„Das Ziel ist: Oben bleiben!“

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

10/01/2020 Fritz Enzinger wacht als Leiter Porsche Motorsport und Leiter Konzern-Motorsport der Volkswagen AG über Abertausende PS – und zunehmend auch kW. Die Energie dafür liefern ihm vier Pferdestärken. Ein Gespräch über Ruhe, Effizienz und die Formel E.

Ein schöner, wenn auch nicht ganz wolkenloser Herbsttag. Der Chef nähert sich der Koppel. Zuerst löst sich Amadeus aus der Herde. Seine Schwester Nannerl folgt, Mutter Eydis und der Wallach Skratti traben hinterher. Fritz Enzinger strahlt seine vier Islandpferde an und zieht Leckerlis aus der Tasche. Der Oedhof – das malerische Gestüt liegt eine Autostunde nordöstlich von München – ist eine entschleunigende Oase für Pausen im rasanten Geschäft. Amadeus kaut und weiß ganz genau, wie er den Chef um den Finger wickelt. Dieser Augenaufschlag! Enzinger vergräbt seine Finger in der Mähne. Schwer zu sagen, wer von den beiden gerade entspannter ist.

Herr Enzinger, wie sattelfest sind Sie?
Das Ziel ist: Oben bleiben! Ich bin kein besonders guter Reiter, aber mit über 20 Jahren Übung falle ich auch nicht mehr runter.

Wer schaut Ihnen denn da gerade so vertraut in die Augen?
Das ist Amadeus, unser Erstgeborener und tatsächlich mein Lieblingspferd. Es war wunderbar, ihn aufwachsen zu sehen. Seine Mutter Eydis war unser drittes Pferd. Das Interesse an Island-pferden und Reiterurlauben kam über unsere Tochter Magdalena. Irgendwann haben meine Frau Brigitte und ich es sattgehabt, ihr immer nur beim Reiten zuzuschauen, und mitgemacht. Inzwischen sitzt auch unsere Enkelin Cleo auf dem Pferd.

Mit Verlaub, aber Isländer gelten nicht gerade als die Boliden unter den Pferden.
Das stimmt. Aber sie sind Wesen mit einer besonderen Sensibilität und Ausstrahlung. Ich finde es erstaunlich, wie schnell sie spüren, dass man in der Nähe ist. Amadeus wiegt über 300 Kilo und hat sehr viel Kraft. Wenn er anzieht, wenn er galoppiert, ist das respekteinflößend. Gleichzeitig geht von ihm eine große Ruhe aus, die sich auf einen überträgt. Man könnte sagen: Er ist der Taycan unter den Pferden. Dieses Auto ist auch ein Wunder an Kraft und Ruhe. Man vermisst kein Verbrennungsmotorengeräusch und nimmt dafür anderes stärker wahr.

Würden Sie zustimmen, wenn man Sie als Naturbursche bezeichnet?
Ein Teil von mir ist das unbedingt. Die Wochenenden, die wir mit den Tieren in der Natur verbringen, und die schönen Islandreisen sind sicher ein Grund, warum ich so ausgeglichen bin. Ich mag den Geruch von Fell und Heu, das Ausreiten im Wald, am Meer oder in der isländischen Gletscherlandschaft. Die Wahrnehmung von Natur und ihren Düften wird immer intensiver. Ich mag überhaupt Tiere: Unser

Familienhund Emma ist auch immer dabei. Wer Tiere hat, kennt auch keine Angst vor schlechtem Wetter. Das ist wie an der Rennstrecke: Man braucht die richtige Ausrüstung für alle Eventualitäten. Außerdem hat so ein Pferderücken eine eingebaute Sitzheizung.

Finden Sie ausreichend Zeit für Ihre Pferde, die ja immerhin in Bayern stehen, also mehr als 300 Kilometer entfernt von Ihrem Arbeitsplatz in Weissach?
Sicher nicht so oft, wie ich manchmal möchte. Aber das ist zumindest für die Pferde kein Problem. Denn sie führen ein selbstbestimmteres Leben als viele Großpferde – im Freien mit Unterstand anstatt in Boxen. Deshalb müssen sie nicht jeden Tag geritten werden. Wenn man aber ein Islandpferd reitet, kann man das sehr ausdauernd tun. Diese Tiere haben einen Gang mehr als andere Rassen: Der Tölt ist eine gelaufene Gangart ohne Schwebephase, die es dem Reiter sehr bequem macht.

Das Gestüt, das Wohnhaus der Familie, der Arbeitsplatz – alles verstreut. Wo ist eigentlich Ihr Zuhause?
Meine Heimat ist und bleibt die Steiermark, obwohl ich seit mehr als 30 Jahren nicht mehr in Österreich lebe. Wir verbringen dort Weihnachten, die großen Ferien im August und ein paar Wochenenden während des Jahres. Je älter ich werde, desto wichtiger wird das für mich. In Oberwölz ist die Natur in Ordnung und befindet sich mit dem sanften Tourismus gut im Einklang. Gleichzeitig durfte ich von dort aus schon im Alter von zwölf, 13 und 14 Jahren mit einem älteren Cousin größere Reisen unternehmen nach Istanbul, Schottland und Marokko. Das war damals ganz unglaublich: Gleichaltrige bekamen vielleicht mal Graz oder die Hauptstadt Wien zu sehen. Aus diesen Reisen entstand eine gewisse Weltoffenheit, und die Neugier des Entdeckens ist mir bis heute geblieben.

Mal ganz ehrlich, Herr Enzinger. Sind Sie als jemand, der mit Verbrennern groß geworden ist, sofort ein Fan der Formel E gewesen?
Natürlich war ich erst einmal skeptisch und konnte mir – wie viele andere auch – nicht vorstellen, dass diese Serie innerhalb von so wenigen Jahren eine derartige Popularität erlangt. Rennen waren immer laut, in den Boxen und an der Strecke roch es nach Benzin und Abgasen. In der Formel E vermischt sich das Zwitschern der Elektromotoren mit den Abrollgeräuschen der Reifen. Das klingt völlig anders. Insofern war das Liebe auf den zweiten Blick. Aber jüngere und folgende Generationen werden das unbefangener wahrnehmen. Irgendwann machen Kinder nicht mehr „Brumm-brumm", wenn sie mit Autos spielen.

Wie beurteilen Sie den Sport in der Formel E?
Es herrscht eine fantastische Leistungsdichte – Tendenz zunehmend. Zur Saison sechs sind zehn Hersteller involviert, vier davon aus Deutschland. Alle fahren mit dem gleichen Monocoque und erhalten identische Batterien. Daraus ergibt sich ein sehr enger Entwicklungskorridor, lediglich der Antriebsstrang mit dazugehöriger Leistungselektronik erlaubt eine Differenzierung. Aber genau auf diese zukunftsweisenden Detailentwicklungen kommt es an, um für die Serie zu lernen. Die Formel E ist eindeutig das wettbewerbsstärkste Umfeld, um die Entwicklung von High-Performance-Fahrzeugen in punkto Umweltfreundlichkeit, Effizienz, Sparsamkeit und Nachhaltigkeit voranzutreiben. Wir wollen unsere 2010 mit dem ersten Hybridrennwagen von Porsche begonnene Erfolgsgeschichte fortschreiben.

Auf was kommt es im engen Wettbewerb der Formel E besonders an?
In der Formel E ist alles auf Effizienz ausgerichtet. Das Ziel lautet „hundert Prozent", und für eine einzelne Qualifying-Runde gelten andere Gesetze als für das Energiemanagement im Rennen. Ich denke, dass wir in der Vorbereitung von vielen Punkten profitieren konnten. Da ist zum einen die Erfahrung des Hybridteams aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Nicht umsonst haben wir mit dem Porsche 919 Hybrid dreimal beide WM-Titel und ebenso oft in Le Mans gewonnen. Außerdem ist unser topmoderner Simulator in Weissach ein großes Pfund und natürlich auch die aktuelle Rennerfahrung von André Lotterer. Aber ob das alles reicht, wissen wir erst beim Saisonauftakt in Riad.

Warum hat Porsche darauf verzichtet, für ein Lehrjahr bei einem bestehenden Team aufzusatteln? Andere Hersteller haben das gemacht.
Das wäre einfach nicht der Porsche-Weg. Eine wichtige Erkenntnis aus dem erfolgreichen Langstreckenprogramm mit dem Le-Mans-Prototyp 919 war die ungeheure Bedeutung des Teamspirits. Ich denke, den konnten wir auf die Formel-E-Mannschaft übertragen. Es entstand erneut eine richtige Start-up-Aufbruchstimmung. Die Experten haben sich über die zurückliegenden anderthalb Jahre super zusammengefunden und mit Akribie neue, Porsche-eigene Prozesse aufgesetzt. Die betriebsstrategischen Herausforderungen und diejenigen für die Software sind immens. Das TAG Heuer Porsche Formel-E-Team ist eine waschechte Weissacher Werksmannschaft, das war auch mir sehr wichtig. Natürlich bezahlen wir dafür einen Preis: Andere Hersteller besitzen einen Erfahrungsvorsprung. Für uns wird Riad eine echte Premiere mit allen Risiken.

Immer wieder gelobt wird die hohe Zuschauerattraktivität der Formel E – worin sehen Sie die Gründe dafür?
Die Formel-E-Rennen sind extrem kompakte Veranstaltungen. Auch in dieser Hinsicht ist alles auf Effizienz getrimmt: Vom Training über das Qualifying bis zum Rennen findet alles an einem einzigen Tag statt. Die Renndauer von unter einer Stunde macht die Serie sehr TV-freundlich und somit attraktiv für Zuschauer und Sponsoren. Vor Ort lässt sich der einzigartige Eventcharakter erleben. Das Angebot in Sachen Kulinarik und Entertainment ist riesig, es gibt viele Mitmachaktionen, um selbst verschiedene Mobilitätskonzepte zu erfahren. Und: Aufgrund der attraktiven Metropolen als Austragungsorte lässt sich ein Rennbesuch gut mit einer Städtereise verknüpfen. Unterm Strich ist die Formel E für ein ausgesprochen breites Publikum attraktiv.

Rund um die Formel-E-Rennen spielen digitale Angebote – Stichworte Fanboost, Echtzeitsimulation – eine zunehmend wichtige Rolle. Was können Sie als Teil der Generation Babyboomer mit dem Thema Gaming anfangen?
Die weltweit rasant wachsende Gamer-Szene fasziniert mich sehr. Auch bei uns wachsen die Engagements und ein eigenes Porsche Motorsport Team. E-Sports und Realsport vernetzen sich. Die Präsentation des Porsche 99X Electric in Form eines interaktiven Videospiels – der App „Ghost Racing" – war eine Pionierleistung. Hier bewegt sich sehr viel in unglaublich kurzer Zeit, fundamental neue Business-Modelle entstehen. Man muss immer offen sein für Neues.

Was, glauben Sie, wird entscheidend für den nachhaltigen Erfolg der Formel E sein?
Sie muss konsequent bleiben, sowohl hinsichtlich der Technik als auch des Stadtrennen-Formats. Es

gibt eine Roadmap für 2023 – damit weiß jeder, wohin die Reise geht. Das Konzept der Gleichteile bleibt unverändert. Das muss angesichts der Werksengagements auch strikt gehandhabt werden, sonst läuft das Ganze finanziell aus dem Ruder. Das Reglement limitiert die Größe der operativen Einsatzmannschaft auf 20 Mitarbeiter. Effizienz bedeutet daher auch Mehrfachfunktionen. Zum Vergleich: Im LMP-Programm waren wir mit operativ 60 Leuten an der Strecke. Das Testen ist in der Formel E auf 15 Tage im Jahr begrenzt. Auch hier dominiert Effizienz als oberstes Gebot.

Fritz Enzinger

Der 63-Jährige im österreichischen Oberwölz geborene Fritz Enzinger tritt 2011 in den Dienst der Porsche AG. Seither hat er an zahlreichen Titelgewinnen der Marke mitgewirkt: In den Jahren 2015 bis 2017 gewann Porsche bei der FIA World Endurance Championship (WEC) dreimal sowohl den Hersteller- als auch den Fahrer-WM-Titel in Serie – darunter fielen auch drei aufeinander-folgende Siege in Le Mans mit dem unter Enzingers Ägide entstandenen Porsche 919 Hybrid. 2019 sicherte sich Porsche in der Hersteller- und in der Fahrerwertung der Kategorie GTE-Pro weitere WEC-Titel.

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche-Kundenmagazin Christophorus, Nr. 393

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Image Sublines

Path: Interview mit Fritz Enzinger/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Fritz Enzinger, Vice President Porsche Motorsport, 2019, Porsche AG
Subline: Die Keller erstrecken sich über eine Gesamtlänge von 30 Kilometern

Path: Interview mit Fritz Enzinger/Bilder/Bild_3.jpg
Title: Fritz Enzinger, Vice President Porsche Motorsport, 2019, Porsche AG
Subline: Fritz Enzingers Welt drehte sich bis dato vorwiegend um PS, Pferdestärken – beruflich wie privat

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2020/motorsport/porsche-motorsport-fritz-enzinger-interview-formel-e-19447.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7c3e655e-79b8-456e-a959-60c462977ce8.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart