



„Kreativer Geist“ und „Mister Le Mans“

05/11/2019 Porsche gratuliert den Ingenieurs-Legenden Hans Mezger und Norbert Singer zum runden Geburtstag.

Zwei Porsche-Urgesteine feiern in diesem Jahr ihren runden Geburtstag: Am 16. November 2019 feiert Norbert Singer, der ehemalige Renningenieur der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, seinen 80. Geburtstag. Während seiner Zeit bei Porsche von 1970 bis 2004 war er an allen Gesamtsiegen in Le Mans beteiligt. Nur zwei Tage nach Norbert Singer, am 18. November 2019, wird Hans Mezger 90 Jahre alt. Mehr als drei Jahrzehnte lang war der legendäre Ingenieur für die erfolgreichsten Rennfahrzeuge und Rennmotoren von Porsche verantwortlich.

Norbert Singer – „Mister Le Mans“

Wohl kaum ein Name ist seit Jahrzehnten enger mit den 24 Stunden von Le Mans verknüpft als der von Porsche-Renningenieur Norbert Singer. Er ist an allen 16 Gesamtsiegen, die sowohl das Werk als auch

Kundenteams in Le Mans von 1970 bis 1998 mit den Rennsportwagen vom Typ 917, 935, 936, 956, 962 C, WSC Spyder sowie 911 GT1 98 erringen, maßgeblich beteiligt. Der Diplom-Ingenieur zeichnet bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2004 zudem als Projektleiter für die meisten Porsche-Rennsportwagen verantwortlich. Während dieser Zeit als Leiter Werkssport und Einsätze obliegen Singer darüber hinaus die strategischen und taktischen Entscheidungen während der Rennen.

Geboren wird Norbert Singer am 16. November 1939 in Eger im Sudetenland, dem heutigen Cheb in der Tschechischen Republik. 1969 schließt er sowohl sein Studium in Luft- und Raumfahrttechnik als auch in Fahrzeugtechnik als Diplom-Ingenieur ab. Den entscheidenden Rat, sich beruflich der Fahrzeugtechnik und nicht der Raumfahrt zu widmen, erhält Singer von einem Mitarbeiter des Instituts für Kraftfahrwesen an der TU München. Zum Rennsport hat Norbert Singer zu dieser Zeit bereits eine große Affinität. Peter Falk, Leiter der Vor- und Rennwagenentwicklung im Versuch sowie Versuchsleiter in der Serienentwicklung, stellt ihn schließlich im März 1970 ein.

Singers erste Aufgaben gelten der Getriebekühlung für den Porsche 917. „Ferdinand Piëch lehnte einen externen Ölkühler ab. Er verlangte eine simple Lösung", erklärt Norbert Singer. Wie gut seine aerodynamische Idee einer Getriebekühlung funktioniert, bewies sich in Le Mans. Kein einziger 917 hatte Kühlprobleme am Getriebe und mit Hans Herrmann und Richard Attwood gelingt schließlich auch der langersehnte erste Gesamtsieg an der Sarthe.

In der Zeit danach widmet sich Norbert Singer der aerodynamischen Entwicklung des 917 als Hauptaufgabe. Beteiligt ist er auch an der Optimierung des 917 Langheck. Und auch beim 917/10 und beim 917/30 mit Turboaufladung, bei denen es für die winkligen Strecken in den USA vor allem auf Abtrieb ankommt, ist sein aerodynamisches Know-how von großer Bedeutung. In den darauffolgenden 32 Jahren zeichnet Norbert Singer für viele herausragende Rennfahrzeuge von Porsche verantwortlich: u.a. für den 911 Carrera RSR (1972), den 911 Carrera RSR Turbo 2.1 (1974), dem 935 (1976) sowie dem berühmten, mit einem Gitterrohrrahmen verstärkten 935/78 „Moby Dick" (1978).

Nach zahlreichen Erfolgen mit dem 935 sowie dem 936 folgt mit dem Inkrafttreten des Gruppe-C-Reglements 1982 der vielleicht größte technische Meilenstein in Norbert Singers Karriere. Bei der Entwicklung des 956 stellt er einmal mehr sein enormes Fachwissen im Bereich der Aerodynamik unter Beweis und verhilft dem Fahrzeug mit einer speziellen Gestaltung des Unterbodens mit Luftkanälen und der legendären „Singer-Delle" zum „Ground effect" und damit zu einer extrem wirkungsvollen Bodenhaftung durch hohen Abtrieb. So gewinnen die Porsche 956 und 962 C in der Zeit von 1982 bis 1986 nicht weniger als fünf Fahrer-, drei Marken- und zwei Team-Weltmeisterschaften. Außerdem erringen sie sieben Gesamtsiege in Le Mans.

Sein Expertenwissen ist noch heute von größtem Wert. Gerade auch dann, wenn es um Restaurierungen von Rennfahrzeugen des Porsche Museums geht, wie zuletzt beim ersten 917 mit der Chassis-Nummer 917-001 oder dem 956 mit der Fahrgestellnummer 956-005. Seit 2006 hält Norbert Singer zudem Vorlesungen an der Hochschule in Esslingen.

Hans Mezger – Kreativer Geist

Auf einer Liste der herausragenden Konstrukteure von Rennfahrzeugen und Rennmotoren würde für viele Fans und Fachleute ein Name ganz oben stehen: Hans Mezger – Konstrukteur des luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors des Porsche 911, Gesamtkonstrukteur des 917 und dessen Zwölfzylinder-Triebwerk mit 180 Grad Bankwinkel und der für V-Motoren typischen Anordnung von jeweils zwei Pleueln auf einem Hubzapfen, außerdem Schöpfer des TAG-Turbo Formel-1-Motors. Hans Mezger und sein Schaffensspektrum sind längst Legende.

Geboren wird Hans Mezger am 18. November 1929 in Ottmarsheim, einer kleinen Dorfgemeinde bei Ludwigsburg vor den Toren Stuttgarts. Mit Abschluss des Maschinenbaustudiums steigt Mezger am 1. Oktober 1956 beim Zuffenhausener Sportwagenhersteller ein. Erste Erfahrungen sammelt er mit dem Viernockenwellenmotor Typ 547, entwickelt eine Formel zur Berechnung von Nockenprofilen und wird 1960 Teil des ersten Formel-1-Projekts von Porsche. An der Entwicklung des 1,5-Liter-Achtzylinders vom Typ 753 ist er dabei ebenso beteiligt wie am dazugehörigen Chassis des 804. Anfang der 1960er-Jahre folgt der weltberühmte „Mezger-Motor" für den 901 beziehungsweise 911 und 1965 der Aufstieg zum Leiter der von Ferdinand Piëch geschaffenen Abteilung „Konstruktion Rennfahrzeuge".

Ferdinand Piëch vertraut 1968 auf Hans Mezger, der bei der Entwicklung des 917 die Gesamtkonstruktion des Fahrzeugs und seines Zwölfzylinders übernimmt. 1970 und 1971 dominieren die 917 in Le Mans und in der Sportwagenweltmeisterschaft. 1972 und 1973 beweisen sich der 917/10 und der 917/30 dank einer von Porsche selbst entwickelten neuartigen Abgasturboaufladungs-Technologie auch auf den kurvenreichen Strecken der CanAm-Serie. Erstmals war es gelungen, der Turboaufladung ein Ansprechverhalten zu verleihen, mit dem Rennwagen und Serienfahrzeuge auf allen Rennstrecken und öffentlichen Straßen eingesetzt werden können. Eine Technologie, die Porsche zum Vorreiter auf diesem Gebiet macht und die Hans Mezger und seine Mannschaft 1974 in Gestalt des 911 Turbo auf die Straße bringen.

Doch das wohl herausragendste Projekt nimmt 1981 Fahrt auf, als sich Ron Dennis und sein McLaren-Rennstall auf die Suche nach einem schlagkräftigen Turbo-Motor für die Formel 1 machen. Auch diesmal ist Hans Mezger der kreative Kopf und Macher des 1,5-Liter-V6-Motors mit 80 Grad Bankwinkel, der es später im Rennen auf mehr als 1000 PS bringen sollte. 1984 wird Niki Lauda damit Weltmeister, 1985 und 1986 gelingt dies Alain Prost. Insgesamt 25 Rennsiege erringt der TAG-Turbo, hinzukommen die beiden Konstrukteurs-Weltmeisterschaften 1984 und 1985. „Das war ein großartiger Erfolg und gleichzeitig auch der bis dahin bedeutendste Entwicklungsauftrag für Porsche für eine Fremdfirma", ergänzt Hans Mezger.

Die Verbundenheit zu Porsche lässt ihn während seiner Karriere sämtliche Angebote anderer Hersteller ablehnen und noch immer besitzt er seinen 911 Carrera 3.0 in Grand-Prix-Weiß – einen begehrten Porsche-Klassiker mit „seinem" Motor.

Buchtipp: „Norbert Singer – Porsche Rennsport 1970-2004“

In 16 Kapiteln schildert Singer auf mehr als 350 Seiten die bislang großartigste Ära des Porsche-Rennsports aus seiner Sicht. Vom 917 über den 911 Carrera RSR zum Weltmeister-Porsche 935 – einer radikalen Interpretation des Themas 911, die unter anderem den leichtesten (735 kg) und den schnellsten (366 km/h) Elfer der Geschichte hervorbrachte.

ISBN: 978-3-945390-06-1 / Preis: 59,- Euro

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
Team Coordinator Communications
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/unternehmen/porsche-runder-geburtstag-hans-mezger-norbert-singer-19058.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b8e1896a-9521-4b83-a24d-d1d04a621d76.zip