EL TORINO

EL TORINO

Historia de una proeza industrial,
tecnológica y deportiva

Franco H. Cipolla

MOTORLIBROS

El Torino. Historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva
Primera edición en Lenguaje claro Editora, marzo de 2014
Segunda edición en Lenguaje claro Editora, abril de 2015
Tercera edición en Lenguaje claro Editora, "especial 50 años", septiembre de 2016
Cuarta edición, primera en MotorLibros, julio de 2020

© 2020 Franco H. Cipolla
© 2020 Lenguaje claro Editora

MotorLibros es un sello de Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,
provincia de Buenos Aires, Argentina
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Maqueta y puesta en página: Diana González
Diseño de tapa: Miur

Foto de tapa: Torino TS cupé, propiedad de los amigos Luciano Arias y Guillermo Rodríguez; gentileza de revista *Ruedas Clásicas* (www.ruedasclasicas.com.ar)
En contratapa: original del primer boceto para el emblema del Torino, firmado por el estilista Ricardo Teodosio.

Cipolla, Franco H.
El Torino: historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva / Franco H. Cipolla; prefacio de Oreste Berta; prólogo de Hugo Semperena. - 4a ed. ampliada. - Carapachay: MotorLibros, 2020.
282 p.; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-47650-1-7

1. Industria Argentina. 2. Automóviles Clásicos. 3. Diseño Industrial. I. Berta, Oreste, pref. II. Semperena, Hugo, prolog. III. Título.
CDD 338.47629222

Se terminó de imprimir en el mes de julio de 2020 en La Imprenta Ya, Alférez Hipólito Bouchard 4381, (B1605BNE) Munro, provincia de Buenos
Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.
Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*
La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

A la memoria de Ulrico D. Kaden
15 de enero de 1929-5 de mayo de 2019

Lo escrito permanece.

DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO

ÍNDICE

Presentación de la "edición especial 50 años", *Oreste Berta* 13

Prólogo | Finalmente… el auto argentino,
Hugo Semperena 17

Palabras del autor para la cuarta edición 21

1 | El automóvil en Argentina y el fervor por las carreras 23

2 | Nace la industria automotriz argentina 28

3 | Kaiser Corporation 31

4 | Industrias Kaiser Argentina 39

5 | En dirección al Vehículo X 69

6 | El Torino, un auto argentino 89

7 | Desarrollo del motor Tornado 115

8 | El Automóvil del Año sale a la calle 138

9 | Desarrollo deportivo 161

10 | El adiós a IKA 196

11 | La competencia alerta 203

12 | A tono con los tiempos 208

13 | *Fuoriserie* 219

14 | De exportación y últimas versiones 231

15 | La Argentina que no fue 246

Epílogo para un auto 250

Apéndice | Identificación y cambios 252

Anexo documental 265

Bibliografía 273

Torino 300 versión Pininfarina de 1966

Presentación de la "edición especial 50 años"

Nunca tuve el gusto de hablar en persona con Franco H. Cipolla. Pero sí había leído la muy buena traducción, cuya revisión técnica estuvo a su cargo, del libro que James McCloud escribiera para su grupo de amigos, titulado *The IKA Story* –del que guardo la copia que Jim me dedicó–, y recientemente recibí de parte de su editorial un ejemplar de la primera edición de *El Torino*, donde Cipolla relata la interesante historia de aquel emblemático auto.

Fue un placer leer y revivir esos tiempos y aplaudo la dedicación que ha puesto este señor en que trascienda lo que ocurrió en esos años prolíficos de nuestra industria automotriz, nunca repetidos, y donde tanto se hizo para elevarla a otros niveles. Ni que hablar sobre la oportunidad que tuvimos quienes encabezamos diferentes grupos para poder desarrollarnos en nuestra profesión, algo que muchos de nosotros realmente aprovechamos.

Es importante que esta historia sea contada por dos razones. La primera: para mostrar lo que pudimos lograr en esa época. Y la segunda: que aquella experiencia contribuya como elemento motivador para empujar a jóvenes, adultos y gobierno a tratar de repetirla.

Del Torino, algunos pueden decir que fue una derivación del Rambler American. Pero yo me pregunto: ¿qué parecido o parentesco hay entre el vehículo del cual se partió y la obra final? Si hiciéramos esta comparación, se vería que quedaron sin tocar, del auto original, sólo algunas chapas de la carrocería. Todo lo demás fue nuevo, producto del ingenio de gente que, con muchísima libertad y entusiasmo, trató de lograr un excelente automóvil. Estas páginas reflejan cabalmente este proceso.

No estuve involucrado en la fase de diseño del Torino. Mi única intervención se dio en mis primeros años en la empresa como nexo entre Ingeniería IKA y Kaiser-Jeep USA, para transmitirles y detallarles a éstos, el trabajo de desarrollo llevado a cabo por el ingeniero Eduardo Genari en el motor Tornado. Más adelante se creó para mí un nuevo cargo: "jefe de desarrollos avanzados", reportando directamente al director de Ingeniería, George Harbert. Allí, entre otros desafíos, por propia iniciativa, modificamos el automóvil

que tenía asignado para mi uso personal, el que más tarde terminó siendo la base del Torino 380W, y de los motores para uso deportivo que debutaron colocados en el Chevrolet-Tornado de Cesar Malnatti y la Maserati que corrió Eduardo Copello.

Quisiera aprovechar esta oportunidad que me brindan para aclarar algunas cuestiones en las que encuentro diferencias entre mi propia experiencia y cómo aparecen en el libro. Mis relaciones con Horacio Stevens fueron siempre buenas y de colaboración, más allá de los celos profesionales que, naturalmente, existían. Horacio me proveía las piezas especiales que yo necesitaba y no conseguía para mis Gordini particulares y yo lo ayudaba poniéndolo al tanto de nuestros adelantos. Él me invitó para que hiciéramos juntos en su auto el Gran Premio Anexo J de 1965, durante todo su recorrido y actuando como su asistente. También por aquellos días probábamos juntos mi auto y, mientras desarrollábamos el primer motor Tornado con carburadores Weber, tuvimos una seria rotura que nos dio un gran susto. Más adelante, en nuestro Departamento, le preparamos el motor y se lo instalamos en el Chevrolet-Tornado con el que participaron en algunas carreras en Turismo de Carretera al comando de Cesar Malnatti. Cuando Heriberto Pronello se encargó del armado de los autos que Stevens pensaba utilizar en TC, mi Departamento proveyó los motores, y finalmente, años después, en 1972, en ocasión de nuestra participación con el Berta LR V8 en los 500 kilómetros de Interlagos en Brasil, Horacio fue uno de los que colaboraron en nuestro box. No creo que hubiéramos podido hacer todo esto juntos, si no nos hubiéramos, por lo menos, respetado mutuamente.

Por otra parte, no hay dudas de que existía una seria puja entre las IKA Córdoba y Buenos Aires, de la que siempre fui ajeno. De un lado, estaba mi jefe, Harbert, pero nunca supe quién estaba del otro lado, muy posiblemente haya sido Tibor Teleki o, quizá, Stevens; pero nunca lo supe, ni siquiera cuando, posiblemente relacionado con esto, casi pierdo mi puesto –algo por lo cual el mismo McCloud, más tarde me pidió disculpas, un hecho más que demuestra la grandeza de este hombre–.

En cuanto a la presentación de los Torino en el Autódromo de Buenos Aires, aquellos que fueron armados para tratar de

competir en el Gran Premio TC del año 1966, Stevens presentó sus autos "convencionales" y nosotros nuestra Liebre I, un auto que era copia fiel de mi propio auto de calle y hasta montaba el mismo silenciador de escape, pero al que además le agregamos una estilizada trompa de plástico diseñada y fabricada por mi amigo Heriberto Pronello. Los autos de Stevens habían sido armados en Córdoba por Pronello y terminados a último momento en Buenos Aires, ya sin tiempo de probar. Recuerdo que Horacio me comentó haber eliminado el servo freno y hecho algunos otros cambios en la suspensión, lo que posiblemente fue su mayor problema. El nuestro tenía el respaldo de varios miles de kilómetros hechos en mi vehículo de uso diario, el que también era utilizado a ritmo de carreras en mis viajes periódicos a Buenos Aires, donde en Competición o en Taller Modelo me esperaban con los doscientos litros de Aeronafta que cargaba y necesitaba para mi retorno a Córdoba. Debido a los problemas de puesta a punto que mostraban los autos de Stevens, McCloud y Fangio decidieron desistir de participar en el Gran Premio. De cualquier manera nos dieron libertad, en caso que así lo quisiéramos, de correr con la Liebre por nuestra cuenta, algo que no aceptamos.

Es importante que el lector conozca que, a diferencia de los muy modificados autos TC de la época, el Torino de carreras era casi estándar y armado en la línea de montaje de la fábrica, donde para reducir su peso, se eliminaba toda parte que no fuera estrictamente necesaria, sobre todo la pesada capa de revestimiento antirruidos. Luego se alargaban los pasarruedas para poder ubicar los nuevos neumáticos, se colocaba una muy simple jaula de seguridad y amortiguadores especiales fabricados por Fric-Rot, de acuerdo a los cálculos de su ingeniero Gómez, y resortes de suspensión de producción, recortados para ponerlos en la altura necesaria. Agregándole el motor, sus accesorios y la parte plástica, diseñada y producida por la empresa de Heriberto, ya teníamos todo lo necesario para armar nuestro auto de carreras.

Poco tiempo después del suceso del Autódromo de Buenos Aires, los vehículos correspondientes a la División Competición (Stevens) fueron despachados a Córdoba para que, salvo trompa, fueran puestos en las mismas condiciones de detalles que tenía

nuestra Liebre I. El trabajo fue asignado a Proyectos Avanzados y yo planeaba hacerlo antes de abandonar definitivamente IKA. Dos meses después debía viajar a Italia, donde tenía contrato firmado para trabajar con Alejandro De Tomaso y hasta escuela reservada allá para nuestra pequeña hija Cheryl. En el ínterin, Horacio Stevens dejó IKA para ocupar igual puesto en Ford, y yo no tenía idea de quién se haría cargo del material que en ese momento preparábamos. Más tarde, en acuerdo con De Tomaso, acepté una muy importante e inusual oferta de McCloud para continuar en mi puesto, al que se anexaba el manejo del Equipo Oficial de competición, no así el apoyo a privados, que quedaba dependiendo de Relaciones Públicas Buenos Aires y en manos de Jorge Tapper, secundado por Carlos Lobbosco.

Volviendo al tema Liebres (así los bautizó Harbert, quien en su momento preguntó cómo se llamaban esos veloces "rabits" que se veían correr por el campo), sus versiones I y II correspondieron a mi Departamento, con la colaboración de Heriberto y su gente en lo referente a carrocería. También debo hacer notar que en los días en que estuve ausente acompañando por Europa a Juan Manuel Fangio, por ser la persona de mi mayor confianza, le pedí a Heriberto se hiciera cargo del manejo de mi personal para terminar la Liebre II que queríamos hacer debutar un mes más tarde en el Autódromo de Buenos Aires. Por otra parte, dejo aclarado, las versiones Liebre I y ½ y III, desarrolladas tiempo más tarde, son de su completa idea, autoría y fabricación.

De cualquier manera, cuando el tema se refiere a la competición, es común este tipo de diferencias en los relatos. Algunas provienen de periodistas que no tienen cabal información de lo ocurrido y otras, de las versiones de los involucrados, que ven los hechos a su manera.

Lo anterior es lo que recuerdo de esos tiempos y si lo escribo es por pedido de la propia editorial que publica este libro.

Felicitaciones, Franco; con su trabajo usted contribuye de manera positiva a difundir la historia de nuestro país.

Oreste Berta
Alta Gracia, marzo de 2016

Prólogo | Finalmente... el auto argentino

Cuando nos referimos a nuestra industria automotriz a lo largo de su historia, tan particular y tan especial, realmente encontramos muy pocos ejemplos de autos que puedan considerarse ciento por ciento argentinos, entendiendo por tales no solamente la fabricación, sino su diseño, desarrollo y posterior evolución. Posiblemente podamos incluir algunos modelos de la recordada I. A. M. E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) y muy pocos casos más que no lograron tener continuidad.

Todos los demás se fabricaron bajo licencia de marcas norteamericanas y europeas a fines de la década de 1950. Algunos modelos que consideramos "argentinos" generalmente son adaptaciones de otros fabricados en sus casas matrices, teniendo en cuenta nuestra idiosincrasia y factores locales como el estado de los caminos.

El caso del Torino no se aparta demasiado de esta última afirmación. Partiendo de un modelo no muy trascendente de la American Motors Corporation, el Rambler American (auto que, por otra parte, nunca había llegado a nuestras latitudes), IKA decide realizar una serie de "aggiornamientos" de estilo, contando con la bendición nada menos que de Pininfarina y su equipo. Así nace el Torino: de madre estadounidense y padre italiano, o –como ustedes prefieran– con entrañas del país del norte y un *lifting* de un maestro europeo, el cual le otorgaba una identidad y refinamiento que lo distinguían de su origen.

Su presentación hace exactamente cincuenta años y su posterior aceptación en el mercado produjeron sensaciones totalmente ambivalentes. A los buenos comentarios de la prensa especializada les siguieron los de una buena parte del público, que se sintió atraída por el nuevo modelo de IKA, que se trataba, además, de un cupé. Pero otra parte del público, en especial la más ligada a los "fierros", lo rechazó de plano. Qué ocurrió: tal como se acostumbra casi desde los inicios de la historia del automóvil, IKA decidió que la mejor forma de promocionarlo era a través de las carreras (de allí el conocido refrán "*Win on Sunday, sell on Monday*": "Ganar el domingo y vender el lunes").

Para ello eligieron la categoría con más arraigo del automovilismo criollo: el Turismo de Carretera. Categoría entrañable, pero con las preferencias repartidas entre dos marcas con demasiada tradición como Chevrolet y Ford, desde la época de Fangio y los Gálvez, y por ese entonces renovadas con los duelos entre los Emiliozzi y Casá defendiendo a la marca del óvalo, y Cupeiro, Pairetti y Bordeu por el lado del "chivo". Además, los autos seguían todavía conservando las siluetas nostálgicas de "las cupecitas" de fines de los años treinta y, de repente, aparecen estos autos "de calle" pero superveloces, gracias a la varita mágica de un tal Oreste Berta. Fue demasiado. Si bien existían antecedentes en ambas marcas tradicionales de autos compactos corriendo, como el Chevitú y los Falcon, la presentación tan contundente de una nueva marca que dejaba atrás a todos, convirtió al Torino en el malo de la película, el que vapuleaba a sus rivales, los cuales, en inferioridad de condiciones, se debatían infructuosamente y se terminaban rindiendo ante no uno sino tres autos plateados (luego fueron más) que formaron aquella sigla histórica: CGT (Copello, Gradassi y Ternengo).

El nuevo auto fue rechazado, atacado (literalmente hablando), por el común de la gente. Fue muy duro, ya que los fanáticos de Ford y Chevrolet no aceptaron el Torino, tal vez nunca totalmente, hasta que… el milagro se produjo.

Nace el mito. Y entonces, el auto con entrañas norteamericanas y cirujano italiano, termina por bautizarse de "argentino hasta la muerte" en… ¡Alemania!

Así es, la epopeya de las 84 Horas de Nürburgring borró todo lo anterior, y en ese inacabable Maratón de la Ruta, absolutamente todos fuimos "hinchas" del Torino. Encima, los pilotos eran casi "multimarca", y además, como si esto fuera poco, el padrino del bautismo fue nada menos que Juan Manuel Fangio, con su experiencia y capacidad. Me olvidaba, Oreste Berta al frente, una vez más.

A partir de ahí, ya nada fue igual, y comienza una nueva relación entre el automovilista y el Torino que subsiste hasta nuestros días, treinta y cinco años después que saliera de la línea de producción el último de ellos. En el transcurso de esos años

acontecieron numerosos hechos vinculados a este emblemático automóvil: evoluciones, mejoras técnicas, ediciones limitadas y, por supuesto, un protagonismo en el automovilismo deportivo nacional.

Hecha esta semblanza, los invito a compartir este libro, el cual representa una notable mejora sobre la versión original, al incorporar información adicional que ha de enriquecer al lector. Como siempre, Franco Cipolla aporta el máximo rigor investigativo posible. Su estilo de escritura es el que enaltece a todas sus obras, ya que, además de ser una fuente perfecta de información y documentación, brinda una opinión sincera, objetiva y comprometida. Que lo disfruten.

Hugo Semperena*
Buenos Aires, febrero de 2016

* Reconocido coleccionista y participante activo del ámbito de los autos de colección. Editor y director ejecutivo de la revista *Ruedas Clásicas* (www.ruedasclasicas.com.ar).

Palabras del autor para la cuarta edición

Este libro nació casi como un borrador, allá por 2008, bajo el título de *Proyecto Vehículo X. La historia oculta del Torino*. A pesar de haberse editado bajo la forma de "edición del autor", llevó para sí mismo un singular éxito que hizo que se reimprimiera tres meses después para cubrir la inusitada demanda. No tenía mayores pretensiones que contar el detrás de escena del desarrollo del Torino, del que no había nada publicado y en tiempos en los que Internet todavía era incipiente para estos asuntos. Tampoco nadie se había interesado por estos temas pasados de los que yo abrí el camino.

La investigación se basó en viajes de Buenos Aires a Córdoba, donde hice gran amistad con protagonistas de los sucesos acontecidos: ingenieros, directores y empleados de IKA, como Manuel X. Ordóñez, Jim McCloud, Jorge Hayzus, Jack Jones, Jorge Giovannoni, Jorge Jovicich, R. Leopold Tirel, Nicanor Castellanos, Ulrico Kaden, Raúl Tolcachir, Heriberto Pronello, Oreste Berta. Todos aportaron su granito de arena para esta crónica desde un principio, o se incorporaron cuando este libro ya existía físicamente, e hicieron que edición tras edición se perfeccione un poco más.

Pero no sólo quienes trabajaron en la empresa fueron protagonistas de la historia del Torino. Juan Carlos Tuzzolino, un coleccionista de Kaiser y Willys, con quien hablé por primera vez cuando yo tenía sólo dieciséis años, ha sido una parte fundamental en esta investigación. También lo fue Hugo Semperena desde su revista *Ruedas Clásicas*, que es hoy el único medio impreso que puede recoger con sapiencia la historia y la actividad de las "cuatro ruedas".

Gracias a todos ellos, y también a personas que desde el anonimato han hecho y hacen que día a día se acreciente el conocimiento de la industria automotriz pasada, del automovilismo deportivo en sí o del coleccionismo automotor, les presento esta

cuarta edición, revisada, corregida, ampliada y con material hasta ahora inédito, de *El Torino. Historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva*, un auto que nació en Argentina y que cada vez más enaltece su valor como elemento de colección y de interés en todo el mundo.

FHC
Ciudad Jardín, 11 de julio de 2020