Hans Mezger y Norbert Singer, dos ingenieros de leyenda

05/11/2019 Porsche felicita por su cumpleaños a dos leyendas de la ingeniería: Norbert Singer "Mister Le Mans" y Hans Mezger, el “espíritu creativo”.

Dos personalidades de Porsche celebran sus cumpleaños en estas fechas: el 16 de noviembre, Nobert Singer, antiguo ingeniero de carreras de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, cumplirá 80 años. Durante su estancia en Porsche, entre 1970 y 2004, Singer participó en todas las victorias de Le Mans. Sólo dos días después, el 18 de noviembre de 2019, Hans Mezger celebrará su 90 cumpleaños. Durante más de tres décadas, el legendario ingeniero de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ha sido responsable de los coches y motores de carreras más exitosos de la marca.

Norbert Singer - "Mister Le Mans"

Pocas personas han estado tan estrechamente relacionadas con las 24 Horas de Le Mans a lo largo de varias décadas como el ingeniero de Porsche Norbert Singer. Entre 1970 y 1998, desempeñó un papel decisivo en las 16 victorias absolutas obtenidas en la mítica prueba francesa, tanto por los equipos oficiales como por los de clientes, con los modelos 917, 935, 936, 956, 962 C, WSC Spyder y 911 GT1 98. Hasta su jubilación, en 2004, fue también Director de Proyecto para la mayoría de los coches de competición de Porsche. Como Jefe de Competición y de Operaciones, Singer también fue responsable de las decisiones estratégicas y tácticas durante las carreras.

Norbert Singer nació el 16 de noviembre de 1939 en Eger, en los Sudetes, que ahora es la ciudad de Cheb, en la República Checa. En 1969, completó sus estudios al graduarse tanto en ingeniería aeroespacial como en ingeniería del automóvil.

Por el consejo de un empleado del Instituto de Ingeniería de Automoción de la Universidad Técnica de Múnich, Singer se decidió por la ingeniería de automoción en lugar de la aeroespacial. Tenía ya una gran afinidad por los deportes de motor. En marzo de 1970, el joven ingeniero se incorpora al departamento de competición de Porsche.

Las primeras responsabilidades de Singer fueron con el Porsche 917. "Ferdinand Piëch rechazó la idea de un radiador de aceite externo. Exigió una solución simple”. Y su propuesta aerodinámica funcionó en Le Mans. Ni un solo 917 tuvo problemas de refrigeración de la transmisión y la tan esperada primera victoria absoluta llegó, finalmente, con Hans Herrmann y Richard Attwood.

Posteriormente, en la agenda de Norbert Singer estaba el desarrollo aerodinámico del 917. También participó en la optimización de la versión de cola larga y de los 917/10 y 917/30 con turbocompresor.

En estos dos modelos el apoyo aerodinámico era el factor más importante porque competían en los revirados circuitos norteamericanos. En los 32 años siguientes fue responsable de un gran número de destacados coches de carreras Porsche: por ejemplo, el proyecto 911 Carrera RSR (1972), la siguiente etapa de desarrollo (en 1974) con el 911 Carrera RSR Turbo 2.1, el 935 (1976), así como el famoso 935/78 "Moby Dick" (1978).

Después de numerosos éxitos con el 935 y el 936, quizá el mayor hito técnico en la carrera de Norbert Singer vino con la introducción del Reglamento del Grupo C, en 1982. En el desarrollo del 956 demostró una vez más su gran experiencia en el campo de la aerodinámica y dotó al vehículo de un efecto suelo excepcional y, por lo tanto, de unas características de agarre extremadamente eficaces gracias a un diseño especial de la parte inferior de la carrocería, con conductos de aire y la legendaria "hendidura Singer". Los 956 y 962 C ganaron no menos de cinco campeonatos mundiales de pilotos, tres de marcas y dos por equipos entre 1982 y 1986. También lograron siete victorias en Le Mans.

En 2004, Norbert Singer se retiró, pero siguió trabajando hasta 2010 como asesor de Porsche para competiciones de clientes. E incluso después de eso, sus conocimientos continuaron siendo de gran valor. Especialmente, en la restauración de coches de competición para el Museo Porsche, como ha sido el caso reciente del primer 917 con el número de chasis 917 001 o del 956 con el número de chasis 956 005. Norbert Singer da conferencias en la universidad de Esslingen desde 2006.

Hans Mezger - Espíritu creativo

Cuando un aficionado a los deportes de motor cita a los mejores diseñadores de coches y motores de carreras, no suelen aparecen muchos nombres. Sin embargo, los expertos casi siempre nombran a uno: Hans Mezger. Es el autor del motor bóxer de seis cilindros refrigerado por aire del Porsche 911, el diseñador general del 917, de su 12 cilindros en V a 180 grados (con dos bielas en cada codo del cigüeñal, como es típico de los motores en V), así como el creador del motor TAG Turbo Fórmula 1. Hace tiempo que Hans Mezger y su currículo de trabajos se han convertido en leyenda.

Hans Mezger nació el 18 de noviembre de 1929 en Ottmarsheim, un pequeño pueblo cerca de Ludwigsburg, en las afueras de Stuttgart. Después de graduarse en 1956, Mezger comienza su carrera con el fabricante de automóviles deportivos de Zuffenhausen. Adquirió su primera experiencia con el motor de cuatro árboles de levas tipo 547, desarrolló una fórmula para calcular los perfiles de leva 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 en el correspondiente chasis del 804. Su carrera incluyó, a principios de la década de 1960, el diseño del mundialmente famoso "motor Mezger" para el 901 y 911. En 1965 Mezger fue ascendido a Jefe del Departamento de Diseño de Coches de Carreras iniciado por Ferdinand Piëch. Este departamento fue clave para la trayectoria de la marca en competición.

Porsche también se basó en este principio de diseño para el desarrollo del 917, en 1968. Con el 917 fue posible la primera victoria absoluta de Porsche en Le Mans y, una vez más, Ferdinand Piëch confió

en la habilidad de Hans Mezger, responsable de la construcción general del vehículo y de su motor de 12 cilindros. Los 917 dominaron en Le Mans y en el Campeonato Internacional de 1970 y 1971. Luego, en 1972 y 1973, justo en sus inicios, los modelos 917/10 y 917/30 mostraron ya una buena capacidad de respuesta incluso en las zonas sinuosas de la serie CanAm, gracias a una novedosa tecnología de turbocompresor de gases de escape desarrollada por Porsche. Por primera vez, el turbocompresor obtuvo una respuesta que permitió que los coches de carreras y los vehículos de serie se utilizaran en todos los circuitos y carreteras. Una tecnología que hace de Porsche un pionero en este campo y que Mezger y su equipo llevaron a la producción en serie en 1974, con el 911 Turbo.

Pero quizá el proyecto más sobresaliente despegó en 1981, cuando Ron Dennis y el equipo McLaren buscaban un potente motor turbo para la Fórmula 1. Al final, se eligió 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 del motor V6 de 1.5 litros con un ángulo de 80 grados, que posteriormente produciría más de 1.000 CV. En 1984, Niki Lauda se convirtió en campeón del mundo con él, hazaña que repitió Alain Prost en 1985 y 1986. El TAG Turbo ganó un total de 25 carreras, además de los dos Campeonatos del Mundo de Constructores en 1984 y 1985: "Fue un éxito rotundo y también el contrato de desarrollo más importante para Porsche con una empresa externa", añade Hans Mezger.

Su compromiso con Porsche le ha hecho rechazar todas las ofertas de otros fabricantes a lo largo de su trayectoria profesional. Sigue siendo el propietario de un 911 Carrera 3.0 de color Blanco Grand Prix, un codiciado clásico de Porsche que tiene "su" motor.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/empresa/2019/es-porsche-aniversario-hans-mezger-norbert-singer-19075.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/18a87b75-5282-4b1b-ad87-88395ff60747.zip

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