




La Historia de la Industria Automotriz Argentina

Jueves 4 de Agosto de 2011



Marcas : Pioneros : Hitos : Prototipos : Manuales : Publicidades : Clubes : Salones : Hacedores : Libro de Visitas : Entrevistas : Enlaces

 

### Entrevista a Jorge Ferreyra Basso

***"Yo creaba trabajo, no esperaba que me dijeran haga esto o aquello, nos poníamos a inventar modelos, se nos ocurrían series especiales y así nació la Chevy Serie 2"***



Comenzó diseñando autos de competición para Bauffer a mediados de los '60, fue Jefe de Styling de General Motors Argentina en los '70 y siguió su exitosa carrera en los centros de diseño de Opel en Alemania y GM en Estados Unidos.

Hoy, retirado de la práctica profesional sigue vinculando a los autos y al diseño a través la pintura, otra de sus pasiones, formando parte del grupo de artistas de Arte & Auto.

#### Jorge, ¿cómo fueron tus inicios en el campo de diseño automotriz?

Yo estaba estudiando ingeniería, aunque no era exactamente lo que quería, pero a mediados de los años sesenta dentro del área de diseño no había otra cosa, era o Ingeniería o Arquitectura y tenía claro que quería diseñar autos. Por un lado, estaba la estética de la arquitectura, de hecho todos los diseñadores industriales de aquella época eran arquitectos y por el otro, estaban los ingenieros con quienes tenías que dialogar y pelearte después, si llegabas a diseñar autos. Yo sabía que diseño no se estudiaba en la Facultad de Arquitectura sino en los centros de diseño

#### Anuncios Google

##### **Pintá tu Casa - 70%**

Ofertas Únicas para Pintar tu Casa al 70%. ¡Es Una Oportunidad Única!

[www.pintar.casa.groupon.co...](http://www.pintar.casa.groupon.co...)

##### **Venta de Autos**

Contacta miles de Vendedores Oportunidad en usados y 0 Km

[www.DeMotores.com.ar](http://www.DeMotores.com.ar)

##### **ZwCAD Solucion en CAD**

La alternativa número uno en CAD Registro de Nuevas Reventas

[www.totalcad.com.ar](http://www.totalcad.com.ar)

##### **TedeSa - Peugeot Citroen**

Service Integral Peugeot Citroen Repuestos Originales Garantizados

[www.tallertedes.com.ar](http://www.tallertedes.com.ar)

##### **Fierros del Campo**

Los Mejores Fierros del Campo Los Podrás Encontrar Aquí. Ingresá!

[www.caseih.com](http://www.caseih.com)

#### Anuncios Google

[Repuestos Autos](#)

[Diseño Casas](#)

[Auto Basso Consumo](#)

[Chevrolet Autos](#)

[Chevy Autos](#)

#### Las Fábricas

Buscar marcas ▾

#### Noticias

[Ver mas...](#)

Scania Argentina cumple 35 años de producción en el país

[Ver mas...](#)

El auto argentino tuvo su fiesta en Francisco Álvarez

[Ver mas...](#)

#### Actualizaciones

18.07.11

[Manuales](#)

02.05.11

["Prin" Gradassi](#)

02.05.11

[Peugeot 408](#)

28.04.11

[Enlaces](#)

14.03.11

[Expo Auto Argentino](#)

para transporte como era el caso del Art Center College of Design de Pasadena, en Estados Unidos. La arquitectura no me representaba y tampoco me entusiasmaba la idea de irme del país a estudiar, por eso opté por Ingeniería.

#### **¿Tus primeros diseños fueron para Baufer?**

A través de un compañero de facultad que conocía a unos de los socios de Baufer, conseguí una entrevista con Baudena padre e hijo. Estuve como una hora hablando con ellos, inclusive les hice unos dibujos en un papel para borradores y me ofrecieron ahí mismo si quería dibujar para ellos. Fue como un regalo caído del cielo. Así empecé con un entusiasmo total, me pasaba todo el día dibujando y sólo paraba cuando me tenía que ir a cursar a la Facultad.

#### **¿Ellos se dedicaban sólo a la competición o construían también algunos autos de calle en series limitadas?**

En ese momento se dedicaban exclusivamente a la competición y cuando llegué estaban haciendo la nueva galera de los hermanos Emiliozzi, así que mi primer trabajo fue relevar la carrocería que habían hecho, pero paralelamente empecé a dibujar por mi cuenta y hacerles propuestas de diseños nuevos y de a poco empezaron a escucharme y prestarle atención a mis ideas. Trabajaba en una especie de atillio donde ellos tenían el tablero de dibujo. Lo gracioso es que yo entré en el año 1964 y el arreglo económico fue que me iban a dar dinero para nafta y que yo hiciera con eso lo que quisiera. En ese momento yo tenía un De Carlo 700 y después me compré un Renault Gordini. Así que con ese ingreso más lo que me entraba de dibujos que yo hacía para otros y el aporte de mi padre, me las arreglaba bastante bien. Desde los 14 años estuve ahorrando dinero para comprarme un MG '47, pero mi papá me ayudó y me dio la diferencia para poder comprar el De Carlo.

En Baufer seguimos con el Volvo de Federico Urruti que llevó el auto para que le hiciéramos una trompa aerodinámica en aluminio. Yo me puse a dibujar como loco y no sólo le dibujé la trompa sino que le propuse además cortarle la cola y dejarla medio trunca para mejorar la aerodinámica del auto. Ellos habían hecho trabajos también para el Chevitú de Froilán González, y un día apareció Froilán y al ver lo que yo había dibujado dijo: "*Yo quiero lo mismo para mi auto*", así que pasamos del auto de Urruti al Chevitú. Lo primero que hice fue una maqueta en yeso en escala 1:4. El reglamento, que yo conocía muy bien, establecía que tenía que mantener las cotas originales, pero no decía nada del techo, así que se me ocurrió hacer algo inspirado en el diseño del Mercedes Pagoda que tenía los bordes más altos que el centro. De esta manera, el techo bordeaba la jaula antivuelco y bajaba hacia el centro del parabrisas, así le reduje la sección en diez centímetros con lo cual disminuyó bastante la resistencia aerodinámica. Después seguí con la trompa, investigué las salidas de aire, había que buscar la manera de sacar el aire del capot o bien evitar que entre y lograr la circulación que menos afectara a la velocidad del auto. Se me ocurrió entonces perforar los parantes de puerta, que en el Chevrolet 400 eran estructurales, pero al tener jaula antivuelco no afectaba la estructura del auto. Por lo tanto el aire pasaba por los parantes y salía por los paneles de las puertas. Si te fijas en las salidas de aire de las puertas del Chevitú, quedaron como las del Corvette, con la diferencia que en este caso eran funcionales y no puramente estéticas. Todo esto era muy intuitivo, no teníamos manera de hacer cálculos previos, así que la verificación la hacíamos en los caminos, íbamos con Cupeiro a hacer los ensayos y probábamos las soluciones ahí mismo, era todo prueba y error. También me acuerdo que le recortamos la cola hasta donde permitían los elásticos originales y con eso redujimos el largo unos 40 centímetros. Quedó una cola trunca y ese tipo de soluciones fueron aplicadas en los Sport Prototipos que llegaron después. Por ejemplo la Garrafa estaba inspirada en esa solución, fue una propuesta mía que a Baudena ingenuamente se le ocurrió mostrar y después la terminó haciendo otro. Así salió el primer Chevitú. Después vinieron otras versiones con otras trompas, más del estilo del TC actual, pero no las diseñé yo.

Estos trabajos me abrieron muchas puertas. Hice algunos autos experimentales y para particulares. En el '66 con Alain Baudena construimos un auto con motor Gordini, chasis reticulado y una carrocería muy baja de sólo un metro siete de altura que había quedado muy lindo. Después hice el Chevitres hasta que en el '68 ingreso a General Motors y se termina esta etapa experimental de juego y empiezo a "laburar en serio".

#### **¿Cómo era el proceso de diseño en Baufer?**

El proceso era muy simple. Yo hacía una especie de anteproyecto, empezaba con algunos borradores, seguía en el tablero dibujando a escala el perfil, una vista en planta y las vistas frontales y posteriores. Eso era todo. En algunos casos se hacía

planta y las vistas frontales y posteriores. Eso era todo. En algunos casos se hacía una maqueta en escala 1:4 o 1:5.

Después sobre un chasis real de TC al que le poníamos un motor completo para chequear los volúmenes, construíamos la carrocería con alambres de 8 o 6 milímetros y una vez terminada esa estructura, se trabajaba directamente con chapa y martillo para darle la forma definitiva a cada unas de las piezas. La construcción dependía del tipo de chasis. Si era reticulado se trabajaba más fácil, sino había que generar toda una estructura que en un coche de carrera no es otra cosa que la jaula antivuelco. Las trompas y los paneles de puerta eran en aluminio y el resto chapa de acero, salvo que el reglamento exigiera las puertas originales en acero.

#### ¿Cuándo ingresas a General Motors Argentina?

Es curioso. Un día aparece una vecina de la vereda de enfrente con un recorte de un aviso del diario Clarín donde decía que General Motors Argentina estaba buscando Supervisor de Estilo o Styling, no se usaba todavía el término diseño como en la actualidad. Inclusive en Estados Unidos el centro de diseño se llamaba Styling Center y luego cambió su denominación por Design Center, lo que implicó todo un cambio en el concepto de lo que era el trabajo de diseño en si mismo. Lo que hacía el Styling Department era sólo estilizar las formas, pero no era un diseño como el que se hacía en Europa que era mucho más racional y funcional. Eran dos culturas diferentes.

#### ¿Recordás la fecha del aviso?

Eso fue en enero o febrero de 1968. Se habían presentado decenas de candidatos y yo quedo seleccionado con un grupo reducido para una segunda entrevista con un norteamericano que era el director de Styling de General Motos Brasil, responsable también del área de Sudamérica y de organizar el nuevo departamento que tendría la división Argentina. Había un pequeño problema. Yo tenía fecha de casamiento para el 30 de marzo y la entrevista era el 2 de abril, así que el viaje de bodas no existió, lo tuvimos que hacer después. Estuve dibujando para llevar muestras hasta último momento y creo que me eligieron a mí porque entre otras cosas lo que les mostré fueron dibujos de carrocerías para la Argentina que evidentemente mostraban lo que el país necesitaba, es decir no llevé fantasías, sino que fui muy concreto y específico. Así fue que me eligieron y se formó un equipo reducido de gente muy joven donde estaba el Ingeniero Roberto Carena, un cordobés que tenía mi edad, el Arquitecto Pedro García que es tres o cuatro años mayor que yo, y que en ese momento ya era empleado de General Motors trabajando en el Departamento de Ingeniería, más un español que era chapista y lo entrenamos como modelista. Así quedó conformado el equipo de sólo cuatro personas originalmente, al que luego se incorporaron algunas más. Yo tenía 24 años en ese momento y quedé a cargo del Departamento de Styling coordinando las acciones con los Departamentos de Ingeniería, Planificación y Marketing. El departamento dependía de Ingeniería, no era autónomo como suelen ser ahora y a su vez Ingeniería reportaba directamente el gerente general de General Motors Argentina.



### **El original diseño de la Chevy Serie 2 triplicó las ventas de la cupé Chevy SS**

#### **¿Cuál fue el primer proyecto?**

El primer proyecto fue muy gracioso, porque yo ingresé el 15 de abril del '68 y me metieron en lo que era la sala de conferencia de Ingeniería, donde Carena y yo empezamos a construir un prototipo con piezas de Chevrolet 400. Era un TC, yo hice el diseño y Roberto se ocupaba de la parte de ingeniería. Construimos un autoportante con partes de la carrocería en aluminio y una altura de un metro diez. Todo eso lo hacíamos con el Ingeniero Joseph y supervisados por el Gerente de Ingeniería. Así que durante tres meses no hubo sala de conferencias para Ingeniería.

#### **¿En Styling hacían también trabajos para competición?**

No, en realidad teníamos que hacer tiempo hasta junio cuando la empresa nos iba a enviar a Brasil para capacitarnos en lo que iba a ser nuestra tarea específica vinculada a la producción y no al automovilismo. Mientras tanto diseñamos este prototipo en el que iba a correr Juan Manuel Bordeu. Yo apliqué toda mi experiencia en Bauger. Hicimos los planos a escala e incluso una maqueta en arcilla, pero el auto nunca se construyó.

Finalmente, García, Carena y yo viajamos a Brasil donde fuimos entrenados durante tres o cuatro meses por el mismo norteamericano que me había entrevistado y el equipo de Styling que ya estaba formado allí. Viajé con mi mujer, así que de algún modo fue como mi luna de miel. En ese momento estaban preparando el lanzamiento del Chevrolet Opala, versión brasileña del Opel Commodore.

#### **Si Brasil empezó a construir autos después que Argentina ¿por qué el Departamento de Styling se inauguró allá antes que acá?**

Porque en Brasil, General Motors ya tenía un departamento de diseño para la línea de heladeras Frigidaire, al que a comienzos de lo '60 le incorporan el sector automotriz destinada a la producción de camiones, pick ups y una especie de rural o "perúa" como dicen ellos, llamada Veraneio, diseñada a partir de la pick up. Es decir, que hasta ese momento era más grande el sector de diseño de heladeras que el de autos.

#### **Pero la producción de autos empezó en Argentina antes que en Brasil.**

Por supuesto. La fábrica de Argentina inaugurada en 1925 fue la primera operación overseas de General Motors a nivel mundial. En Brasil la producción empezó algo después. Eso te da la pauta de la frustración de todos nosotros, de esa generación que recibía con gran cariño y afecto a los brasileños para enseñarles y hoy MERCOSUR mediante, sobrevivimos vendiéndoles autos a ellos.

¿Te das cuenta la locura total de nuestro país? ¿Porqué algunos nos tuvimos que ir y otros se quedaron haciendo cualquier otra cosa que no tenga que ver con la industria? Esa es la gran desesperación de nuestras almas. La industria en general empezó antes en Argentina. Cuando se diseñaban y construían autos en los '50, en Brasil no se hacía nada, sembraban café y azúcar y ahora tenemos que ponernos contentos si las empresas nos dejan por lo menos armar autos aquí.

#### **¿Cómo era el trabajo cuando volvieron a la Argentina?**

Era muy divertido. La verdad que los tres, éramos tipos muy creativos. Yo creaba trabajo, no esperaba que me dijeran haga esto o aquello, nos poníamos a inventar modelos, se nos ocurrían series especiales, autos que no existían.

#### **¿Cómo nació la cupé Chevy Serie 2?**

Surgió de esas series especiales que te comentaba antes.

La cupé Chevy se había lanzado en Estados Unidos con el nombre Nova SS (Super Sport) en 1968 para remplazar al Chevy II, nuestro Chevrolet 400. La que fabricábamos acá parecía un auto de lujo, venía con techo vinílico, llantas con aros cromados y cubo central. Era muy aburrida, muy americana, pero en Estados Unidos los autos deportivos eran así, hasta el Mustang y el Camaro traían techo vinílico y nosotros teníamos que competir con el Torino que se vendía a lo loco y nosotros cada vez vendíamos menos. En ese momento, el Presidente de General Motors, era un norteamericano que hablaba muy bien español, venía de General Motors Interamericana, la rama de la empresa que producía locomotoras, es decir que de autos no sabía nada, pero sí muchísimo de producción. Un día viene a visitarnos al sector de Ingeniería junto con otros capos de la empresa y después de ver lo que estábamos haciendo, me agarra del hombro y me pregunta "Jorge ¿qué podemos hacer para vender más cupés, porque estamos en 180 unidades mensuales?"

Entonces yo le digo: "mire, es muy sencillo, hay que hacerla más deportiva para

*que la gente se entusiasme más. Hay que sacarle el techo vinílico, ponerle llantas deportivas, una franja lateral y pintarla con colores llamativos que se vean de lejos".* Mientras tanto, todos los capos de Marketing y Ventas escuchaban sin decir nada, no tenían ni idea de qué hacer.

Me preguntó entonces cuánto tardaría en hacer eso y le respondí que apenas me diera un auto de la línea de producción lo hacíamos. Creo que un viernes nos dieron el auto, y ahí mismo le arrancamos el techo vinílico, le sacamos la falsas tomas de aire del capot, la pintamos de color "Verde Tempestad" y empezamos a tirarle unas franjas en los laterales en base a unos dibujos que habíamos hecho con Pedro. Al final elegimos uno que se me había ocurrido a mí. Como yo era fanático del Jaguar Mark II, tenía el nombre Mark II en la cabeza, y no se me ocurrió otra cosa que traducir eso a Serie 2, entonces en la franja a la altura del guardabarros escribimos Serie 2, y así quedó. Además, le agregamos unas llantas deportivas que eran del Oldsmobile 442 que yo había traído de muestra de Estados Unidos de uno de mis viajes.

Trabajamos todo un sábado con Pedro, pegando cintas negras en los laterales para dibujar las franjas y terminamos el auto en un par de días. Yo era el responsable de presentarlo y cuando lo hicimos, estaban los gerentes de marketing, de producción, de ventas y de otros sectores. Todos dijeron que sí, menos el gerente de producción, Angel Perversi, talentoso ingeniero que después llegó a ser Presidente de General Motors España, que se opuso porque decía que esa modificación no se podía pintar en serie. Ante esa situación, yo propuse que si no se podía pintar adentro se podría pintar afuera. El Presidente de la empresa estuvo de acuerdo y le encargó al gerente de compras que le buscara alguna empresa que pudiese pintar los autos fuera de fábrica. Y así se hizo. Se cargaban los autos en las bateas y se llevaban a un gran taller de pintura en la zona de Nuñez. Ahí se enmascaraban las carrocerías con unas cintas 3M y se pintaban las franjas en una cabina. Después se volvían a mandar los autos a San Martín para el montaje final y distribución en las agencias.

El problema que teníamos era que no había capacidad de desarrollo de colores, entonces dijimos el amarillo es el amarillo del techo de los taxis y el naranja era el color que usaba la flota de Segba. El verde, que se llamaba "Tempestad" fue el único color que ya teníamos desarrollado de antes con la idea de hacer algo especial. Yo lo había visto en el estudio de colores y tapizados de Estados Unidos y me traje una muestra porque me pareció un color espectacular.

Así quedó la primera versión. Fue un éxito total, lanzamos la Serie 2 y se triplicaron las ventas, con estos cambios que fueron sólo estéticos, sólo diseño. Después hicimos la segunda versión con diseño de Pedro García que coincidió con el primer restyling, con la franja en dos colores, naranja en los bordes y negro en el centro con la carrocería pintada de blanco, aplicada en el centro del lateral. Para los otros colores de carrocerías invertíamos los de la franja. Ahí también hicimos algunos cambios en el interior, especialmente en los tapizados y paneles de puertas. La tercera y última versión tenía la parte inferior de los laterales pintados de un color distinto al resto con la palabra Serie 2 calada. También era un diseño de Pedro.

#### **¿El restyling para la línea 1974 lo hicieron ustedes?**

Sí, ese fue un trabajo propio. Me acuerdo que para las nuevas ópticas traseras y las luces de giro delanteras pudimos trabajar por primera vez con acrílico junto con Roberto Carena. Hicimos otro diseño que se llamó Cimarrón con faros auxiliares en la parrilla, y que en realidad le queríamos poner Matador, pero resultaba muy agresivo. Todos esos nombres los inventábamos nosotros, no había nada de marketing. El caño de escape era blanco y para simularlo en el prototipo usamos el tubo de cartón que viene en los rollos de papel higiénico, lo pintamos de blanco y lo montamos.

#### **¿Además del Chevy, qué otros proyectos realizaron?**

En el año '77 me mandaron un mes y medio a Alemania para hacer un rediseño del Chevrolet 400. La idea era hacerlo parecer un poco más chico y posicionarlo como escalón intermedio entre el Opel K 180 y la línea Chevy. Trabajé en el departamento de diseño de Opel donde tenía a mi disposición un grupo de ingenieros y modelistas que me ayudaron en el desarrollo. Volví a Buenos Aires, con toda la información, planos, fotos, etc, pero ya estaba tomada la decisión de cerrar la empresa y se pararon todos los proyectos.

#### **¿Qué pasó con el Opel K 180?**

Esa fue una mala experiencia para la empresa. Para abaratar costos en su desarrollo se utilizaron partes del Chevrolet 400 como el motor, rediseñado a cuatro cilindros, el eje trasero y la caja de velocidades. Para que la carrocería pudiese soportar el peso de estos componentes había que reforzarla por lo tanto lo que

superar el peso de estos componentes había que reforzara por lo tanto lo que hacíamos era agregarle kilos a un auto liviano. En Alemania se usaban motorizaciones de 1.100 a 1.800 cm<sup>3</sup>, otra transmisión, era mucho más ágil y liviano, pero ese desarrollo en Argentina costaba una fortuna y no podíamos hacerlo. En ese momento no se podía traer el motor del exterior, por ejemplo el que usaba el Chevette de Brasil, porque nos excedíamos del porcentaje de piezas importadas que permitía la ley. Ya traíamos la carrocería de Alemania, por lo tanto el resto del contenido tenía que ser nacional. El auto si bien era potente, no era económico y eso lo hacía poco competitivo, realmente se lo fabricaba a pérdida.

#### ¿Qué modificaciones le hicieron desde el diseño?

Yo rediseñé todo el panel de instrumentos y los asientos que cuando viajé a Alemania los llevé especialmente para hacer una presentación. Con los cambios que hicimos habíamos logrado aumentar el espacio para los pasajeros del asiento trasero aplicando una estructura de caño nueva mucho más delgada que la original alemana que tenía los laterales de chapa, con lo cual logramos reducir el espesor sin perder confort. Los alemanes por supuesto quedaron admirados con el rebusque argentino, pero obviamente el diseño de ellos era mas evolucionado y lo usaban también en los Opel mas grandes como el Ascona.

#### ¿Pensaron en hacer una versión dos puertas como la del Chevette?

En realidad nosotros queríamos hacer la cupé Kadett, que en Alemania era un éxito total, tanto en ventas como en competición, pero no daban los costos. Si en aquel momento hubiese habido una integración con Brasil como la que tenemos hoy, tal vez se podría haber intentado.

#### El cierre de General Motors Argentina en 1978, ¿tuvo causas solamente económicas o influyó también la situación política que se vivía en ese momento?

No conozco el tema en profundidad, nosotros no supimos todo, se nos comunicó por nuestro rango jerárquico algunas cosas. Las condiciones de mercado de ese momento, favorecieron el cierre de la empresa. General Motors ya tenía en mente hacer algo porque la planta argentina daba solamente pérdidas. Cuando el gobierno militar decide a través de Martínez de Hoz abrir el mercado y abandonar el proteccionismo, General Motors negoció su cierre buscando condiciones más favorables donde no perdiera tanto dinero, obviamente la corporación aprovechó la coyuntura para hacer un cierre no tan doloroso desde el punto de vista económico.



[HOME](#) | [NOTICIAS](#) | [SALONES](#) | [ENLACES](#) | [LIBRO DE VISITAS](#) | [CONTACTO](#) | [CLUBES](#) | [HITOS](#) | [MANUALES](#) | [PUBLICIDADES](#)