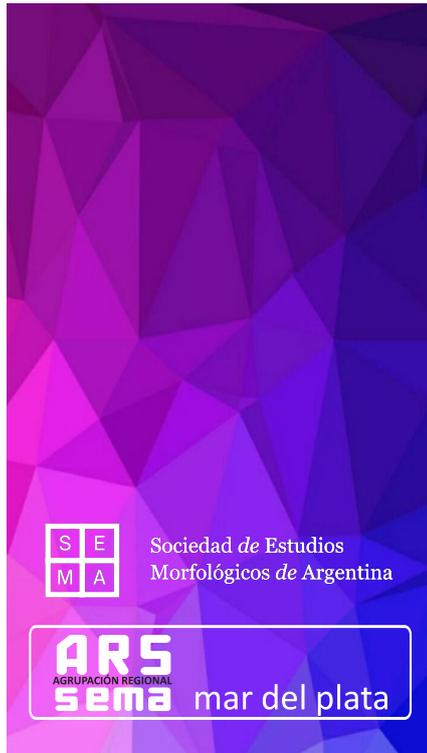




Interpretar argentinidad. La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino.

Alan Neumarkt*, FAUD.

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina





Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

“Cuando vayas a escribir sobre el *Torino* yo te ayudo”, fueron sus palabras una mañana de sábado igual a tantas otras que habíamos tenido. Las pronunció mi amigo Gustavo, excelente diseñador industrial, de notable trayectoria profesional en Renault Francia y sibarita de todo lo que rodara, en especial automóviles de los sesentas. Ese nuevo día nunca llegó.

Ahora volveremos a esas palabras, las que no pude escuchar, pero que en un ejercicio de reconstrucción casi arqueológica las fuimos encontrando en su legado. Del extenso archivo personal de Gustavo Fosco¹-libros, revistas, dibujos y notas profesionales- que junto a Guillermo Portaluppi conservamos por decisión de su familia, encontramos un ejemplar de la revista *Parabrisas* de Editorial Abril, del mes de mayo de 1961.

En su índice titula: “Pinin Farina: Formas para los automóviles del mundo”. Este título no se repite en la nota, desarrollada a continuación en páginas 62 y 63, donde simplemente figura como encabezado e impreso a gran tamaño, en tipografía mayúscula condensada y dividida en dos líneas una sobre la otra, el nombre: “PININ - FARINA”.

Gian Battista “Pinin” Farina, diseñador de carrocerías, del cual describiremos su trayectoria pero antes que todo explicaremos la particularidad de su nombre. Su primer rasgo de identidad.

El periodista Juan Rogliatti, que viajó hacia Italia para la entrevista, comienza diciendo:

“Es generalmente admitido que los carroceros italianos de hoy son los mejores. [...] La capital de la carrocería italiana, así como de su industria automotriz es Turín, y su “rey” es el hombre que se llama Pininfarina, un solo nombre para un individuo excepcional desde que ha influido sobre toda una época del desarrollo del automóvil, forjándola a su manera”.

(Rogliatti, 1961:62)

Aclaremos un primer detalle, en el título de la nota el apellido aparece disociado del apodo “Pinin”, en el texto figura como una única palabra. Estamos hablando de Gian Battista Farina, el décimo hijo de una familia de la comuna de Cortanze, pequeño pueblo de la provincia de Asti, región del Piamonte, Italia, nacido a fines del siglo XIX y apodado “Pinin” que en dialecto piamontés significa el más pequeño. A principios de los años treinta la primera sede de su



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt



empresa carrocera estaba ubicada en el corso Trapani de la ciudad de Turín. En su fachada mantiene la denominación en dos palabras separadas. Posteriormente la fábrica inaugurada en 1966 en Grugliasco ya comunica el logotipo compuesto de un escudo heráldico con una letra “F” minúscula y la palabra *Pininfarina* escrita en forma continua con todas las letras vinculadas a través del seríf. Este recurso gráfico está tomado de los emblemas fabricados en zamac², forma aceptada en la industria para moldear letras seguidas en una única pieza. Por un decreto del Presidente de la República Italiana, Giovanni Gronchi, emitido en 1961, Battista cambia su apellido Farina por Pininfarina. La empresa pasa a denominarse Carrozzeria Pininfarina.

La historia de abuelos y padres de Pinin estaba vinculada a la producción vitivinícola pero en su infancia temprana la familia decide emigrar de la zona rural y probar suerte en la ciudad. Estamos hablando de los inicios del siglo XX, cuando el industrialismo avanza rápidamente, la creación del automóvil de serie ya es un hecho incipiente y los Farina terminan instalándose en los suburbios de Turín (Torino, en italiano).

La ciudad ya era un polo productivo de diferentes tipos de vehículos de tracción a sangre. Había desarrollado, por cantidad y calidad, una tradición de “artesanos” proveedores de insumos para carruajes y por lo tanto se convierte en una excelente localidad para la radicación de nuevas empresas automotrices, cuyos nombres trascenderán el siglo, como Lancia (de Vincenzo Lancia) y la Fiat (Fabrica Italiana de Automóviles de Torino de la familia Agnelli). Esto permite, primero a uno de sus hermanos, y luego al mismo Pinin, iniciarse como aprendiz de la industria automotriz.

A los 12 años mientras se independizaba laboralmente junto a su hermano mayor montando un negocio de reparaciones mecánicas (Stabilimenti Farina) ya bocetaba decenas de alternativas de grillas de radiadores y detalles de carrocerías. A los 17 el mismo Agnelli en persona aprobó un boceto de carrocería para el Fiat Zero.

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) interrumpe el desarrollo empresarial y todos los vehículos son requisados por el ejército. Al finalizar el conflicto Pinin decide que solamente con artesanía no lograría modelos competitivos y comienza a estudiar el



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

montaje de una fábrica propia. Diseño e industria en un mismo emprendedor. En una zona neblinosa de Piamonte su industria fue pionera en prensas de estampado de acero.

Su inquietud permanente en superarse lo lleva a realizar un viaje a Estados Unidos. Consigue en Detroit una entrevista con Henry Ford quien había inspirado a Agnelli en la construcción de su emporio automotriz europeo. El encuentro fue muy fructífero y el propio Ford, asombrado por la personalidad del joven Pinin y por su contundente carpeta de dibujos, le ofrece un destacado puesto en la Ford Motors. Pinin declina la oferta, regresa a Italia y comenta: “Fue como si hubiera aprendido un nuevo idioma” (Prunet, 2000:13)

Battista “Pinin” Farina se casa en 1921, su hija mayor nace en 1922 y cuatro años después nace su hijo Sergio, quien de adulto lo sucedería en la empresa. Se independiza de sus hermanos y conforma su propia compañía. Con un acta fundacional el 22 de mayo de 1930 queda establecida la “S. A. Carrozzeria Pinin Farina”.

La historia continúa con decenas de proyectos y logros. Casi imposible de sintetizar sin omitir algún

hecho notable. Mencionaremos por lo menos su vinculación a las empresas Lancia, Fiat, Alfa Romeo e Hispano Suiza.

En el Salón de Milán de 1934, se presenta el Lancia *Astura Aerodinámica*, una cupé *streamline*³, cuyo diseño se convierte en un suceso.

La Segunda Guerra Mundial (1939-1945) interrumpe nuevamente los desarrollos y la empresa se dedica a la adaptación de camiones y ambulancias. En 1945, con todas las complicaciones de la Italia de posguerra, “Pinin” diseña y produce el *Bilux*, un pequeño sedán montado sobre un chasis de Lancia *Aprilia*.

Para 1947 establece relación con Bindo Maserati y en 1951 su más significativo contrato para la época, con Jean-Pierre Peugeot, diseñando el muy exitoso *403* y manteniendo el vínculo comercial entre las empresas por más de cuarenta años, hasta el diseño del Peugeot *406 Coupé* presentado en 1997.

Battista muere en abril de 1966. Su hijo Sergio se hará cargo de la compañía, y gracias al vínculo desarrollado con Enzo Ferrari, la marca *Pininfarina* adquiere prestigio y *glamour* internacional. Corresponde aquí hacer notar la particularidad de su



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt



último diseño, el último proyecto de “Pinín” antes de morir, una encomienda singular proveniente de Argentina: el *vehículo X*, luego rebautizado: IKA Torino.⁴

Industrias Kaiser Argentina.

Mientras la Italia y la Europa de posguerra se recuperaban, en Argentina entrábamos en la segunda presidencia de Juan Domingo Perón de manera consecutiva, debido a la reforma constitucional de 1949. El 2do. Plan Quinquenal de gobierno detalla los planes de acción del gobierno y en particular los referidos a la industria automotriz. Consecuencia de ello se produce la visita de Henry Kaiser y la posterior creación de Industrias Kaiser Argentina, sociedad mixta entre Kaiser Motors de Estados Unidos, la IAME estatal y accionistas privados.

James F. Mc Cloud, quien fue primero gerente general y después el presidente de IKA, era un joven ingeniero mecánico californiano –egresado de Stanford- con experiencia previa en Detroit, o sea en la capital mundial del automóvil, donde se encuentran las *Big Three*, las tres mayores fábricas

del mundo en ese momento: General Motors, Ford y Chrysler.

Mc Cloud tuvo la particularidad de llevar una bitácora, un detallado informe de sus acciones durante sus doce años dirigiendo la fábrica ubicada en Santa Isabel -nombre del barrio en las afueras de Córdoba, camino a Alta Gracia, donde se asienta la planta- y volcarlos en un libro titulado originalmente *The IKA story*, editado en 1995 en inglés y traducido recién veinte años después al castellano. Dicen sus hijos en el prólogo:

[...] La familia vivió dieciocho años en Buenos Aires. Papá pasaba parte de su tiempo en la fábrica IKA de Córdoba

[...] Hubo pocas cosas que entusiasmaran a mi padre más que los autos, siempre en los momentos libres él estaba en el garaje, vestido con mameluco trabajando en la restauración de uno de sus autos antiguos. Para uso diario tenía un Torino 380W, con motor preparado por Oreste Berta [...]

(Mc Cloud, 2015)

Henry Kaiser junto a Joseph Frazer habían fundado la



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

empresa en 1945 y en pocos años fusionaron a Willys-Overland creando Kaiser Motors Corporation. Su principal producto era el *Jeep*, vehículo todo terreno de tracción integral, eficientemente probado en la guerra.

En Sudamérica el camino habitual de una empresa extranjera era montar en la región una planta de ensamblado, enviar los vehículos desarmados, lo que ahorra mucho en fletes marítimos, e integrar algunas piezas localmente, por ejemplo neumáticos, tapizados, vidrios o pintura.

Como estrategia de implementación del 2do. Plan Quinquenal, durante 1953, el ministro de Aeronáutica Brigadier Juan Ignacio San Martín⁵ desarrolla una gira por Estados Unidos buscando atraer fabricantes de automóviles. Hery Kaiser es el único que demuestra interés y decide preparar un viaje exploratorio por Colombia, Brasil y Argentina para 1954. La recepción de bienvenida en Buenos Aires incluyó una selecta comitiva en el aeropuerto internacional de Ezeiza con un gran cartel que decía “El Presidente Perón le da la bienvenida a señor Henry J. Kaiser”. (McCloud, 2015:28).

Al regreso de ese viaje, Kaiser, contando con la

voluntad política de las autoridades argentinas en su punto máximo, requirió a su equipo de profesionales la elaboración de un plan de ingeniería, las pruebas de factibilidad y una propuesta comercial que sería presentada a Perón. Esto fue realizado en apenas dos meses de trabajo y estando bajo la supervisión del gerente general de Kaiser Engineers Inc. George Havas.

Un segundo viaje concretó el acuerdo de inversión, la participación mixta de accionistas, el plan de sustitución de importaciones y un programa a cinco años. Tras sucesivas reuniones con el presidente Perón, quien estuvo secundado por el doctor Gómez Morales, secretario de Asuntos Económicos; el Brigadier San Martín por IAME; Jorge Antonio como ejecutivo del mercado automotor; y Hery Kaiser y su hijo Edgar, por la Kaiser Motors, firmaron el “Acuerdo preliminar”.

La empresa IKA nace oficialmente el 18 de enero de 1955 y dos meses después se coloca la piedra fundamental que da inicio a la construcción de la planta fabril, la más grande de la época en Argentina. El 27 de abril de 1956 sale de la línea de montaje el primer vehículo, un *Jeep* con un 57% de integración nacional y un año después se produce un



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt



lanzamiento histórico, la *Estanciera*, que resuelve una ecuación de automóvil para trabajo y también para la vida familiar simultáneamente, configuración que hoy el mercado denomina SUV (*sport utility vehicle*), y cuyo éxito fue notable. La *Estanciera* es la variante local de su “hermano” norteamericano Willys *Station Wagon* pero equipado con el motor *Tornado* fabricado en Córdoba; primer propulsor de desarrollo nacional, con árbol de levas a la cabeza, que equiparía después a los primeros *Torino*.

“La decisión de producir este motor para equipar las líneas Rambler, Gladiator y Estanciera –y luego los primeros Torino–, marca un antes y un después en la fábrica. Su producción es posible gracias al equipo Transfer, una herramienta monumental que permite el procesado automático de tapas de cilindros.”

(Caballero, 2005:31)

La empresa se consolida rápidamente y se suceden los desarrollos en tres líneas simultáneas: los modelos *Jeep* en utilitarios; *Bergantín* (bajo licencia de Alfa Romeo) y *Carabela* en autos de mediano y gran porte; y para la gama baja se firma un acuerdo

con Renault Francia tras una larga negociación, donde los franceses adquieren el 7% de IKA, e introducen la línea *Dauphine/Gordini* y más adelante el *R4* en sus dos versiones, como auto familiar *R4L* y como furgoneta *R4F*. El saber popular bautizó al *R4F* “la Renoleta”. Al mismo tiempo, entre 1960 y 1962, para reemplazar los viejos *Carabela* y poder competir comercialmente frente a los otros fabricantes, se firma un acuerdo de licencia con la AMC (American Motors Co.)⁶, que adquiere el 3,74% de IKA, y así se inicia la ingeniería de adaptación para la producción de los automóviles *Rambler*, en tres versiones: *Classic*, *Cross Country* y *Ambassador*.

Quedaron entonces marcadas dos corrientes proyectuales –la norteamericana y la europea– en la producción de IKA, como respuesta al mercado competidor. En la gama alta los vehículos eran diseños norteamericanos fabricados localmente, respetando casi en su totalidad el aspecto exterior de los modelos de origen y solamente con algunas variaciones mecánicas según las posibilidades tecnológicas de los proveedores. Ford (*Falcon*), General Motors (*Chevrolet*) y Chrysler (*Valiant*) eran la dura competencia de los *Rambler*.



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

La gama baja de IKA -con el *Dauphine* y su variante potenciada *Gordini*, que habían nacido en Francia como respuesta al VW *Escarabajo*, y partir de 1963, con el Renault 4- se defendía mejor, por tener productos algo diferentes a las propuestas de su archirrival francés Citroën, que proponía el 2CV y de la italiana FIAT que producía el 600 y el 1100. Para 1965 el Renault 4 era el líder del mercado argentino.

Volveremos un poco más adelante a este punto, el de las corrientes proyectuales de la industria automotriz y punto de inflexión de las decisiones del diseño industrial aplicado a la conquista de un mercado de identidad única en la Argentina de la década del sesenta.

Vehículo X.

El nombre *Rambler*⁷ refería genéricamente a dos tipos de autos. Los ya mencionados *Classic*, *Cross Country* y *Ambassador* y a otro modelo algo más pequeño, que se producía en dos versiones, sedán y cupé, sobre el mismo monocasco, denominado *American*.

El decreto automotriz del gobierno del presidente Arturo Frondizi⁸ permitía comenzar a desarrollar un

nuevo modelo, acordar con la casa matriz las regalías e implementar un plan de integración nacional. El acuerdo IKA - AMC estaba funcionando. Para 1965 los IKA *Rambler* superaban al Ford *Falcon* en unidades producidas.

Los diseños de AMC eran responsabilidad del Director de Diseño Richard “Dick” Teague y no solamente eran atractivos desde lo visual sino que racionalizaban la cantidad de piezas y de material. La reducción de peso y de componentes optimizaba la rentabilidad. En todos los fabricantes la transformación de los diseños de carrocerías fue un hecho de enorme cambio de estilo y de época cuando comparamos los modelos de posguerra con las nuevas propuestas de la década del sesenta. IKA necesitaba competir más y mejor contra los *Falcon*, *Chevrolet* y *Valiant*. Sus productos eran muy buenos pero resultaban algo grandes y por lo tanto más caros. El modelo *American* podría ser la solución.

Dice Mc Cloud en *The IKA Story*:

“El modelo Classic / Ambassador era relativamente nuevo y aunque el tamaño del American era ideal y tenía agregada la versión cupé, su estilo era anticuado y el auto iba a ser



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

discontinuado. Después del lanzamiento del Classic y el Ambassador en 1962 y la discontinuidad del Bergantín, la División Ingeniería decidió darle otra mirada al Rambler American. George Habert (Gerente de Ingeniería) había enviado un sedán y un cupé a Córdoba, donde los habían desarmado completamente, dejando al desnudo la estructura monocasco. Si podíamos desarrollar el auto que teníamos en mente usando este como base, ahorrariamos una gran inversión en matrices y accesorios de ensamblado”.

(Mc Cloud 1995:273)

Se conformó un equipo de desarrollo para el *Vehículo X* gerenciado por George Habert, con Eduardo Genari en motores, Jorge Jovicich en carrocería, Miroslav Mayer en suspensiones y Héctor Cabrera para el sistema eléctrico. La coordinación estuvo a cargo de Jorge Malbrán, quien en palabras de Mc Cloud “era el uno de los hombres que más sabía de autos”.

Cuando para esta investigación le consulté a Jeanlou Ranwez⁹, Presidente del Club de Autos Clásicos de Argentina, sobre el *Torino* me respondió con una sola palabra: “Malbrán”.

Los estudios de mercadotecnia indicaban las preferencias del público por un auto más compacto y más “europeo”. Para el Departamento de Ingeniería hubiera resultado más simple contactar a Dick Teague de AMC para la restilización, pero la audacia de este proyecto -su punto más fuerte- fue salir a buscar al mejor diseñador de carrocerías de Europa: Pininfarina. Una empresa mixta como IKA, dirigida por un californiano, con productos de Willys, de American Motors y de Renault bajo licencia en simultáneo, con varios de sus ingenieros extranjeros, con su directorio en Buenos Aires y su fábrica en Córdoba, se lanza a la “aventura” del proyecto Vehículo X. La negociación con Battista Pininfarina se establece a través de un asesor externo, palabra mayor del mundo auto en todo el planeta: Juan Manuel Fangio¹⁰.

Fangio mantenía una cierta amistad con “Pinin” desde sus tiempos deportivos en Italia. El ingeniero Jorge Jovicich fue el encargado de acordar las condiciones de trabajo en un primer viaje a Turín a fines de 1963. El contrato se estableció en cincuenta mil dólares de honorarios y un tres por ciento de regalías sobre el costo de las unidades a producir. A



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

principios del año siguiente Fangio y Mc Cloud viajaron a la planta de Pininfarina a ver el avance del proyecto sobre las dos unidades *American* que se habían enviado.

Tal era la fama de Fangio en Italia que al llegar al aeropuerto de Milán sus amigos de Maserati le habían llevado una cupé para que se desplazara libremente durante todo su viaje.

Describe en primera persona James Mc Cloud:

“La autopista entre Milán y Turín se extendía por unos 125 kilómetros; atravesarla en lo más duro del invierno con hielo sobre el asfalto y Juan Manuel Fangio al volante de una Maserati a unos ciento sesenta kilómetros por hora es una experiencia inolvidable”.

(Mc Cloud 1995:275)

Al entrar al edificio de *styling* de Pininfarina se encontraron con los Rambler *American* cubiertos por lonas. Al descubrirlas -en propias palabras de Mc Cloud- encontraron “el milagro”. Lo que había sido un auto norteamericano, más bien formal y de líneas rectas era ahora un auto moderno y atractivo. Un

Grand Routier¹¹ europeo. Fangio también estaba muy conforme; los paneles de carrocería, las ópticas, la parrilla, los paragolpes y sobre todo el interior, tapizados y panel de instrumentos, combinaban perfectamente.

A partir de allí el desarrollo de ingeniería en Córdoba fue una constante por los siguientes dos años. Hubo que resolver infinidad de detalles, desde la adaptación del motor Tornado hasta la incorporación interna -por primera vez en Argentina- de faros auxiliares, lo que implicó un sistema eléctrico completamente nuevo. Para equilibrar pesos entre ejes con un motor tan pesado se colocó la batería en el baúl. Esto le dio al auto una mayor estabilidad. Jorge Malbrán, obsesivo y perfeccionista, trabajó incluso en el sonido del caño de escape. Adaptó una variante de silenciador Hotchkiss hasta que obtuvo el típico sonido *Torino*.

Si analizamos la “cara” del nuevo automóvil hay similitudes a otros diseños Pininfarina. La Ferrari 250 *GT* de 1962 y el Peugeot 404 *coupe* bien podrían ser -desde un punto de vista visual- sus “primos hermanos” y responde a una geometría de época, europea y deportiva, y también al mismo tiempo a un



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt



estilo de autor.

“La carrocería mostraba una silueta no muy aerodinámica, con un gran baúl trasero y un parabrisas envolvente. La parrilla frontal tenía los faros de posición integrados, mientras que los faros principales se destacaban en el testero de los guardabarros”.

(Iglesia, 2016:262)

El diseño interior, con madera en el tablero y volante y con cuero cosido en las butacas se asemeja bastante a un Alfa Romeo o a una Ferrari. Los paragolpes angostos y envolventes, y las tasas *dog dish* sobre las llantas perforadas, fueron los detalles que “Pinin” y su hijo Sergio -sin haber estado personalmente en Argentina- interpretaron sobre la italianidad en el gusto argentino. Del *family feeling* de AMC sólo quedaron las puertas.

Siendo el *Torino* un rediseño parcial, un *restyling* no por la evolución de producto -lo que es habitual en la industria- sino de transformación y conversión identitaria, convirtió a “Pinin” en el “cirujano plástico” de un auto de origen norteamericano, fabricado únicamente en la provincia de Córdoba, que fusionó

lo mejor de dos mundos –tecnología y diseño- y bajo la bendición de su prestigio como diseñador definió desde Turín (Torino)¹²: la argentinidad.

La Secretaría de Industria y Comercio aprobó los planes de Producción para el año 1966 como Rambler PF-612, PF-611 y PF-621/622. Tres modelos salen al mercado, el sedán cuatro puertas denominado *300*, la cupé *380* y la cupé potenciada *380W* con la particularidad de llevar tres carburadores Weber, a razón de uno cada dos cilindros y 174 HP de potencia. La presentación oficial se realizó en el Autódromo Municipal de Buenos Aires el 28 de noviembre de 1966. La revista *Primera Plana* del periodista Jacobo Timerman publicó en su portada –a página completa- una fotografía de Mc Cloud conversando con Fangio y con varios *Torinos* por detrás, titulado al pie: “El boom del Torino”.

Capítulo aparte merece la trayectoria deportiva del *Torino* en categorías de Turismo Carretera como así también la famosa “Misión Argentina” en la Marathón de la Route (1969) con un equipo coordinado por el mismo Fangio y llevando a los mejores pilotos argentinos de la época. Se presentaron tres *Torinos* preparados para



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

competición por Oreste Berta. Esta carrera de regularidad corrida en Alemania -aunque organizada por el Automóvil Club de Bélgica- y conocida también como “Las 84 horas de Nurburgring” fue el galardón -la frutilla del postre- para un claro dominador en toda la pista contra los mejores autos del mundo del momento, como Porsche y Lancia. Unas penalizaciones reglamentarias lo relegaron al cuarto lugar, pero la estadística dirá que fue el Torino No.3 quien más vueltas realizó tras esos extenuantes tres días y medio. El Toro salvaje dio cátedra en Europa. Y la epopeya Nurburgring, en el más largo y complejo de los circuitos de competición, le quedó para siempre en su haber.

La revista *Parabrisas Corsa* del 2 de septiembre de 1969, unos días después de la carrera, tituló: Un balance con superávit. Dijo el periodista Carlos Figueras en la nota: “Técnicamente los autos rindieron más de lo esperado [...] Todos estamos felices y orgullosos porque es un éxito argentino”.

Es muy difícil establecer que pautas hacen que un producto se convierta en objeto de “culto” para una sociedad. La historia del *Torino* bien pueda dar una respuesta.

Se fabricaron en total 99.792 unidades hasta 1981. Cuando Renault tomó el control total de IKA, primero bajo la denominación IKA Renault y luego como Renault Argentina, los *Torinos* dejaron de tener el emblema del toro rampante y adquirieron el rombo de la marca francesa. Insólita decisión ya que era el único producto de la marca que solamente se vendía en Argentina y francamente no era un Renault.

La conversión identitaria, que asimila a un vehículo norteamericano italianizándolo, excede al territorio del diseño industrial y penetra en la sociedad misma, crisol de un movimiento migratorio masivo y veloz, recorre la industria automotriz de la periferia y se convierte en un caso único en el mundo. Para los parámetros actuales del accionar industrial global es imposible que pueda repetirse.

Al mismo tiempo este gran producto analizado desde un punto de vista histórico, industrial, comercial, deportivo, proyectual y semántico, es la historia de personajes únicos unidos a través de un vehículo: Kaiser, Mc Cloud, Pininfarina, Fangio, Malbrán y Berta.



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

Notas:

¹ Gustavo Fosco (1961-2014), Diseñador Industrial UNLP, diseñador de automóviles en el Technocentre de Renault Francia (1990-1996), Director de Diseño Global de Alta Gama Renault Francia (2000-2002), Director del centro de Diseño Renault España (2002-2004), Director de Diseño Mercosur, Brasil (1997-1999) y Director de Asuntos Públicos de Renault Argentina (2005-2014). Muere en un accidente aéreo en el Río de La Plata cerca de Carmelo, Uruguay, trabajando para la empresa.

² Zamac o zamak, aleación de zinc, aluminio, manganeso y cobre (de las iniciales de cada componente toma el nombre), material con propiedades aptas para la inyección y el cromado posterior. Muy utilizado en la industria automotriz para producir emblemas identificatorios, hasta la aparición de termoplásticos que reemplazaron su uso.

³ Streamline: vocablo en inglés tomado de la marca *Streamline Cars* que desarrolló un vehículo de líneas aerodinámicas en 1927. El Diseño Industrial adopta esta palabra para marcar un estilo y una época de diseños curvos y fluidos tomados de la aviación y aplicados a productos. El diseñador Raymond Loewy con la propuesta de la locomotora para la Pennsylvania Rail



Fotografías



Foto 1 ©: Rambler American (1964) Archivo American Motors.



Foto 2 ©: Rambler American (1964) - Original conservado en Renault, Santa Isabel Córdoba
En exposición en Autoclásica 2016 con motivo del cincuentenario del Torino.



Foto 3 ©: Torino 380 interior - Colección Renault Argentina.



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

Road de 1937 marca un momento clave en la historia del transporte dándole semantización al proyecto.

⁴ Vehículo X fue la denominación durante el desarrollo confidencial en la fábrica; también fue llamado Rambler Pininfarina. (Cipolla, 2008:17)

⁵ Al ser IAME una fábrica de automotores pero también de aviones, la Aeronáutica estaba a cargo del gerenciamiento. Esto explica la presencia del ministro.

⁶ American Motors Co. Había surgido como la fusión de Nash, Hudson, Studebaker y Packard como consecuencia directa de la Gran Depresión. Para 1960 AMC está consolidada como la cuarta empresa automotriz norteamericana después de las Tres Grandes.

⁷ Rambler es una de las marcas de automóviles más antiguas de Estados Unidos, fue creada en 1902.

⁸ Tras la caída de Perón en 1955 y con el intermedio de una dictadura, asume como presidente constitucional el Dr. Arturo Frondizi entre 1958 y 1962. Su origen político se encuentra en la UCRI y su plan de gobierno se denomina "Desarrollismo".

⁹ Fue Gustavo Fosco quien me presentó a su amigo Jeanlou Ranwez, coleccionista de automóviles Renault, presidente del Club de



Foto 4/5 ©: Comparativa de estilo Pininfarina.

Ferrari 250 GT (1958) Colección Perez Companc y Torino 380 (1968) Colección Renault Argentina.



Foto 6 ©: Torino 380 (1968) - Colección Renault Argentina - En exposición en Autoclásica 2016 con motivo del cincuentenario del Torino.



Interpretar argentinidad.

La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt

Autos Clásicos de Argentina y organizador de la feria Autoclásica, la más importante del rubro en Sudamérica.

¹⁰ Juan Manuel Fangio, era nieto de Giuseppe Fangio, emigrado a Laguna de los Padres en 1887, proveniente de la provincia de Chieti, Italia. Juan, apodado “el cheuco” o “el quintuple”, fue campeón mundial de Fórmula 1 en 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957.

¹¹ La categoría Grand Routier, refiere en la industria a vehículos grandes de la llamada gama E, que permiten transportar cinco personas, y que poseen potencia y prestaciones de deportividad.

¹² La denominación Torino, aprobada luego de barajar otros nombres italianos como Corsa o Monza, se definió apenas unos días antes del lanzamiento. Como emblema se estilizó el toro rampante del escudo de la ciudad de Turín. Un curioso detalle: el Comité de Dirección IKA, debido al pudor local, eliminó los atributos originales del toro italiano y el emblema del auto lleva un toro castrado.

El público no relacionó al nombre con la ciudad de Turín sino que rápidamente el auto fue apodado el Toro salvaje de las Pampas, en referencia al famoso boxeador Luis Ángel Firpo.



Fig. 7 ©: Ilustración de Rafael Varela: “Torinos en Nurburgring”

Bibliografía:

Burke, P. (2005), Visto y no visto: el uso de la imagen como documento histórico, Barcelona, España, Ed. Cultura libre.
 Cipolla, F. (2008), Proyecto vehículo X, Ed. Privada.
 Cipolla, F. (2015), El Torino. Historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva, Bs. As., Argentina, Lenguaje Claro Editora.
 Cipolla, F. (2016), El Torino. Edición especial 50 años, Bs. As., Argentina, Lenguaje Claro Editora.
 Iglesia, R. (2016), 25 casos de diseño “grosso”: Argentina 1920-1981, Bs. As., Argentina, Diseño Editorial.
 McCloud, J. (2015), Del jeep al Torino. La historia de IKA, primera planta automotriz integrada de Sudamérica, Bs. As., Argentina, Lenguaje Claro Editora.
 Perón, J. (1953), 2do. Plan Quinquenal, Bs. As., Argentina, Editorial Presidencia de la Nación.

Renault Argentina, (2005), Renault en la Argentina: 50 años en movimiento, Bs. As., Argentina, Ed. Renault.

Prunet, A. (2000), Pininfarina, Art and Industry 1930-2000, Haynes publishing.

Hemerografía.

IKA Torino 380 W-1967. El gran orgullo nacional. (2016), *Autos inolvidables argentinos*, (N°3), pp. 3-14

Industrias Kaiser Argentina S.A, (1966), Información de servicio “Torino”.

Rogliatti, J., (1961), reportaje a Pinin Farina, *Revista Parabrisas* (N°7), pp. 62-63.

Imágenes con © para uso exclusivo del artículo.



Interpretar argentinidad. La conversión identitaria del Rambler American en el IKA Torino

Alan Neumarkt*

*** Dr. D.I. Alan Neumarkt**

La trayectoria de Alan Neumarkt es una conjunción de diseños y distancias.

Nació en Montreal, Canadá (1964); aprendió a escribir y a dibujar en Villa Crespo, barrio bohemio de la ciudad de Buenos Aires; y a los 17 años se fue con tres amigos a vivir a la ciudad de La Plata para formarse en Diseño Industrial en la mítica Facultad de Bellas Artes de la UNLP.

En 1988 se casó en Quilmes, donde vivió 8 años y tuvo tres hijos. Ahora ya lleva 20 años viviendo en el Bajo de San Isidro.

Ha dado conferencias en Madrid y en Barcelona, España (IED y ESADE); en Montreal, Canadá (UdM y Concordia), y en las universidades nacionales de La Plata, Cuyo, Buenos Aires, Mar del Plata, San Juan, Rio Negro, Avellaneda, Rosario y Córdoba, Argentina.

Lleva realizados más de 500 viajes a Mar del Plata donde es **Profesor Titular** de dos cátedras en FAUD UNMdP.

En Buenos Aires es **Director de Educación Superior** de la sede Belgrano del Instituto de Tecnología ORT y Profesor Titular de posgrado en UBA y UNTreF.

Asociado a Néstor Piquero compartió 25 años de vida profesional creando *Sudamericadesign*, en Buenos Aires y Sao Paulo. Un estudio profesional y un laboratorio de ideas con más de 200 proyectos realizados, entre otros para NIKE, Topper, Pampero, Alpargatas, Calvin Klein, Guess, Moulinex, Lacoste, Cardón y Peugeot.

Su diseño de la silla *Calvin*, producida en 1988, fue seleccionada como pieza de Colección del MAMBA, Museo de Arte Moderno de Buenos Aires.

Fue premiado junto a su esposa Verónica Fernández (Veroícono) por Witcel; premiado también por Cafydma; por Atma; por la Asociación de Diseñadores de Buenos Aires; y por Puro Diseño '08.

Al Diseño le sumó viajes, a los viajes escritura. Lleva publicados cuatro pequeños libros de poesía y tres libros de crónicas ficcionadas; además de varias notas periodísticas y textos profesionales.

Junto a Marcelo Leslabay ha publicado en *Experimenta*, Madrid. Con Guillermo Portaluppi y Wolkowicz Editores publicaron *Diseñar Autos-vida y pasión de Gustavo Fosco*.

Recientemente obtuvo su **Doctorado en Diseño** en la Universidad de Buenos Aires, presentando una relectura novedosa y multilínea de la historia del diseño industrial argentino.

Para Alan Neumarkt diseñar, enseñar, viajar, escribir, descubrir, son sinónimos.

En síntesis, líneas y kilómetros, una forma de vivir.