

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

Bodega

Recortes



Ricardo Adonis P.

El Chevrolet Impala nació bajo la idea de crear un auto de lujo para el hombre y mujer estadounidenses de clase media, es decir su misión fue ser el Chevrolet más lujoso, concepto que fue muy bien desarrollado, con una excelente materialización de la promesa efectuada por el marketing, creando un automóvil de muy alta calidad.

En Chile ocurrió lo mismo y desde que llegó el primer Impala, se impuso la idea que era un auto de lujo. A esta percepción contribuyó, en nuestro país, el modelo de 1959 con sus aletas traseras horizontales -no verticales como eran hasta ese momento- y sus grandes luces traseras en forma de ojo de gato. A eso se sumaba un gigantesco parabrisas trasero, con el cual el auto adquiría el aspecto de nave espacial. Nunca había llegado algo así a Chile y ese modelo marcó la impronta superior del IMPALA en nuestro país. A lo largo de la vida del Impala desde 1958 (hubo prototipos exhibidos antes de ese año) han existido nueve generaciones.



Este artículo no pretende entregar la historia del modelo Impala, pues excede las características de un sitio como Tuerca.cl. Ello quedará para algún número de La Gaceta de los Clásicos. Sin embargo, inspirados por la reciente cantidad de avisos publicados ofreciendo Impalas de mediados de los sesenta, efectuaremos un breve recorrido en esos modelos.

Para los aficionados a la potencia, el Impala de 1961 es un hito. Además de presentar un diseño más descansado y formal, sin aletas y con pocos cromados, su forma se acercó un poco más a Cadillac. Pero a ello se agrega el opcional paquete Super Sport (SS) que lo transforma en el primer Chevrolet en ofrecerlo. Bajo SS era posible elegir el Impala entre dos motores de alta performance: 348, o 409, este último un verdadero monstruo de 350HP. En 1961 se fabricaron, a modo de prueba, menos de 500 SS pero en 1962, casi 100.000, con muchos opcionales y un interior totalmente motorizado (frenos de poder, asientos de poder, vidrios de poder, etc.). El Impala tenía al mundo a sus pies.



Y ese mundo era feliz. El Impala se ofrecía en siete diferentes estilos de carrocería: sedanes de dos y cuatro puertas, hardtops de dos y cuatro puertas, station wagons para seis o nueve pasajeros y convertible. Todos llevaban el mismo chasis en el cual se montaba la carrocería semi rígida en 10 ó 14 puntos (dependiendo del modelo) sobre gruesos anillos de goma. El chasis estaba diseñado para tener cierta flexibilidad frente a las tensiones del camino, la cual era absorbida por los anillos de goma. No había contacto metal con metal. El Impala flotaba.



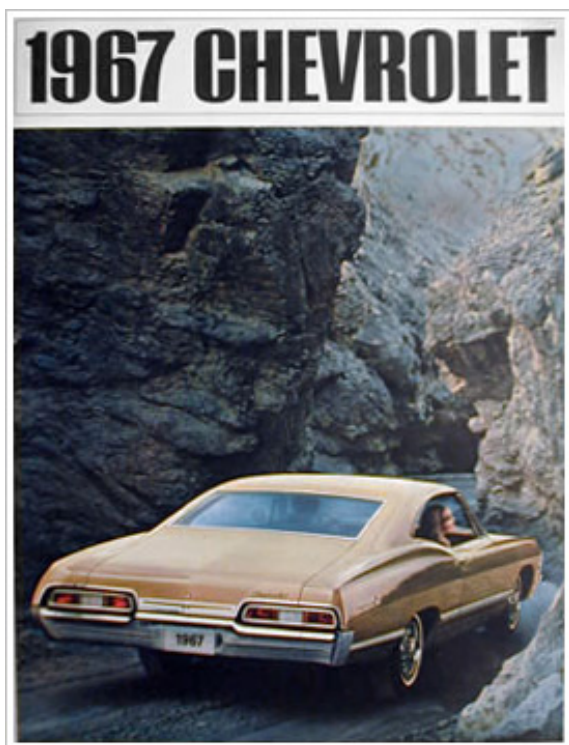
Su carrocería era la llamada Línea B de GM, la cual compartía con otros próceres tales como Pontiac Catalina, Oldsmobile Eighty-Eight y Buick LeSabre. Y esa combinación chasis-carrocería tipo B, siempre fue la base constructiva del Impala.



En 1965 el modelo sufre un profundo rediseño adquiriendo una forma más maciza y redondeada, perdiendo la agilidad estética de los años anteriores. Mantiene, afortunadamente, su marca de fábrica: en la cola aún lucían las seis luces traseras separadas en dos conjuntos de tres a cada lado. Pero ese mismo año se introduce el Impala Caprice con un interior más detallado y aún más completo, modelo que traía el germen del daño para el Impala: Al año siguiente se ofrecería como modelo separado, tomando el rol del Impala como el Chevrolet de mayor lujo.



En 1966 se cambia parte del diseño, incorporando líneas más marcadas y nuevos tapabarro, parachoques y máscara. Las líneas se acercan más al mundo “*Muscle car*” que al formal mundo Cadillac. Y algo importante: pierde parte de su patrimonio al no tener el conjunto de seis luces de cola, las que se han transformado geométricamente en sólo dos rectángulos. Con todos los cambios perdió parte de su glamour e imagen de mayor delicadeza y lujo, pero continuó siendo favorito para los amantes de los SS.



El modelo 1967 presentaba un diseño impactante, especialmente en la versión cupé cuya línea del techo se fundía sin pérdida de continuidad con la maleta, dándole un aspecto muy aerodinámico y “de acción”. Continuaba la opción SS con motores de 325 HP y el motor “*Top line*”, el V8 de 427 pulgadas y 385 HP el 427. El SS destacaba por su faldón del bajo de la carrocería de color negro, rebordes cromados en los tapabarro. También se podía pedir con máscara parcialmente de color negro, doble circuito de frenos, columna de dirección amortiguadora de impactos y uso de fibra óptica para el sistema de encendido.

De los 76.055 Impala SS construidos ese año, sólo 2.124 clientes solicitaron la “*Regular Production Option (RPO) Z-24*” que aseguraba tener un SS 427. También 400 Super Sport fueron pedidos a fábrica con el confiable (pero falto de fuerza para tal auto) 6 cilindros. En la línea Impala general, 18.800 fueron pedidos con el confiable 6 cilindros. Impala vendió ese año cerca de 600.000 autos pero ya 124.000 compradores habían preferido al Caprice.

El Impala se mantuvo como el “*best seller*” de Chevrolet hasta los 70’s. En 1971 un rediseño transformó la línea Impala y Caprice en el automóvil de mayor tamaño jamás ofrecido por Chevrolet, lo que ocurrió fuera de tiempo: La crisis del petróleo, algo desconocido en el mundo hasta entonces, castigó al Impala haciéndole perder toda su popularidad. Sería rejuvenecido posteriormente en 1977, momento en que reconquistó a sus amantes.



Difícil hoy día construir un modelo que se constituya en algo tan patrimonial para una empresa como lo es el Impala.

Ver historias de Impalas chilenos:



Impala Sport Sedan 1960



Impala SS 1967



Impala Sport Sedan 1965



Impala 1963 sin pilares



Impala 1960



Comerciales TV 1965