

Fritz Enzinger: “El objetivo es mantenerse arriba”

10/01/2020 Como Vicepresidente de Porsche Motorsport y de Competición del Grupo Volkswagen, Fritz Enzinger tiene a su cargo miles de CV -y cada vez más kW-. Sin embargo, la energía interior necesaria para afrontar su trabajo la encuentra en solo cuatro caballos. Conversamos con él sobre la calma, la eficiencia y la Fórmula E.

Hace un agradable día de otoño, aunque no del todo despejado. El jefe se acerca a la cuadra. El primero en separarse de la yeguada es Amadeus. Le sigue su hermana, Nannerl. Detrás trotan Eydis, la madre, y Skratti, un ejemplar castrado. Fritz Enzinger contempla radiante sus cuatro caballos islandeses y saca unas golosinas del bolsillo. Oedhof, un pintoresco criadero situado a una hora de coche de Múnich, es un tranquilo oasis donde descansar del frenético ritmo laboral. Amadeus mastica y sabe exactamente cómo ganarse al jefe: ¡Ah, esa mirada! Enzinger le pasa los dedos por la melena. Es difícil saber cuál de los dos está más relajado en este instante.

Señor Enzinger ¿cómo definiría su habilidad sobre una montura?

El objetivo es mantenerse arriba. No soy un jinete especialmente bueno, pero llevo más de 20 años practicando y ya no me caigo.

¿Cuál es este animal que le mira a los ojos con tanta confianza?

Es Amadeus, nuestro primogénito y, de hecho, mi caballo favorito. Ha sido maravilloso verlo crecer. Su madre, Eydis, fue nuestro tercer caballo. A Magdalena, nuestra hija, le debemos el interés por los caballos islandeses y las vacaciones ecuestres. En algún momento, mi esposa Brigitte y yo nos cansamos de ser siempre meros espectadores cuando ella montaba y decidimos participar. Ahora también cabalga nuestra nieta, Cleo.

En comparación con otros caballos, los islandeses no son precisamente bólidos, si me permite decirlo.

Cierto. Pero son seres con una sensibilidad y un carisma especiales. Me asombra la rapidez con la que notan la cercanía de uno. Amadeus pesa más de 300 kilos y tiene mucha fuerza. Cuando se pone en movimiento, cuando galopa, infunde respeto. Al mismo tiempo, emana una profunda calma. Se podría decir que es el Taycan de los caballos. También este coche es un prodigio de fuerza y calma. Con él no se echa de menos el sonido del motor de combustión interna y en cambio otras cosas se perciben con más intensidad.

¿Le parecería acertado que se refirieran a usted como un hombre de campo?

Sin duda, una parte de mí lo es. Nuestros fines de semana con los animales, en la naturaleza, y nuestros hermosos viajes a Islandia son responsables directos de mi equilibrio. Me gusta el olor del heno y el pelaje de los animales, salir a cabalgar al bosque, junto al mar o entre los glaciares islandeses. La percepción de la naturaleza y sus aromas es cada vez más intensa. Me gustan los animales en general: nuestra perra, Emma, la mascota de la familia, siempre nos acompaña. Además, quien tiene animales no conoce el miedo al mal tiempo. Es como en un circuito de carreras: solo necesitas el equipamiento adecuado para cualquier eventualidad. Además, el lomo de un caballo tiene incorporada la calefacción para el asiento.

¿Encuentra tiempo suficiente para sus caballos? Al fin y al cabo, están en Baviera, a más de 300 kilómetros de su lugar de trabajo en Weissach.

No todo el que quisiera. Pero, al menos para los caballos, eso no supone ningún problema. Llevan una vida más autónoma que muchos caballos grandes: al aire libre y con un refugio en lugar de cubículos. Por eso no hace falta montarlos cada día. Pero cuando montas un caballo islandés, puedes hacerlo durante mucho tiempo. Estos animales tienen un paso más que las otras razas: el tölt es un aire sin fase de suspensión que resulta muy cómodo para el jinete.

El criadero, la residencia familiar y el lugar de trabajo están geográficamente dispersos. ¿Dónde está realmente su hogar?

Mi patria es y seguirá siendo Estiria aunque no viva en Austria desde hace más de 30 años. Allí pasamos las Navidades, las vacaciones de agosto y algunos fines de semana al año. Cuánto más mayor me hago, más importante es para mí este lugar. En Oberwiilz la naturaleza está en orden y en armonía con el turismo moderado. Además, desde allí pude viajar a Estambul, Escocia y Marruecos con un primo mayor cuando tenía 12, 13 y 14 años. Fue algo totalmente increíble entonces, ya que, como mucho, la gente de nuestra edad tal vez visitaba Graz o la capital, Viena. De estos viajes surgió en mí una cierta apertura al mundo y una curiosidad por descubrir, que he conservado hasta hoy.

Con franqueza, señor Enzinger: habiendo crecido con los motores de combustión interna, ¿se convirtió de inmediato en fan de la Fórmula E?

Por supuesto, al principio fui escéptico y, como les pasaba a muchos otros, no me podía imaginar que esta competición fuera a adquirir tanta popularidad en tan pocos años. Las carreras siempre fueron ruidosas. En los boxes y en la pista olía a gasolina y a humo de escape. En la Fórmula E se mezcla el gorjeo de los motores eléctricos con el ruido de los neumáticos al rodar. Suena muy distinto. En este sentido, fue amor a segunda vista. Pero las generaciones siguientes y más jóvenes lo percibirán con más naturalidad. Llegará un momento en que los niños no harán «brum, brum» cuando jueguen con coches.

¿Cómo valora la competición en Fórmula E?

La densidad de potencia es fantástica, con tendencia al alza. En la sexta temporada participarán diez fabricantes, cuatro de ellos alemanes. Todos correrán con el mismo chasis monocasco y tendrán las mismas baterías. Por consiguiente, las vías de desarrollo son muy escasas: tan solo el tren motriz con su correspondiente electrónica de potencia permite diferenciarse. Pero son precisamente estos detalles los que marcan el futuro y los que importan a la hora de aprender de cara al campeonato. La Fórmula E es claramente el campo más competitivo para impulsar el desarrollo de vehículos que alcancen un alto rendimiento en combinación con otros factores como la protección al medio ambiente, la eficiencia, el bajo consumo y la sostenibilidad. Queremos continuar nuestra historia de éxito, que empezó en 2010 con el primer coche híbrido de Porsche.

¿Qué es especialmente importante en la dura competencia de la Fórmula E?

En la Fórmula E todo está orientado a la eficiencia. La meta es el 100%, y para una única sesión de calificación se aplican reglas distintas que para la gestión de energía durante la carrera. Creo que en la preparación podemos beneficiarnos de muchos aspectos. Por un lado está la experiencia de nuestro equipo con el modelo híbrido en el Campeonato Mundial de Resistencia. Por algo con el Porsche 919 Hybrid hemos ganado tres veces ambos títulos mundiales (constructores y pilotos) y el mismo número de veces en Le Mans. Además, el simulador ultramoderno que tenemos en Weissach es una apuesta ganadora. Y, por supuesto, está la actual experiencia en competición de André Lotterer.

¿Por qué ha renunciado Porsche a realizar un año de aprendizaje con un equipo existente? Otros fabricantes sí lo han hecho.

Simplemente, no es el estilo de Porsche. El programa de carreras de resistencia con el prototipo 919 nos enseñó la enorme importancia del espíritu de equipo. Y creo que hemos sido capaces de transmitirlo al equipo de Fórmula E. Se han vuelto a sentir aires nuevos. A lo largo de este último año y medio, los expertos han cooperado de maravilla, diseñando con minuciosidad nuevos procesos propios de Porsche. En lo que se refiere a software y estrategia empresarial, los desafíos son inmensos. El Equipo TAG Heuer Porsche de Fórmula E es un equipo oficial de Weissach al 100%; eso también era muy importante para mí. Pero, por supuesto, hemos pagado un precio por ello: otros fabricantes cuentan con ventaja gracias a su experiencia. Para nosotros, Riad era un verdadero debut con todos los riesgos.

Constantemente se elogia el atractivo que la Fórmula E tiene para los espectadores. ¿A qué cree que es debido?

Una carrera de Fórmula E es un acontecimiento muy compacto. También en este aspecto todo se orienta hacia la eficiencia: desde los entrenamientos hasta la carrera, pasando por la sesión de calificación, todo se hace en un solo día. La duración de la prueba es de menos de una hora, por lo que resulta muy fácil ver el campeonato por televisión, y eso atrae tanto a los espectadores como a los patrocinadores. En vivo y en directo se percibe el carácter especial de este tipo de eventos. La oferta gastronómica y de entretenimiento es enorme, y hay muchas campañas de participación para experimentar por sí mismo distintos conceptos de movilidad. Y, como se celebran en ciudades atractivas, aparte de ver la carrera uno puede aprovechar para conocerlas. Por todo ello, la Fórmula E resulta interesante para un sector de público muy amplio.

En torno a las carreras de Fórmula E, cada vez es más importante la oferta digital, concretamente el fanboost y la simulación en tiempo real. Como miembro de la generación del baby boom, ¿qué le dice a usted el tema de los videojuegos?

Me fascina el mundo de los videojuegos y la velocidad con la que está creciendo. También Porsche se implica cada vez más con su propio equipo de competición. El automovilismo electrónico y el real se interrelacionan. La presentación del Porsche 99X Electric en forma de videojuego interactivo -la aplicación «Ghost Racing»- fue una iniciativa pionera. Se están moviendo muchas cosas en un tiempo increíblemente corto. Surgen nuevos modelos de negocio. Hay que estar siempre abiertos a lo nuevo.

En su opinión, ¿de qué dependerá que el éxito de la Fórmula E resulte duradero?

Deberá mantener la coherencia, tanto en lo que respecta a la tecnología como al formato de las carreras urbanas. Existe una hoja de ruta hasta 2023 para que todo el mundo sepa a dónde va este viaje. El concepto de las piezas iguales permanece inalterado. A la vista del grado de implicación de la marca, este aspecto debe abordarse rigurosamente para que no se descontrole desde el punto de vista financiero. Según el reglamento, no se puede participar con un equipo de más de 20 empleados. Así pues, la eficiencia también implicará asumir funciones múltiples. A modo de comparación: en el programa LMP teníamos a 60 personas operando en el circuito. Los ensayos en Fórmula E están limitados a 15 días al año. También aquí la eficiencia es lo primero.

Información

Texto publicado en el número 393 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

MEDIA ENQUIRIES



Heike Hientzsch

h.hientzsch@delius-klasing.de

Christian Grund

christophorus@porsche.de

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2020/automovilismo-deportivo/es-porsche-fritz-enzinger-entrevista-competicion-formula-e-21781.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cf51ad22-2baf-4c01-915f-b58293d3a99e.zip

External Links
https://www.porsche.com/spain/aboutporsche/christophorusmagazine/