
HISTORIA DEL AUTOMÓVIL ARGENTINO
Federico Martín Maglio
Septiembre de 2007

INTRODUCCIÓN

La presente es un acercamiento (y sólo eso) muy resumido de cómo se fue desarrollando la industria del automóvil en la República Argentina.

La intención es destacar los siguientes puntos:

- La República Argentina estuvo entre los primeros países en desarrollar automóviles.
- Desde fines del siglo XIX hasta la mitad del siglo XX, tal desarrollo fue dado por iniciativas privadas que no recibieron apoyo por parte del Estado nacional.
- Se dieron muchas muestras de la capacidad, ingenio e innovación de gran cantidad de ingenieros, técnicos y hasta gente si estudios acerca de este tema.
- Nuestro país llegó a estar entre los más avanzados del mundo.
- Después de 1962 (golpe de Estado al presidente Arturo Frondizi) nuestro país no tuvo política de desarrollo y apoyo a la industria automotriz.

Este es un claro ejemplo de lo que pudimos ser como potencia y lo que en realidad hemos sido y, más triste, lo que somos hoy. El potencial que se tiene ha sido desaprovechado y éste es un claro ejemplo de ello. Hacen falta Políticas de Estado serias tendientes al desarrollo (que no es lo mismo que crecimiento) del sistema productivo para elevar el nivel de vida de la población.

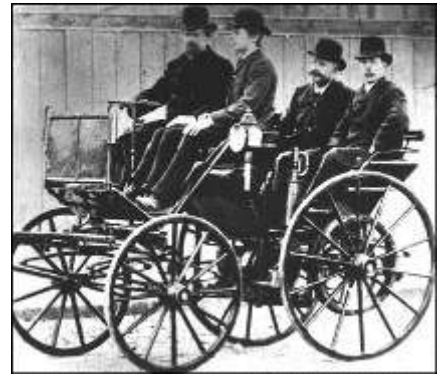
También se hace necesario destacar que en la web hay sitios acerca del tema que son muy buenos y que es necesario agradecer para poder realizar este trabajo. Son sitios realizados por gente que se preocupa y ocupa del tema desde hace muchos años (al final del trabajo están numerados algunos de ellos).

LOS PRIMEROS AÑOS



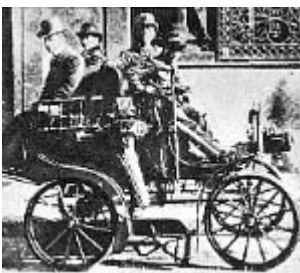
Según parece, el primer automóvil que ingresó a la Argentina fue un triciclo a vapor llamado De Dion-Bouton y fue en 1887. Fue traído por **Dalmiro Varela Castex**.

En 1889 trae un Daimler que está en poder del Automóvil Club Argentino.



El primer automóvil oficialmente patentado en la ciudad de Buenos Aires fue un Benz en 1895, también traído por Dalmiro Varela Castex.

El **Automóvil Club Argentino** se funda el 11 de junio de 1904, en una reunión de la Sociedad Hípica Argentina y Dalmiro Varela Castex fue su primer presidente y el socio N° 1. Falleció en 1935.



El primer auto armado en nuestro país fue uno para 4 pasajeros movido por un motor a vapor de 6 HP. Lo hizo el mecánico español **Celestino Delgado** con piezas traídas de Europa y otras de fabricación nacional. Esto fue en 1901.

También ese año se desarrolló la primera carrera en el país. Se hizo en el Hipódromo Belgrano. Corrieron 8 automóviles y ganó el piloto Eugenio Cassoulet con un motor Rochester a explosión.

En 1907, el español **Manuel Iglesias** terminó de construir el primer automóvil artesanal en la localidad de Campana. Actualmente el auto está en el Museo Juan Manuel Fangio de Balcarce.



Horacio Anasagasti:

Esta persona ha sido una de las más importantes. Se recibió de ingeniero en la UBA, estudió luego en Italia y se dedicó a los motores de automóviles, aeroplanos y vehículos agrícolas.

En 1910, se realiza en Buenos Aires la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres (dentro de las conmemoraciones del Centenario de la Revolución de Mayo), y allí ganó el Diploma de Gran Premio de la exposición al presentar un motor de 4 cilindros en línea y una caja de velocidades de 4 marchas y retroceso, todo un logro para aquella época.

En sus talleres desarrolló gran cantidad de mejoras a los autos y partes de los mismos traídos desde Europa.

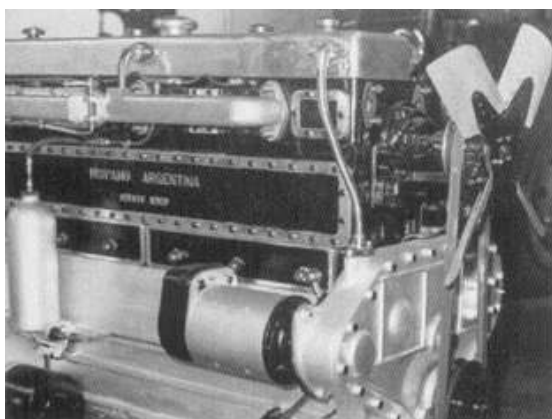
El primer vehículo fue presentado en la carrera Rosario-Córdoba-Rosario el 17 de septiembre de 1910, conducido por el propio Anasagasti, que utilizó el pseudónimo "Samurai", ganado la carrera.



A principios de 1912 comienzan a comercializarse los vehículos fabricados en sus talleres a un precio de \$ 6.500 de la época en efectivo o cuotas de \$ 200 mensuales. Tenían motor Ballot (con las mejoras locales), carrocería doble phaeton (opcional landaulet), contaban con puerta del lado izquierdo solamente, dado que los cambios y el freno se accionaban del costado derecho. Durante 1912, 3 autos partieron a Francia, donde participaron en carreras como la París-Madrid (1.515 Km. que ganó el propio Anasagasti).

En 1914 comienza la Primera Guerra Mundial y el proyecto terminó cerrando porque no llegaban las entregas de material desde Europa.

Falleció en 1932.



Luego de la guerra, se dieron varios proyectos y personajes importantes como Maury y **Carlos Ballester** junto a **Eugenio Molina**. Éstos últimos fundan Hispano Argentina Fábrica de Automóviles S.A. en 1925. En 1933 producen el primer motor naftero para equipar vehículos para transporte de carga y de pasajeros. En 1935, Ballester Molina, gran admirador del motor Diesel, desarrolló un tipo motor de este ciclo de funcionamiento al que llamó "Motor Criollo". También construyó 2 prototipos de automóviles con motor diesel desarrollados en Argentina, dotados del "Motor Criollo".

Realizó un raid de 1.200 Km, entre Buenos Aires y Santa Fe, con un promedio de 135 Km/h, alcanzando la velocidad de 170 Km/h.

La iniciativa de fabricar automóviles naufragó en 1939 cuando se inició la Segunda Guerra Mundial al no recibir partes importantes para su producción.

EL ESTADO NACIONAL COMIENZA A APOYAR A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

César Castano:

A mediados de 1945, crea la empresa Fábrica Argentina de Automóviles, la cual comienza a fabricar un vehículo utilitario, diseñado por el propio Castano, En la planta de Donato Álvarez 224, fabrica los motores (en realidad una copia del motor DKW de 2 tiempos y 750 c.c.).

El vehículo denominado Castanito, tuvo buena recepción, su construcción era casi artesanal. Mientras tanto Castano trabajaba en el desarrollo de un sedán.

César Castano con su Castanito sienta las bases para la fabricación en serie de automóviles en la Argentina.



En 1950 nace AutoAr (Automotores Argentinos) con apoyo del gobierno de Perón. Comienza a fabricar un modelo de sedán, una rural y una pick-up de diseño argentino con motores importados (Willys, Simca y Fiat). Cierra en 1963.

En 1950 el empresario argentino Jorge Antonio realizó gestiones en Alemania para que Mercedes-Benz instale su primera fábrica fuera de Alemania en la República Argentina. Jorge Antonio compra 5.000 unidades del modelo 170 SD.

El 6 de Septiembre de 1951 queda constituida Mercedes-Benz Argentina; tenía su planta en González Catán.

1951, I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado):

Se produjeron una serie de automotores utilitarios, una pick-up para 750 Kg. de carga, un furgón, una rural de tres puertas y un sedán dos puertas. La motorización elegida fue un motor bicilíndrico de dos tiempos, del tipo DKW.

A fin de acortar los tiempos se importaron un automóvil y una rural de esa marca y se copiaron las mecánicas proyectándose las carrocerías por un equipo de diseñadores del área de proyecto de aviones quienes en lo estilístico se inspiraron en la línea del Chevrolet 51. El motor fue diseñado por el ingeniero Magallanes. El motor de cuatro cilindros y de 800 c.c. se llamó "M-800" y fue luego construido para equipar los Sedanes. En un año se realizaron los diseños de los vehículos, se montó la planta de fabricación, se construyeron los prototipos y finalmente en 1953, comenzó la producción de la pick-up, furgones y sedan que empezaron a distribuirse a través de una red de concesionarios.



Esta empresa es la que fabricó el auto conocido como “El Justicialista”, basado íntegramente en el “Castanito”. El primer modelo es de 1952. En 1956 se fabrica el “Graciela” que es el mismo auto salvo cambios en el motor.

En 1955 se transforma en DINFIA (produjo el Rastrojero Diesel) y luego en I.M.E. En 1979, la empresa fue liquidada.

En 1954 se instaló en la localidad de Ferreira, provincia de Córdoba, la empresa FIAT que se había asociado a I.A.M.E.

En 1955 nace I.K.A. (Industrias Kaiser Argentina). Nuestro país ingresa al mundo como un productor de automóviles en forma integral (en aquellos días eran muy pocos). Se establece en la provincia de Córdoba.

Marcas más conocidas:

- Chrysler Argentina: 1932, comienza su montaje en el país de autos y camiones. En 1959 comenzó su fabricación integral en la Argentina. Cierra en 1979. Es comprada por Volkswagen.
- Volkswagen: Llega al país en 1979.
- Mercedes Benz: 1951, ubica su planta en la localidad de González Catán.
- Citroën Argentina S.A.: Se funda el 25 de marzo de 1959.
- Ford Motors: En 1925 pone la primera planta en La Boca para el montaje de partes importadas para fabricar automóviles. En 1961 inaugura su planta en General Pacheco y a producir autos en forma integral.
- General Motors Co.: Se instala en 1922 para armar autos con partes importadas. En 1925 se producen los primeros autos con partes nacionales. Cerró en 1979.
- Peugeot: Su planta de Berazategui comienza a operar en 1960.
- Renault: En 1959 la Régie Nationale des Usines Renault, firma con Industrias Kaiser Argentina (IKA) un contrato de licencia y asistencia técnica para la producción en la Planta de Santa Isabel, Córdoba, de vehículos de la marca Renault. Se conocerá como Renault Argentina desde 1975.
- Scania: Comienza su producción en el país en 1972. Se radicó en Tucumán. Cerró en el 2001.

El RYCSA (Rosatti y Cristoforo Industrias Metalúrgicas S.A), cerró en 1978. Fabricó el Gilda y la pick-up Gauchito. Plantas en San Nicolás, Arrecifes y Quilmes.

ALGUNOS EJEMPLOS

TORINO

Nace el proyecto Torino

Parte de la base de Rambler. El ingeniero George Harbert de IKA (Industrias Kaiser Argentina) que estaba ubicada en la provincia de Córdoba, 1964.

Se encarga a fines de 1964 su rediseño a Pininfarina, la reconocida empresa dedicada al diseño automotor, cuya sede era la ciudad de Torino, Italia

El equipo de desarrollo estaba compuesto por los ingenieros Eduardo Genaro (motores), Miroslav Mayer (chasis), Jorge Jovisich (carrocería), Héctor Cabrera (electricidad) y Jorge Giovanonni (tapicería y ornamentos).

Se probaban las piezas en conjunto y de no tener la fortaleza esperada, inmediatamente se ponían a desarrollar nuevas y mejoradas.



Inicialmente se hicieron pruebas del motor en los caminos serranos en jornadas de 16 a 20 horas con carrocerías de Rambler. Esto fue para camuflarlo, para que nadie supiese del proyecto.

Su fabricación se inició en octubre de 1966, pero la producción en serie propiamente dicha comenzó a mediados de enero de 1967.

26 de febrero de 1967, ganó en la carrera de San Pedro con Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo.

Oreste Berta, oriundo de Rafaela se radicó en San Francisco, Córdoba. Estuvo en los Estados Unidos trabajando en la planta Jeep. Luego estuvo en Ducati.

Comenzó desde muy chico su afición por los motores y las motos. Participó en gran cantidad de carreras en Argentina y Estados Unidos.

Él armaba los motores y competía contra las grandes marcas mundiales de igual a igual.

En 1963 comenzó a trabajar en el Gordini. 1000 cc. Con 90 HP y 190 kb/h fue el resultado de su genialidad para las carreras de autos.

Torino Liebre MK II

El mejor auto para TC jamás creado en toda la historia de nuestro país.

Seguridad mecánica.

Ganaban desde las primeras vueltas.

Aguantaban todo sin romperse.



Nürburgring, Alemania



20 a 23 de agosto de 1969. 84 horas de carrera. La posibilidad de ir a correr junto a las marcas más reconocidas del mundo fue de Juan Manuel Fangio y su contacto con Oreste Berta. Participaron los pilotos Copello, Perkins, Fangio, Di Palma, Galbato, Canedo.

A las 6 horas de carrera, el Torino estaba primero, de los 3, el de Copello.

A las 8 horas de carrera, 1° y 7°.

A las 9 horas de carrera, 1°.

A las 12 horas, uno se va de pista y rompe el cárter, fuera de carrera, quedan 2.

A las 22 horas de carrera, 1° y 2° ¡mortal!

Luego de 2 días de carrera, los 2 autos en marcha no habían cambiado gomas ni tocado el sistema de frenos. Eran los únicos que aguantaron tanto.

Poco después, un cortocircuito en las luces de uno de los Torino obligó a dejarlo fuera de carrera.

Ford y Lancia hacen una denuncia: Quieren certificar la seguridad de las cubiertas que todavía no habían sido cambiadas. Los organizadores obligan a detener al Torino. Pierden varios minutos.

A solo 6 horas de finalizar el segundo día de carrera, los organizadores lo obligan a detenerse para verificar el caño de escape ¡insólito! Es claro que las grandes marcas no quieren perder esta carrera.

Luego deben cambiar 2 cubiertas y dos frenos. 6 minutos de penalización y lo relegan al lugar 6°. Comenzado el último día de carrera, el Torino está 4°. Superó a un Porsche y a un Mazda. Finalizaron 4°, teniendo a todos en contra.

Juan Manuel Fangio y el auto que corrió en Nürburgring que hoy se encuentra en el museo de Balcarce.



Se dejó de fabricar en 1982 luego de haberlo mejorado con nuevas carrocerías, motores, cajas de cambio, etc.

FALCON

¿Por qué nace el proyecto del Falcon?

Por la Segunda Guerra Mundial, Europa quedó destruida. Para bajar sus presupuestos en energía y combustibles, comenzaron a construir los autos en forma que consuman menos. En la década de 1950 el poder productivo europeo se recuperó y comenzó a exportar a Estados Unidos y, para hacerles frente, la fábrica Ford comenzó el proyecto de fabricar un automóvil que pudiera transportar 5 o 6 pasajeros con un consumo de combustible menor al común de los autos que ellos fabricaban.

¿Cómo comenzó?

El proyecto Falcon tiene sus comienzos a mediados de Julio de 1957 en Estados Unidos, en aquel año Ford Motor Company decide comenzar a trabajar en un automóvil compacto. Después de dos años de trabajo se tenían definidas las líneas del Falcon. A fines de 1959 se conoció el primer modelo del Falcon.

En la Argentina

En el año 1961 Ford Motor Argentina importa dos Falcon Standard para probarlos y adaptarlos a nuestros caminos y rutas. Un año después de trabajos y adaptaciones comienza la importación en cantidad de las partes de los Falcon 1962 que ingresaban desarmados al país para luego ser ensamblados en la fábrica que Ford tenía en la Boca. La presentación oficial del Falcon en el país se realizó en el cine "Gran Rex" en Febrero de 1962, desde esa fecha comenzó a hacerse conocido por su fortaleza y respondía muy bien a las exigencias a las que era sometido en nuestro país y ya crecía su fama de duro y aguantador.

El 10 de enero de 1962 se inició el montaje del Falcon y el 15 de Julio de 1963, día en que salió de la planta de Pacheco la primera unidad del Ford Falcon hecho en Argentina, el Falcon de 1963 ya tiene el parante ancho. De aquel modelo, sólo los neumáticos, la batería y los tapizados eran de fabricación nacional. Llevaba un motor de 144 pulg³ (los cm³ llegaron con los europeos) que resultaba un tanto pequeño para el Falcon, que había sido reforzado para soportar el estado de nuestros caminos con el consiguiente aumento de peso.

El 14 de diciembre de 1964 estaba terminada la primera unidad denominada Futura. El techo vinílico, los asientos del tipo butaca (casi un atrevimiento para la época) y la consola central eran las principales novedades del nuevo modelo.



Características del Futura:

- Cuatro faros delanteros de 1970 a 1977.
- Ornamentación completa con bagueta de zocalo de 1965 a 1969.
- Baguetas laterales en todos los años.
- Techo vinílico.
- Butacas de línea y a pedido asiento delantero enterizo.
- Incorporaba el motor disponible más grande con la opción del SP y caja de cuatro a partir de 1970.

A partir de 1978, tuvo 2 faros delanteros rectangulares.

En 1965 se corre la carrera "Dos Océanos" (Atlántico y Pacífico), Rodolfo de Alzaga y Atilio Viale del Carril conquistaron las dos etapas más difíciles de la competencia.

La Cordillera de los Andes se había rendido ante el arrollador paso de los Falcon. Este constituyó el primer éxito parcial de un automóvil de fabricación nacional sobre los importados, que hasta ese momento dominaban la escena deportiva.

A partir de 1966 que todos los Falcon estaban equipados con los motores 170 y 187. La potencia de éste era de 116 HP. Este año salió a la venta con muchas modificaciones del original **fruto del trabajo de ingenieros y técnicos argentinos**.

También ese año se produjo la **primera victoria deportiva**. Conducido por Rodolfo de Alzaga, logró su primera victoria en la denominada "Vuelta del Pan de Azúcar", en la provincia de Córdoba.

En 1967, la familia creció. Por primera vez salió de la línea de montaje la versión rural, un auto que por capacidad interior y confiabilidad se impuso rápidamente entre las familias numerosas. **El diseño de la rural era íntegramente argentino**.

Anécdota:

Cierta vez llega a la fábrica de Pacheco un vehículo de ALPI (Asociación de Lucha contra la Parálisis Infantil).

Los propietarios se quejaban de algunas fallas en su auto, lo que, por supuesto, llama la atención de operarios e ingenieros familiarizados con la confiabilidad del Falcon.

La explicación fue rápidamente encontrada. El auto tenía 150.000 kilómetros y en ese lapso nunca había recibido un service. Sólo nafta y aceite cuando faltaban. Ni siquiera se le habían cambiado los filtros y las bujías.

1969: Comienza a exportarse el Ford Falcon argentino.

1970: Sale a la venta un Ford Falcon con muchos cambios. Entre ellos, el motor de siete bancadas, el 188 y el 221 revolucionaron el mercado automotriz. Frenos de disco delanteros, cambios en luces, parrilla, tapizados, caja de 4 velocidades.

En 1972, Héctor Luis Gradassi conquistó el primero de los tantos títulos de Turismo Carretera que obtuvo el Falcon. "Qué, auto bárbaro. Está como cero kilómetro. Te juro que el día que lo quieran cambiar lo pinto de negro y amarillo y lo pongo a trabajar cien años como taxi. Seguro que aguanta".

1973: Los faros delanteros pasaron a ser cuadrados, y en las versiones más equipadas, dobles. Las luces traseras también fueron modificadas igual que la grilla, que adoptaba ahora barras transversales. El panel de instrumentos llevó varios meses de diseño y finalmente se incorporó un tablero con relojes redondos que incluían velocímetro y cuentavueltas.



Este año, gracias al trabajo de ingenieros argentinos, salen a la venta la Ranchero, la Pick Up del Falcon. En mayo de 1973 apareció el Sprint con un motor de 166 HP.

En 1974, 1975 y 1976, Héctor Luis Gradassi ganó todos los campeonatos de Turismo Carretera, mientras que el entonces novel Juan María Traverso se adjudicó el certamen de 1977 y el de 1978.

1978: El nuevo modelo contaba con una grilla frontal con elementos plásticos verticales, faros rectangulares, modificaciones en las luces traseras, llantas, baguetas y manijas exteriores embutidas en las puertas. Los paneles de puertas también se cambiaron y venían de fábrica el aire acondicionado (equipamiento con el que pocos autos nacionales contaban) y la dirección hidráulica, algo solicitado por todos los usuarios de Falcon.

1982: El Falcon Futura es reemplazado por el Ghia.

Características del Ghia:

- Techo vinílico en 4 tonos, negro, verde, azul y marrón, salvo el Ghia SP.
- Butacas de línea.
- Cola pintada de negro.
- Incorporaba el motor 2.3, 3.0 ó 3.6.
- Caja de cuarta y automática al volante ó al piso siempre que no sea motor SP.

En 1988 el Falcon tuvo su última modificación con la aparición del Max Econo, o Falcon Diet como cariñosamente se lo llamaba. El consumo se redujo de manera notable, sin perder prácticamente prestaciones.

En septiembre de 1991 esa trayectoria llegó a su final: el último Ford Falcon salió de la línea de montaje de General Pacheco.

CITROËN

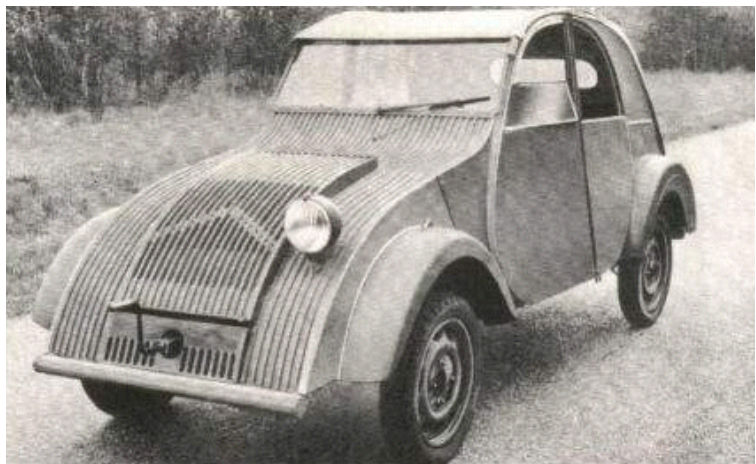
Nace el proyecto:

1936: Francia, Pierre Boulanger, Director General de Citroën dijo: "cuatro ruedas bajo un paraguas".

Un vehículo económico, seguro, capaz de transportar a cuatro personas y cincuenta kilos de equipaje a cincuenta kilómetros por hora, con un máximo de confort.

1938: Prototipos, tenían un motor de 375 c.c. que conseguía 8 cv de potencia. Estaba refrigerado por agua. Alcanzaba los 50 Km/h y gastaba 5 litros a los 100 kilómetros.

Se suspende el proyecto por el inicio de la Segunda Guerra Mundial.





1948: El 6 de Octubre de 1948, en el Salón del Automóvil de París vio la luz el primer 2CV. Allí fue objeto de todo tipo de burlas...

La prensa se burló sarcásticamente del modelo. Un periodista norteamericano que asiste al salón se pregunta para qué sirve ese objeto, otro pregunta a Citroën si al adquirir

el vehículo suministran también el abrelatas, otro compara la línea del coche con una bañera del siglo XIX.

Pero la gente va descubriendo sus virtudes...

¡En la montaña actúa como si fuese una cabra!, dice uno, ¡Que confort!, dicen otros. Además, su consumo es mínimo, no plantea problemas de entrenamiento, y esto hace que el 2CV tenga una acogida sensacional y que las listas de pedidos se alarguen enormemente.

El 2CV "tipo A" tenía...

- Motor de dos cilindros opuestos.
 - Refrigerado por aire.
 - Cilindrada de 375 c.c.
 - Desarrollaba 9 cv SAE de potencia a 3500 rpm
 - Alcanzaba los 65 Km/h.
 - Consumía de 4 a 5 litros a los cien kilómetros.
- Solo estaba disponible en color gris metalizado.

En los siguientes años va teniendo algunos cambios en su diseño para brindar mejores prestaciones (motor más grande, luneta, puerta trasera de chapa para sustituir a la lona original, etc.).

1958: Aparece el 2CV 4x4, también llamado "Sahara", con dos motores de 425 c.c., uno delante y otro detrás. Este modelo surge para solucionar los problemas de transporte que se presentan a los encargados de las prospecciones petrolíferas y mineras en terrenos accidentados. Es capaz de subir con cuatro personas dentro, rampas de 45% sobre la arena del desierto y alcanza una velocidad punta de 100 Km/h. Los embragues y las cajas de cambio se accionan con un solo pedal y una sola palanca; sin embargo un dispositivo permite conservar el motor trasero en punto muerto mientras se rueda, permitiendo usar solo el delantero si así se desea.

1959: el 25 de marzo de 1959, se funda Citroën Argentina S.A., al comienzo ensamblando vehículos con piezas importadas de Francia. En 1969 las partes nacionales alcanzaban más del 95%

1960: Comienzan a producirse en Argentina.

1961: Comienza la producción de furgonetas en Argentina.

Imagen de la primera publicidad del auto producido en nuestro país.

1964: Se invierte la apertura de puertas delanteras.

1967: Aparece el Dyane.

1968: Aparece el Mehari.



Dyane
de 1967



Mehari
de 1968

1979: El día 31 de diciembre de 1979 Citroën Argentina S. A. cesa toda actividad dejando tras sus 19 años de existencia con un total de 223.442 vehículos producidos

1983: En 1982 el empresario Eduardo Sal-Lari, adquiere el paquete accionario de Citroën Argentina S.A., aprovechando que las licencias de fabricación de Citroën Francia habían caducado comienza a fabricar nuevamente el 3 CV, todavía con el nombre Citroën, en 1983 pasa a denominarse IES 3 CV, a la vez que se construye la planta de Mercedes, donde comienzan a fabricarse el IES Carga (Furgón) y el Safari (Mehari). En 1985 se presenta el IES América.

1990: Por las dificultades financieras, cierra la fabricación.

Sobrenombres:

- El patito feo.
- El Pato.
- Citro.
- Citronave.
- Citraca.
- Citruco.
- Citrogeno.
- Cítrico.
- Citrotyl.
- El 2cbestia.
- Dos caballos verdaderos.

CRONOLOGÍA RESUMIDA DE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN ARGENTINA

- 1887: Triciclo a vapor llamado De Dion-Bouton traído por Dalmiro Varela Castex.
- 1895: Primer automóvil oficialmente patentado en la ciudad de Buenos Aires fue un Benz.
- 1904: Se funda el Automóvil Club Argentino el 11 de junio.
- 1901: Primer auto armado en nuestro país por Celestino Delgado con piezas traídas de Europa y otras de fabricación nacional.
- 1901: Se desarrolló la primera carrera en el país. Se hizo en el Hipódromo Belgrano. Corrieron 8 automóviles y ganó el piloto Eugenio Cassoulet con un motor Rochester a explosión.
- 1907: Manuel Iglesias terminó de construir el primer automóvil artesanal en la localidad de Campana.
- 1910: Se realiza en Buenos Aires la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, y allí ganó Horacio Anzagasti ganó el Diploma de Gran Premio de la exposición al presentar un motor de 4 cilindros en línea y una caja de velocidades de 4 marchas y retroceso, todo un logro para aquella época.
- 1912: Comienza la comercialización de los autos de Anzagasti en base a modelos extranjeros con mejoras y autopartes nacionales.
- 1914: Comienza la Primera Guerra Mundial y se termina el proyecto de Anzagasti.
- 1925: Carlos Ballester y Eugenio Molina fundan Hispano Argentina Fábrica de Automóviles S.A. en 1925.
- 1922: Se instala General Motors Co. Cierra en 1979 y vuelve a mediados de la década de 1990.
- 1925: Se instala Ford Motors.
- 1932: Chrysler Argentina comienza su montaje en el país de autos y camiones. Cierra en 1979.
- 1945: Se crea la empresa Fábrica Argentina de Automóviles por iniciativa de César Castano. Construye el "Castanito" (sobre el que se hará "El Justicialista" en la década de 1950). Sienta las bases para la fabricación en serie de automóviles en la Argentina.
- 1950: Nace AutoAr (Automotores Argentinos) con apoyo del gobierno de Perón. Comienza a fabricar un modelo de sedán, una rural y una pick-up de diseño argentino con motores importados (Willys, Simca y Fiat). Cierra en 1963.
- 1951: Por iniciativa del empresario Jorge Antonio queda constituida Mercedes-Benz Argentina; tenía su planta en González Catán.
- 1951: Se funda I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Fabricó el primer modelo de "El Justicialista" en 1952. Luego de varios cambios de nombre, cerró en 1979.
- 1954: Se funda Fiat.
- 1955: Nace I.K.A. (Industrias Kaiser Argentina). Nuestro país ingresa al mundo como un productor de automóviles en forma integral.
- 1955: RYCSA comienza la construcción de automóviles nacionales.
- 1959: Chrysler Argentina comienza la producción integral de automóviles y camiones. Cerró en 1979.
- 1959: Se funda Citroën Argentina S.A.
- 1959: Renault se asocia con I.K.A.
- 1960: Se funda Peugeot.
- 1961: Ford Motors inaugura su planta en General Pacheco.
- 1962: Se produce el primer Falcon en la Argentina. El último modelo fue de 1991.
- 1966: Comenzó la producción del Torino. Deja de fabricarse en 1982.
- 1969: Del 20 al 23 de agosto se desarrolló la carrera de Nürburgring donde los tres Torinos desarrollaron una carrera espectacular.
- 1972: Scania se instala en el país.
- 1979: Ingresa Volkswagen a nuestro país al comprar las instalaciones de Chrysler.

BIBLIOGRAFÍA

- 📖 Ayala, M. A., Conozca su automóvil Citroën 3cv, Editorial Cosmopolita.
- 📖 Crónica del Automóvil, Cd-Rom, Editorial Anaya.
- 📖 Matt Delorenzo, Automóviles americanos, Editorial Océano.
- 📖 Prior, Rupert, Historia del automóvil, Editorial Blume.
- 📖 Prior, Rupert, Historia del automovilismo: los años dorados, Editorial Blume.

ALGUNOS ENLACES EN INTERNET

- ❖ <http://www.auto-historia.com.ar/>
- ❖ <http://www.cocheargentino.com.ar/>
- ❖ <http://www.chevroletba.com.ar/>
- ❖ <http://usuarios.lycos.es/citroen3cv/>
- ❖ <http://www.taringa.net/posts/info/796882/Megapost-Citro%C3%ABn-2CV.html>
- ❖ <http://www.citroclub.com.ar/>
- ❖ <http://www.museofangio.com/>
- ❖ <http://www.todofalcon.com.ar/>
- ❖ <http://galerias.netfirms.com/index.htm>
- ❖ <http://clubfalcon.netfirms.com/index.htm>
- ❖ <http://www.pasion-torino.com.ar/>
- ❖ <http://www.historiadeltorino.com.ar/>
- ❖ <http://www.monografias.com/trabajos15/automovil-historia/automovil-historia.shtml>