



Porsche lamenta el fallecimiento de Hans Mezger

11/06/2020 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lamenta el fallecimiento de Hans Mezger. El legendario ingeniero nos ha dejado el 10 de junio de 2020, a los 90 años.

Porsche no sólo le debe el motor bóxer de seis cilindros refrigerado por aire del Porsche 911, sino también la construcción general del 917 y su motor de doce cilindros, así como la creación del motor TAG Turbo de Fórmula Uno. Durante más de tres décadas, Hans Mezger fue responsable de los autos de carrera y motores más exitosos de Porsche. "La noticia de su muerte representa una muy triste pérdida para nosotros. Nuestros corazones están con su familia", dijo Michael Steiner, miembro del Consejo Directivo de Porsche AG responsable por Investigación y Desarrollo. "Agradecemos a Hans Mezger por sus extraordinarios logros en ingeniería, que han sido clave para el deporte del motor en general y para Porsche en particular. Sus innovaciones en nuestros modelos deportivos de serie serán inolvidables y perdurarán para siempre".

Hans Mezger nació el 18 de noviembre de 1929 en Ottmarsheim, un pequeño pueblo cerca de Ludwigsburg en las afueras de Stuttgart. Era el más joven de cinco hijos, cuyos padres administraban

una posada rural. El arte y la cultura eran muy importantes en el hogar de los Mezger. Desde muy joven, los aviones y el pilotaje también fascinaron al joven Hans, por lo cual muchas veces fue a Kirchheim/Teck con un grupo de entusiastas de los planeadores de su vecindario.

Como de la nada, en medio de su despreocupada infancia y adolescencia, y mientras estaba en la escuela secundaria, surgió el Tercer Reich y la Segunda Guerra Mundial. El 18 de abril de 1945, sólo tres semanas antes del final de la guerra, el joven de 15 años Hans Mezger escapó de ser reclutado por un golpe de suerte y un certificado médico falso de un comandante alemán. Finalmente, Mezger continuó sus estudios de secundaria en Besigheim hasta el sexto grado, y luego siguió con los niveles superiores en Ludwigsburg. "En 1946, viví en carne propia mi primera carrera de autos. Fue en Hockenheim, donde se alineaban los viejos coches de carreras de preguerra, junto con Hans Stuck, a quien fotografié con mi vieja cámara", según describió Hans Mezger su primera experiencia en el deporte del motor inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial.

Hans Mezger decidió estudiar ingeniería mecánica en la Universidad Técnica, actualmente la Universidad de Stuttgart. Sin embargo, en esta época las universidades estaban muy concurridas porque los jóvenes que habían regresado de la guerra recibían un trato preferencial para su admisión. Hans Mezger aprovechó el requisito universitario de una pasantía de 12 meses para entrenarse en diferentes oficios, entre ellos, mecánica, soldadura, fabricación de modelos y algunas semanas en la fundición de hierro gris y aluminio. "En esa época yo conducía una motoneta, una NSU Lambretta. Aparte de la DKW de 250 cc de mi hermano, fue mi primera y última moto de dos ruedas. Monté en la Lambretta hasta 1960, cuando me compré mi primer auto, un viejo y bastante desgastado Porsche 356. No fue hasta años más tarde que volví a entrar en contacto con las dos ruedas motorizadas, cuando a finales de los 70 fue necesario desarrollar nuevos motores de motocicleta para Harley-Davidson".

Llegó al Departamento de Cálculo de Porsche el primero de octubre de 1956

Después de graduarse en 1956, en el momento del milagro económico alemán, tuvo una verdadera avalancha de ofertas de trabajo. "Fueron 28. Pero Porsche no estaba entre ellas. Quería unirme a Porsche porque el deportivo 356 me inspiró. Así que me presenté, conseguí una entrevista y la compañía me ofreció un trabajo en el desarrollo de motores diésel para tractores. Hasta entonces, ni siquiera sabía que Porsche tenía algo así. Pero siempre me imaginé trabajando en autos deportivos. Ellos fueron muy comprensivos y así es como empecé a trabajar en el Departamento de Cálculo de Porsche", dijo Hans Mezger sobre sus comienzos con el fabricante de autos deportivos de Zuffenhausen. Un poco más tarde, en 1958, Hans Mezger y su esposa Helga se casaron. A esto le siguió el traslado a su primer apartamento juntos en Ludwigsburg y, poco después, vinieron sus dos hijos, Daniela y Oliver.

Las cosas empezaron a darse una tras otra. Hans Mezger tuvo su primera experiencia con el motor de cuatro árboles de levas Tipo 547, desarrolló una fórmula para calcular los perfiles de las levas y se convirtió en parte del primer proyecto de Fórmula 1 de Porsche en 1960. Participó en el desarrollo del Type 753 de 1.500 cc y ocho cilindros, al igual que en el chasis del 804. "En este proyecto de Fórmula 1 también aprendí mucho sobre el diseño de las cámaras de combustión. Esto también benefició directamente el diseño del motor bóxer de seis cilindros para el posterior 901/911. Ferry Porsche, con su liderazgo visionario de la compañía, sus cualidades humanas, su dignidad y su gran dedicación, se convirtió en mi modelo a seguir. Compartí de todo corazón su filosofía de carrera, para así construir el mejor vehículo deportivo que estuviera en las calles. Fue impresionante y tuvo un impacto duradero en mí y en mi trabajo durante todo el período que pasé en la compañía", dijo sobre esa primera época en Porsche.

Diseño del motor del 911 y jefatura del Departamento de Diseño de Autos de Carreras

Su carrera incluyó el diseño del mundialmente famoso 'Motor Mezger' para el 901 y el 911 a principios de la década de 1960. En 1965 Mezger fue ascendido a jefe del Departamento de Diseño de Autos de Carrera iniciado por Ferdinand Piëch. Este departamento fue la clave del éxito y el dinamismo de Porsche en el deporte a motor. Fue una época emocionante y fascinante a mediados de la década de 1960. "A veces también trabajábamos sin parar, como en 1965, cuando creamos el Ollon-Villars Bergspyder en sólo 24 días y poco después el 910". Con su chasis tubular, carrocería de fibra de vidrio y diseño para la nueva tecnología de neumáticos de Fórmula 1, se convirtió en el prototipo de todos los autos de carreras que se construyeron en los años siguientes.

Desde el 917 hasta el turbo TAG para la Fórmula 1

Porsche también se basó en este principio de diseño para el desarrollo del 917 en 1968. Con el 917, la primera victoria general de Porsche en Le Mans fue finalmente posible, y una vez más, Ferdinand Piëch confió en la habilidad de Hans Mezger, quien fue responsable de la fabricación general del vehículo y su motor de 12 cilindros. El 917 dominó en Le Mans y en el Campeonato Mundial de Automóviles Deportivos en 1970 y 1971. En 1972 y 1973, desde el principio, el 917/10 y el 917/30 mostraron una buena respuesta, incluso en los circuitos sinuosos de la serie CanAm de Estados Unidos, gracias a una novedosa tecnología de turboalimentación desarrollada por Porsche. Por primera vez, la turbocompresión obtuvo un resultado que permitió a los autos de carreras y a los modelos de serie utilizarlo en todas las pistas de carreras y carreteras públicas. Una tecnología que convirtió a Porsche en pionero en este campo y que Mezger y su equipo llevaron a la producción en serie en 1974 con el 911 Turbo. Siguieron muchos desarrollos exitosos para las 24 Horas de Le Mans, el Campeonato Mundial de Automóviles Deportivos y la serie Indy de Estados Unidos.

Pero quizás el proyecto más destacado arrancó en 1981 cuando Ron Dennis y McLaren buscaban un potente motor turbo para la Fórmula 1. Al final, eligieron a Porsche y le encargaron diseñar y construir un motor completamente nuevo, así como proporcionar apoyo in situ durante las carreras. Una vez más, Hans Mezger fue el cerebro creativo detrás del motor V6 de 1.500 cc, con un ángulo de inclinación de 80 grados que más tarde produciría más de 1.000 caballos de potencia. En 1984, Niki Lauda lo usó para convertirse en campeón del mundo, y de nuevo en 1985, seguido en 1986 por Alain Prost. El TAG Turbo ganó un total de 25 Grandes Premios, además de los dos Campeonatos Mundiales de Fabricantes

de 1984 y 1985. "Ese fue un éxito rotundo y también el contrato de desarrollo más importante de una empresa externa para Porsche".

Siempre cercanamente relacionado con Porsche...

Su compromiso con Porsche le hizo rechazar todas las ofertas de otros fabricantes a lo largo de su carrera. Hasta su muerte conservó un 911 Carrera 3.0 Grand Prix blanco –un codiciado vehículo clásico de Porsche que lleva 'su' motor–. Su lealtad y conexión con Porsche nunca cesó. Siempre estuvo disponible para actividades con periodistas, técnicos y aficionados interesados. El Museo de Porsche organizó una celebración con familiares, amigos y antiguos compañeros, cuando cumplió 90 años. Acompañó a Porsche en eventos, ferias y festividades hasta el final.

Hitos en la carrera profesional de Mezger en Porsche

1956–1960 Departamento de Cálculo Técnico en el área de Diseño. Responsable del control de válvulas de todos los motores

1960–1962 Proyecto de equipo de Fórmula 1. Colaboración en el diseño de motores y chasis

1963 Diseño del motor del Porsche 901/911. Responsable del diseño y posterior desarrollo de todos los motores de los vehículos de competición

1965 Diseño y gestión del proyecto Ollon-Villars Spyder. Responsable del nuevo departamento de Diseño de Coches de Competición

1966–1970 Diseño de los Porsche 910, 907, 908 y 917. Desarrollo del motor de cuatro cilindros y 2.0 litros para el modelo de producción del deportivo 914

1971–1973 Responsable de los modelos de competición CanAm 917/10 y 917/30 con turbocompresor

1974–1976 Diseño y desarrollo de motores turbo de seis cilindros y de los vehículos de competición 935 y 936

1977–1978 Desarrollo del sistema de cuatro válvulas y refrigeración por agua para los motores turbo de seis cilindros de los 935 y 936

1977–1980 Diseño del motor de cuatro cilindros para Harley-Davidson. Desarrollo del motor Indy basado en la mecánica de los 935/936

1981–1982 Desarrollo de un motor de 2.65 litros basado en el de los 935/936 para el Grupo C (956/962)

1981–1987 Diseño, gestión global del proyecto y desarrollo posterior del motor de Fórmula 1 "TAG Turbo - fabricado por Porsche"

1987–1988 Diseño del motor Tipo 2708 Indy de 2.65 litros

1990 Diseño del motor Tipo 3512 Fórmula 1 de 12 cilindros

Premios y distinciones

1974 Galardón 'Starley Premium' (Gran Bretaña) a la mejor presentación automovilística del año con el Porsche Tipo 917

1984Premio 'Behind the Scenes' (Estados Unidos) por el desarrollo del motor TAG Turbo de Fórmula 1

1984Trofeo 'Colin Chapman' (Italia) por el desarrollo del motor TAG Turbo de Fórmula 1

1984Premio 'Prince Metternich' (Alemania) por logros técnicos sobresalientes en el automovilismo

1984Trofeo 'Trophée de L'Exploit' (Francia) por el desarrollo del motor TAG Turbo de Fórmula 1

1984Galardón 'Caschi d'Oro' (Italia) por ganar el Campeonato Mundial de Constructores de Fórmula 1 (concedido a la escudería McLaren, con motor TAG Turbo)

1985Premio 'Prof. Ferdinand-Porsche' (Austria) de la Universidad Técnica de Viena en reconocimiento por el aporte al desarrollo del motor de combustión. Hans Mezger es, todavía hoy, la única persona de la compañía Porsche que ha ganado este premio

1987Premio 'Médaille Spéciale' (Francia) por el desarrollo del motor TAG Turbo de Fórmula 1

MEDIA ENQUIRIES

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/compania/es-porsche-mourns-death-of-hans-mezger-22037.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1891614f-14e8-4635-8c2b-582e43273af1.zip>