

VIVEN AQUÍ

CHEVROLET CORVETTE 1956



HOY ES CASI IMPOSIBLE REFERIRNOS AL CORVETTE, EN CUALQUIERA DE SUS VERSIONES, DE OTRA FORMA QUE NO SEA EL GRAN DEPORTIVO NORTEAMERICANO.

SIN EMBARGO, CUANDO FUE LANZADO AL MERCADO, ALLÁ POR 1953, SU CONTINUIDAD ESTUVO SERIAMENTE AMENAZADA POR DIVERSOS FACTORES. PRECISAMENTE EL MODELO PRESENTADO EN 1956, COMO EL QUE ILUSTRAS ESTAS PÁGINAS, TERMINÓ POR DEFINIR SU ESTILO DEPORTIVO, Y LE ASEGURÓ SU PERMANENCIA HASTA NUESTROS DÍAS.

HABLANDO DE DEPORTIVO NORTEAMERICANOS

Al finalizar la Segunda Guerra, sobrevendría en los Estados Unidos un período de prosperidad cuyo antecedente se remontaba a antes de la Gran Depresión de los 30. Adicionalmente, los soldados victoriosos en el viejo continente, regresaban a su país en muchos casos acompañados de los "alegres" deportivos europeos, principalmente británicos, cuyo mayor exponente era el MG TC. Así fue que, a fines de los 40 y principios de los 50, la mayoría de la industria automotriz europea orientó gran parte de su produc-

Por: Hugo Semperena



ción a ese mercado de prosperidad, ávido de nuevos modelos deportivos.

Muchas marcas llegaron a Norteamérica, sobresaliendo Jaguar (con su flamante XK-120), Austin-Healey 100 (compitiendo con aquél a un menor precio), Triumph con su TR2, más moderno que el MG TC y a un costo no mucho más elevado. Algunos otros deportivos llegaban también especialmente de Italia, aunque en escala más reducida: Maserati, Alfa Romeo, y las primeras Ferrari. Paralelamente, se iniciaban las actividades del Sport Car Club of America (SCCA), entidad que iba a generar una camada de deportistas profesionales, y aficionados a este tipo de vehículos.

Sin embargo, por el lado de la industria local, comenzaba una etapa de exuberancia, agrandamiento de líneas, acompañada por

motores más potentes, de los cuales se destacaban los nuevos V8 de Cadillac y Oldsmobile presentados en 1949.

Es que a lo largo de la historia automotriz de los Estados Unidos, han sido muy pocos los ejemplos de un auto verdaderamente deportivo, en cuanto a diseño, concepto, y en definitiva espíritu.

Podemos mencionar al Mercer Raceabout, Stutz Bearcat, incluso algunos Pierce-Arrow y Auburn. También, aunque en una posición muy diferente, comenzaban a proliferar los "hot rods", entre los fanáticos de los Ford "A" y "T", y luego el V8 de 1932, los cuales potenciaban sus plantas motrices, o directamente las reemplazaban por otras más "calientes". A principios de los 50, algunas marcas locales incursionaron tíbiamente en el mundo de

los deportivos, aunque más orientados al GT (4 asientos, más confort) que a los más puros de 2 asientos, con poco espacio para equipaje, y equipamiento más bien espartano.

Así aparece Nash, que en 1951 luego de un acuerdo con Donald Healey, presenta el Nash-Healey, auto de compleja producción viajando por Europa y Estados Unidos. Kaiser contrata al prestigioso diseñador Howard "Dutch" Darrin y lanza el Kaiser-Darrin en 1954, y Briggs Cunningham instala algunos de los nuevos motores Chrysler "Hemi" V8 en carrocerías GT italianas.

Menos conocidos, pero importantes como pioneros, el Muntz Jet, Kurtis Sport, y el Edwards, todos fabricados en muy reducidas escalas por pequeños constructores independientes.

VIVEN AQUÍ

Pero en general, muy pocos ejemplos "domésticos". Tal es así, que en 1953, apenas el 0,3% del total del parque automotor en los Estados Unidos era de deportivos.

ENTRA GENERAL MOTORS EN ESCENA

Para llevar adelante el proyecto que culminó con la presentación del Chevrolet Corvette, fue clave la figura de Harley J. Earl, fundador y jefe de la Sección Art and Colour, primer departamento de estilo de Detroit. Earl no solamente inventó el primer "dream car" (Buick Y-Job), sino que de su imaginación surgieron las gloriosas ferias Motorama, en las cuales GM mostraba por todo el territorio las novedades por venir.

Más allá de los ejemplos mencionados, y clave en lo que sería la definición del auto deportivo para GM, se puso especial atención a los trabajos que Bill Tritt y su empresa Glasspar Company realizaban en Santa Ana, California, una serie de carrocerías de dos plazas en "Fiberglas" (esto es fibra de vidrio reforzada), las cuales podían ser montadas sobre chasis Ford, Crosley, y Henry J de Kaiser. Este material había sido desarrollado durante la Segunda Guerra, y permitía una fabricación –si bien reducida de fácil y rápido armado.

Precisamente esta solución fue la utilizada

por Kaiser para su modelo Darrin, y también por Woody Woodill, distribuidor Dodge del sur de California, para presentar un modelo denominado Wildfire, de los cuales se vendieron algunos como "auto de producción" y otros como kit para armar.



Cabe destacar que ni Ford ni Chrysler repararon en este mercado de deportivos, lo cual suena razonable debido a su escasa participación, y además a su permanente preocupación por el mercado automotriz en general, por entonces ampliamente dominado por GM.

Una vez que se presentaron los dream cars LeSabre en 1951 y el Buick XP-300 al año siguiente, los cuales preanunciaban líneas deportivas que se verían en el futuro Corvette, en General Motors se decidió avanzar en un modelo abierto de características

deportivas, con la condición de que fuera de un precio reducido, y que se construyera sobre un chasis existente de la empresa.

La División Chevrolet se interesó sobre la posibilidad de fabricar carrocerías en fibra de vidrio a bajo costo, y a principios de 1952 se reunieron con representantes de la U.S. Rubber Company, por entonces el mayor proveedor del material.

Además, el mencionado Bill Tritt les presentó un prototipo en fibra de vidrio denominado "Alembic I", que causó una muy buena impresión mientras estuvo exhibido en el GM's Styling Auditorium.

NACE LA LEYENDA

De inmediato, se comenzó a trabajar el denominado "Proyecto Opel", como para desorientar a la competencia.

Por entonces, la División Chevrolet tomó un impulso adicional al llegar a la misma como Jefe de Ingeniería Edward N. Cole, quien provenía de la Cadillac. Una vez instalado, se triplicó la dotación de esa área (de 850 a 2.900 personas), y se comenzó a trabajar sobre la nueva planta motriz V8 que sería lanzada en 1955, y que sería también clave en la continuidad del Corvette.

Cole designó a Robert F. McLean, joven ingeniero industrial, para comenzar a trabajar





“50 años del Corvette” por Jorge Ferreyra Basso - Acrílico sobre Tela de 60 cm x 70 cm.

El original puede ser adquirido a través de la redacción de RUEDAS CLÁSICAS. También disponemos de reproducciones en tela de 40 cm x 50 cm.

VIVEN AQUÍ

sobre el auto. Tomando como referencia el eje trasero, se buscó llevar motor y habitáculo lo más atrás posible, buscando una distribución de pesos 50/50, ideal para una óptima conducción. El resultado logrado fue 53% adelante y 47% atrás. La distancia entre ejes se fijó en 102 pulgadas, igual que el Jaguar XK-120, uno de los autos preferido de Earl.

Por su parte, Art and Colour avanzó con la adaptación de algunos elementos de los dream cars mencionados, como el parabrisas envolvente, la grilla ovalada, y el remate de la parte trasera.

Entre tanto, dos cuestiones quedaban por dilucidar: si la fibra de vidrio resistiría estructuralmente ante colisiones, y si se podría producir en una relativa gran serie. La primera de ellas fue rápidamente disipada, cuando un prototipo construido en ese material, siendo probado a velocidad, sufrió un accidente, resultando el piloto ileso, y el auto solamente con daños menores. Esto terminó por convencer a Earl de que la fibra de vidrio era la opción acertada.

En la primavera de 1952, se presentó una maqueta 1:1 pintada y decorada, a la plana mayor de GM: el Presidente Harlow Curtice, el Gerente General Tom Keating, y Ed Cole. Ahí recibieron la confirmación de seguir adelante con el proyecto.

Mientras tanto, se avanzaba con la construcción de la carrocería, McLean analizaba las diferentes opciones mecánicas com-

patibles con la misma. Para el chasis se eligió una estructura tipo X con largueros en forma de cajón.

Respecto de la planta motriz, la única opción disponible era el motor seis cilindros en línea "Stovebolt Six", cuyo diseño databa de la década del 30, de 235 pulgadas cúbicas y apenas 115 HP. Realmente era muy poco para un deportivo, por lo cual los ingenieros debieron realizar un arduo trabajo. Nuevos pistones de aluminio, la instalación de tres carburadores Carter "YH", mejoras en el circuito de aceite, tapa de cilindros de aluminio, bomba de agua, doble escape, entre tantos otros cambios dieron como resultado casi un nuevo motor. Denominado "Blue Flame Six", erogaba una potencia de 160 HP a 4.500 rpm (luego reducido a 150 HP para producción). Equipado con una caja automática Powerglide de dos velocidades, el prototipo, pintado de color Polo White, con brilloso interior Sportsman Red, estuvo listo para ser presentado con bombos y platillos en el festival GM Motorama en enero de 1953 en el Waldorf Astoria de New York, para luego recorrer el país en sus tradicionales "Caravanas del Progreso".

El nuevo modelo causó sensación, y la gente preguntaba ¿cuándo estará en los concesionarios? ¿cuánto costará?, lo cual no hizo más que confirmar la presunción de Earl y Cole acerca de que el auto debía ser fabrica-

do en serie, y así se decidió comenzar la producción del modelo 1953, fijando el precio del auto en 3.513 dólares.

Salvo algunas pocas modificaciones, el Corvette fue uno de los muy escasos ejemplos de un dream car que pasa a producción casi sin cambios.

Respecto del nombre, deriva de "Courvette" (corbeta), un tipo de embarcación de guerra pequeña y ágil del Siglo XIX.

Sin embargo, el arranque de la producción iba a ser complejo, lento, y muy alejado de las previsiones iniciales en cuanto a volumen. Hasta tanto se completara una nueva planta en St. Louis, Missouri, los primeros Corvette se ensamblaron en un pequeño edificio adyacente a la planta principal de Flint, Michigan. General Motors debía adquirir experiencia en la fabricación de autos en fibra de vidrio. Además buscaba estar lo suficientemente confiada sobre las bondades de este material, por lo cual varios ejemplares fueron sometidos a pruebas de resistencia.

Finalmente, se estableció que para ese año inicial la producción mensual sería de 50 unidades, totalizando a fin de ese año calendario apenas 317 ejemplares, los cuales no fueron destinados a la venta al público, sino presentados con fines promocionales y ventas VIP. En setiembre de ese año, se invitó a algo más de 50 hombres de prensa a conducir el auto en la pista de pruebas de GM Milford. Hasta fin de año, se habían vendido





“ Recordaba Ed Cole: No teníamos el real sentimiento del mercado. ¿Era el Corvette el auto para el “boulevard driver” o para el “sports car tiger”? No estábamos del todo seguros. ”

VIVEN AQUÍ

183 autos, a algunos concesionarios y entusiastas, como el caso de Briggs Cunningham, quien adquirió uno para su esposa.

Para 1954, se decidió su lanzamiento al mercado, aunque manteniendo todavía cierta selectividad al momento de elegir la clientela, buscando darle al auto un prestigio mayor.

En la GM Motorama de ese año, se presentaron cuatro versiones del Corvette: el modelo de producción convertible, un modelo con techo hardtop (que se incorporaría como opcional recién en 1956), una cupé "fast-back" denominada Corvair nunca llevada a producción, y un station wagon de nombre Nomad, cuya carrocería se montó finalmente sobre los Chevrolet de 1955/57.

Ya superados los temores respecto de la fibra de vidrio (y eliminada definitivamente la idea de fabricarlo en chapa), e instalados en la nueva planta de St.Louis, la producción de 1954 alcanzó las 3.640 unidades (aunque solamente 2.780 fueron vendidos). En este año, se introdujeron muy pocos cambios. En cuanto a colores, además del Polo White (80% de la producción), se agregó el Pennant Blue (16%), Sportsman Red (casi el 4%) y apenas seis unidades en Black, estos dos últimos ejemplos con interior rojo. Además, a pedido, se ofrecía en catálogo un Metallic Green y un Metallic Bronze.

Para GM, esta nueva experiencia con un auto deportivo, en cuanto a fabricación y volúmenes de venta, estaba muy lejos de los guarismos habituales con otros productos, por lo cual en varios momentos se planteaba la discontinuación del nuevo modelo.

Sin embargo, para 1955, iban a ocurrir tres hechos destinados a preservar definitivamente la continuidad del Corvette.

El primero, fue la presentación del Ford Thunderbird el 23 de setiembre de 1954. Si bien se trataba de un sport de dos plazas como el Corvette, poseía otras características que lo hacían un vehículo más comfortable, cuya carrocería era de acero, y llevaba un motor V8.

Como respuesta, la presentación del brillante motor V8 "Turbo-Fire" de 265 pulgadas cúbicas para ser montado en una nueva y rediseñada línea Chevrolet. Ese motor también iba a equipar al Corvette a partir de 1955.

Y finalmente, el otro hecho clave fue el arribo de Zora Arkus-Duntov, belga de nacimiento pero instruido en ingeniería en Alemania, además entusiasta y corredor, conduciendo Talbot, Allard, Porsche, y Cisitalia. Duntov había estado ya trabajando con algunos Corvette desde 1953, e iba sugiriendo cambios y mejores para hacerlo más manejable y además para tratar de mejorar su imagen deportiva.

Sin embargo, las ventas de ese año fueron muy bajas, apenas se fabricaron 674 unidades, insignificantes respecto de las 16.155 alcanzadas por Ford Thunderbird. Además de algunos problemas dentro de la fábrica, el mercado se mostraba bastante indiferente, y todavía se planteaban interrogantes sobre su continuidad. Al respecto, recordaba años más tarde Ed Cole: "No teníamos el real sentimiento del mercado. ¿Era el Corvette el auto para el "boulevard driver" o para el "sports car tiger"? No estábamos del todo seguros."

Sin embargo, lo bueno estaba por venir, precisamente con el modelo de 1956.

DEPORTIVO DE VERDAD

Si bien su presentación fue algo tardía (fue anunciada recién el 11 de enero), la espera valió la pena. Es que los ingenieros de GM tomaron en consideración cada uno de los reclamos y opiniones recibidos de usuarios y especialistas sobre los primeros ejemplares del Corvette.

Así, Art & Colour trabajó a destajo en varios frentes: los laterales, con dos amplias cavidades a continuación de los guardabarros delanteros, que provenían del dream car Buick Wildcat II presentado en Motorama de 1955. El otro cambio importante fue el remate de la parte trasera, eliminando las aletas con las

luces de posición incorporadas. También se modificó la trompa, sobre todo por la nueva forma y ubicación de los faros principales.

Se presentaba además, aunque en forma opcional, el techo hardtop que se había visto en Motorama de 1954.

Todos estos cambios se encontraban para su aprobación en una maqueta 1:1 en febrero de 1955, y luego en una versión casi definitiva en mayo.

Pero también fue clave el aporte de Duntov, indicando todo aquello necesario para que el auto se convirtiera definitivamente en un verdadero deportivo, trabajando en suspensión y chasis, pero además sugiriendo cambios y mejoras en el V8 Turbo-Fire, con un nuevo árbol de levas y cigüeñal, que permitía llegar a 210 HP. Con algunos opcionales, esa potencia se incrementaba a 225/240 HP, dependiendo del combustible utilizado.

Muy importante fue la incorporación de la caja manual de 3 velocidades, e incluso -como el ejemplar de esta nota-, una de 4 velocidades, también manual, cuya curiosidad es que el cambio adicional se inserta





entre la primera y la segunda velocidad. Todas estas mejoras, fueron además respaldadas –en un gran acierto de política comercial–, por la presentación del auto en diversas pruebas de velocidad, como Sebring y Daytona Speed Weeks. Allí el mismo Duntov se encargó de demostrar las bondades del renovado modelo.

Finalmente, el Corvette lograría la aceptación del público, ya que a fin de año su producción total fue de 3.467 unidades, si bien una quinta parte del Thunderbird, pero muy superior a la del año anterior. Paradójicamente, ese año Ford iba a anunciar cambios profundos en aquel modelo, pasando a ser un cuatro plazas, más largo, ancho y pesado.

A partir de este momento, nunca se volvería a escuchar en GM ningún comentario sobre la discontinuidad del modelo.

Al año siguiente, el auto se mantuvo casi sin cambios en la carrocería (más allá de algún tema de colores). En cuanto a mecánica, se incorporó un sistema de inyección denominado "Ramjet", que permitía alcanzar los 283 HP, y de esa forma poder declarar "un HP por cada pulgada cúbica". Las ventas de 1957 treparon a 6.339 unidades.

El deportivo americano, que a partir del año siguiente iba a quedarse casi solo en cuanto a competencia local, había sobrevivido a un inicio complicado, no solo por estar bajo una mega corporación como GM, sino por la visión genial de tres de los más grandes nombres de la historia de la empresa: Harley Earl, Edward Cole, y Zora Duntov.

Sin pretender extendernos en toda la historia del Corvette, mencionaremos que se considera a la primera generación a los modelos fabricados hasta 1962. Al año siguiente aparece el fabuloso Stingray, auto completamente nuevo, diseño de Larry Shinoda, y bajo la dirección de estilo de Bill Mitchell, que había sucedido a Earl. En esta segunda generación, se ofrece la primera versión cerrada (con su muy personal "split window" trasero), y se mantiene hasta 1967. Ahí aparece la tercera generación, con un renovado diseño, también obra de Shinoda, inspirado en el dream car "Mako Shark II", que permanecería hasta 1982 en los catálogos (con algunas modificaciones estéticas y mecánicas). La producción de la cuarta generación del Corvette comenzó en 1984, ya que el modelo del año 1983 fue omitido por problemas de producción, aunque se completaron 44 prototipos. La producción finalizó en 1996. Hoy, el modelo Z06 presentado en 2006

continúa esta dinastía, comenzada hace casi 60 años, y que, como decíamos al principio, representa finalmente el deportivo norteamericano por excelencia.

EL AUTO DE ESTA NOTA

Se trata de un ejemplar de 1956, importado al país hace una década por el recientemente fallecido Eduardo Tomasello (ver comentario en News). Fue adquirido en el popular "Car Corral" que se celebra cada año como parte del Festival de Hershey en los Estados Unidos. Eduardo supo utilizarlo en varias ocasiones en rallies del interior del país, y también en pruebas de endurance en el autódromo porteño, y siempre fue mantenido y cuidado de la mejor forma, a tal punto que cuenta con un doble juego de ruedas y cubiertas (radiales) precisamente para recorridos prolongados.

Su estado es totalmente original, habiendo sido solamente repintado, respetando su color "Gipsy Red" original.

Cuenta con el hardtop opcional, así como con la caja de 4 velocidades, más común a partir del modelo 1957 que de éste. Todos sus componentes y equipamiento funcionan correctamente, incluida la radio a botonera con pre selectora, una vez que las válvulas toman la debida temperatura. Apenas tiene recorridos poco más de 30.000 Km., en los que se incluyen las dos últimas ediciones de las Mil Millas Sport con las que participó su actual propietario, un relativamente reciente aficionado y coleccionista local.

Por su historia, por su línea, por su estado y en definitiva por su condición de verdadero clásico deportivo es que lo presentamos en esta edición de **RUEDAS CLASICAS**.

