

La curiosa historia del Gacel, el auto que los argentinos conocieron accidentalmente antes de su lanzamiento

23/04/2023



Cuando llegue el día de la primavera, el 21 de septiembre de este año, se cumplirán cuatro décadas exactas del inicio de la fabricación de **un auto que tuvo un gran significado para la industria automotriz argentina** por varios motivos. Se trata del **Volkswagen Gacel**, el auto que llegó para reemplazar al popular y eterno Dodge 1500, que fue el primer auto fabricado por Volkswagen en Argentina, y que tuvo la responsabilidad de ser el antecesor del exitoso **Volkswagen Gol**.

La historia dice que entre 1979 y 1980, **Volkswagen AG** comenzó y finalizó el proceso de compra de **Chrysler Fevre**, la compañía que producía los autos de la marca norteamericana en nuestro

país, y que por lo tanto, fabricaba el **Dodge 1500**. Por esa razón, desde 1980, el famoso "Milqui" dejó de ser un Dodge para convertirse en un VW.

Ese proceso de transformación fue bastante traumático en general para los empleados de la **Planta de San Justo**, ya que estaban acostumbrados a un método de trabajo americano y repentinamente tenían que aprender otra forma, la de los europeos, que era mucho más compleja, cuidadosa en detalles y vertical en el trato.



A pesar de su restyling, el VW 1500 ya era un auto de diseño antiguo y requería un reemplazo por un modelo más moderno como el Gacel

Durante los **primeros años de la década del 80**, en medio de esa época de tantos cambios, los alemanes querían renovar la imagen de sus productos en el país, proceso que ya había comenzado en Brasil. Como en ese tiempo **no existía el Mercosur**, los autos que empezaron a traer a nuestro mercado venían como importados aunque llegaran desde un país vecino. No existía esto de los autos extrazona que se conoce hoy para diferenciar a los importados desde la región o desde otro

continente.

Renault ya se había hecho cargo de IKA definitivamente, y como era de esperarse, la llegada del **Renault 18** desplazaba a sus rivales directos, el Peugeot 504 y el VW 1500, pues era el primer vehículo de ese segmento con tracción delantera en el mercado. SEVEL había traído también el **Peugeot 505** y relanzado el noble Fiat 128 con el modelo Súper Europa; y Ford, tras renovar completamente el Taunus, avanzaba con la llegada del nuevo **Ford Sierra**. Además, coincidiendo con la llegada de Volkswagen a Argentina, **se había abierto la importación**. La renovación era una necesidad para los modelos que venían de los últimos años de la década del 70.



El color dorado fue parte importante del lanzamiento del Gacel. Se trató del primer auto de Volkswagen en Argentina y el primero con proceso de cataforesis en su pintura

Así fue como se planificó la llegada del Volkswagen Gacel, que tenía una **versión similar en Brasil llamada Voyage**, aunque con esa particular forma que tenían en el vecino país de producir autos con forma de sedán pero con sólo dos puertas en lugar de

las cuatro que corresponden a un auto de tres volúmenes tan marcados.

Lo curioso de la historia del Gacel, es que en **un tiempo donde no existían las redes sociales** ni la globalización de las comunicaciones actuales, poco y nada se sabía del modelo antes que apareciera en las calles argentinas. Y no fue el lanzamiento oficial del modelo cuando los usuarios lo conocieron, sino una extraña aparición que se dio en el marco de una carrera de autos.

En agosto de 1983, un mes y medio antes de la fecha prevista para presentar el Gacel, se corrió en San Carlos de Bariloche, el **Rally de Argentina**, fecha puntable por el Campeonato Mundial de Rally, que regresaba a nuestro país luego de un año de ausencia en 1982 a causa de la Guerra de Malvinas. Anteriormente se había disputado en tres oportunidades por los caminos de la provincia de Tucumán bajo en nombre de Rally Codasur.



Los poderosos Audi Quattro de Grupo B llegaron a Argentina en 1983, y Volkswagen alquiló un muletto para Rubén Luís Di Palma. Así nació la develación anticipada del Gacel

En este regreso a Argentina, Audi, una marca del Grupo Volkswagen, que había irrumpido en el mundo de los rallies un año antes con el revolucionario **Audi Quattro**, peleaba con Lancia y su modelo 037. La gran diferencia entre ambos vehículos radicaba en que el auto alemán tenía tracción en las cuatro ruedas, mientras que el italiano era sólo de tracción trasera. En determinados caminos o terrenos, el Lancia se defendía mejor que el pesado Audi, pero teniendo en cuenta que se correría en la Patagonia en pleno agosto, las posibilidades de encontrarse con nieve y hielo en los caminos era muy alta.

Por esa razón, Audi llegó a nuestro país con una dotación reforzada de pilotos, sumando un cuarto auto al habitual trío de pilotos habituales que eran Hannu Mikkola, Stig Blonqvist y Michele Mouton. En Argentina correría también el keniano Shekhar Mehta. En esos tiempos, **el reconocimiento previo de los caminos se hacía con un auto "muletto"**, que era un vehículo idéntico a los de carreras, pero que luego de terminar el trabajo de hacer la hoja de ruta, quedaba parado y no corría. A ser cuatro pilotos, los alemanes trajeron dos de esos autos extra.



Rubén Luís Di Palma y Néstor Straimel cambiando una goma del

Volkswagen Gacel 1.6 que les habían cedido para hacer la hoja de ruta del Rally de Argentina de 1983, dos meses antes de presentar oficialmente el modelo en Argentina

Entusiasmados con la idea de mostrar todo el poderío de los Audi en un mercado al que acababan de llegar hacía apenas tres años, los ejecutivos de Volkswagen Argentina le alquilaron al equipo oficial uno de los autos "muletto" para que lo corriera el ídolo local de la marca, **Rubén Luís Di Palma**.

El argentino nunca había manejado un auto con motor turbo y tracción integral, y recién podría tomar contacto con el vehículo cuando los pilotos oficiales dejaran de utilizarlo. Entonces, **Volkswagen Argentina le cedió un Gacel GL de preserie**, que tenía un motor novedoso, el **Audi 827 de 1.6 litros**, y era además el primer modelo de la marca de **tracción delantera**. Con ese auto, Di Palma y su navegante, el periodista Néstor Straimel, harían el reconocimiento de los caminos a la par del equipo oficial. De ese modo, además de aprovechar cuanta oportunidad hubiera de "robarse" uno de los autos alemanes, podría compartir la preparación de la carrera con los pilotos del equipo a modo de introducción al manejo de estos vehículos.

Pronto, uno de los autos "muletto" se golpeó y no se pudo seguir usando. Quedaba sólo uno, el que luego de un repaso completo, correría Di Palma. En las calles de Bariloche, **el Audi Quattro blanco** estacionado frente al hotel donde se alojaba todo el equipo **llamaba tanto la atención de los transeúntes como el Volkswagen Gacel dorado** que tenía pegada una pequeña calcomanía de Audi Sport en las puertas delanteras. El primero por ser un automóvil que nunca se había visto. El segundo, también, por ser un vehículo que nunca se había visto, pero que pronto estaría en las concesionarias.



El Gacel 1.8, conocido como «El fierro», tenía aspecto deportivo y mayores prestaciones. Fue el modelo más equipado del Gacel antes de cambiar su nombre por Senda y bajar su nivel de equipamiento

Así nació la historia del Gacel, que ya no causó tanta sorpresa el 21 de septiembre de 1983 al darse a conocer al público, y que a lo largo de los años fue mejorando su equipamiento y apariencia, y que **llegó a su punto más alto en 1988**, cuando coincidiendo con el traslado de Volkswagen a su actual emplazamiento en General Pacheco junto a Ford para fusionarse y convertirse en Autolatina Argentina, se lanzó una versión dotada de un **motor 1.8 y aspecto agresivo** que se conoció como “El fierro”.

Esa **fisonomía deportiva** fue una constante en sus 12 años de historia. La relación del Gacel con las carreras de autos fue mucho más allá de aquel episodio que permitió que fuera develado por primera vez antes de tiempo. El Gacel debutó en **Turismo Nacional** en 1986 y se consagró Campeón ese mismo año y el siguiente con Omar Bonomo como piloto. Pero los títulos siguieron porque ese modelo ganó el título también entre 1988 y 1992, con otros pilotos como Ernesto Rodríguez,

René Zanatta y Rafael Verna. En **TC2000**, **Guillermo Maldonado** lo puso en pista en 1989 y 1990, obteniendo 5 victorias, 11 podios y 6 pole positions.



Guillermo Maldonado corrió dos años con el Gacel, y fue protagonista de los campeonatos de TC2000 de 1989 y 1990

En esos años, con **la llegada de los primeros Gol** al mercado local, primero importados y desde 1993 fabricándose en Argentina, el **Gacel pasó a llamarse Senda** y su estrella se fue apagando en lo que fue una despedida algo injusta para un modelo que había significado tanto para la marca. El Senda se convirtió en un auto con menor equipamiento respecto al que había tenido hasta entonces bajo el nombre de Gacel.

A finales de 1995, con la disolución de Autolatina, que volvió a dejar por un lado a Ford y por otro a Volkswagen, el Senda empezó a despedirse, y luego de producir **167.314 unidades** entre ambas denominaciones, a finales de 1996 dejó de fabricarse también.

Fuente: Infobae