Porsche 356 "V2": regreso a Roma

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

23/08/2021 En Roma se dan cita el pasado y el presente de los equipos de competición para clientes de Porsche. Marc Lieb conduce una de las mejores versiones de carreras del Porsche 356 y Herbert Linge rememora la gestación del "V2".

Plaza Giuseppe Garibaldi. Marc Lieb, de 40 años, se lleva un humeante café expreso a los labios, lo saborea y observa maravillado. Frente a él, la primera luz del día tiñe la Ciudad Eterna de un rojo resplandeciente. Es su primera visita a Roma y no está solo. Se apoya en la belleza que le acompaña. Lo llaman "V2" y tiene más de medio millón de kilómetros en el tacómetro. Su nombre completo es Porsche 356 A 1600 GS Carrera GT. Su cariñoso apodo se deriva de la matrícula "WN-V2". Es toda una leyenda automovilística y ha disputado las principales competiciones europeas de GT y rallyes. Su larga lista de participaciones incluye la Mille Miglia, en Italia, los 1.000 Kilómetros de Nürburgring o la Targa Florio siciliana.

El "V2" supera los 200 km/h. Lieb ha sido ganador absoluto de Le Mans y campeón del mundo de resistencia. Juntos forman una pareja rápida. Para saber cómo empieza esta historia debemos remontarnos 62 años atrás.

En 1959, el Rallye Lieja-Roma-Lieja es una de las pruebas en carretera más duras del mundo. Más de 5.000 kilómetros sin parar. Los requisitos del organizador, la Royal Motor Union de Bélgica, no pueden cumplirse ni en las etapas de enlace. De los 104 participantes, solo 14 alcanzan la meta y nadie se libra de recibir penalizaciones.

Los ganadores absolutos de ese año son Paul Ernst Strähle y Robert Buchet, que se han turnado al volante durante 86 horas. Es el mayor éxito de Strähle, por entonces uno de los pilotos privados alemanes más destacados de Porsche. También es la victoria más importante de este famoso 356. En cuanto al nombre del rallye, en 1959 no respondía a la realidad. Como los romanos ya no querían coches de carreras en la ciudad durante las vacaciones, la ruta se cambió varias veces y el punto de retorno se situó en la antigua Yugoslavia.

Pero hoy el "V2" ha llegado por fin a la capital italiana. Lieb está enamorado de la metrópoli, del sonido del motor Carrera y del manejo sencillo de esta joya de los primeros tiempos de Porsche. Es consciente de lo que significa este coche. En 2016, tras coronar sus 14 años de trayectoria como piloto oficial de Porsche con la victoria absoluta en Le Mans y el título de campeón del mundo, se pasó a la asistencia de equipos de competición de clientes. Su gran referente es Herbert Linge. "¡Es el tipo más genial que he conocido!", exclama entusiasmado Marc Lieb.

Linge nació en 1928 y dedicó toda su vida laboral a Porsche. Comenzó como aprendiz en 1943, fue mecánico y piloto de carreras, estableció la competición para clientes en Estados Unidos y terminó siendo una verdadera autoridad en el campo del desarrollo técnico. Además, dobló a Steve McQueen en las escenas de pilotaje de la película *Le Mans* , encontró el terreno para el circuito de pruebas de Weissach y recibió la Cruz del Mérito del Gobierno alemán como fundador de la Comisión Nacional Superior del Deporte del Motor.

Cuando hizo campaña por una mayor seguridad en las carreras desde esta comisión, sabía perfectamente de lo que hablaba. "En el Lieja-Roma-Lieja conducíamos día y noche a toda velocidad, con las carreteras abiertas al tráfico, una locura inimaginable hoy en día", dice rememorando el legendario rallye, que ganó en 1954 con Helmut Polensky. Posteriormente disputó esta y otras pruebas de carretera junto a su amigo Paul Ernst Strähle. "Solo sobrevivías un Lieja-Roma-Lieja formando un buen equipo", cuenta Linge. "Nos turnábamos cada tres horas, más o menos. El copiloto tenía que dormir si podía. Strähle lo conseguía. En los controles a veces me ponía su gorra y firmaba por él, ni siquiera se enteraba. Yo, en cambio, no lograba pegar ojo".

No era solo el ritmo temerario por carreteras estrechas y puertos con caminos de tierra lo que impedía a Linge dormir. Todos sus sentidos estaban puestos en el estado técnico del "V2". Conocía cada tornillo. Linge probó todos los primeros 356. "Sabían que tenía conocimientos previos de motociclismo, por eso me pusieron al cargo. Al principio construíamos de tres a cuatro coches al día. Por las tardes, después de la prueba de conducción, tenía que informar a Ferry Porsche de cuáles estaban bien y cuáles debían volver al taller". La habilidad de Linge como mecánico se hizo famosa entre los pilotos de carreras y rallyes de la casa, lo que le convirtió en un codiciado copiloto para pruebas de resistencia en 1954. "Le dijeron al señor Porsche que si Linge participaba se ocuparía de todo".

Pronto quedó claro que Linge, oriundo de Weissach, era un piloto de primera. Y no solo eso: también era conocido por su estilo de conducción cuidadoso con los materiales. Cuando iba de copiloto pedía que se cambiara suavemente de marcha. "¡Los anillos de sincronización eran delicados!". Linge cambiaba las zapatas de freno entre cuatro y cinco veces cada 5.000 kilómetros. "Antes de una prueba de montaña, por lo menos las delanteras. Todavía no teníamos frenos de disco, solo de tambor". El motor de 1.6 litros y cuatro árboles de levas accionados por ejes centrales, que en su apogeo alcanzó los 125 CV, gastaba las bujías. "Antes de cada etapa de enlace, si teníamos algunos minutos de ventaja, cambiaba una bujía. No podíamos cambiar más a la vez para no quedar rezagados".

No hay que olvidar en qué condiciones se competía en aquella época: algunas pruebas de carretera formaban parte incluso del campeonato mundial y el mismo equipo tenía que ir con el "V2" desde Stuttgart a otros países europeos para poder competir. Y después, por si no se había conducido lo suficiente, de vuelta a casa. Además, la red de estaciones de servicio dejaba bastante que desear. Pero Linge era precavido: "En las pruebas especiales siempre llevábamos el menor peso posible de combustible en el coche. Los mecánicos se adelantaban con una furgoneta Volkswagen, colocando en el arcén bidones de gasolina de 20 litros en los puntos acordados. Así de fácil, y nadie robaba nunca nada. Nos apoyábamos mutuamente. Si otros tenían problemas, yo les ayudaba". Que él mismo necesitara ayuda en una ocasión fue la base de su amistad con Paul Ernst Strähle.

Linge siempre contó con el apoyo de sus jefes. En 1952 le dejaron tomar prestada una furgoneta Volkswagen de la empresa para el fin de semana. El vehículo le dejó tirado y le dijeron que probara en el taller de la familia Strähle, en Schorndorf, cerca de Stuttgart. Y tuvo suerte: Paul Ernst, el hijo del jefe, le ayudó a poner a punto la furgoneta. Unas semanas más tarde se produjo un segundo encuentro fortuito. Esta vez Strähle utilizó su Volkswagen Escarabajo para sacar las motos de Linge y sus amigos de un agujero de barro en el que el grupo se había quedado atascado durante un rallye. Por supuesto, Linge se ofreció a ponerse en contacto con él cuando pudiera devolverle el favor con Porsche.

En 1956, Paul Ernst Strähle, que ya era un experimentado artista del volante, compró un 356 de segunda mano que, sin embargo, no estaba preparado para competir. Su motor de 1.3 litros no tenía ninguna posibilidad frente a los 356 que ya salían de fábrica con el motor Carrera del Porsche 550 Spyder en la zaga. El nuevo Porsche 356 A 1500 GS Carrera, con 100 CV, 850 kilogramos de peso total, 200 km/h de velocidad máxima y una aceleración de 0 a 100 km/h en 12 segundos, había puesto el listón muy alto. Además, Strähle sabía que Porsche planeaba sacar un GS Carrera GT. La abreviatura GS era por Gran Sport; GT por Gran Turismo.

La versión GT planeada incluía numerosos componentes ligeros, un escape de competición y, bajo pedido, un depósito más grande para las carreras de resistencia. Todas estas siglas estaban por encima de las posibilidades de Strähle. Pero conocía a Linge y se enteró de que un coche accidentado con el motor deseado estaba a la venta. El bastidor y la caja de cambios todavía eran utilizables, pero el chasis estaba dañado por el fuego. De hecho, el coche iba a ser desguazado, pero Strähle pidió a Porsche una carrocería de sustitución nueva, que fue encargada a Reutter con la aprobación de Ferry Porsche. Gracias a ello, Strähle recibió una variante experimental del GS Carrera GT en el color deseado, azul Adriático. Paul Ernst Strähle, fallecido en 2010 a los 83 años, describió esa época como "el período de gestación del V2".

Nació un coche de carreras en el que solo se incluyeron cosas buenas, e incluso eso fue mejorado por los dos amigos a lo largo de los años. Al terminar su jornada laboral, Herbert Linge iba a trabajar al taller de Strähle. En 1957, gracias a su ayuda, se incorporó el nuevo motor Carrera de 1.6 litros al coche. Linge se sigue emocionando como un chaval cuando dice: "¡Siempre tuvimos material de primera! A veces montábamos piezas que la fábrica no había terminado de probar. Amortiguadores y cosas así". Como piloto de pruebas, conocía las ventajas de algunos componentes. En 1957, ambos obtuvieron el primer triunfo para el "V2" al terminar decimocuartos en la general y vencedores de su categoría en la Mille Miglia. Se sucedieron muchos más éxitos hasta que Strähle dejó de competir en 1964.

Por entonces, Linge no estaba tan familiarizado con todos los coches de carreras de Porsche como con el "V2", pero subraya: "La competición para clientes siempre tuvo un papel central. Tenían que salir al mercado todos los modelos de competición. Construíamos al momento unos 20 o 30 ejemplares; incluso el Porsche 917 fue un coche para clientes. Ferry Porsche le daba mucha importancia. La publicidad estaba prohibida. Solía decir: “Nuestra publicidad es el deporte". En cuanto a la importancia del automovilismo, nada ha cambiado desde entonces para la marca.

Incluso retirado, Linge ha seguido siempre muy de cerca la exitosa carrera de Marc Lieb en la Porsche

Carrera Cup Alemana, que él había dirigido en su momento, así como el ascenso desde los equipos de clientes a los oficiales, cosechando victorias y títulos por todo el mundo. "Aprendo de Herbert cada vez que le veo; sus conocimientos son un tesoro inagotable", dice Lieb. El ingeniero mira por el retrovisor y pone el intermitente para dirigirse al Coliseo. El gran volante del "V2" está rodeado de la instrumentación que Linge y Strähle implementaron en su día. El cuentarrevoluciones todavía tiene una marca en 3.500 rpm. Al motor Carrera no le gustan los regímenes bajos, como bien sabe Lieb. "Porsche construye ahora entre 250 y 300 deportivos al año destinados a la competición para clientes, pero la filosofía es la misma que entonces", asegura. "No se trata solo de vender coches, sino de planificar proyectos estratégicos. Quien se interesa por un modelo, desde el Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport hasta el Porsche 911 RSR que también utiliza el equipo oficial, no solamente puede tener dudas técnicas. Además, quiere recomendaciones para posibles actuaciones, saber qué piloto oficial está disponible y qué soporte técnico hay".

En la teoría de conjuntos de Porsche, el Departamento de Desarrollo, Competición y Ventas se ocupa exactamente de la intersección de estas tres áreas. Y lo hace en todo el mundo, hasta el ámbito de las organizaciones de mercado y los encargados regionales. Lieb comenzó su segunda carrera en Porsche en el Departamento de Desarrollo, Competición y Ventas, en 2017. "Como en la época de Herbert, hay un objetivo común con los clientes, y es el de ganar carreras". Los pilotos privados de hoy, como Strähle en su día, son valiosos embajadores de la marca y tienen línea directa con la empresa. Actualmente, los gestores de cuentas clave mantienen el contacto, al igual que hacía Linge hace más de 60 años. Y como sondas lanzadas al universo de la competición, los ingenieros de Porsche transmiten los comentarios de los clientes directamente a Weissach, sin filtrar. Hoy, como entonces, ambas partes salen beneficiadas.

Marc Lieb pilota el "V2" a buen ritmo hacia el sur de la ciudad. Navega entre el tráfico con esta joya millonaria, cambiando de marcha con sensibilidad pero con brío y reduciendo siempre con doble embrague. A diferencia de 1959, apenas hay turistas en Roma. Los transeúntes le saludan y dos policías le dan el visto bueno con el pulgar levantado, mientras la bella *macchina* les pasa por delante con su profundo sonido. Los edificios de la Via Appia Antica hacen de caja de resonancia. Lieb respira hondo, como si quisiera empaparse de los más de 2.000 años de historia de esta calle. "Todo lo que somos es una evolución de la historia". El "V2" ha llegado a Roma con Lieb al volante. "500.000 kilómetros recorridos, los viejos asientos, el habitáculo... Todo es diferente, pero muy familiar. Aprietas el acelerador y enseguida lo notas: ¡esto es un Porsche!".

Información

Artículo publicado en el número 399 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Image Sublines

Path: El Porsche 356 "V2" regresa a Roma/fotos/img_2.jpg
Title: Marc Lieb, 356 A 1600 GS Carrera GT, Roma, 2021, Porsche AG
Subline: Atemporal: este coche con el motor Carrera representa la competición de clientes en los primeros años. Lieb encaja a la perfección con la filosofía Porsche y el papel que juegan sus modelos.

Path: El Porsche 356 "V2" regresa a Roma/fotos/img_3.jpg
Title: 356 A 1600 GS Carrera GT, Roma, 2021, Porsche AG
Subline: La Via Appia Antica de Roma se construyó hace más de 2.300 años y supuso un paso importante para el comercio.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-porsche-356-carrera-gt-herbert-linge-marc-lieb-lieja-roma-christophorus-399-25037.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bc466cda-9837-416c-9646-7f0033c1451f.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/en.html

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