueva filosofía de diseño de Audi aboga por diseñar los vehículos desde dentro hacia fuera, en lugar de desde fuera hacia dentro, lo que es una práctica habitual en la ingeniería automovilística desde hace 130 años. ¿En qué medida se aplica esto también a los futuros modelos de Audi Sport GmbH?

Lichte: Antes de crear el primer boceto nos preguntamos: ¿qué desean experimentar nuestros clientes con y en el vehículo? El hecho de que entendamos el interior como el punto central conforma un proceso totalmente nuevo y ese proceso, por supuesto, también se aplica plenamente a nuestros modelos RS. Ya estamos trabajando específicamente en el nuevo interior RS y puedo compartir que difiere radicalmente de lo que la gente conoce hoy en un modelo RS con motor de combustión interna. En otras palabras, cómo se sentará el conductor, qué aspecto



tendrán los asientos y cómo se percibirá todo el ambiente. Habrá un mundo RS nuevo pero muy exclusivo en el interior. Por cierto, diseñamos este interior RS incluso antes de que exista un concepto de interior para la versión base de este futuro modelo.

La sostenibilidad, sin duda, ¿juega un papel cada vez más importante en los interiores también?

Lichte: Para mí la sostenibilidad es ante todo el resultado de la reducción. En el futuro el interior será claramente más reducido; los materiales utilizados, en gran parte reciclados; y su estilo creará una impresión de máxima calidad y un ambiente cálido. En pocas palabras, estamos reimaginando el espacio desde cero.

Una pregunta personal dirigida a usted como navegante apasionado: en el futuro, ¿podrán transferirse más conceptos de diseño de los veleros de alto rendimiento a los automóviles de altas prestaciones?

Lichte: Navego en barcos con mástiles de carbono, timones de carbono y velas de carbono. Eso revela un patrón (risas). El carbono también es un tema importante para nuestros modelos RS en lo que respecta al diseño ligero del exterior y el uso de materiales para el interior. Mientras navego genero ideas que luego traduzco en nuevos diseños para Audi lo mejor que puedo. En el agua hay una filosofía diferente de viajar: no importa lo atractivo que pueda ser mi destino, la atención se centra en el viaje en sí. ¿Cómo puedo aplicar eso a la carretera? Para mí, un automóvil debe ser visualmente tan atractivo y emocionarme de tal manera mientras lo conduzco, que la cuestión de llegar al destino casi pase a un segundo plano. Esa es la sensación que quiero plasmar de una forma tangible para nuestros clientes.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y Bentley producen en 21 plantas distribuidas en 13 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2022, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,61 millones de automóviles de la marca Audi, 15.174 vehículos de lujo de Bentley, 9.233 deportivos de la marca Lamborghini y 61.562 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2022, el Grupo AUDI alcanzó una facturación de 53.100 millones de euros y un beneficio operativo antes de partidas especiales de 5.500 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 85.000 trabajadores, 58.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas, nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios pioneros, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.



Consumo de los modelos mencionados:

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

Audi TT RS Coupé

Consumo combinado en l/100 km: 9,2 – 8,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 208 – 201

Audi RS6 Avant

Consumo combinado en l/100 km: 12,7 – 12,2

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 289 – 279

Audi RS e-tron GT

Consumo combinado en kWh/100 km: 21,8–19,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0