

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

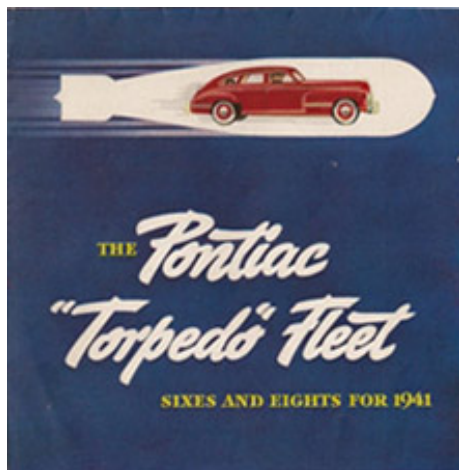
Bodega

Recortes



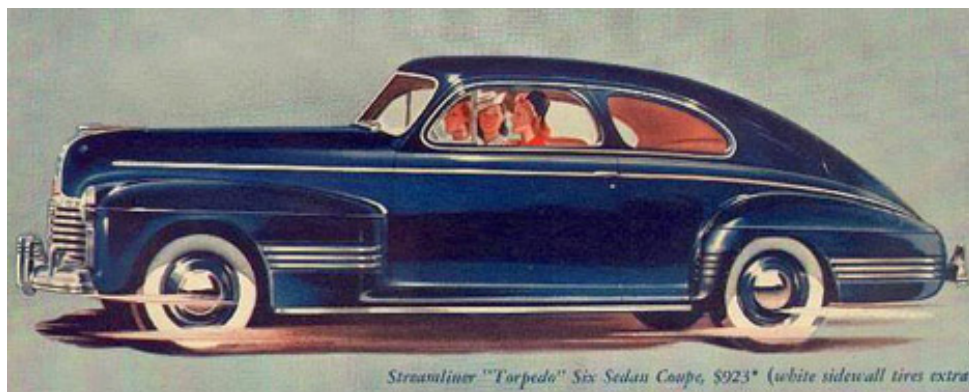
Pontiac Torpedo, o dejándose abrazar por el viento

Ricardo Adonis P.



En 1940 Pontiac presentó una novedad aerodinámica y de formas voluptuosas, en cuyas líneas el viento parecía deslizarse, sin encontrar más que suaves curvas que fluían por toda la carrocería.

Apropiadamente llamado "Torpedo", éste modelo posicionó definitivamente a Pontiac un peldaño más arriba de las tres básicas (Chevrolet, Ford y Plymouth), tal como lo había planificado Alfred Sloan: *Pontiac: Un paso más avanzado.*

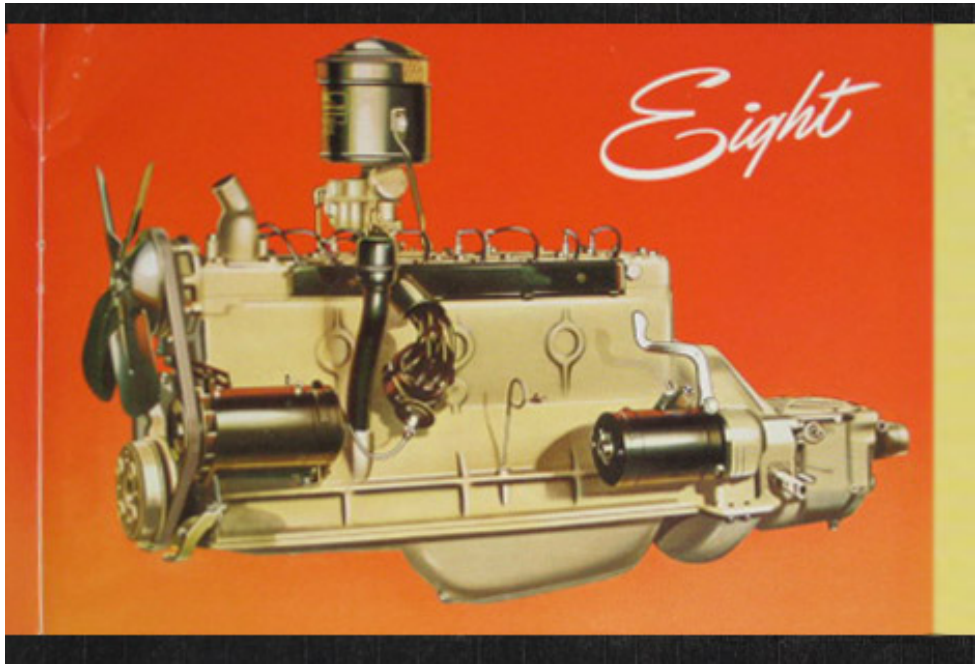


En 1941 fue reestilizado con tapabarros aún más bulbosos y para darle un mayor ancho, se le agregaron líneas de fluencia aerodinámica en los faldones. Eran tres series: Deluxe Torpedo (JA) que utilizaba la carrocería tipo "A" junto a Chevrolet y Oldsmobile pequeños; Streamliner Torpedo (JB) que compartía carrocería tipo "B", de mayor tamaño con Buick y Oldsmobile y el Torpedo Custom (JC) con carrocería tipo "C" compartida con Oldsmobile y Buick grandes y con el Cadillac standard. Ese año sería la última vez que Pontiac tendría acceso a utilizar esa lujosa carrocería, pues quitaba mercado a las otras marcas.



El Streamliner Torpedo a su vez se presentaba en dos modelos: el sedan coupe y el four-door sedan. En ambos se publicitaba insistentemente su aerodinámica: el techo fluía limpiamente desde el parabrisas delantero, en una sola, suave e ininterrumpida línea hasta el parachoques trasero. Los tapabarros delanteros se fundían con la carrocería en forma casi perfecta y para mejorar el efecto aerodinámico y visual, hasta las bisagras de las puertas, por primera vez, estaban escondidas.

El motor básico era un seis y se ofrecía por primera vez en la industria una opción de motor ocho, por un pequeño precio adicional: \$25. Hasta ese momento los motores mayores se reservaban para las series de más alto lujo. A partir de esta política establecida por Pontiac, fue posible pedir un motor 8 en los autos más económicos. Se publicitaba como “Only \$25 more for an eight in any model”.



Ambos motores eran “en línea” y de cabeza cuadrada. El ocho llevaba un carburador Carter WDO de dos bocas y estaba homologado a 103 HP @ 3,500 rpm. El seis era de 239 pulgadas cúbicas y su potencia, 90HP @ 3,200 rpm. La compresión era de 6.5:1 para ambos motores. Fue un éxito, con ventas record para la marca: 330 mil unidades vendidas ese año.



En 1942 Pontiac estaba fabricando material de guerra, pero igual se hizo de tiempo para revisar el diseño, haciéndose presente la genial impronta de Harley Earl, uno de los mejores (o más exitosos) diseñadores automotrices de todos los tiempos (junto con Raymond Loewy de Studebaker). Mr. Earl concibió alargar los tapabarros hasta las puertas, dando un perfecto aspecto pontoon, lo cual contribuyó a asociar al modelo con los verdaderos torpedos utilizados en la Guerra que ya estaba iniciándose. Entre otras modificaciones estaba una máscara de mayor tamaño y de diseño algo más complejo.



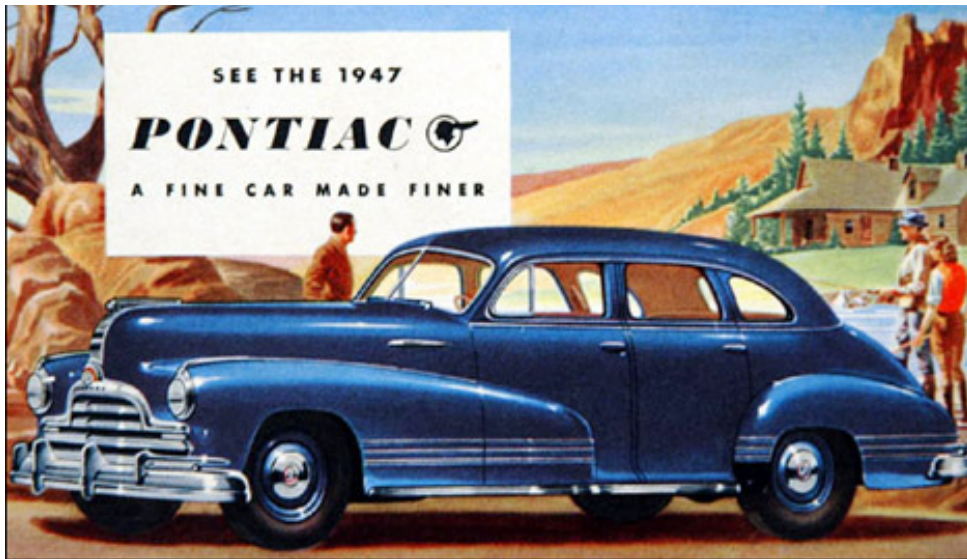
Pontiac 1942 Torpedo Staff Car, fotografía utilizada con autorización de Vladimir Yakubov ([ver más fotos](#))

Debido a la Guerra, en 1941 el níquel pasó a ser un material crítico por lo cual se modificó el proceso de cromado para reducir su uso en un 50%. Ello explicaría porqué los cromados de los autos de 1941 y 1942 fueron de menor calidad. Desde el 15 de diciembre los automóviles sólo podrían llevar cromados los parachoques.

Otros elementos que tradicionalmente se cromaban debían ser pintados o eliminarse. A pesar de todas las complejidades de la guerra, Pontiac todavía presentaba en 1942 ambas series, Torpedo y Streamliner. También se mantuvo en producción el modelo de alta gama Streamliner-Chieftain sedan y coupe que se identificaba por emblemas especiales en los tapabarros delanteros. Entre algunas características del Chieftain podemos mencionar un manubrio de tipo "Safti-Flex", reloj eléctrico, paragolpes en los parachoques y apoya-brazo central en el asiento trasero.



En febrero de 1942 el Gobierno estadounidense ordenó el "Alto" a la producción de automóviles civiles. Según la revista LIFE de ese mes, *"Exactamente a la 1:31 de la tarde del 2 de febrero de 1942, el último automóvil particular fabricado hasta finalizar la guerra, salió de la Planta A de Pontiac"*. Era un Torpedo de color claro, con la máscara pintada de gris. Los Pontiac de 1942 son escasos: Se fabricó un total de sólo 83.555 unidades de las cuales 29.886 fueron Torpedo Six y 10.284 fueron Streamliner Six.



Los Pontiac Torpedos continuaron fabricándose hasta 1948, con motores mejorados, siempre de 6 u 8 cilindros. En 1949 GM lanza su nueva serie de carrocerías más bajas y modernas, descontinuándose la hermosa gama y el evocador nombre Torpedo. Puede que no haya un automóvil más evocador de esos tiempos y de la potente música de swing.



Este artículo fue inspirado cuando vimos aparecer en los eventos de [Talagante](#) y de [Rinconada de Los Andes](#), a fines de de 2011, un Pontiac Torpedo del escaso modelo 1942.



Pontiac Torpedo 1942 de Allan Herrera

A pesar que se puede clasificar en la categoría de sobreviviente, pues no está restaurado ni 100% completo, es un verdadero privilegio poder examinarlo en estos eventos. Este auto había sido vendido a una chatarrería y estaba a punto de ser entregado a la recicladora. No sabemos si es un modelo fabricado antes o después de diciembre de 1941, pero muestra evidencia de lo señalado en el reportaje respecto a los problemas existentes en aquella época con los cromados.

También podemos señalar que por la presencia de paragolpes en ambos parachoques y un emblema al inicio de las líneas de velocidad en el tapabarro, éste parece haber sido un modelo de la gama alta: un “Torpedo Chieftain”.