

Un 911 en un loft para autos

24/07/2017 Achim Anscheidt, director de Diseño en Bugatti, trabaja en Wolfsburgo (Alemania). Entre semana suele desplazarse en tren, en bicicleta o con su Golf GTI. Los fines de semana se pone al volante de su 911.

El Porsche plateado atraviesa lentamente la acera y se introduce en el ascensor con iluminación verde fluorescente de una casa de varios niveles. Un leve clic, un ronroneo eléctrico y el automóvil es izado al cuarto piso, al cielo de Kreuzberg, un barrio berlinés. Una vez dentro de casa, en el 'car loft', Achim Anscheidt aparca su Porsche en la galería acristalada y se acerca a su otro retoño, un coche histórico a cuya restauración se dedica desde hace una década. Se trata de un Bugatti modelo 35 de los años veinte, cuyos componentes originales Anscheidt va rastreando uno a uno para montarlos después como si de un rompecabezas se tratara. Comenzó con el arranque, las ruedas y los faros y, en la actualidad, lleva completado alrededor de 60 por ciento. Aún le queda, por ejemplo, el árbol de transmisión. En el exclusivo mundillo de los restauradores de automóviles, todos saben quién es Anscheidt y qué componentes le faltan para que, un día, el antiguo auto de carreras purasangre de Molsheim (Alsacia, Francia) vuelva a rodar de nuevo. Su otro proyecto es un Porsche 911 SC de 1981 que ha restaurado mano a mano con Willi Thom, un carrocero del norte de Berlín. Bueno, si es que 'restaurar' es el mejor término para describir lo que hicieron con él: desmenuzarlo, desmontarlo y reducirlo al mínimo

indispensable. Carece de asiento trasero, calefactor, radio y revestimientos; allí donde un día estuvieron las manijas interiores de las puertas, hoy cuelgan unas sencillas correas; las luces y los limpiaparabrisas se activan mediante un interruptor de palanca.

A Anscheidt lo que más le seduce de su 911 es la concisión de sus formas. “Es fascinante desmontar varias veces todos y cada uno de sus componentes y emplear sólo aquellos que constituyen la esencia más pura del vehículo a la hora de volver a montarlo. También con el tiempo fui comprendiendo con qué materiales ligeros se puede trabajar para lograr una relación potencia/peso interesante”, dice. Como responsable del área de Diseño en Bugatti, Anscheidt ha diseñado el que es el superdeportivo de serie más potente, rápido y lujoso del mundo: el Chiron. En cambio, su visión para el Porsche 911 era muy distinta y se podría resumir como una vuelta a lo básico. “Me apetecía prescindir de todo lo que fuera superfluo en términos de dinámica de conducción para conseguir una buena relación potencia/peso. Desde el punto de vista estético, el resultado es un auto minimalista y, con 820 kilogramos, lo más ligero que mi marco personal permitía. En cuanto a dinámica de conducción se podría comparar a un kart”, dice Anscheidt con su voz tranquila. A pesar de los muchos años que ha residido en el extranjero y la docena que lleva instalado en el centro de Berlín, sigue conservando la típica pronunciación de la erre del sur de Alemania.

Hoy, un miércoles, el diseñador va vestido con unos jeans remangados que dejan al descubierto sus botas Red Wing. Completan el conjunto una camisa de estampado discreto, un chaleco y un corbatín anudado por él mismo. Hoy es el único día de la semana que se queda a trabajar con su equipo en Berlín en lugar de desplazarse en tren de alta velocidad hasta Wolfsburgo. Etienne Salomé –francés de 30 y pico años responsable de Diseño Interior– da fe de que su jefe cultiva un liderazgo motivador, con una extraordinaria conciencia de marca y un “increíble ojo para los detalles”, lo que también aplica a su propio estilo personal. Anscheidt dibuja para los visitantes los frontales de su Bugatti y su 911 empleando una pluma azul real. “Ettore Bugatti y Ferdinand Porsche eran perfeccionistas de la técnica y fueron pioneros en su afán por lograr una mejor relación potencia/peso y encontrar las soluciones más indicadas para ello”.

Anscheidt es un corredor de fondo en sentido figurado. Pero es que para ejercer su oficio es fundamental tener un buen aguante. A sus 54 años, lleva 13 en Bugatti. Aparte de trabajar en los derivados del Bugatti Veyron, también lo ha hecho en un potencial segundo superdeportivo Bugatti. Hubo momentos en los que no estaba claro en absoluto si el Chiron terminaría saliendo al mercado o cuándo lo haría. “Para sacar adelante un proyecto como este son necesarias una gran confianza en la empresa y una visión clara del valor de nuestra marca y sus perspectivas de futuro. Pero es que, a diferencia de los autos de fabricación en masa, un Bugatti tiene que ser capaz de preservar su condición de icono en el diseño de automóviles y continuar siendo percibido como auténtico dentro de 20, 30 ó 50 años”, dice Anscheidt, que antes de convertirse en responsable de diseño del Advanced Design Center de Volkswagen en Potsdam había trabajado ocho años para Volkswagen en Sitges, cerca de Barcelona. Dos de sus hijas residen en España, la menor, en Berlín.

El Chiron fue presentado al público en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2016. Con una aceleración de 0 a 300 en 13 segundos, es el superdeportivo homologado para la vía pública más lujoso y potente que existe. “En la actualidad, los diseñadores raramente tenemos la oportunidad de probar el prototipo. Lo cual es una pena, pues su extraordinaria aceleración es una experiencia incomparable incluso para auténticos entusiastas de los deportivos”. En el caso del Chiron, Anscheidt ha cultivado conscientemente la cultura del menos es más, prescindiendo de lo prescindible y reinterpretando para Bugatti el lema de ‘la forma al servicio de la función’ en el más contundente ‘la forma al servicio de la potencia’. “Las principales características estilísticas del Chiron nacen de necesidades técnicas y reflejan el enorme incremento en términos de potencia respecto a su predecesor. Con un objetivo tan claro la escultura del Chiron acabó convirtiéndose en toda una declaración de estilo”.

Viéndolo salir del garaje y circular sobre el empedrado en dirección al puente de Warschauer Brücke, queda claro cuál es el atractivo de su 911: responde a la conducción de forma directa, es increíblemente maniobrable y transmite su carácter al conductor. “Es una pena que pase tanto tiempo encerrado en el garaje, pero es que entre semana apenas tengo tiempo para conducirlo. Pero si lo saco poco de paseo, a veces reacciona haciendo un poco el bobo”, dice.

Parte del amor que siente por su conciso Porsche se explica por una pasión que Anscheidt cultivó antes de convertirse en diseñador de automóviles: los trials de motos. El talento para conducir motocicletas le viene de familia, ya que su padre, Hans Georg Anscheidt, conquistó tres títulos mundiales como piloto oficial de Suzuki en la década de 1960. A los 12 años, el joven Achim comenzó a practicar el trial con apoyo de su progenitor hasta llegar a convertirse en campeón júnior de Alemania. Después, terminado el bachillerato, comenzó a hacer exhibiciones acrobáticas en grandes eventos, lo que le llevó de gira por toda Europa. En YouTube se encuentra un vídeo de 10 minutos titulado ‘Early Achim Anscheidt’ que permite apreciar sus habilidades sobre dos ruedas. “Al principio, a mi padre no le hacía mucha gracia que cambiara mis estudios de ingeniería mecánica por una vida circense, pero abandonó sus dudas cuando se dio cuenta de la positiva acogida que mis exhibiciones artísticas recibían del público”. Paralelamente, Anscheidt descubrió su amor por el diseño y el dibujo libre, y terminó realizando estudios de diseño automovilístico en Pforzheim (Alemania).

¿A qué se debió el cambio de rumbo? “Tenía claro que no podía envejecer a lomos de una moto. Además, durante el quinto semestre, conocí a Harm Lagaaij, que por aquel entonces dirigía el Departamento de Diseño de Porsche, y se convirtió en mi mentor. Él fue quien me respaldó económicamente y me consiguió una beca para estudiar en la prestigiosa ArtCenter College of Design, en Estados Unidos. Después, en 1994, tuve la suerte de poder comenzar como diseñador en el Style Center de Weissach (Alemania), donde aprendí de los grandes nombres del diseño de la época. Fue una experiencia increíble por la que siempre le estaré enormemente agradecido a Harm”, dice. A la luz de este dato cobra todavía más sentido que Anscheidt tenga un 911.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2017/deportes-estilo-de-vida/es-porsche-christophorus-achim-anscheidt-bugatti-design-director-911-16711.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b0cb0601-5e7a-4dc4-ba06-a69a4d4232b0.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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