Hans Mezger: espíritu creativo

07/01/2020 Ya sea al piano, pintando o haciendo un motor de carreras, el repertorio de Hans Mezger es muy amplio y da como resultado brillantes composiciones técnicas.

Hans Mezger es uno de los ingenieros más sobresalientes entre los que han combinado los automóviles de serie y de competición. En su currículo figuran trabajos como el motor bóxer de seis cilindros refrigerado por aire del Porsche 911, el V12 a 180 grados del 917 y el TAG Turbo de Fórmula Uno. Es, además, una figura particularmente polifacética.

Hans Mezger nació el 18 de noviembre de 1929 en Ottmarsheim, un pequeño pueblo cerca de Luisburgo, en las afueras de Stuttgart. Era el más joven de cinco hijos y sus padres dirigían una posada rural. El arte y la cultura fueron muy importantes en el hogar de los Mezger. “Casi todos los miembros de nuestra familia tenían talento para la pintura y tocaban un instrumento musical", dice Mezger recordando su niñez y juventud. "Ya desde la escuela primaria me interesaban todo tipo de cosas y quería ser desde músico hasta físico". Los aviones y el vuelo también fascinaron al joven Hans desde muy joven, y de vez en cuando realizaba un viaje a Kirchheim/Teck con un grupo de su vecindario aficionado a los planeadores, donde observaba con fascinación los despegues remolcados del velero de la escuela, el SG-38. "Quería volar solo, pero todavía era demasiado joven entonces", recuerda.

El Tercer Reich y la Segunda Guerra Mundial llegaron justo en medio de su infancia, adolescencia y de su periodo escolar. El 18 de abril de 1945, solo tres semanas antes de que terminara la Guerra, Mezger se libró de ir a la contienda gracias a un golpe de suerte y a un falso certificado médico de un comandante alemán. Dado que el diseño, la construcción y el vuelo de los aviones fueron prohibidos por los Aliados (sin motor sólo fue posible en 1951 y motorizado en 1955), una carrera en la aviación estaba descartada para Mezger. "Eso hubiera significado esperar demasiado tiempo, así que decidí estudiar ingeniería mecánica en la Universidad Técnica, ahora Universidad de Stuttgart", recuerda el suabo, que siempre encontró las matemáticas especialmente fáciles.

Su graduación, en 1956, estuvo acompañada de una verdadera avalancha de ofertas de trabajo. “Llegué a tener 28 -dice- pero Porsche no era una de ellas. Yo quería unirme a esta marca, porque el deportivo 356 era una fuente de inspiración para mí. Así que me presenté en las oficinas de Porsche y me ofrecieron un trabajo en el desarrollo de tractores. Sin embargo, yo me veía trabajando en coches de carreras. Afortunadamente, eso salió adelante al final y empecé en el departamento de cálculo de Porsche".

Las cosas se fueron sucediendo paso a paso. Hans Mezger tuvo su primera experiencia con el motor de cuatro árboles de levas, 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 Tipo 753 de 1.5 litros y ocho cilindros, así como del correspondiente chasis del 804. "La empresa era todavía muy pequeña en ese momento, había bastante trabajo solapado y el personal de motores a veces también

trabajaba en el chasis", recuerda a sus 89 años.

Después vino el mundialmente famoso “motor Mezger” para el 901 y el 911 y, en 1965, el ascenso a Jefe del Departamento de Desarrollo de Competición creado por Ferdinand Piëch. Este departamento fue la clave para la trayectoria en competición de Porsche. A mediados de los años 60, hubo momentos muy emocionantes e incluso alocados. "A veces también trabajamos las 24 horas del día", dice Mezger, "por ejemplo, en 1965, cuando creamos el llamado Ollon-Villars-Spyder en tan sólo 24 días". Con su bastidor tubular y su carrocería de fibra de vidrio, se convirtió en la base de todos los coches de carreras que se construyeron en los años siguientes.

Porsche también confió en este principio de diseño para el 917, en 1968. Con el 917, fue finalmente posible la primera victoria absoluta de Porsche en Le Mans y, una vez más, Ferdinand Piëch confió en la habilidad de Hans Mezger, quien se hizo cargo de la concepción general del vehículo y de su motor de 12 cilindros. En 1970 y 1971, el 917 dominó en Le Mans y en el Campeonato del Mundo de Resistencia. En 1972 y 1973, el 917/10 y el 917/30 lideraron el campeonato CanAm gracias a la turboalimentación, tecnología que Mezger y su equipo llevaron a la producción en serie en 1974, con el 911 Turbo.

Siguieron muchos otras victorias: las 24 Horas de Le Mans, el Campeonato del Mundo de Resistencia y el Campeonato Indy de EE. UU. Pero quizás el proyecto más destacado llegó en 1981, cuando Ron Dennis y su equipo McLaren buscaban un potente motor turbo. Al final, eligieron a Porsche y se tomó la decisión de diseñar y construir un motor completamente nuevo, así como de proporcionar apoyo in situ durante las carreras. Una vez más, Hans Mezger fue el cerebro creativo detrás del motor V6 de 1.5 litros con un ángulo de 80 grados, que llegaría a más de 1.000 CV de potencia. En 1984, Niki Lauda se convirtió en Campeón del Mundo con este motor, sucedido por Alain Prost en 1985 y 1986. El equipo también ganó los dos Campeonatos Mundiales de Constructores en 1984 y 1985. "Fue un gran éxito y, al mismo tiempo, el contrato de desarrollo más importante para Porsche con una empresa externa", añade Mezger, que se retiró en 1993 y sigue estando estrechamente relacionado con Porsche en la actualidad.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-911-hans-mezger-espiritu-creativo-19680.html

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