



Marc Lichte: Das ist für mich First Class Traveling

- **Audi-Designchef über die Zukunft der individuellen Mobilität**
- **Technologischer Umbruch sorgt für Kehrtwende im Designprozess**
- **IAA-Showcar eröffnet seriennahen Ausblick auf Innenraum als neue Lebenswelt**

Cham / Ingolstadt, 20. Juli 2021 – In welche Richtung entwickelt sich das Automobildesign? Diese Frage drängt sich auf, während mehr und mehr Elektromodelle auf die Strasse kommen. Die schönsten Autos, die es jemals gab, meinen die einen. Zu klassisch, klagen andere. Audi- Chefdesigner Marc Lichte hat hier eine klare Position. Gemeinsam mit seinem Team hat er sich in den vergangenen Monaten intensiv mit dem Umbruch beschäftigt. Im Interview gibt er einen Ausblick, wie der technologische Wandel die Gestaltung von Audi- Modellen, ja sogar ihren Designprozess auf den Kopf stellen wird.

Frage: Herr Lichte, es ist noch nicht einmal ein halbes Jahr her, da hat Audi mit grossem Aufwand den e-tron GT präsentiert. Einen vollelektrischen Gran Turismo, über den Sie gesagt haben, er sei das schönste Auto gewesen, das Sie jemals gestalten durften. Was kann da noch kommen?

Marc Lichte: Eine ganze Menge. Ich würde sogar sagen: Wir stehen erst am Anfang. Denn was erleben wir gerade? Mit der Elektromobilität hat sich das Auto in seiner Konstruktion bereits grundlegend verändert. Nicht mehr der Motor bildet das visuelle Kraftzentrum, sondern der grosse Batterieblock im Unterboden. Hinzu kommen die Möglichkeiten der Digitalisierung und vor allem das automatisierte Fahren. Dadurch wird sich das Automobil in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Ein Wandel, der sich wahrscheinlich nur mit dem Epochenwechsel vergleichen lässt, den die Ablösung der Kutsche durch das Auto markierte.

Eine enorme technische Herausforderung, das ist unbestritten. Aber was bedeutet das konkret für das Automobildesign?

Lichte: Das lässt sich ganz anschaulich erklären: Wir haben das Automobil in seinen-135 Jahren eigentlich immer von aussen nach innen gestaltet. Sprich: Am Anfang stand die Frage, in welchem Fahrzeugsegment sich das Modell positionieren soll und welches Aggregat es antreibt. Auf diese Weise kamen wir zum Karosseriekonzept und damit zum Exterieurdesign. Erst wenn das alles fix war, haben wir uns mit der Gestaltung des Innenraums beschäftigt.

Und an diesem etablierten Prozess wollen Sie jetzt rütteln?

Lichte: Ja, genau. Denn mit dem automatisierten Fahren verändert sich ein elementarer Punkt, der bislang in allen Autos weltweit unabänderlich schien: Der Fahrer muss in Zukunft nicht mehr permanent das Lenkrad in der Hand halten. Ohne aktive Fahraufgabe gewinnt er neue Freiheiten und kann seine Zeit selbst gestalten. Arbeit, Unterhaltung oder Entspannung. All das ist möglich. Und gleichzeitig gewinnen wir ja – ohne Lenkrad und Pedalerie – auch neue Gestaltungsmöglichkeiten für das Interieur und – ganz banal – mehr Platz, ein besseres Raumgefühl. Für die Nutzer wird der Innenraum so zum persönlichen Freiraum, für uns Designer zum neuen gestalterischen Nukleus des Automobils. Der Designprozess beginnt also



mit der Frage, wer in einem neuen Modell Platz nehmen soll und was er dort alles machen möchte. Eine Kehrtwende um 180 Grad: In Zukunft wird das Auto nicht mehr von aussen nach innen gestaltet, sondern von innen nach aussen.

„Von innen nach aussen“ – diesen Leitspruch haben andere Branchen und Automarken längst für sich besetzt. Weshalb ordnet sich jetzt auch Audi in diese Reihe ein?

Lichte: Es geht hier nicht um einen Slogan, sondern um ein neues Grundverständnis von individueller Mobilität. Ein Beispiel: Stellen Sie sich eine klassische Luxuslimousine vor – über fünf Meter lang, getönte Scheiben und schwarz lackiert. Wo sitzt hier der Kunde? Auf dem Fahrersitz? Nein, er sitzt hinten rechts im Fond, nutzt vielleicht das Rear-Seat-Entertainment, während der Chauffeur den Wagen lenkt. Wenn aber nun in Zukunft die Fahraufgabe wegfällt, dann wäre es für den Kunden doch viel attraktiver, gleich in der ersten Reihe Platz zu nehmen in einem gemütlichen Sessel mit freier Sicht nach aussen oder auf ein grosses Onboard-Entertainment, wie man es sich auch für zuhause wünscht. Das ist für mich First Class Traveling.

Sie meinen eine Reise, wie sie bislang den VIP-Gästen im Flugzeug vorbehalten war?

Lichte: Ja, wobei ich es eher mit einem Privatjet denn mit einer Linienmaschine vergleichen würde. Die Zeit im Auto wird zur Quality Time. Keine Displays, Knöpfe und Schalter mehr, sondern ein grosszügiger Raum mit Wohlfühlatmosphäre. So etwas wie der dritte Lebensraum, neben der Wohnung und dem Arbeitsplatz.

Der neue Luxus für die Langstrecke. Schön und gut. Aber ist das auch die Lösung für Sportwagen-Fans, für Familien, für die Menschen in den Metropolen?

Lichte: Das muss es gar nicht sein. Ich bin der festen Überzeugung, dass sich die verschiedenen Fahrzeugmodelle in Zukunft wesentlich stärker voneinander unterscheiden werden. Vorbei die Zeit, als das Automobil ein Kompromiss war zwischen vielen einander zuwiderlaufenden Ansprüchen, eine Art eierlegende Wollmilchsau. Stattdessen wird es mehr und mehr Autos geben, die mit ihrem gesamten Konzept auf einen bestimmten Einsatzzweck oder Use Case zugeschnitten sind. Sei es die Kurzstrecke in der Grossstadt oder die schnelle Runde auf der Rennstrecke.

Klingt nach einer Vision ...

Lichte: Keineswegs. 2017 und 2019 haben wir zum Beispiel die Konzeptfahrzeuge Audi AI:CON und AI:ME vorgestellt. Das waren Vision Cars, mit denen wir zehn bis zwanzig Jahre in die Zukunft geblickt haben. Jetzt hingegen arbeiten wir mit Hochdruck an der Umsetzung in der Serie. Einen ersten Beleg werden wir im September auf der IAA in München liefern mit einem seriennahen Showcar, dem Audi grandsphere concept. Der Name sagt im Grunde schon alles.



AMAG Import AG

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

www.audi-mediacenter.com

AMAG Import AG – Audi Schweiz – Die Marke mit den vier Ringen steht für innovative und sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität und progressives Design – für «Vorsprung durch Technik». Der Audi Konzern gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Premium-Automobilen. Unsere Vision: die Schönheit der nachhaltigen Mobilität entfesseln.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu den Treibstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi e-trom GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,8 – 19,9 (WLTP);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 – 0

Audi RS e-trom GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,7 – 20,6 (WLTP);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 – 0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 174 g/km (WLTP). Provisorischer CO₂-Zielwert der in der Schweiz angebotenen