

Herbert Linge, el mejor mecánico de La Carrera Panamericana

14/10/2022 El alemán fue el único mecánico que prestó sus servicios a autos que no fueron superados por rivales de la misma cilindrada en tres ediciones de la época dorada de La Carrera Panamericana. Además es la única persona que ha recibido la Orden al Mérito en la historia de la competencia mexicana.

Participar en tres ediciones de La Carrera Panamericana y apenas alcanzar un cuarto lugar no es un gran resultado para haber entrado en los libros de la 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, en la Mille Miglia y las 24 Horas de Le Mans: los autos 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 el embajador de Alemania en México 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 entregó la medalla a Huschke von Hanstein, quien se la dio a Herbert Linge en su oficina de Zuffenhausen sin muchas festividades.

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 un lado o no", dijo Linge. "Simplemente nos daban órdenes y nosotros las cumplíamos".

De 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 primeros dos Porsche importados a México serían conducidos en 'La Pana' por el príncipe Paul Alfons de Metternich, un 356 1500 S Cabriolet, y el conde Philipp Constantin de Berckheim, un 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.

De una u otra manera, Linge aterrizó en México con su maletín lleno de herramientas.

"Inicialmente iba dar apoyo a los demás, pero apenas llegué me di cuenta de que no había mecánicos para prestar servicio a los Porsche y que los pilotos no eran muy diestros", dijo Linge.

Por aquella época las cosas eran un poco más heroicas que planeadas. En un coctel realizado dos días antes de iniciar la carrera, el príncipe de Metternich consiguió que el barón Manuel Antônio de Teffé, un diplomático brasileño, le sirviera de copiloto. Por su parte, la llegada de Linge le permitió al conde de Berckheim tener un copiloto, pues la familia de De Hohenlohe no lo dejó correr por los frecuentes accidentes e incluso muertes que se presentaban durante los más de 3000 kilómetros de competencia.

"No conocíamos nada de nada, ni siquiera la ruta; no sabíamos a lo que nos íbamos a enfrentar", dijo 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.

Prácticamente tras la salida la carretera sinuosa se eleva a lo largo de la Sierra Madre por aproximadamente 200 kilómetros. Unos 20 kilómetros antes de Tehuantepec hay una larga recta y tras pasar la ciudad comienza de nuevo la subida que llega hasta aproximadamente los 1500 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, los burros y las vacas también eran un peligro en cada momento", dijo Linge. "Pero lo que más recuerdo eran unos grandes vados a la entrada de los pueblos. No se veían y de repente aparecían. Los autos salían volando unos 20 ó 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, los autos alcanzaron el punto más alto de la carrera, 3196 msnm, para luego descender hasta los 2200 de Ciudad de México.

"Ese día tuvimos problemas con la caja de cambios –la primera caja de cambios sincronizada de Porsche– y como no teníamos repuestos tuvimos que abandonar", dijo Linge.

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

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

De 11:00 pm a 4:00 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. Ya que volver a montar el motor era una tarea imposible para un solo hombre, el propio Neubauer, Karl Kling, quien lideraba la carrera, y Hermann Lang, que iba segundo, le ayudaron.

Una noche tan grabada en el alma de estos cuatro hombres que en 1986, durante la apertura del autódromo de Hungaroring, en Budapest, Lang se acercó a Linge y le preguntó: "Herbert, te acuerdas como montamos ese motor en México?". "Por supuesto que lo recuerdo hasta este momento", nos dijo Linge hace unos pocos días, ahora que ya tiene 94 años de edad.

La cuarta etapa, de Durango a Chihuahua, pasando por Parral, fue otra maratón de 704 kilómetros por

montañas, valles, charcos, cumbres, subidas, bajadas y ríos, lo cual hizo que la última etapa pareciera un paseo familiar: solo 358 kilómetros entre Chihuahua y Juárez.

"Metternich era una gran persona, muy reconocido en Alemania", dijo Linge. "Me gustaba conversar con él. Siempre le decía qué cosas tenía que ajustar en el auto, qué hacer, el momento para poner combustible, cómo cuidar los frenos, el cloche 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. Esto le sirvió a Metternich para cruzar la meta en octavo lugar de la categoría Sport y ser el primer auto con motor de hasta 1500 centímetros cúbicos. Gracias a ello recibió la 'Copa de Plata', un premio especial otorgado por el entonces presidente de México, Miguel Alemán, al mejor auto entre los de motor de hasta 1500 cc.

El triunfo del guatemalteco José Herrarte

Para 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 autos y también conducirlos cuando se lo pidieron.

"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", dijo Linge. "Aunque no teníamos un mapa de ruta, sí contábamos con todos nuestros documentos y anotaciones que nos permitían desempeñarnos mejor".

En 1953, Porsche inscribió dos 550 Spyder para las parejas Huschke von Hanstein- Hans Herrmann y Karl Kling-Herbert Linge. El equipo de fábrica no tuvo suerte. Una falla en el eje delantero dejó por fuera al primer auto, mientras que al de Kling y Linge presentó problemas de motor.

Linge, sin embargo, seguía siendo el único mecánico para cuidar de los Porsche. Así fue que prestó sus servicios al 550 Coupé de los guatemaltecos José Herrarte Ariano y Carlos A. Gonzáles, quienes ocuparon el primer lugar en la categoría Sport hasta 1600 cc. Lo mismo hizo con el 356 S del diplomático argentino Fernando Segura, quien ocupó el segundo lugar 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, mucho más para correr en un auto sin techo. Eso hizo que von Hanstein decidiera abandonar y le cedió su puesto a Linge. De los 150 autos que partieron solo 75 finalizaron.

Segura sufrió mucho con el calor en la primera etapa, en la que terminó sexto en su categoría, así que le dio toda la responsabilidad a Linge, quien condujo casi todo el resto de la carrera. "Lo único que hice

fue dejar de nuevo el auto de Segura en buen posición", dijo Linge. Ese empuje les sirvió para ver la meta en cuarto lugar en la categoría Sport hasta 1500 cc.

Más que competir, la labor de Linge seguía siendo la de velar por todos los Porsche en carrera. Y eso fue lo que hizo con los 550 Spyder de Hans Hermann y el checo nacionalizado guatemalteco Jaroslav Juhan, quienes hicieron en 1-2 en la categoría Sport hasta 1500 cc.

Aún recuerdo esos momentos en La Carrera Panamericana", dijo 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 La Carrera Panamerica, 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 categoría y cuatro títulos mundiales en todas las disciplinas en las que Porsche estaba involucrado en aquellos tiempos. Su última misión: ser el conductor del auto 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.

MEDIA ENQUIRIES

Carlos A. Múnera

Porsche@NCDigy.com

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/226739_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/226740_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: La Carrera Panamericana de 1952. 356 S Coupé y 356 S Cabriolet. Detrás de la parte delantera del Coupé marcado con el número 10 aparecen Herbert Linge, el príncipe Paul Alfons de Metternich y el conde Philipp Constantin de Berckheim (i-d).
Subline: La Carrera Panamericana de 1952. 356 S Coupé y 356 S Cabriolet. Detrás de la parte delantera del Coupé marcado con el número 10 aparecen Herbert Linge, el príncipe Paul Alfons de Metternich y el conde Philipp Constantin de Berckheim (i-d).

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Herbert Linge, 2022, Porsche AG
Subline: Herbert Linge describiendo cómo 'volaban' los Porsche en La Carrera Panamericana.

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: Herbert Linge, 2022, Porsche AG
Subline: Herbert Linge.

Path: media/imágenes/img_4.jpg
Title: La Carrera Panamericana de 1952, Porsche 356 1500 S Cabriolet, Paul Alfons de Metternich, Porsche AG
Subline: La Carrera Panamericana de 1952. El príncipe Paul Alfons de Metternich logra llevar a la meta al Porsche 356 S Cabriolet, el auto mejor ubicado entre todos los que tenían motor de hasta 1500 cc.

Link Collection

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

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a1925ccc-8c5b-49f6-a5cd-779aa0cf6197.zip

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