

Dieser Artikel erschien erstmalig im Jahr 2001 in der „Wartburg-Signale“ 2/01. Seit 2002 ist der Artikel zudem frei zugänglich auf der Seite „<http://www.wartburg-signale.de>“. Alle Rechte liegen beim Autoren.

**Lars Büttner**

## **Graciela, der argentinische Wartburg**

Nachdem dieser Artikel schon einige Male in diversen Publikationen der Wartburg Fachkreise erschienen ist und dort auch offensichtlich einiges Interesse wachgerufen hat, möchte ich die Möglichkeiten des Internet nutzen, um weiteren interessierten Kreisen über diesen argentinischen Bruder des Eisenachers zu berichten

Interessanterweise hat es wohl eine nicht allzu lange aber erstaunlich enge Zusammenarbeit zwischen dem neofaschistischen Argentinien und dem ‚Ersten sozialistischen Staat auf deutschem Boden‘, insbesondere dem AWE, gegeben. Selbst in der mittlerweile reichhaltigen Wartburg-Fachliteratur fehlt jeder Hinweis auf Verbindungen. Offensichtlich passte diese Art von Geschäftsverbindungen nicht so recht in das sozialistisch korrekte Weltbild der DDR. Um etwaigen Verwirrungen vorzubeugen, erzähle ich die Geschichte noch mal von da, wo jede Geschichte anfangen sollte: von Anfang an. Wir erinnern uns an die Situation Argentiniens Anfang der 50er Jahre: Das Land ist vom zweiten Weltkrieg nur am Rande berührt worden und wird seit 1947 von Juan Domingo Perons Partei der Gerechtigkeit regiert. Manch einer kennt den Diktator Peron wahrscheinlich eher aus dem Musical ‚Evita‘. Argentinien war wirtschaftlich bis weit in die 40er Jahre stark von Großbritannien abhängig und dementsprechend fuhr die Regierung verstärkt einen Kurs, der das Land industriell autark machen sollte. Ergebnis dieses

Bemühens war die Militärfabrik IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) im industriellen Herzen Argentiniens, der Provinz Cordoba. Von 1947 bis 1952 wurden hier ausschließlich Flugzeuge wie der Pulqui gefertigt. 1952 wurde dann, ganz im Sinne der



*Justicialista Sedan*

*Foto: Archiv Juan Corso*

peronistischen Wirtschaftspolitik beschlossen, ein ‚nationales‘ Auto zu bauen. Als Herstellungsort wurde die IAME-Fabrik auserkoren, die kurze Zeit später neben der

Flugzeugproduktion mit der Produktion von Automobilen ‚Made in Argentina‘ begann. Treibende Kraft hinter dieser Idee war ein Brigadier (ungefähr vergleichbar mit dem Rang eines Oberst) namens San Martín, der bei IAME zuvor Flugzeuge konstruierte.<sup>1</sup>

Auf DKW F89-Basis (also fast identisch mit dem IFA F9; ein wichtiger Faktor bei der späteren technischen Entwicklung) wurden drei Varianten mit recht unterschiedlichem Karosseriedesign und Motorisierung entwickelt: der Justicialista-Sedan, -Camioneta und -Gran Sport. Der Name „Justicialista“, was soviel wie „Gerechtigkeit“ bedeutet, war dem



*Der Nachfolger Graciela unterschied sich äußerlich zunächst sonderlich nicht vom Justicialista.  
Foto: Archiv Juan Corso*

Parteinamen entliehen und zeigte einmal mehr, wer bei IAME das Sagen hatte. Auch wenn uns des weiteren nur der Sedan interessiert, soll es an dieser Stelle noch ein paar Anmerkungen zu den anderen Modellen geben. Beim Camioneta handelte es sich um einen Zweisitzer Pick-Up, ausgestattet mit einem DKW 700 ccm Zweizylinder Zweitaktmotor. Es dürfte sich um das selbe Triebwerk handeln, was schon den F5 und F7 beschleunigte und unseren Camioneta mit 24 Pferdestärken und rasanten 100 km/h durch die argentinischen Weiten düsen ließ. Etwas rassiger präsentierte sich der Justicialista Gran Sport: ausgestattet mit einem 1488 ccm Vierzylinder-Porschemotor und einer leichten und formschönen Fieberglass-Karosserie, brachte es der Flitzer auf gute 150 km/h. Übrigens hat eines dieser Modelle an der Mille Milla 1998 teilgenommen und ist auf einem recht ansehnlichen Platz gelandet. Was uns dann endlich zum Sedan bringt. Optisch war die Zweitürer-Limousine eine Art geschrumpfter 40er-Jahre Amischlitten und hat erstaunliche Ähnlichkeiten mit dem polnischen Warszawa M20. Die spätere Version weist ebenso Ähnlichkeiten mit dem Wartburg 311 auf, was aber in beiden Fällen ebenso auch einfach am Geschmack der Zeit liegen könnte. Motorisiert war der Wagen mit einem Vierzylinder Zweitaktmotor (!). Wassergekühlt und mit nur 800ccm und 36 PS ausgerüstet, schaffte das Motörchen den immerhin 850 Kilo schweren Wagen auf angenehme 120 km/h zu beschleunigen. Die mit Teleskopfedern ausgestattete Einzelradaufhängung<sup>1</sup> dürfte

<sup>1</sup> Quelle: Juan Corso/Cordoba, Argentinien

bei diesen Geschwindigkeiten auch für den nötigen Fahrkomfort gesorgt haben.<sup>2</sup> In dieser Form wurde der Justicialista Sedan dann auch knappe drei Jahre in leider nicht genau bekannten Stückzahlen gebaut und hätte es 1955 nicht mal wieder einen Militärputsch gegeben, würde man sich heute sicher an den Justicialista als an den Volkswagen Argentiniens erinnern. So aber wurde General Peron gestürzt und mit seinem Fall änderte sich auch einiges bei IAME (die 1957 in Dinfia - Dirección de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas umbenannt wurde)<sup>3</sup>. Die neuen Machthaber zeigten nicht mehr die selbe Begeisterung für eine nationale Automobilproduktion wie ihre Vorgänger, was sich schnell auf die Modellpalette niederschlug. Ebenso musste der politisch vorbelastete Name „Justicialista“ dem unverfänglichen „Graciela“ weichen<sup>4</sup>, gefolgt von einigen technischen Änderungen, wie dem Einbau eines 900ccm IFA F9/Wartburg Motors. Inwieweit es schon vor 1955 Kontakte zum IFA gegeben hat, lässt sich heute nicht mehr so recht zurückverfolgen. Es liegt aber der Verdacht nahe, dass schon der im Camioneta zum Einsatz gekommene F7-Motor (zumindest teilweise) aus der IFA Produktion stammte<sup>5</sup>. Vielleicht ist dies der richtige Zeitpunkt, um die wirtschaftlichen Kontakte zwischen der DDR und

Argentinien etwas näher zu beleuchten: Zwar wurde der östliche Teil Deutschlands von Argentinien bis Anfang der 1970er Jahre völkerrechtlich nicht anerkannt, dennoch reisten schon 1953 Emissäre Ulbrichts nach Südamerika um zumindest eine Art Handelsabkommen



*Momentan einzig mir bekanntes Bild des Graciela GW*  
Quelle: Unbekannt

auszuhandeln<sup>6</sup>. Von argentinischer Seite bestand zwar eher geringes Interesse an einem solchen Vertrag, aber man nützte die Situation, um die eigene Unabhängigkeit besonders gegenüber den USA zu demonstrieren. So würde dann auch erst 1955 eine Handelsvertretung Ostberlins in Buenos Aires eröffnet, die aber schon 1962 (sic!) wieder schloss. Ab 1956 muss es auch, wenigstens in geringen Rah-

<sup>2</sup> Alle technischen Angaben <http://www.clubclasicos.giga.com.ar/>

<sup>3</sup> Quelle [http://www.buscador.clarin.com/Empresas\\_y\\_Negocios/Automotores.html](http://www.buscador.clarin.com/Empresas_y_Negocios/Automotores.html)

<sup>4</sup> Quelle: Juan Corso/Cordoba, Argentinien

<sup>5</sup> Quelle: Juan Corso/Cordoba, Argentinien

<sup>6</sup> Schönwald, Matthias, Deutschland und Argentinien nach dem Zweiten Weltkrieg, Paderborn, 1998. S.60-71

men, Kontakte zwischen Eisenach oder Nordhausen und Cordoba gegeben haben. So lässt sich zumindest für den Anfang der 1960er Jahre der Aufenthalt eines Vertreters des Werkes in Argentinien in der DDR und im Juli 1963 der Flug des AWE-Mitarbeiters Hans Steffen nach Montevideo nachweisen.<sup>7</sup> Zumindest ist der Graciela bis zum Ende der Produktion im Jahr 1962 ausschließlich mit insgesamt 2456 Wartburg-Motoren ausgestattet worden. Diese Motoren sind nicht, wie man vermuten könnte, bei Dinfia (mit oder ohne Lizenz) hergestellt worden, sondern tatsächlich aus der DDR importiert worden. Soweit die bisherigen Recherchen ergeben haben, wurde der Graciela dann ab 1960 auch konsequenterweise auf Wartburg-Rahmen montiert und die Karosserie dem Wartburg optisch angeglichen. Von 1962 an wurde dann komplette Wartburgs in Einzelteilen angeliefert und bei Dinfia zusammengesetzt bis dann 1964 dieses Stück kurioser (ost)deutsch-argentinischer Zusammenarbeit endgültig zu Ende ging<sup>8</sup>. Daß die Beziehungen zwischen den Werken gerade nach 1962 so intensiviert wurden, ist in soweit bemerkenswert, als wie schon erwähnt die ost-deutsche Handelsvertretung im September 1962 ihre Pforten schloss, und soweit bekannt, ab diesem Zeitraum auch keine weiteren Wirtschaftskontakte mehr existierten. Bis zum Produktionsende kam man immerhin auf eine Stückzahl von ca. 2250 Exemplaren, die dann auch konsequenterweise Graciela GW (für Graciela-Wartburg) heißen. Wie im Bild sichtbar, glich dieses Model dem Eisenacher Original bis auf die etwas abgeänderte Kühlerpartie. Bei den Stoßstangen scheint es sich um die üblichen Exportversionen zu handeln. Leider ist nicht zu erkennen, welches Emblem die Motorhaube ziert. Von diesen Fahrzeugen hat wohl kaum eines die vergangenen Jahrzehnte überlebt, aber es ist schön zu wissen, dass einst vertrautes Zweitaktgeknatter auch über die Weiten der Pampa hallte.

---

<sup>7</sup> AWE-Archiv. Mit freundlichem Dank an Michael Stück.

<sup>8</sup> Quelle: Juan Corso/Cordoba, Argentinien