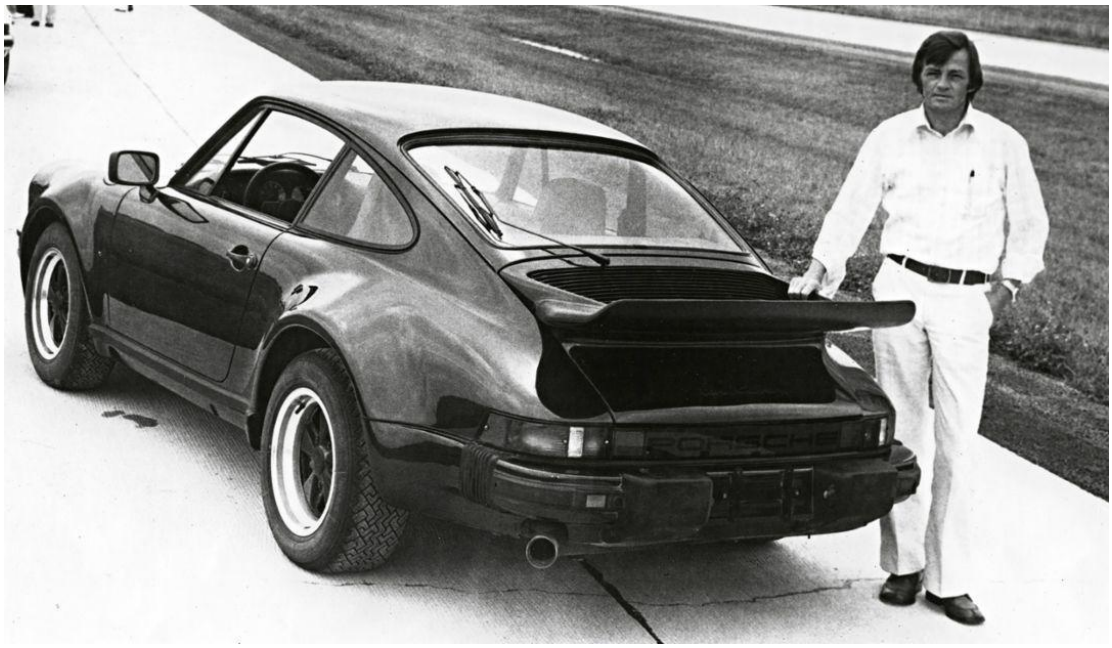
创造精神丨汉斯 · 梅茨格的传奇一生

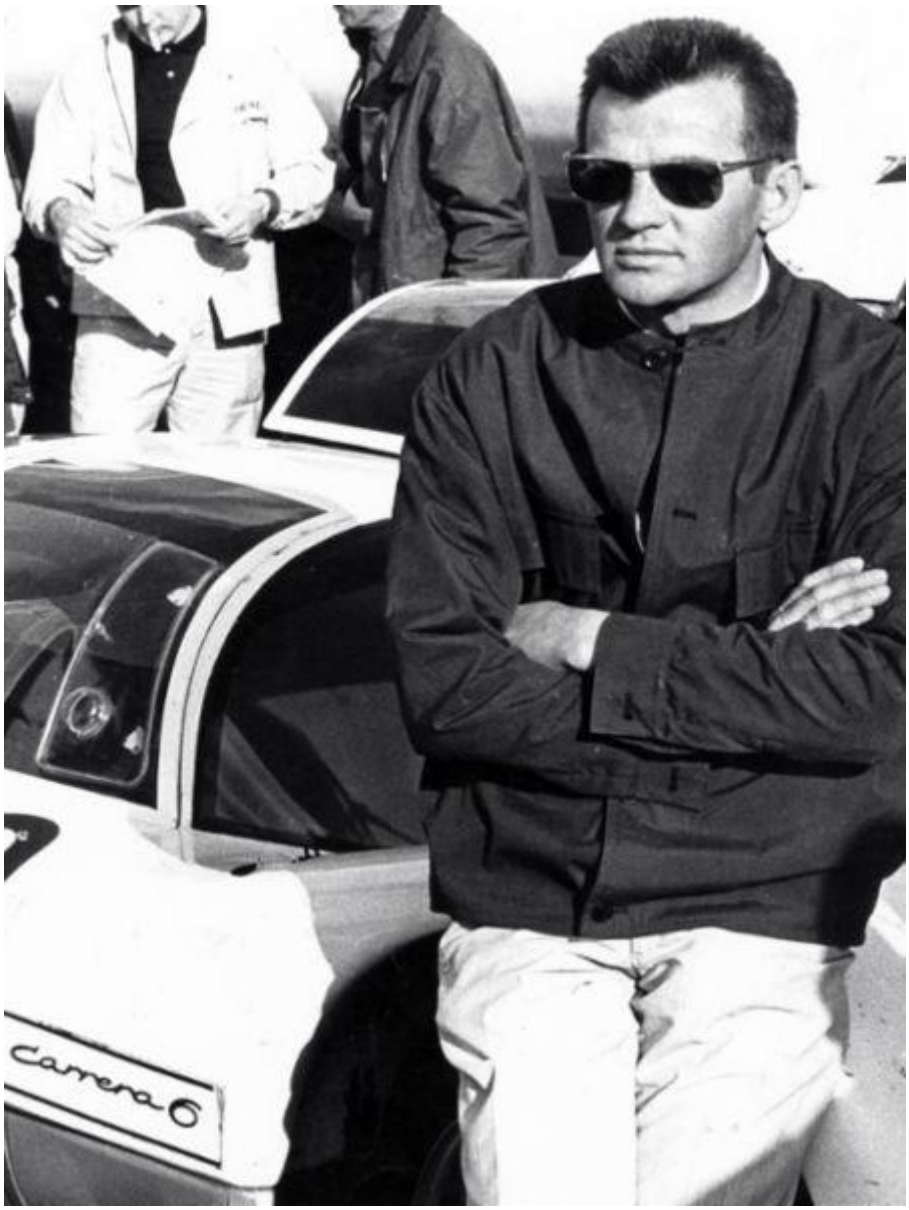


汉斯 · 梅茨格塑造传奇人生

弹钢琴时曲目丰富、绘画时画风多变，但汉斯 · 梅茨格（**Hans Mezger**）更为人知的是在制造赛车发动机方面，他亦涉猎广泛，这其中就诞生了诸多技术杰作。

当一个赛车迷要列举一份关于赛车和赛车发动机设计师的名单时，并没有多少名字会浮现脑海，然而总有一个名字让人难以忽视，对于许多车迷和专家来说，汉斯 · 梅茨格是最受欢迎的那位。他是保时捷风冷六缸水平对置发动机的设计师、**917** 及其 **180** 度夹角 **V12** 发动机的总设计师，他还创造了一级方程式发动机 **TAG Turbo**。

汉斯 · 梅茨格和他的作品早已成为传奇。回到最初的最初，汉斯 · 梅茨格于 **1929** 年 **11** 月 **18** 日出生于德国斯图加特市郊的路德维希堡附近的小村庄 **Ottmarsheim**。他是家里五个孩子中最小的一个，父母经营着一家乡村客栈。



艺术和文化对梅茨格一家非常重要。“我们家几乎每个人都有绘画和乐器演奏的天赋，”梅茨格回顾自己的童年和青年时代，“我上小学之后，那段生活令我兴奋，我开始梦想各种各样的人生，从音乐家到物理学家。” 从很小的时候起，飞机和飞行也让年轻的梅茨格着迷，他偶尔会和一群来自附近社区的滑翔爱好者去基希海姆旅行，在那里，他会兴致勃勃地观看学校的牵引滑翔机 **SG-38** 的牵引起飞。他回忆着那段时光：“我真的很想自己能飞，但那时我显然还太小了。”

汉斯 · 梅茨格（左二）

第三帝国及其引发的第二次世界大战就在他本该无忧无虑的童年打响了，当时他还在念初中。1945 年 4 月 18 日，就在第二次世界大战结束前三周，梅茨格依靠一名德国军官伪造的医疗证明侥幸逃过一劫。由于战后盟军禁止德国设计、建造飞机以及飞行，直到 1951 年才允许滑翔，1955 年才允许机动飞行，所以梅茨格没有从事航空事业的机会。“那将意味着太久的等待，所以我决定在技术大学（现在的斯图加特大学）学习机械工程。”这位总是觉得数学很容易的施瓦本人回忆道。

汉斯 · 梅茨格（Hans Mezger）：“我们激烈地讨论了到底是保时捷的发动机还是迈凯伦的底盘赢得了大奖赛。我们开玩笑说，‘工程师’ 这个词本身就衍生于 ‘发动机’。”

1984 年，搭载了 TAG Turbo 发动机的迈凯伦赛车在里约热内卢赢得了首个冠军。

汉斯 · 梅茨格（左二）与保时捷首台一级方程式发动机 **753** 型发动机

1956 年毕业时，他得到了一大堆工作机会。“具体是有 **28** 个，”他说，“但保时捷不在其中。可是我想加入保时捷，因为 **356** 跑车给了我不少灵感。所以我递交了申请，而且被成功接受了，公司给了我一份拖拉机开发的工作。但我曾设想过从事赛车方面的工作，幸运的是我的想法最终实现了，我开始在保时捷的计算部门工作。”

初次驾驶搭载 **TAG Turbo** 的迈凯伦底盘时，站在旁边的汉斯 · 梅茨格

之后事业开展相当顺利。汉斯 · 梅茨格获得了他的初体验，是为一台四凸轮轴发动机计算凸轮造型，并成为保时捷的首个一级方程式项目的一部分。在 **1960** 年，他参与了 **1.5** 升 **8** 缸 **753** 型发动机以及对应的 804 型赛车底盘的开发。“当时公司规模还很小，有很多重叠的工作，负责发动机的员工有时也会负责底盘。”这位现年 **89** 岁的老人说道。

然后就是 **901** 和 **911** 上那台世界闻名的 “梅茨格发动机”，在 **1965** 年，费迪南德 · 皮耶希将他晋升为赛车开发部门的负责人，这个部门是保时捷赛车运动质量和活力的关键。那是 **20** 世纪 **60** 年代中期一段激动人心的狂野时期，梅茨格说：“有时我们也会夜以继日地工作。比如在 **1965** 年，被叫作 **Ollon-Villars-Spyder** 的赛车仅用了 **24** 天就完工了。”它的结构是管阵框架加玻璃纤维车身，这也成为未来几年所有赛车的基础蓝图。

保时捷在 **1968** 年也依靠这一设计原则开发了 **917**。凭借 **917**，保时捷在勒芒的第一次总冠军现在终于成为可能，费迪南德 · 皮耶希再次依靠汉斯 · 梅茨格的技术，梅茨格接管了车辆的整体结构和 12 缸发动机的开发工作。在 **1970** 年和 **1971** 年，**917** 在勒芒和世界跑车锦标赛上称霸；在 **1972** 年和 **1973** 年，**917/10** 和 **917/30** 在 **CanAm** 系列中亦表现出色，到 1974 年，涡轮增压技术被梅茨格和他的团队成功移植到了量产车型 **911 Turbo** 上。

劳达将汉斯 · 梅茨格的 TAG Turbo 设计转化为 **1984** 年 **F1** 世界冠军

之后其他获得成功的项目还包括了：勒芒 **24** 小时、世界跑车锦标赛和美国印第系列赛。但也许最杰出的项目是在 1981 年开始的，当时罗恩 · 丹尼斯（**Ron Dennis**）和他的迈凯伦车队试图为他们的赛车找到一台强大的涡轮增压发动机。最终，保时捷被选中，并决定设计和制造一台全新的发动机，并在比赛期间提供现场支持。

再一次，汉斯 · 梅茨格成为了 **1.5** 升 **V6** 发动机的创意策划者，发动机的夹角为 **80** 度，并能在比赛后期产生超过 **1000 PS** 的功率。**1984** 年，劳达凭借这台赛车成为年度冠军，**1985** 年和 **1986** 年，普罗斯特也紧随其后连续两年登顶。车队还赢得了 **1984** 年和 **1985** 年的两次世界冠军。“这是一个巨大的成功，同时也是保时捷从外部公司获得的最重要的开发合同，”梅茨格补充道。他于 **1993** 年退休，但至今仍与保时捷保持着密切的联系。

PORSCHE NEWSROOM
保时捷新闻中心
长按识别二维码并关注