

Audi A6 e-tron: Aussi exaltante que le concept-car

- Dans cette interview, les designers extérieurs d'Audi discutent du développement du design de la famille Audi A6 e-tron
- Sascha Heyde et Wolf Seebers révèlent comment ils ont concrétisé leurs concepts visionnaires en production en série
- Wolf Seebers se souvient : « J'en ai encore des frissons quand j'y pense. »

Ingolstadt, 31 juillet 2024 – Ils habitent l'un à côté de l'autre, avec des garages adjacents, et c'est là qu'ils aiment passer leur temps ensemble. Sascha Heyde et Wolf Seebers sont des passionnés de voitures et amis depuis 20 ans – et en tant que designers extérieurs d'Audi, ils ont façonné ensemble la famille A6 e-tron. Ils ont d'abord révélé leur vision dans la superbe [A6 e-tron concept](#) et l' [A6 Avant e-tron concept](#) ; maintenant, ils ont apporté le design et la technologie de ces véhicules à la production en série. Mais comment transformer son idéal en réalité ? Une conversation à propos de et avec deux véritables frères du design.

Monsieur Heyde et Monsieur Seebers, l'histoire de l'Audi A6 e-tron a commencé avec deux concept-cars. Avons-nous encore besoin de concepts aujourd'hui ?*

Sascha Heyde : Nous considérons les concepts comme des visions sans limites. Libres et sans compromis en termes de conception et de mise en œuvre. Nous vivons une époque unique pour le design automobile. L'importance des solutions durables, de l'adaptabilité à un usage quotidien, de la liberté personnelle et de l'évolution de l'[ADN](#) de haute performance et de qualité premium d'Audi pour l'ère électrique – le design peut adopter de nombreuses approches pour aider à façonner cette transition. Les concepts nous permettent de briser rapidement et systématiquement les anciennes barrières, de créer de nouveaux mondes et de chercher des réponses. Ils sont des leaders en matière d'innovation, représentant une vision du design et des nouvelles technologies.

Wolf Seebers : Les voitures ne se limitent plus à vous transporter d'un point A à un point B de la manière la plus confortable, rapide et pratique possible. C'est bien trop simpliste de nos jours. Les voitures du segment premium sont davantage comme des compagnons, des objets de design et une expression de votre personnalité. Les concepts nous aident à explorer, définir et créer de tels espaces sans limitations.

En 2021, l'Audi A6 e-tron concept, conçu par vous, a été lancé en tant que précurseur d'une famille innovante, avec une motorisation entièrement électrique et sous forme de Sportback.

Alors, à l'époque, il n'y avait pas de limites, pas d'exigences ? Avez-vous eu une totale liberté ?

Sascha Heyde : Au tout début, nous définissons si un concept-car servira de précurseur pour les

Les équipements, les données et les prix spécifiés dans ce document se réfèrent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Sujet à changement sans préavis ; sauf erreur ou omission.

**Les valeurs collectives de consommation de carburant/d'énergie électrique et d'émissions de tous les modèles cités et disponibles sur le marché allemand se trouvent dans la liste fournie à la fin de ce texte.*

futurs modèles de production ou si il anticipera les développements futurs. Lorsqu'il s'agit d'un concept orienté vers la production, nous pouvons initialement ignorer les exigences purement techniques et prioriser avant tout les proportions, car elles sont ce qui est le plus important pour un bon design. Cela signifie que les designers ont tendance à exagérer un peu ici. Le résultat est que les concept-cars ont tendance à avoir une posture quelque peu plus basse et plus large que ce qui serait possible pour les modèles de production.

Wolf Seebers : *Nous avons montré des formes concrètes très tôt pour nombre de nos concepts. Prenez l'[Audi TT](#) : lorsque Audi a dévoilé le concept au salon de l'IAA à Francfort en 1995, personne n'aurait cru que la voiture serait sur la route sous cette forme seulement trois ans plus tard. Même si les directives en matière de sécurité ont entraîné un bon nombre de réglages fins, cela ne se voyait pas de l'extérieur. À mon avis, nous avons accompli quelque chose de similaire avec l'Audi A6 e-tron*.*

“Mettre en avant l'endroit où bat le cœur de nos modèles électriques.”

La base de l'A6 e-tron* est la nouvelle architecture technologique, la [Premium Platform Electric](#), ou PPE pour faire court. Comment cela a-t-il influencé le design ?

Wolf Seebers : *Comme Sascha l'a déjà mentionné, les proportions sont essentielles. Nous étions déterminés à donner à l'A6 e-tron* les proportions attrayantes de la voiture conceptuelle. Je parle de la silhouette classique de la Sportback que les fans d'Audi connaissent bien. L'Audi A6 e-tron* est le premier modèle à plancher bas sur la PPE et une voiture électrique – en termes de design, c'était un vrai défi. Dans une e-tron, la batterie est le cœur de la voiture. Esthétiquement parlant, cela rend le véhicule plus haut que ce que nous, designers, aimerions voir sur ce style de carrosserie. Pour en tirer le meilleur parti, c'est ici que la négociation pour chaque millimètre a commencé. Nous avons développé l'insert dans le bas de caisse pour introduire une coupe horizontale à la voiture, ajoutant un autre segment au profil latéral pour compenser visuellement la hauteur supplémentaire.*

Sascha Heyde : *L'insert est devenu un véritable trait de famille que partagent nos modèles électriques. Vous pouvez le voir dans la Q6 e-tron*, le pendant à plancher haut de l'A6 e-tron*, et dans la nouvelle e-tron GT. Nous avons consciemment décidé de mettre en avant l'endroit où bat le cœur de nos modèles électriques. Nous voulions également garder l'avant de l'A6 e-tron* très proche de l'étude. Le visage progressif semble high-tech et futuriste grâce au Singleframe inversé et aux feux de jour très accentués. Lorsque vous regardez le visage de l'A6 e-tron*, il vous regarde avec deux yeux – grâce aux feux les plus progressistes et les plus fins que nous ayons jamais conçus chez Audi. Les principales fonctionnalités technologiques dans les phares prennent de la place. Elles auraient visuellement augmenté la hauteur de la voiture, nous les avons donc intégrées dans le masque sombre entourant le Singleframe. Nous avons utilisé le même truc pour tous les éléments fonctionnels dans la partie inférieure de la voiture, notre « unité technique ». Cette approche nous permet de continuer la silhouette très plate du concept-car à l'avant et à l'arrière.*

Wolf Seebers : *Très progressif, très nouveau. Et toujours typiquement Audi.*

Sascha Heyde : Nous voulions que le design de l'A6 e-tron* reflète l'apparence imposante, presque sculpturale, des voitures conceptuelles – cela est nouveau.

En même temps, nous transférons les gènes familiaux d'Audi, tels que nos muscles quattro, le Singleframe et le langage des lumières, au monde entièrement électrique et numérique.

Wolf Seebers : Ce qui est génial, c'est que ces outils de design nous ont permis de donner à la Sportback 95 % des proportions de base du concept-car.

Sascha Heyde : Oui, ce que vous voyez ici est pratiquement l'étude en 1:1. Nous sommes vraiment heureux. Maintenant, les clients peuvent pratiquement conduire le concept-car. Ce qui est spécial, c'est que le modèle RS aura des proportions encore plus extrêmes que le concept. C'est une nouveauté – la réalité a rattrapé la vision.

«L'inclinaison du montant C est le facteur décisif.»

En 2022, un an seulement après la Sportback, vous avez fait monter la barre avec le concept Avant, qui sera également sur les routes en 2024. Une Avant entièrement électrique – comment pouvez-vous combiner une telle innovation avec la tradition ?

Wolf Seebers : « Les beaux breaks s'appellent Avant. » Nous avons tous complètement intériorisé ce slogan. Notre première Avant entièrement électrique ne devrait donc pas faire exception. Pour visualiser la sportivité et l'aptitude à un usage quotidien qui ont toujours caractérisé ce style de carrosserie et qui sont désormais devenues une véritable partie de notre ADN, nous avons créé, recréé et abandonné un grand nombre de designs. Toute la silhouette de l'Avant repose sur le montant C extrêmement rapide, nous avons donc dû le faire parfaitement. Le concept-car mettait l'accent sur le montant C avec une interprétation forte de celui-ci.

Sascha Heyde : L'étape suivante a bien sûr été de passer à la production en série. C'est vrai; l'inclinaison du montant C est le facteur décisif. Si c'est trop rapide, cela donne à la ligne de toit une arche inesthétique. S'il est trop droit, il perd ce qui en fait un pilier typique de l'Audi Avant. Non, il doit avoir l'angle parfait pour dégager cette vitesse parfaite, nous avons donc passé des heures à travailler ensemble sur le modèle en argile. Nos classiques du design, comme l'Audi 100 C2 Avant, possédaient déjà ce pilier dynamique, qui leur confère une forte inclinaison vers l'avant. Ce qui a rendu ce défi encore plus difficile, c'est que nous voulions ouvrir un nouveau monde Avant électrique aux clients. Nous avons donc besoin de quelque chose de véritablement unique, quelque chose de sans précédent, un module complémentaire. Pour ce faire, nous avons entièrement recréé la structure du toit. La garniture chromée se connecte désormais au becquet de toit comme un élément de design distinctif. Il réduit visuellement la hauteur et son esthétique dynamique souligne encore davantage le caractère sportif et élégant de l'Avant.

Rendre la technologie visible est le credo qui unit toute l'équipe Audi Design. L'Audi A6 e-tron* obtient les meilleures notes en matière d'aérodynamisme. Les exigences techniques vous ont-elles limité ?

Wolf Seebers : Un bon design doit être fonctionnel ; c'est-à-dire que cela doit fonctionner.

*Les valeurs collectives de consommation de carburant/d'énergie électrique et d'émissions de tous les modèles cités et disponibles sur le marché allemand se trouvent dans la liste fournie à la fin de ce texte.

Dès le début, il était clair que l'autonomie électrique et donc l'aérodynamisme de l'A6 e-tron joueraient un rôle majeur. Nous avons donc déjà réfléchi au sujet lorsque nous avons créé les deux concepts.*

Tout au long du processus de conception des voitures de série, nous avons travaillé avec nos collègues de l'équipe aérodynamique pour affiner, tester et adapter.

En fin de compte, nous n'avons eu à faire aucun compromis d'un côté ou de l'autre. En fait, nous avons pu créer un design aérodynamique incroyablement cool, où tout a été travaillé au millimètre près, mais avec une telle subtilité que personne ne remarquerait l'énorme impact des éléments. Le résultat est une véritable harmonie de forme et de fonction.

Je me souviens quand mon téléphone a sonné, et mon collègue de l'équipe Aérodynamique m'a pratiquement crié à l'oreille : « 0,21 ! Vous ne le croirez pas, mais nous l'avons fait ! » Ensemble, nous avons atteint la meilleure valeur Cx jamais vue pour un modèle Audi de série. J'ai encore la chair de poule quand j'y pense.

À propos de moments de chair de poule : vous n'êtes pas seulement des designers d'extérieur, mais aussi des amis en dehors du bâtiment Design. Quelle est l'importance d'une bonne collaboration pour le travail créatif ?

Wolf Seebers : *Notre collaboration était géniale et nous nous mettions généralement d'accord très rapidement. Sascha faisait essentiellement la partie créative tandis que j'étais le lien avec nos homologues technologiques, les ingénieurs. Nous nous sommes plongés dans chaque détail de l'A6 e-tron* avec abandon. Il y a une histoire derrière chaque ligne. C'est pourquoi notre travail d'équipe était si essentiel : ces derniers pour cent ont finalement le plus grand impact, qui ne peut être obtenu que grâce à une véritable passion.*

Sascha Heyde : *Nous avons également collaboré étroitement avec Gerhard Lawall, membre de l'équipe Surfaces, qui nous a aidé à finaliser les données pour les surfaces visibles. Il était notre lien entre les départements de conception et de construction, car toutes les surfaces intérieures et extérieures du modèle devaient être représentées numériquement et géométriquement avec une précision au centième de millimètre avant que la voiture ne soit finalisée.*

Gerhard était l'un de nos collègues Surfaces les plus expérimentés, ayant travaillé aux Four Rings pendant près de 40 ans. Il a accompagné d'innombrables Audi dans leur voyage du Design Center jusqu'à la route – l'A6 e-tron était son dernier projet. Ce n'est qu'une des histoires derrière nos créations mentionnées par Wolf. C'était si spécial qu'il pouvait à nouveau mettre toute son expérience dans un modèle aussi important et révolutionnaire. C'est ce qui fait la force d'Audi : la façon dont nous combinons toujours tradition et innovation.*

Wolf Seebers : *Oui, nous avons vraiment un travail particulier. Désormais, l'A6 e-tron* sera copiée des milliers de fois pour nos clients. Pour nous, cependant, ce sera toujours une sculpture unique dans une vie.*

- Fin

Communication Presse et Relations Publiques

Magali JESSIAUME

Responsable Presse Produit & Technologies

Téléphone : 06.42.57.94.16

E-Mail : magali.jessiaume@audi.fr

media.audifrance.fr



Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs d'automobiles et de motos dans le segment haut de gamme et de luxe. Les marques Audi, Bentley, Lamborghini et Ducati sont produites sur 22 sites dans 13 pays. Audi et ses partenaires sont présents sur plus de 100 marchés dans le monde.

En 2023, le groupe Audi a livré à ses clients 1,9 millions de véhicules Audi, 13 560 véhicules Bentley, 10 112 véhicules Lamborghini et 58 224 motos Ducati. Au cours de l'année fiscale 2023, le Groupe AUDI a réalisé un chiffre d'affaires total de 69,9 milliards d'euros et un bénéfice d'exploitation de 6,3 milliards d'euros. Dans le monde, plus de 87 000 personnes ont travaillé pour le groupe Audi en 2023, dont plus de 53 000 chez AUDI AG en Allemagne. Avec ses marques attrayantes, ses nouveaux modèles, ses offres de mobilité innovantes et ses services révolutionnaires, le groupe poursuit systématiquement son chemin pour devenir un fournisseur de mobilité durable, entièrement connectée et haut de gamme.

Consommation de carburant/énergie électrique et valeurs d'émissions des modèles mentionnés ci-dessus : EN ATTENTE D'HOMOLOGATION

Audi A6 Sportback e-tron performance

Consommation électrique combinée en kWh/100 km (62,1 mi): 15.9-14.0;

Emissions de CO₂ combinées en g/km (g/mi): 0 (0) CO₂-class: A

Audi A6 Avant e-tron performance

Consommation électrique combinée en kWh/100 km (62,1 mi): 17.0-14.8;

Emissions de CO₂ combinées en g/km (g/mi): 0 (0) CO₂-class: A

Audi S6 Sportback e-tron

Consommation électrique combinée en kWh/100 km (62,1 mi): 16.7-15.7;

Emissions de CO₂ combinées en g/km (g/mi): 0 (0) CO₂-class: A

Audi S6 Avant e-tron

Consommation électrique combinée en kWh/100 km (62,1 mi): 17.4-16.4;

Emissions de CO₂ combinées en g/km (g/mi): 0 (0) CO₂-class: A

Audi Q6 e-tron

Consommation électrique combinée en kWh/100 km (62,1 mi): 19.6-16.5;

Emissions de CO₂ combinées en g/km (g/mi): 0 (0) CO₂-class: A