

# UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

DE LA PROMOCIÓN A LA RECONVERSIÓN AUTOMOTRIZ

FÁBRICAS DE CAPITAL NACIONAL



Gustavo L. Feder

**MOTORLIBROS**

Lenguaje  
**claro**  
editora



# UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

De la promoción a la reconversión automotriz:  
fábricas de capital nacional

Gustavo Feder

 **MOTORLIBROS**

Lenguaje  claro  
editora

*Un siglo de autos argentinos. De la promoción a la reconversión automotriz:  
fábricas de capital nacional*  
Primera edición, marzo de 2019

© 2019 Gustavo Feder  
© 2019 Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora  
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,  
provincia de Buenos Aires, Argentina  
www.lenguajeclaro.com  
info@lenguajeclaro.com

Puesta en página: Diana González  
Diseño de tapa: Gustavo Feder  
Armado de tapa: Miur

Feder, Gustavo

Un siglo de autos argentinos. De la promoción a la reconversión  
automotriz: fábricas de capital nacional / Gustavo Feder; prólogo de  
Hugo Semperena. - 1a ed. - Carapachay: Lenguaje claro Editora, 2019.  
280 p.; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-3764-34-9

1. Industria del Automóvil. 2. Automóviles Clásicos. I. Semperena,  
Hugo, prólog.

II. Título.

Se terminó de imprimir en el mes de marzo de 2019 en [PENDIENTE].

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.

Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

## ÍNDICE

José Luis Murgo, <i>In memoriam</i> .....	11
Presentación, <i>Hugo Semperena</i> .....	13
Prólogo .....	17
Introducción general   Panorama de Argentina al iniciarse la década de 1960 .....	19
PRIMERA PARTE: MARCAS EXTRANJERAS FABRICADAS BAJO LICENCIA	
Introducción .....	47
1   Auto Union-DKW en Argentina, por Industria Automotriz Santa Fe .....	49
Radicación .....	50
Auto Union 1000 S .....	55
Rural Universal .....	57
Utilitarios Frontales .....	58
Auto Union 1000 Sport Coupe Fissore .....	59
2   BMW y SIMCA, por Metalmecánica .....	64
Minicar De Carlo .....	67
De Carlo 600 .....	68
De Carlo 700 .....	69
El SL, un <i>restyling</i> argentino .....	71
De Carlo 1300 .....	72
3   Heinkel, Isard y Studebaker, por Los Cedros S.A. ....	77
Isard Argentina S.A. ....	78

Isard T 300, T 400 y TS 400 .....	80
Isard Royal T 700 .....	82
Isard 1204 .....	83
Studebaker .....	85
Studebaker Pick Up Transtar y Champ .....	86
4   British Motor Corporation, por SIAM Di Tella Automotores .....	96
Orígenes y evolución de una gran empresa argentina .....	96
El paso previo: la fabricación de las Siambretta .....	102
Producción automotriz .....	103
CIDASA y el fin de la producción .....	107
El ocaso de SIAM .....	111
SIAM Di Tella 1500 .....	113
Las versiones Argenta y Traveller .....	117
Magnette .....	118
SIAM Di Tella Thornycroft Trusty .....	119
5   Otras marcas .....	125
Fuldomobil S-7 (Bambi), por Fábrica de Automotores Utilitarios .....	125
Messerschmitt, por Panambí .....	129
Maico, por Alcre .....	131
SEGUNDA PARTE: EMPRESAS AUTOMOTRICES NACIONALES	
Introducción .....	139
6   Empresas de origen privado .....	141
Dinámica Industrial Argentina .....	141
Industrias Platenses Automotrices .....	144
Establecimientos Koller Industrias Santafesinas (EKIS) ....	145
Industria del Transporte Automotor .....	147
DURA SCA y el prototipo Isabelita .....	151
7   Empresas de origen estatal .....	156
DINFIA y su continuidad en IME .....	156

IME S.A. ....	163
Nueva línea de utilitarios y prototipos experimentales .....	163
Asociación con Peugeot, el proyecto P-80 y el final .....	167
TERCERA PARTE: LOS FUERA DE SERIE	
Introducción .....	179
8   Las empresas .....	181
Lutteral Automóviles Especiales .....	181
Los primeros Comahue .....	183
Las versiones .....	185
El SST, el último de la serie .....	185
Lotus Argentina .....	187
Garbarini Vehículos Especiales: Iguana .....	192
9   Los diseñadores .....	200
Tulio Crespi .....	200
Del "Petiso" a los fuera de serie .....	203
Tulieta .....	207
Presencia internacional .....	208
Renault Alpine II .....	210
La planta industrial .....	211
Luis M.G. Varela .....	212
Andino GT .....	214
Proyecto Fangio .....	223
Fiat 600 Berlineta .....	224
Gordini cupé .....	226
Buggy Puelche .....	226
Otros proyectos .....	228
10   Otros modelos .....	235
Los buggies argentinos .....	235
Burro Buggy .....	236
Cavaro Brinco .....	238
Un aluvión de marcas y modelos .....	239

Cheetah 03 .....	241
Chevron .....	243
Delfín .....	247
Tiwle / Ciervo .....	247
Torello .....	249
Geramo .....	250
Panorama .....	252
Polme Falcon .....	253
GPA .....	254
Prototipos .....	257
Dogo SS .....	257
Chevy DB .....	258
Nic, primer spider argentino .....	259
VESA .....	263
Bibliografía y fuentes consultadas .....	271
Epílogo .....	275
Agradecimientos .....	277



## 1 | Auto Union-DKW en Argentina, por Industria Automotriz Santa Fe

En 1916, el ingeniero danés Jørgen Skaftø Rasmussen fabricó su primer vehículo de vapor, *Dampf-Kraft-Wagen*, expresión alemana que dio origen a la sigla DKW. Ese mismo año también construyó un pequeño motor endotérmico de dos tiempos, destinado a servir de juguete instructivo para los niños. En este caso, la sigla DKW adquirió un nuevo significado: *Des Knaben Wunsch*, “el deseo de los niños”. Poco tiempo después, este motor fue utilizado en forma auxiliar en bicicletas y a partir de 1922 intervino en competencias deportivas disputadas en la pista de Avus. Los resultados deportivos acuñaron una nueva expresión, *Das Kleine Wunder*, que significa “La pequeña maravilla”.

Hacia 1926 se producían en escala industrial cuatro modelos de motocicletas con la marca DKW: tres de ellos monocilíndricos de doscientos, 250 y trescientos cc, y uno bicilíndrico de quinientos cc. En 1927, la producción anual alcanzó 27 mil unidades y un año más tarde, 43 mil.

El ingreso de la marca en el campo automotor se produjo en 1928, cuando el motor de quinientos cc fue aplicado en forma experimental en un automóvil. Recién en 1932 comenzó la producción en serie de un vehículo mediano con motor bicilíndrico de dos tiempos y tracción delantera.

Un año antes, la profunda crisis económica que sufría Alemania llevó a las empresas Audi, DKW y Horch a fusionarse y posteriormente adquirir la división automotriz de Wanderer Werke. De esta manera dieron origen, el 29 de junio de 1932, al consorcio industrial Auto Union AG. Al momento de la fusión, el grupo contaba con una dotación de 36 mil obreros distribuidos en cuatro plantas industriales: Annaberg, fundición; Chemnitz,

fundición, implementos eléctricos y departamento de ensayos; Pirna (Sajonia), forja y matricería, y Spandau, carrocerías.

Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial, un cuarto del parque automotor alemán y un tercio del de motos correspondían a vehículos producidos por el grupo Auto Union. Para 1940 se habían producido en Alemania 255 mil unidades de la marca DKW.

## Radicación

A principios de 1959, el ingeniero Roberto Huerta firmó una carta de intención con la empresa Wartburg, de la entonces República Democrática Alemana (RDA), para la producción en Argentina de automóviles de esa marca. A tal efecto quedó constituida Wartburg Argentina S.A. El proyecto tenía prevista la producción de un modelo sedán de cuatro puertas, equipado con un motor de novecientos centímetros cúbicos (cc), dos tiempos y tres cilindros, el cual erogaba una potencia de 37 caballos de fuerza (hp). Estos motores ya eran conocidos en el país, pues eran los mismos que se utilizaban para impulsar el sedán Graciela de DINFIA.

Sin embargo, los planes cambiaron rápidamente. El acuerdo con Wartburg quedó sin efecto y el ingeniero Huerta estableció gestiones con Auto Union GmbH de Ingolstadt (Alemania Federal) para producir los automóviles de esa marca en Argentina. Tiempo después, la firma Wartburg otorgaría la licencia de fabricación de su modelo 311 a DINFIA, que lo produciría bajo la denominación Graciela Wartburg (GW).

El 16 de marzo de 1959 fue constituida Industria Automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA), una empresa de capital nacional. En agosto de 1959, el propio ingeniero Roberto Huerta, acompañado por el director de la empresa, Arnoldo Nasute, se reunió con funcionarios del Instituto Industrial de la Provincia de Santa Fe a fin de avanzar en los planes de radicación industrial. Éstos contemplaban la edificación de un complejo productivo en la localidad de Sauce Viejo, cerca del río Paraná y frente al aeropuerto de Santa Fe. El inicio de la producción estaba previsto a partir de enero de 1960

y, de acuerdo a los planes originales, se fabricarían 25 mil vehículos durante el primer quinquenio de actividad de la fábrica. El personal empleado inicialmente ascendería a trescientas personas, cifra que sería duplicada durante ese mismo lapso.

Mientras se construía la nueva planta, el gobierno provincial cedería en forma temporaria un edificio, de tres cuartos de manzana y de cinco mil metros cuadrados, para el montaje de las primeras unidades. Estaba ubicado en las calles 25 de Mayo y Salta de la ciudad capital de la provincia y había sido utilizado anteriormente como garaje oficial.

Las negociaciones entre Huerta y Auto Union GmbH derivaron en un contrato, firmado el 25 de septiembre de 1959, a través del cual la empresa alemana otorgaba a IASFSA la licencia para fabricar en Argentina los automóviles Auto Union-DKW. Ese mismo mes viajaron a la ciudad de Santa Fe el ingeniero Walter Musthermann, asistente de dirección de la dirección general de la fábrica Auto Union en Alemania, R. Krodler, director de exportación de la misma empresa, y Carlos Alberto Mai, ingeniero especialista en planificación de fábricas. Estos ejecutivos fueron recibidos por el gobernador provincial, a quien detallaron sus planes de radicación. Posteriormente recorrieron, junto a integrantes de la Comisión Prorreactivación de Santa Fe, el predio de Sauce Viejo. El ingeniero Mai, luego de evaluar el terreno, lo encontró apto para el propósito industrial proyectado, debido a que contaba con acceso pavimentado y disponía de la necesaria provisión de energía eléctrica. Asimismo, el proyecto de radicación obtuvo el apoyo de la Bolsa de Comercio y la Unión Industrial de Santa Fe, y contaba con el aporte de capitales locales.

El 5 de octubre de 1959, la Secretaría de Industria y Minería aprobó por decreto 14.583 los planes de producción presentados por IASFSA. Estos planes proyectaban la fabricación de un modelo de automóvil sedán, en versiones de dos y cuatro puertas, y de una línea de utilitarios frontales. La empresa estimaba fabricar 1.200 unidades del sedán de cuatro puertas en el primer año de actividad, 1.500 en el segundo, 1.700 en el tercero, 2.200 en el cuarto y 2.500 en el quinto. Del modelo sedán dos puertas produciría durante los primeros cinco años, respectivamente,

trescientas, quinientas, seiscientas, ochocientas y mil unidades. Para los utilitarios, la proyección durante el mismo período establecía la siguiente progresión: quinientas, seiscientas, dos mil, dos mil cuatrocientas y dos mil quinientas unidades. De concretarse estos planes, la producción de IASFSA se triplicaría en cinco años: de dos mil unidades en 1960 a seis mil en 1964. Con este ritmo, se estimaba que para 1965 circularían 22 mil Auto Union argentinos.

El anuncio oficial se concretó el 26 de octubre en una conferencia de prensa brindada por Hans Müller, vicedirector general de la casa matriz. En el mismo acto el empresario alemán confirmó que las fuerzas empresariales de Santa Fe habían donado un predio de treinta hectáreas en Sauce Viejo, donde comenzaría a edificarse la planta industrial, cuya inauguración estaba prevista para mediados de 1961.

Además de la asistencia técnica y el asesoramiento, Auto Union GmbH aportaba una inversión de capital de un millón de dólares en maquinarias, herramientas y piezas. Este monto se sumaba al aporte de los empresarios locales de 350 millones de pesos, cifra que se estimaba incrementar a 1.250 millones en el primer quinquenio de actividad.

De acuerdo al plan presentado, al iniciarse la producción los automóviles estarían contruidos con un cincuenta por ciento de materiales argentinos, porcentaje que se incrementaría en cinco años hasta alcanzar la totalidad de las piezas y componentes.

La fábrica inició sus actividades el 1 de noviembre de 1959. Meses más tarde, el 12 de enero de 1960, llegaba el primer embarque procedente de Alemania con materiales destinados al armado de las primeras unidades. En las instalaciones de la calle 25 de Mayo se realizaban los trabajos de soldadura de bastidores y pintura de las carrocerías. El 3 de febrero se presentaron los primeros tres Auto Union argentinos en un acto realizado en el Salón Blanco de la casa de gobierno de la provincia de Santa Fe, al que asistieron el gobernador, Carlos Sylvestre Begniz, sus ministros, funcionarios y legisladores provinciales.

El 18 de marzo de 1960, autoridades de la empresa fueron recibidas en la residencia de Olivos por el presidente de la Nación, Arturo Frondizi. Allí tuvieron ocasión de presentarle dos de los

modelos armados en Santa Fe: un sedán y una combi para siete pasajeros.

En cumplimiento del plan previsto, el 22 de marzo de 1960 se colocó la piedra fundamental para la construcción de la planta industrial en el mencionado predio de treinta hectáreas ubicado sobre la Ruta Nacional 11. La importancia del acto se puso en evidencia por la presencia de autoridades nacionales, provinciales y diplomáticas, entre ellas el gobernador Begnis, el subsecretario de Industria y Minería de la Nación, Puiggari, el consejero económico de la República Federal Alemana, Reuffels, el vicepresidente del Banco Industrial, C. Gietz y el ex ministro de Industria y Minería, Alberto Tedin. También asistieron directivos de otras empresas automotrices como el brigadier Juan Pereyra, presidente de DINFIA, y William Mossetti, presidente de Mercedes-Benz Argentina. La industria privada nacional estuvo representada por el presidente de la Unión Industrial Argentina.

Al mismo tiempo, la empresa abrió una oficina administrativa en Buenos Aires sobre la calle Charcas 684.

La presentación en sociedad de los Auto Union argentinos se llevó a cabo en el Autódromo de Buenos Aires el 8 de junio de 1960, cuando IASFSA auspició la 2ª Jornada del Torneo Triangular por el Campeonato Sud Americano organizada por el Automóvil Club Argentino (ACA). En esa ocasión, las primeras veinte unidades de producción nacional desfilaron por el circuito, encabezadas por la que conducía el quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio.

La aceptación por parte del público fue inmediata y la creciente demanda motivó un aumento constante en los niveles de producción. La planta de Sauce Viejo alcanzó un pleno funcionamiento en enero de 1962 y poco tiempo después se concentró en sus instalaciones toda la actividad administrativa. En 1963 ya contaba con una superficie cubierta de 38 mil metros cuadrados y una potencia instalada en maquinarias de 3.500 kilovatios. Empleaba a 1.426 personas; de ellas 179 eran superiores y técnicos y 15 eran especialistas contratados desde el exterior. Contaba con el concurso de setecientos proveedores subsidiarios, de los cuales alrededor de la mitad estaban situados en la provincia de Santa Fe. Su capacidad

de producción era de siete mil unidades por año a un ritmo de 25 unidades diarias por turno de trabajo. En el establecimiento se realizaban las operaciones de mecanizado y montaje de motor, caja de velocidades, diferencial, construcción total de las carrocerías de los utilitarios, tapicería y montaje final de todas las líneas. Contaba además con almacén de materiales, depósitos de piezas y conjuntos, laboratorios, división experimental, oficinas, servicio médico, sección de pintura con tratamientos desoxidantes, pintura de partes y de carrocerías completas.

Hacia fines de 1964 los Auto Union argentinos se comercializaban a través de una red de 73 concesionarios distribuidos en Capital Federal, Gran Buenos Aires, provincia de Buenos Aires y en las provincias de Catamarca, Córdoba, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, La Pampa, Mendoza, Misiones, Neuquén, Salta, San Juan, San Luis, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán. Tres años más tarde la cifra de concesionarios había trepado a 110 a los que se sumaban 28 talleres de servicio especializados.

En 1965 se produjeron un total de 5.494 unidades. El saldo acumulado, desde el inicio de la fabricación en 1960, alcanzaba 27.571 unidades de los modelos sedán cuatro puertas, rural, sedán dos puertas y utilitarios.

A partir de 1967 se produjo un marcado descenso en las cifras de producción. Los motivos de esta debacle tuvieron su origen en una serie de acusaciones por contrabando y evasión fiscal que derivaron en un proceso judicial. Finalmente, un juez solicitó una convocatoria de acreedores. La asfixiante situación económica de la fábrica afectó el pago normal de sueldos al personal. Éste, a fin de preservar la fuente de trabajo, aceptó el cobro con retrasos que en algunos casos llegaron a un mes y una quincena.

La producción de IASFSA se mantuvo con dificultades hasta fines de 1969, cuando la planta cesó definitivamente sus actividades luego de haber producido 32.698 unidades. El establecimiento fue posteriormente adquirido por Fiat Concord, reacondicionado para la producción de tractores y, en una segunda etapa, camiones pesados y chasis para ómnibus.

La fábrica alemana Auto Union GmbH (hoy AUDI, grupo Volkswagen) requería que en cada país en donde se ensamblase el

Auto Union-DKW se colocara en el botón de la bocina el emblema de la provincia o estado en donde estaba ubicada la planta de montaje. Fue así que en Argentina los Auto Union de producción nacional llevaban el escudo de la provincia de Santa Fe debido a que la planta estaba radicada en la ciudad santafesina de Sauce Viejo.

### Auto Union 1000 S

El primer modelo elegido para la producción en Argentina fue el sedán 1000 S, que comenzó a armarse a principios de 1960, en el galpón de la calle 25 de Mayo 2220 de la ciudad de Santa Fe. Estos automóviles fueron construidos a un modesto ritmo de entre diez y doce vehículos por día, empleando un elevado contenido de piezas importadas de Alemania.

La integración nacional comenzó a incrementarse a partir de su fabricación en el complejo de Sauce Viejo. En 1961 ya eran nacionales el chasis, los brazos de dirección, los tensores, las ruedas, los amortiguadores y los frenos, entre otras piezas. Este conjunto de elementos representaban el sesenta por ciento del total del auto. Se importaban de Alemania las piezas de chapa estampadas de las carrocerías, efectuándose localmente las operaciones de montaje y terminación, como soldadura, pulido, pintura y cromados. Del motor eran nacionales el sistema de arranque, dínamo, encendido, filtros, ventilación, block y pistones. Eran también argentinos la caja y el diferencial. La integración siguió incrementándose año a año hasta alcanzar el noventa por ciento en 1964, en cumplimiento del régimen legal vigente.

El sedán 1000 S fue el más popular de todos los modelos Auto Union fabricados en Argentina. La versión nacional reproducía fielmente a su equivalente alemán, evolución del modelo Sonderklasse, cuya producción en la planta de Düsseldorf se había iniciado en julio de 1953. Se trataba de un vehículo económico de baja cilindrada con carrocería de cuatro puertas, de poco más de 4,30 metros de largo y 1,46 metros de alto, con capacidad para transportar cinco pasajeros.

El motor de 980 cc era de dos tiempos con tres cilindros en línea, refrigerado por agua mediante termosifón. Desarrollaba una potencia de 45 hp. Por detrás del propulsor, montado sobre el tren delantero, se ubicaba el embrague monodisco seco y la caja de velocidades de cuatro marchas hacia adelante, siendo la segunda, tercera y cuarta sincronizadas. La transmisión era delantera. A diferencia de otros modelos de su categoría y época, la carrocería no era autoportante; en cambio, estaba abulonada sobre un bastidor de tubos de acero de sección rectangular con travesaño en x soldados eléctricamente. La suspensión delantera era independiente por brazos triangulares, ballesta transversal y amortiguadores hidráulicos de doble acción inclinados. Atrás presentaba un eje rígido con ballesta transversal sobreelevada, escalonada, brazos de empuje y amortiguadores hidráulicos de doble acción.

Sin duda, una de las características más importantes del auto era su bajo consumo y costo de mantenimiento gracias a su mecánica simple y confiable. En ciudad podía recorrer 10,8 kilómetros con un litro de combustible y en ruta, 13,5 kilómetros a un promedio de ochenta kilómetros por hora (km/h). En cuanto a las prestaciones, si bien eran modestas, le permitían alcanzar una velocidad máxima de 126 km/h, según algunos tests de la época. Su notable aceleración lo ubicaba en un plano de igualdad con vehículos de un cincuenta por ciento más de cilindrada.

Estas características hicieron rápidamente del auto un suceso de ventas, logrando una gran aceptación por parte del público, en particular entre los sectores de ingresos medios.

El terreno deportivo fue el ámbito propicio donde pudo demostrar sus notables condiciones de simplicidad mecánica, solidez, fortaleza y robustez estructural. En 1961 obtuvo el primer lugar en su clase en todas las carreras en las que participó: Olavarría, Gran Premio de la Vendimia (Mendoza), Buenos Aires (Vicente López), Santa Fe (Circuito Costanera), Buenos Aires (Autódromo Municipal), Bahía Blanca, Premio Industrial Santa Fe (Rosario), Carlos Paz (Córdoba), Premio Internacional Supermóvil YPF, Ensenada y Mar y Sierra (Mar del Plata). Los pilotos Blas Stabio, Carlos Bellini, Ernesto Quincke, Federico Coock, Vicente



Formisano y Vicente Paulier fueron los encargados de llevar el Auto Union 1000 S a lo más alto del podio.

Los éxitos deportivos en el Gran Premio Internacional Standard de los años 1960, 1961, 1962 y 1963 ayudaron a realzar su imagen de confiabilidad y catapultar sus ventas. En esta exigente prueba, con un recorrido de cinco mil kilómetros, participó en la categoría reservada a motorizaciones de 851 a 1.150 cc. En la edición de 1963, los Auto Union alcanzaron el mayor porcentaje de autos de industria nacional que llegaron a la meta.

Estos triunfos comenzaron a verse reflejados en las cifras de ventas y producción, que crecieron en forma ininterrumpida en la primera mitad de la década. Entre los años 1961 y 1965 se produjeron sucesivamente 1.800, dos mil, 3.350 y 3.686 unidades.

En 1966 la potencia del motor fue elevada en seis hp. Al mismo tiempo, se introdujeron mejoras en el interior, con un equipamiento que incluía climatizador de aire, encendedor, nuevo volante, nueva carcasa y nuevo perillaje. En la carrocería se renovó el sistema de sellado de juntas para impedir el ingreso de polvo, agua y humedad al habitáculo y al compartimiento de equipaje.

En abril de 1966 se fabricó la unidad veinte mil y durante ese año se alcanzó la cota anual de producción más alta, con 3.978 vehículos. A partir de 1967, las cifras comenzaron a decaer hasta alcanzar sólo 632 unidades en 1969, último año de producción.

## Rural Universal

En julio de 1960 se había iniciado el montaje de la Rural Universal, un vehículo de uso familiar que empleaba la base mecánica del 1000 S pero con una carrocería algo más corta y alta que la del sedán. Incluía sólo tres puertas, dos laterales –iguales a las del sedán– y una posterior, esta última con cerradura y abisagrada en el parante izquierdo. Los asientos delanteros eran individuales y rebatibles para permitir el acceso a las plazas traseras. El trasero era rebatible, con lo cual se aumentaba el volumen para equipaje a dos metros cúbicos y se obtenía un plano continuo de 1,80 metros. El extremo del piso podía levantarse y

de esta manera se tenía acceso a la rueda de auxilio, el crique y las herramientas. Su capacidad de carga máxima era de 450 kilos.

La producción total hasta el cierre de la empresa en 1969 fue de 21.797 unidades del modelo sedán y 6.396 de la Rural Universal.

## Utilitarios frontales

La línea de utilitarios frontales comenzó a armarse en julio de 1960. Se ofrecían dos modelos de pick up: la "Pueblera", con caja metálica y plataforma baja y la "Chacarera", con caja de madera y plataforma alta sobre el punto más alto de las ruedas traseras. La caja de madera era 25 centímetros más larga y treinta centímetros más ancha que la metálica. La oferta se completaba con el furgón, combi y versiones especiales como doble cabina y ambulancia. Estas variantes fueron desarrolladas por la fábrica en conjunto con el concesionario Salgueiro.

En todas las versiones, las cabinas estaban construidas enteramente en chapas de acero y unidas al chasis por seis puntos de apoyo, con interposición de tacos de goma. Disponían de dos puertas con ventiletes y ventanillas accionadas por manivela. En el guardabarros, por delante de las puertas y encima de los pasarruedas, presentaba persianas para entrada de aire al recinto del motor, regulables desde el tablero. En el frontal se destacaban sus amplios faros de iluminación asimétrica.

La planta motriz y la transmisión eran las mismas que utilizaba el sedán 1000 S. Las diferencias estaban fundamentalmente en su adaptación como vehículo de carga. Entre estos cambios se destacaban el refuerzo del puente trasero, que incorporaba al esquema de suspensión barras de torsión, el empleo de neumáticos de mayores dimensiones (6,00 x 16 contra los 5,60 x 15 del sedán), mayor ancho de trochas delanteras y traseras y una distancia entre ejes cuarenta centímetros más larga (2.750 milímetros). Con estas modificaciones se lograba una capacidad de carga de 950 kilos para las pick ups y 920 kilos para el furgón y la combi. Esta última tenía capacidad para transportar ocho pasajeros, mientras que el furgón disponía de un volumen de carga de 4,7 metros cúbicos.

Los frontales Auto Union se caracterizaban por su economía y gran capacidad de trabajo en función de su buena medida de carga y su relación peso-potencia de 23,3 kilos por hp. El consumo se situaba en los 10,6 kilómetros por litro (según normas DIN 70.030). Una publicidad de la marca de 1963 destacaba que en una hora, los frontales podían transportar mil kilos a una distancia de cien kilómetros.

A lo largo de sus casi diez años de fabricación, los volúmenes de producción fueron más bien modestos. De 1961 a 1968 arrojaron las siguientes cifras: 1.100, 600, 500, 942, 164, 100, 69 y 35. Evidentemente, estaban muy lejos de los planes originales, que habían proyectado 2.500 utilitarios sólo para 1964.

En enero de 1969 toda la línea fue completamente remplazada por una de diseño más contemporáneo, incorporándose de serie la versión cabina doble. La carrocería, totalmente estampada, introdujo como principal mejora el piso plano, lo cual permitió incrementar el volumen de carga a 7,2 metros cúbicos. Mantuvo el mismo motor de la línea anterior, pero se ofrecía con dos relaciones de compresión: 5,8:1 y 7,1:1. Con esta última motorización se conseguía un buen consumo con carga de doce litros cada cien kilómetros. La transmisión también fue remplazada por una que incluía caja de cuatro velocidades sincronizadas y marcha atrás, con el embrague monodisco seco.

La suspensión delantera era de brazo elástico transversal sobre triángulo y amortiguadores hidráulicos de efecto simple; la trasera, de barra de torsión y amortiguadores similares a los delanteros. Los cuatro frenos eran de accionamiento hidráulico.

Esta línea fue discontinuada con el cierre de IASFSA a fines de 1969. Sus matrices y herramental fueron adquiridos por la empresa estatal IME para la producción del modelo frontal Rastrojero Diesel O71 a partir de 1971.

### **Auto Union 1000 Sport Coupe Fissore**

En 1963 IASFSA presentó un automóvil deportivo, con carrocería tipo sport para cuatro pasajeros diseñada por Carrozzeria Fissore.

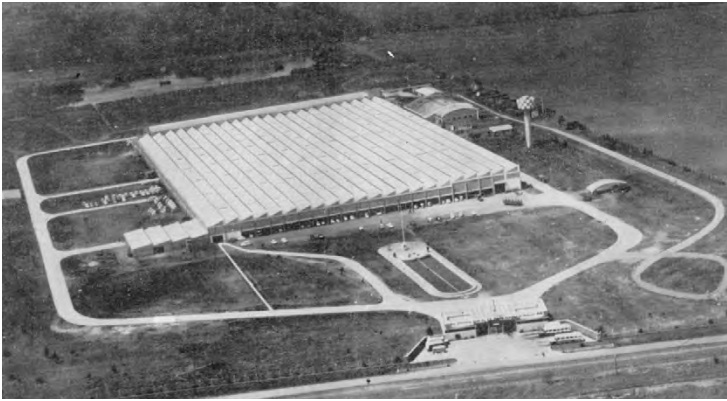
Fue desarrollado sobre la mecánica del sedán 1000 S, pero con prestaciones más deportivas. Éstas se basaban en un aumento de cinco hp de potencia respecto al motor original, gracias a una mayor relación de compresión. El Fissore podía desarrollar una potencia de cincuenta hp a 4.560 revoluciones por minuto (rpm), y alcanzar una velocidad superior a los 135 km/h. Otra diferencia respecto al sedán era su sistema de refrigeración por bomba de agua y presostato, en el lugar del anterior por termosifón. El equipamiento incluía elementos deportivos como las butacas delanteras individuales y reclinables. Se completaba con elementos de confort como radio y calefacción.

El armado de estas unidades se hacía en la Fábrica Argentina de Carrocerías Especiales SACIF (FACE), un establecimiento propio instalado fuera de la fábrica principal. La producción se realizaba en forma muy artesanal por técnicos de la propia Fissore. Al no haberse previsto la producción seriada, las matrices eran sólo de aproximación y el montaje final y terminación de las piezas debía hacerse a mano y con la ayuda de estaño para compensar las diferencias, proceso que aumentaba las horas de producción y como consecuencia encarecía su costo.

La producción, escasa y breve, fue sólo de 701 unidades: 281 en 1963, 288 en 1964 y 132 en 1965. Fueron dos series. La primera presentaba una carrocería con reminiscencias del estilo norteamericano de la segunda mitad de los años cincuenta. Se destacaba por el remate de su guardabarros trasero con aletas y faros redondos que lo asemejaban al Ford Thunderbird. Otros detalles deportivos eran la toma de aire sobre el capot y las aperturas en el guardabarros delantero para enfriamiento de los frenos. En la segunda serie, el diseño fue simplificado: se eliminaron las aletas, molduras y tomas de aire laterales, y su aspecto siguió la evolución del modelo 1000 SP que se producía en Alemania. De esta última se fabricaron 226 unidades.



Carrocerías importadas de Alemania para el montaje de los primeros Auto Union argentinos.



Planta industrial de Industria Automotriz Santa Fe erigida sobre la Ruta Provincial 11 en la localidad de Sauce Viejo.



Los primeros tres DKW estacionados frente a la gobernación de la provincia de Santa Fe.



Lateral del Auto Union 1000S. Detrás se observa la Rural Universal, levemente más corta que el sedán.

Los Auto Union se impusieron en su categoría en diferentes ediciones del Gran Premio Standard.





Dibujo de una publicidad de la década de 1960 que muestra la variedad de utilitarios frontales DKW-Auto Union.



Versión pick up del frontal Auto Union de primera generación.



El deportivo Auto Union Fissore. Su mecánica derivaba del sedán 1000 S y su carrocería se fabricaba en forma artesanal por la empresa FACE. Foto: *Freddy Pereyra*