

Cada coche que pasaba por sus manos se convertía en ganador de su categoría. Herbert Linge fue el único mecánico que consiguió esta gesta durante tres ediciones en la época dorada de la Carrera Panamericana. Además, solamente él ha recibido la Orden al Mérito en toda la historia de la prueba mexicana.

Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

17/10/2022 Cada coche que pasaba por sus manos se convertía en ganador de su categoría. Herbert Linge fue el único mecánico que consiguió esta gesta durante tres ediciones en la época dorada de la Carrera Panamericana. Además, solamente él ha recibido la Orden al Mérito en toda la historia de la prueba mexicana.

Participar en tres ediciones de la Carrera Panamericana y apenas alcanzar el cuarto lugar en la clasificación general no es un gran resultado para entrar en los libros de historia. Mucho menos cuando esa historia fue escrita por los mejores pilotos de la época, entre ellos Juan Manuel Fangio, Umberco

Maglioli, Alberto Ascari, Louis Chiron, Piero Taruffi, Karl Kling, Jean Behra y Hans Herrmann, por solo citar algunos. Sin embargo, Herbert Linge consiguió algo que ninguna otra persona pudo hacer durante la época de oro de la ☒carrera más exigente del mundo", como la calificaban los periodistas que ya habían estado en la Targa Florio, la Mille Miglia y las 24 Horas de Le Mans: los vehículos a los que el mecánico suabo prestó servicio siempre ocuparon el primer lugar ante rivales de la misma cilindrada.

Conseguir este logro en una prueba tan extraordinariamente exigente es absolutamente único. Esta hazaña le hizo merecedor de un premio del Gobierno mexicano, que aceptó pocos días después de haber finalizado la edición de 1954. La Orden al Mérito solo ha sido otorgada una vez en la historia de la Carrera Panamericana. Ese honor recayó en Herbert Linge. El embajador de Alemania en México entregó la medalla a Huschke von Hanstein, quien se la dio a Herbert Linge en su oficina de Zuffenhausen sin mayores festejos.

Nacido en Weissach en 1928, Linge comenzó a trabajar como aprendiz de mecánico de Porsche en 1943, aunque no duró mucho tiempo en este puesto, ya que poco después fue ascendido a Jefe de taller. Dirigió el servicio de atención al cliente de la compañía en Nueva York y, mientras daba clase de capacitación a otros mecánicos, recibió una llamada desde Zuffenhausen en la que le pedían que fuera a México para acompañar a los dos Porsche que el príncipe español Alfonso de Hohenlohe iba a inscribir en la Carrera Panamericana de 1952.

☒En esa época no nos preguntaban si queríamos ir a los sitios o no", comenta Linge. ☒Simplemente nos daban órdenes y nosotros las cumplíamos".

Hohenlohe, quien tenía ascendencia y ciudadanía mexicana, era el distribuidor de Volkswagen en México y, en 1952, Ferry Porsche le dio la representación de su marca para ese país. Los dos primeros Porsche importados a México serían conducidos en "la Pana" por el príncipe Paul Alfons de Metternich (356 1500 S Cabriolet) y el conde Philipp Constantin de Berckheim (356 1500 S Coupé).

Algunos dicen que fue el príncipe de Metternich quien, en un viaje de regreso de México, le pidió a Maximilian Hoffman, importador de Porsche para Estados Unidos, que llamara a Ferry Porsche y le pidiera que Linge los acompañara en la carrera. Otros aseguran que fue Huschke von Hanstein quien hizo la solicitud. Sea como fuere, Linge aterrizó en México con su maletín lleno de herramientas.

☒Inicialmente iba a ser un apoyo en el equipo, pero nada más llegar me di cuenta de que no había mecánicos para prestar servicio a los dos Porsche y también de que los pilotos no eran muy diestros", asegura Linge.

En esa época las cosas eran un poco más improvisadas que planificadas. En un cóctel organizado dos días antes de iniciar la carrera, el príncipe de Metternich consiguió que el barón Manuel Antônio de Teffé, un diplomático brasileño, accediera a participar como copiloto suyo. Por su parte, la llegada de Linge le permitió al conde de Berckheim tener un copiloto, pues la familia de De Hohenlohe no quiso que compitiera, dados los frecuentes accidentes e incluso muertes que se producían durante los más de 3.000 kilómetros de carrera.

"No conocíamos nada de nada, ni siquiera la ruta; no sabíamos a lo que nos íbamos a enfrentar", dice Linge. "Pero afrontamos el reto y lo superamos con creces".

La carrera comenzó el 19 de noviembre con la etapa de 530 kilómetros entre Tuxtla y Oaxaca. Tras la salida, el sinuoso trazado se eleva a lo largo de la Sierra Madre durante aproximadamente 200 kilómetros. Unos 20 antes de Tehuantepec hay una larga recta y, tras pasar la ciudad, comienza de nuevo la subida que se eleva hasta alcanzar los 1.500 metros sobre el nivel del mar en Oaxaca.

"Además de la gran cantidad de gente que seguía la carrera con poca prudencia, las piedras que saltaban, así como los animales sueltos que había, eran un peligro constante. Pero lo que más recuerdo eran unos grandes desniveles a la entrada de los pueblos. No se veían con antelación y de repente notabas que el coche salía volando unos 20 o 30 metros antes de volver de nuevo al asfalto. Muy emocionante, pero a la vez muy peligroso".

Al día siguiente fueron 528 kilómetros entre Oaxaca y Ciudad de México, pasando por Puebla. Un tramo también con muchos ascensos y lleno de curvas. En Río Frío, alcanzamos el punto más alto de la carrera, 3.196 metros sobre el nivel del mar, para luego descender hasta los 2.200 de Ciudad de México.

"Ese día tuvimos problemas con la caja de cambios, dotada de los anillos de sincronización desarrollados por Porsche. Como no teníamos repuestos tuvimos que abandonar", cuenta Linge.

Alfonso de Hohenlohe remolcó el 356 S Coupé hasta Ciudad de México, mientras que Linge dedicó las horas de la noche a revisar el 356 S Cabriolet para dejarlo listo para la siguiente etapa, la cual iba de Ciudad de México a Durango, pasando por León. Un recorrido demoledor de 950 kilómetros.

La decisión de De Hohenlohe de enviar en un avión privado a Linge hasta Durango para que pudiera revisar el coche del príncipe de Metternich a su llegada resultó clave.

"Llegaron con problemas en las válvulas del motor por culpa de la gasolina", recuerda Linge. "Comencé a trabajar en la calle, pero Alfred Neubauer, Director de Competición de Mercedes Benz, me ofreció su taller, además de su ayuda y la de su gente, ya que más que rivales éramos el equipo de Alemania".

Cinco horas reparando el motor en Durango

Linge estuvo trabajando desde las once de la noche hasta las cuatro de la mañana. Desmontó el motor, limpió las válvulas, acortó las guías y ajustó el carburador. Volver a montar el motor era una tarea imposible para un solo hombre, por lo que el propio Neubauer, Karl Kling, quien lideraba la carrera, y Hermann Lang, que iba segundo, le ayudaron.

Una noche que quedó grabada en el alma de estos cuatro hombres. Tanto es así que en 1986, durante la inauguración del circuito de Hungaroring, en Budapest, Lang se acercó a Linge y le preguntó:

Herbert, ¿te acuerdas de cómo montamos ese motor en México?". Linge lo recordaba, claro. "Y por supuesto que lo sigo recordando", nos dice ahora, a sus 94 años de edad.

La cuarta etapa, de Durango a Chihuahua, pasando por Parral, fue otra maratón de 704 kilómetros por montañas, valles, subidas, bajadas y vadeos, lo cual hizo que la quinta y última etapa pareciera un paseo familiar: solo 358 kilómetros entre Chihuahua y Juárez.

Metternich era una gran persona, muy reconocido en Alemania", cuenta Linge. Me gustaba conversar con él. Siempre le decía qué cosas tenía que ajustar en el coche, qué hacer, el momento para repostar combustible, cómo cuidar los frenos, el embrague y mucho más. Todo eso era nuevo para él".

Nuevo también fue ver ondear la bandera a cuadros en Juárez tras 23 horas, 18 minutos y 15 segundos de carrera. Metternich cruzó la meta en el octavo lugar de la categoría Sport y fue vencedor de la categoría de hasta 1.500 centímetros cúbicos. Gracias a ello recibió la "Copa de Plata", un premio especial otorgado por el entonces presidente de México, Miguel Alemán.

El triunfo del guatemalteco José Herrarte

En las ediciones de la Carrera Panamericana de 1953 y 1954, Porsche participó con equipos oficiales de fábrica y Linge estuvo allí para cuidar de los coches o para conducirlos cuando la ocasión lo requería.

Ya éramos más profesionales porque conocíamos la ruta, sabíamos a lo que teníamos que prestar atención y también qué era lo que teníamos que hacer", comenta Linge. Aunque no teníamos un mapa de ruta, sí contábamos con nuestros documentos y anotaciones".

En 1953, Porsche inscribió dos 550 Spyder para las parejas Huschke von Hanstein- Hans Herrmann y Karl Kling-Herbert Linge. No hubo suerte aquel año: un fallo en el eje delantero dejó fuera de juego al primer coche, mientras que el de Kling y Linge tuvo problemas de motor.

Linge, sin embargo, seguía siendo el único mecánico que había para atender a los vehículos Porsche. Así, cuidó del 550 Coupé de los guatemaltecos José Herrarte Ariano y Carlos A. Gonzáles, quienes ocuparon el primer lugar en la categoría Sport hasta 1.600 cc. Lo mismo hizo con el 356 S del diplomático argentino Fernando Segura, que finalizó segundo en la misma categoría.

Hans Hermann dejó su huella en 1954

En 1954 Porsche inscribió de nuevo dos 550 Spyder con motor Fuhrmann, uno para Hans Hermann y el otro para Huschke von Hanstein y Fernando Segura. Ese año la temperatura fue extremadamente alta, lo que dificultaba especialmente la conducción de un coche sin techo. Von Hanstein decidió abandonar por este motivo y le cedió su puesto a Linge. De los 150 coches que tomaron la salida, solo 75 finalizaron.

Segura sufrió mucho con el calor en la primera etapa, en la que terminó sexto de su categoría, así que le dejó toda la responsabilidad a Linge, quien condujo casi todo el resto de la carrera. ☒Lo único que hice fue dejar de nuevo el coche de Segura en buena posición", dice Linge. Ese empuje les sirvió para ver la meta en cuarto lugar en la categoría Sport hasta 1.500 cc.

☒Aún recuerdo esos momentos en la Carrera Panamericana", comenta Linge. ☒Son parte de mí, los llevo en mi cabeza. Yo tenía que hacer todo porque era el único mecánico".

Más allá de la indeleble huella que dejó en el rallye mexicano, Linge está completamente unido a la historia de Porsche. Él fue quien propuso el terreno en donde hoy está ubicado en Centro de Desarrollo de Weissach, y además, inventó la Porsche Carrera Cup. Estuvo presente en más de 80 victorias de clase y cuatro títulos mundiales en todas las disciplinas en las que Porsche estaba involucrado en aquellos tiempos. Su última misión: ser el conductor del coche cámara de Steve McQueen en la película Le Mans, de 1970.

Entre todos esos buenos recuerdos y trofeos que atesora Linge en su hogar, la medalla de la Orden al Mérito recibida por sus servicios mecánicos en la Carrera Panamericana ocupa un lugar muy especial. La contribución de Linge hizo que hoy en día el nombre "Carrera" esté ligado al icónico 911.

Video

Image Sublines

Path: Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana/fotos/img_1.jpg
Title: 2. Dos deportivos.jpg
Subline: Carrera Panamericana de 1952. En primer plano figuran los Porsche 356 S Coupé y 356 S Cabriolet. Tras la parte delantera del Coupé con el dorsal número 10 aparecen Herbert Linge, Paul Alfons de Metternich y Philipp Constantin de Berckheim (i-d).

Path: Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana/fotos/img_2.jpg
Title: 01_LINGE x 992 Panamericana Special_ENG_clean_PRORES_01245.jpg
Subline: Herbert Linge describiendo cómo "volaban" los Porsche en la Carrera Panamericana.

Path: Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana/fotos/img_3.jpg
Title: 01_LINGE x 992 Panamericana Special_ENG_clean_PRORES_00699.jpg
Subline: Herbert Linge.

Path: Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana/fotos/img_4.jpg
Title: Herbert Linge con Ferdinand Porsche (i-d) en 1949, 2022, Porsche AG
Subline: El joven Herbert Linge con Ferdinand Porsche, en 1949.

Path: Herbert Linge, el mejor mecánico de la Carrera Panamericana/fotos/img_5.jpg
Title: 4. Meta superada.jpg
Subline: Carrera Panamericana de 1952. El príncipe Paul Alfons de Metternich logra llevar a la meta al Porsche 356 S Cabriolet, que resultó victorioso en la categoría hasta 1.500 cc.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-herbert-linge-Porsche-mecanico-la-carrera-panamericana-30074.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/02d4aefb-465d-4eb4-9bc4-344e1c7d44b8.zip

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