

Audi A6 e-tron: So aufregend wie das Showcar

- Exterieur-Designer von Audi sprechen im Interview über die Entwicklung des Designs für die Audi A6 e-tron Baureihe
- Sascha Heyde und Wolf Seebers erzählen, wie sie ihre emotionalen Konzepte in die Serie übersetzt haben
- Wolf Seebers erinnert sich: „Selbst wenn ich jetzt daran denke, bekomme ich sofort wieder Gänsehaut“

Ingolstadt, 31. Juli 2024 – Sie wohnen nebeneinander, Garage an Garage – und verbringen dort auch am liebsten ihre gemeinsame Zeit. Sascha Heyde und Wolf Seebers sind „Car Guys“ durch und durch, seit 20 Jahren befreundet – und haben als Exterieur-Designer bei Audi zusammen die A6 e-tron Familie gestaltet. Ihre Vision zeigten sie zuerst anhand der emotionalen Konzeptfahrzeuge [A6 e-tron concept](#) und [A6 Avant e-tron concept](#), nun haben sie die Fahrzeuge gestalterisch und technologisch für Kundinnen und Kunden in die Serie übersetzt. Doch wie überführt man das eigene Idealbild in die Realität? Ein Gespräch mit zwei echten Design-Brüdern.

Herr Heyde, Herr Seebers, die Geschichte des Audi A6 e-tron* begann mit zwei Showcars. Braucht es heute überhaupt noch Konzepte?

Sascha Heyde: Für uns sind Konzepte ungebremste Visionen. Frei und kompromisslos gedacht und umgesetzt. Wir leben in einer besonderen Zeit für automobiles Design. Die Bedeutung von nachhaltigen Lösungen, Alltagstauglichkeit und persönlicher Freiheit, die Evolution unserer [Audi DNA](#) von High Performance und Premiumqualität ins elektrische Zeitalter – es gibt viele Ansätze, wie Design diesen Wandel mitgestalten kann. Mit Konzepten können wir schnell und konsequent bisherige Grenzen auflösen, neue Welten erschaffen und auf Antwortsuche gehen. Sie sind unsere Innovationsführer, die eine Designvision und neue Technologien repräsentieren.

Wolf Seebers: Es geht bei Autos doch nicht mehr nur darum, möglichst schön, schnell und bequem von A nach B zu kommen. Das wäre viel zu kurz gedacht. Fahrzeuge im Premiumsegment sind vielmehr Lebensbegleiter, Designobjekte, Ausdruck der eigenen Persönlichkeit. Konzepte helfen uns dabei, diese Räume ohne Einschränkungen auszuloten, zu definieren, zu erschaffen.

2021 kam der von Ihnen gestaltete Audi A6 e-tron concept als Vorläufer einer innovativen Familie mit reinem E-Antrieb als Sportback. Es gab damals also erstmal keine Grenzen, keine Vorgaben – völlig freie Hand?

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Sascha Heyde: Ganz zu Beginn definieren wir, ob ein Konzeptfahrzeug ein Vorbote für kommende Serienmodelle sein oder weiter in die Zukunft vorgreifen soll. Auch bei einem seriennahen Konzept können wir die rein technischen Anforderungen erstmal außer Acht lassen und alles den Proportionen unterordnen, denn diese sind das Allerwichtigste für gutes Design. Das heißt, dass man als Designer hier schon gern etwas übertreibt. Mit dem Ergebnis, dass die Konzeptfahrzeuge dann meistens ein bisschen flacher, ein bisschen breiter dastehen, als es in der Serie möglich sein wird.

Wolf Seebers: Bei vielen unserer Konzepte haben wir bereits sehr früh konkrete Formen gezeigt. Nehmen wir den [Audi TT](#): Als das Konzept 1995 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt wurde, hätte niemand geglaubt, dass das Auto drei Jahre später so auf die Straße kommen würde. Obwohl aufgrund der sicherheitsrelevanten Richtlinien für die Serienversion im Detail doch einiges angepasst wurde, hat man das eben am Exterieur nicht gesehen. Etwas Vergleichbares ist uns aus meiner Sicht auch beim Audi A6 e-tron* gelungen.

„Wir heben den Bereich hervor, in dem das Herz unserer E-Modelle schlägt“

Die Basis des A6 e-tron* ist die neue Technologie-Architektur [Premium Platform Electric](#), kurz PPE. Wie hat Sie das bei der Gestaltung beeinflusst?

Wolf Seebers: Wie Sascha schon sagte: Proportionen sind alles. Wir wollten dem A6 e-tron* unbedingt die attraktiven Proportionen des Konzeptfahrzeugs mitgeben. Eben eine klassische Sportback-Silhouette, wie man sie von Audi kennt. Der Audi A6 e-tron* ist das erste Flachbodenmodell auf der PPE, und zwar elektrisch – das war gestalterisch echt eine Challenge. In einem e-tron ist die Batterie das Herz des Autos. Durch sie wird das Fahrzeug höher, als wir Designer uns das aus ästhetischen Gründen für diesen Bodystyle wünschen würden. Hier begann ein Feilschen um jeden Millimeter, um das Bestmögliche herauszuholen. Wir haben den sogenannten Einleger im Schwellerbereich entwickelt, da er einen horizontalen „Cut“ in das Auto bringt, die Seitenansicht also noch mal segmentiert und die zusätzliche Höhe damit optisch kompensiert.

Sascha Heyde: Der Einleger ist mittlerweile auch ein richtiges Familienmerkmal unserer elektrischen Modelle geworden. Wir sehen ihn beim Q6 e-tron*, dem Hochboden-Bruder des A6 e-tron* – aber auch bei der neuen e-tron GT Baureihe. Wir heben bewusst den Bereich hervor, in dem das Herz unserer E-Modelle schlägt. Auch die Front des A6 e-tron* wollten wir besonders nah an der Studie halten. Das progressive Gesicht wirkt total technoid und futuristisch.

Dafür sorgt der invertierte Singleframe gemeinsam mit den extrem akzentuierten Tagfahrleuchten. Wenn man dem A6 e-tron* in das Gesicht sieht, schaut er einen direkt mit seinen zwei Augen an – das liegt an den progressivsten und schlankesten Leuchten, die wir bei Audi je gestaltet haben.

Die Hauptlichtfunktionen der Scheinwerfer, die Platz benötigen und optisch für mehr Höhe sorgen würden, haben wir in die dunkel gehaltene Maske integriert, die den Singleframe umschließt. Diesen Trick haben wir bei allen funktionalen Elementen im unteren Fahrzeugbereich, unserer „Technical Unit“, angewendet. So konnten wir in der Front wie auch im Heck die sehr flache Silhouette des Konzeptfahrzeugs übernehmen.

Wolf Seebers: Sehr progressiv, sehr neu. Und doch typisch Audi.

Sascha Heyde: Wie bei den Konzepten wollten wir die Gestaltung des A6 e-tron* sehr monolithisch, fast skulptural anmuten lassen – das ist neu. Gleichzeitig nehmen wir die bekannten Audi Gene wie unsere quattro Muskeln, den Singleframe und die Lichtsprache mit in die vollelektrische, digitale Welt.

Wolf Seebers: Großartig ist, dass wir mithilfe dieser gestalterischen Mittel die Grundproportionen des Showcars wirklich zu 95 Prozent auf den Sportback übertragen konnten.

Sascha Heyde: Ja, die Studie steht hier fast 1 : 1. Wir sind echt happy. Ab jetzt können die Kundinnen und Kunden praktisch „das Showcar fahren“. Und das Besondere ist: Das RS-Modell wird sogar noch mal krassere Proportionen haben als das Konzept. Das ist ein Novum – die Realität hat die Vision eingeholt.

„Die Neigung der C-Säule ist allesentscheidend“

2022, nur ein Jahr nach dem Sportback, haben Sie mit dem Konzept-Avant nachgelegt, auch dieser kommt 2024 auf die Straße. Ein vollelektrischer Avant – wie verbindet man so eine Innovation mit der Tradition?

Wolf Seebers: „Die schönsten Kombis heißen Avant“ – diesen Slogan haben wir hier alle komplett verinnerlicht. Unser erster vollelektrischer Avant sollte da natürlich keine Ausnahme bilden. Um die Sportlichkeit und die Alltagstauglichkeit sichtbar zu machen, die diesen Bodystyle seit jeher ausmachen und ein Teil unserer DNA geworden sind, haben wir sehr viele Entwürfe angefertigt, verworfen, neu gemacht. Die gesamte Silhouette beim Avant lebt von der extrem schnellen C-Säule, die musste einfach sitzen. Im Konzeptfahrzeug hatten wir diese richtig stark interpretiert und herausgearbeitet.

Sascha Heyde: Und dann ging es natürlich um die Umsetzung in die Serie. Es stimmt, die Neigung der C-Säule ist allesentscheidend. Ist sie zu schnell, führt es zu einem nicht ästhetischen Bogen mit der Dachlinie.

Ist sie zu aufrecht, ist es keine typische Audi Avant-Säule mehr. Nein, sie muss einfach den perfekten Winkel haben, die perfekte Schnelligkeit ausstrahlen. Deshalb haben wir gemeinsam am Clay-Modell Stunde um Stunde getapt. Schon unsere Klassiker wie der Audi 100 C2 Avant hatten damals diese sehr dynamische Säule, er war dadurch stark nach vorn geneigt.

Zu dieser Challenge kam dann noch hinzu, dass wir der Kundschaft eine neue, elektrische Avant-Welt eröffnen wollten, daher brauchten wir noch etwas ganz Besonderes, etwas Ungesehenes, ein „Add-on“. Dafür haben wir den Dachaufbau komplett neu geschaffen: Die Chrom-Zierleiste verbindet sich nun mit dem Dachspoiler zu einem eigenständigen Designelement. Dadurch können wir optisch Höhe abbauen und durch die dynamische Ästhetik noch mehr den sportlich-eleganten Avant-Charakter betonen.

Technologie sichtbar machen – dieses Credo eint das gesamte Audi Design-Team. Der Audi A6 e-tron* erhält Bestnoten in der Aerodynamik. Haben Sie die technischen Vorgaben eingeschränkt?

Wolf Seebers: Gutes Design muss funktional sein, heißt: funktionieren. Von Beginn an war klar, dass die elektrische Reichweite und damit die Aerodynamik beim A6 e-tron* eine wahnsinnig wichtige Rolle spielen wird. Deswegen hatten wir dieses Thema bereits in den beiden Konzepten mitgedacht. Wir haben während des ganzen Designprozesses für die Serienfahrzeuge immer mit den Kolleginnen und Kollegen der Aerodynamik gefeilt, getestet, angepasst. Am Ende mussten wir auf beiden Seiten keine Kompromisse eingehen. Tatsächlich haben wir ein unfassbar gutes Aero-Design umsetzen können, alles ist wirklich bis auf den kleinsten Millimeter ausgearbeitet – aber so subtil, dass niemand die enorme Wirkung hinter den Elementen erkennt. Es ist echt eine Harmonie zwischen Form und Funktion geworden.

Ich erinnere mich, als das Telefon geklingelt hat und mein Kollege aus dem Aerodynamik-Team voller Euphorie sagte: „0,21! Du wirst es nicht glauben, wir haben’s geschafft!“ Denn gemeinsam haben wir den besten c_w -Wert erreicht, den ein Serienfahrzeug bei Audi je hatte. Selbst wenn ich jetzt daran denke, bekomme ich sofort wieder Gänsehaut.

Apropos Gänsehautmomente: Sie sind nicht nur Exterieur-Designer, sondern auch abseits des Designgebäudes Freunde. Wie wichtig ist gute Zusammenarbeit bei kreativem Arbeiten?

Wolf Seebers: Die Zusammenarbeit war supercool. Sascha hat überwiegend den kreativen Part übernommen, ich war das Bindeglied zu unseren technologischen Counterparts, den Ingenieurinnen und Ingenieuren. Eigentlich waren wir uns immer sehr schnell einig. Im A6 e-tron* steckt wirklich totale Hingabe bis ins kleinste Detail, über jede Linie gibt es eigentlich eine eigene Geschichte. Deswegen war das Teamwork so wichtig, denn die letzten paar Prozent, die am Ende alles ausmachen, kann man nur durch echte Passion erreichen.

Sascha Heyde: Wir haben auch eng mit einem Straker zusammengearbeitet, der die finalen Daten für die sichtbaren Oberflächen mit uns aufgebaut hat: Gerhard Lawall.

Er war unsere Brücke zwischen Design und Konstruktionsabteilung, denn sämtliche Oberflächen im Interieur und Exterieur des Modells werden zuvor auf hundertstel Millimeter genau digital geometrisch dargestellt. Gerhard war einer der erfahrensten Straker bei uns, er arbeitete seit fast 40 Jahren bei den Vier Ringen.

Er hat schon unzählige Audi auf dem Weg vom Designcenter auf die Straße begleitet, der A6 e-tron* war sein letztes Projekt. Das ist nur eine der von Wolf angesprochenen Geschichten hinter unseren Designs, denn es ist echt etwas Besonderes, dass er seine ganze Erfahrung noch bei einem so wichtigen, zukunftsweisenden Modell einbringen konnte. Das macht Audi ja so stark – Tradition und Innovation immer wieder zu verbinden.

Wolf Seebers: Ja, wir haben wirklich einen besonderen Job. Ab jetzt wird der A6 e-tron* für unsere Kundinnen und Kunden tausendfach produziert. Für uns bleibt er aber immer eine einmalige Skulptur.

Alle Informationen, Fotos und Videos zur Baureihe des neuen Audi A6 e-tron finden Sie im [Audi MediaCenter](#).

Kommunikation Produkt und Technologie

Michael Crusius
Pressesprecher Modellreihen A6 e-tron
und Q5, Fahrerassistenzsysteme, Elektronik,
Infotainment, Batterietechnologie
Telefon: +49 841 89-42329
E-Mail: michael.crusius@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Liza Kellner
Pressesprecherin Modellreihen TT und R8,
Design, Qualität, Sicherheit, Sound
Telefon: +49 152 57712125
E-Mail: liza.kellner@audi.de
www.audi-mediacyenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollverbundener Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi A6 Sportback e-tron performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,9–14,0;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Avant e-tron performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,0–14,8;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi S6 Sportback e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,7–15,7;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi S6 Avant e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,4–16,4;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q6 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–16,5;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A