

Audi A6 e-tron: tan emocionante como el show car

- En esta entrevista, los diseñadores de exteriores de Audi revelan algunos detalles sobre el desarrollo del diseño del Audi A6 e-tron
- Sascha Heyde y Wolf Seebers detallan cómo se han llevado a la producción sus visionarios conceptos
- Wolf Seebers: “Conseguimos el mejor coeficiente aerodinámico para un Audi de producción en serie, se me pone la piel de gallina cuando pienso en ello”

Madrid, 12 de agosto, 2024 - Viven uno al lado del otro, con garajes adyacentes, y es ahí donde les encanta pasar el tiempo juntos. Sascha Heyde y Wolf Seebers son amigos desde hace 20 años y, como diseñadores de exteriores de Audi, han dado forma a la familia A6 e-tron. Tras revelar su visión en los impresionantes A6 e-tron concept y A6 Avant e-tron concept, ahora han llevado el diseño y la tecnología de estos vehículos a la producción en serie. Una conversación con los diseñadores nos revela cómo sus ideas se convirtieron en realidad.

Sr. Heyde y Sr. Seebers, la historia del Audi A6 e-tron comenzó con dos prototipos. ¿Seguimos necesitando concept cars hoy en día?

Sascha Heyde: Para nosotros, los concept cars son visiones desenfadadas, libres e intransigentes en cuanto a su concepción e implementación. Vivimos en una época única para el diseño de automóviles. La importancia de las soluciones sostenibles, la idoneidad para el uso diario y la libertad personal, junto a la evolución del ADN de altas prestaciones y calidad premium de Audi para la era eléctrica, hacen que el diseño pueda adoptar muchos enfoques para ayudar a dar forma a esta transición. Los concept cars nos permiten derribar rápida y sistemáticamente viejas barreras, crear nuevos mundos y buscar respuestas. Son referencia en innovación y representan una visión del diseño y las nuevas tecnologías.

Wolf Seebers: Los coches ya no sirven sólo para ir del punto A al B de la forma más cómoda, rápida y conveniente posible. Hoy en día esa visión se queda demasiado corta. Los coches del segmento premium son más bien compañeros, objetos de diseño y una expresión de la personalidad del usuario. Los concept cars nos ayudan a explorar, definir y crear esos espacios sin limitaciones.

En 2021, el Audi A6 e-tron concept, diseñado por ustedes, se lanzó como precursor de una familia innovadora, con propulsión totalmente eléctrica y como vehículo con carrocería Sportback. Entonces, ¿no había límites ni requisitos? ¿Tenían vía completamente libre?

Sascha Heyde: Desde el principio definimos si un concept car será el precursor de los próximos modelos de producción o si anticipará futuros desarrollos. Cuando se trata de un vehículo conceptual orientado a la producción, al principio podemos ignorar los requisitos puramente técnicos y dar prioridad a las proporciones por encima de todo, porque son lo más importante para un buen diseño. Esto significa que los diseñadores tendemos a exagerar un poco en este



aspecto. El resultado es que los concept cars suelen tener una apariencia algo más plana y ancha de lo que sería posible en los modelos de producción.

Wolf Seebers: En muchos de nuestros concept cars mostramos formas concretas de manera muy anticipada. Por ejemplo, el Audi TT: cuando se desveló el prototipo en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt de 1995, nadie podría imaginar que el coche llegaría a la carretera con ese diseño sólo tres años después. A pesar de que las directrices de seguridad obligaron a realizar muchos ajustes, no se notaba en el exterior. En mi opinión, hemos conseguido algo parecido con el Audi A6 e-tron.

“Resaltar la zona donde late el corazón de nuestros modelos eléctricos”

La base del A6 e-tron es la nueva arquitectura tecnológica, la Plataforma Premium Eléctrica PPE. ¿Cómo ha influido esto en el diseño?

Wolf Seebers: Como ya ha comentado Sascha, las proporciones lo son todo. Estábamos decididos a trasladar al A6 e-tron la atractiva línea del concept car. Me refiero a la clásica silueta Sportback con la que están familiarizados los fans de Audi. El Audi A6 e-tron es el primer modelo basado en la plataforma PPE que tiene un piso bajo, y no olvidemos que se trata de un coche eléctrico. En términos de diseño, era un verdadero desafío. En un e-tron la batería es el corazón del coche. Esto hace que, estéticamente, el vehículo sea más alto de lo que a los diseñadores nos gusta en vehículos con este estilo de carrocería. Y aquí es donde empezó la negociación por cada milímetro. Desarrollamos la inserción en los faldones para introducir un corte horizontal en el coche, añadiendo otro segmento al perfil lateral para compensar visualmente la altura adicional.

Sascha Heyde: Esta inserción se ha convertido en un rasgo de familia que comparten nuestros modelos eléctricos. Se puede ver en el Q6 e-tron, el homólogo de piso alto del A6 e-tron, y en la nueva serie e-tron GT. Decidimos destacar la zona donde late el corazón de nuestros modelos eléctricos, y también queríamos mantener el frontal del A6 e-tron muy cerca del concept car. Esa parte delantera tiene un aspecto futurista y tecnológico gracias al Singleframe invertido y a las luces diurnas. Cuando contemplas el A6 e-tron te devuelve la mirada con dos ojos, gracias a las luces más audaces y estilizadas que jamás hayamos diseñado en Audi. Los principales elementos tecnológicos de los faros ocupan espacio y habrían aumentado visualmente la altura del coche, así que los integramos en la máscara que rodea el Singleframe. Hemos utilizado el mismo recurso para todos los elementos funcionales de la parte inferior del coche, nuestra “unidad técnica”. Este enfoque nos permite mantener la silueta plana del concept car.

Wolf Seebers: Muy progresivo, muy nuevo... y también típicamente Audi.

Sascha Heyde: Queríamos que el diseño del A6 e-tron reflejara el aspecto imponente, casi escultural, de los concept cars, algo que es nuevo.

Al mismo tiempo, se trasladan los genes familiares de Audi, como los “músculos” quattro, el Singleframe y el lenguaje de la luz, al mundo digital totalmente eléctrico.



Wolf Seebers: Lo mejor es que estas herramientas de diseño nos han permitido dar al Sportback el 95 por ciento de las proporciones básicas del coche de exposición.

Sascha Heyde: Sí, lo que veis aquí es prácticamente el estudio a escala 1:1. Estamos muy contentos. Ahora, básicamente los clientes pueden conducir un coche que es como el concept car. Lo especial es que el modelo RS tendrá unas proporciones aún más extremas que el prototipo. Es una novedad: la realidad ha alcanzado a la visión.

“La inclinación del pilar C es el factor decisivo”.

En 2022, solo un año después del Sportback, subieron la apuesta con el Avant concept, que también estará en la carretera a lo largo de 2024. Un Avant totalmente eléctrico: ¿cómo son capaces de combinar innovación y tradición?

Wolf Seebers: “Los station wagon bonitos se llaman Avant”. Todos hemos interiorizado completamente este eslogan, por lo que nuestro primer Avant totalmente eléctrico no debería ser una excepción. Para visualizar la deportividad y la idoneidad para el uso diario que siempre ha caracterizado a este estilo de carrocería, y que ahora se han convertido en una verdadera parte de nuestro ADN, creamos, recreamos y descartamos un gran número de diseños. Toda la silueta del Avant se basa en el dinámico pilar C, así que teníamos que conseguirlo. El concept car enfatizaba el pilar C con su fuerte interpretación del mismo.

Sascha Heyde: El siguiente paso, por supuesto, fue trasladarlo a la producción en serie. Es cierto, la inclinación del pilar C es el factor decisivo. Si está demasiado inclinado da a la línea del techo un arco poco estético; por otro lado, si es demasiado vertical pierde lo que lo convierte en un pilar típico de los Avant de Audi. Debía tener la inclinación ideal para destilar esa dinamismo perfecto, así que pasamos horas trabajando juntos en el modelo de arcilla. Nuestros clásicos de diseño, como el Audi 100 C2 Avant, ya tenían este dinámico pilar. Lo que hacía este reto aún más difícil era que queríamos abrir un nuevo mundo Avant eléctrico para los clientes, por lo que necesitábamos algo realmente único, sin precedentes, un complemento. Para ello, recreamos por completo la estructura del techo. El embellecedor cromado conecta ahora con el spoiler como un elemento de diseño distintivo. Reduce visualmente la altura y acentúa aún más el carácter deportivo y elegante del Avant.

Hacer visible la tecnología es el credo que une a todo el equipo de Audi Design. El Audi A6 e-tron obtiene la máxima puntuación en aerodinámica. ¿Supusieron alguna limitación los requisitos técnicos?

Wolf Seebers: Un buen diseño debe ser funcional. Desde el principio, estaba claro que la autonomía eléctrica y, por tanto, la aerodinámica del A6 e-tron desempeñarían un papel muy importante, algo que ya tuvimos en cuenta cuando creamos ambos conceptos. A lo largo del proceso de diseño de los coches de producción trabajamos con nuestros colegas del equipo de aerodinámica para afinar, probar y adaptar. Al final, no tuvimos que hacer concesiones. De hecho, pudimos crear un diseño aerodinámico increíblemente atractivo en el que todo está trabajado al milímetro. Pero se hizo con tal sutileza, que nadie notaría el enorme impacto que



tienen los elementos. El resultado es una verdadera armonía de forma y función. Recuerdo cuando sonó mi teléfono y mi colega del equipo de aerodinámica prácticamente me gritó al oído: “¡0.21! ¡No te lo vas a creer, pero lo hemos logrado!”. Juntos, conseguimos el mejor valor Cx de la historia para un modelo Audi de serie. Todavía se me pone la piel de gallina cuando pienso en ello.

Hablando de momentos especiales: ustedes no sólo son diseñadores de exteriores, sino también amigos fuera de la oficina. ¿Qué importancia tiene una buena colaboración en el trabajo creativo?

Wolf Seebers: Nuestra colaboración ha sido fantástica y normalmente nos poníamos de acuerdo muy rápido. Sascha se encargaba básicamente de la parte creativa, mientras que yo era el enlace con los ingenieros. Nos volcamos en cada detalle del A6 e-tron con verdadera dedicación, hay una historia detrás de cada línea. Por eso nuestro trabajo en equipo fue tan esencial: esos últimos detalles son los que, en última instancia, tienen el mayor impacto, algo que solo puede conseguirse con verdadera pasión.

Sascha Heyde: También colaboramos estrechamente con Gerhard Lawall, miembro del equipo de Superficies, que nos ayudó a ultimar los datos de las superficies visibles. Fue nuestro enlace entre los departamentos de Diseño y Construcción, porque todas las superficies del interior y el exterior del vehículo tenían que representarse digital y geoméricamente con una precisión de una centésima de milímetro antes de finalizar el coche.

Gerhard era uno de nuestros colegas de Superficies con más experiencia, ya que llevaba casi 40 años trabajando en la marca. Acompañó a innumerables modelos de Audi en su viaje del Centro de Diseño a la carretera; el A6 e-tron fue su proyecto final. Esta es solo una de las historias detrás de nuestros diseños que Wolf mencionó. Fue muy especial que pudiera volver a volcar toda su experiencia en un modelo tan importante y rompedor. Eso es lo que hace tan fuerte a Audi: la forma en que combinamos tradición e innovación una y otra vez.

Wolf Seebers: Sí, realmente tenemos un trabajo especial. Ahora el A6 e-tron será “copiado” para nuestros clientes miles de veces. Para nosotros, sin embargo, siempre será una escultura única.

Comunicación de prensa Audi
Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
E-mail: nacho.gonzalez@audi.es
E-mail: alejandromartin@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, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2023, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,9 millones de automóviles de la marca Audi, 13.560 vehículos Bentley, 10.112 vehículos Lamborghini y 58.224 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2023, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 69.865 millones de euros y un beneficio operativo de 6.280 millones de euros. El Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 87.000 trabajadores, 53.000 de ellos en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

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

Audi A6 Sportback e-tron performance

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,0 – 13,9
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi A6 Avant e-tron performance

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 17,0 – 14,8
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi S6 Sportback e-tron

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,6 – 15,9
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0

Audi S6 Avant e-tron

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 17,4 – 16,7
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0