



EL AUTOMÓVIL NOBEL

FABRICADO EN CHILE

Robert F. Barsby Haas

Agosto 2020

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. LOS MICROAUTOS.	5
3. LOS MICROAUTOS EN NUESTRO PAÍS.	6
4. EL FULDAMOBIL, ORIGEN DEL NOBEL.....	6
6. NOBEL INGLÉS, ALGUNA RELACIÓN CON EL NOBEL CHILENO.....	10
7. NOBEL CHILENO.....	11
8. ANTECEDENTES DE TÉRMINO DE LA EMPRESA.	17
9. ANTECEDENTES FINALES.	18
10. FOTOGRAFÍAS DE LA ÉPOCA DEL NOBEL.....	19
11. FOTOGRAFÍAS DE TIEMPOS ACTUALES DEL NOBEL.	25
Notas:.....	27
Bibliografía:	27

1. INTRODUCCIÓN.

La escasa historia sobre el automóvil en Chile siempre me ha llamado la atención, toda vez que en algunos instantes tuvimos una cantidad importante de armaduras de vehículos que marcaron a toda una generación joven que vio en ellas la posibilidad de disponer del ansiado automóvil.

El aumento del reducido parque automotor existente en Chile se produce en la segunda mitad de la década del 50 y en los años 60, del siglo recién pasado, producto de una política de estado, que promovió la instalación de *“armaduras automotrices”*, o *“plantas de ensamblaje”*, las que en el correr de los años debían *“integrar”* componentes fabricados en nuestro país.

No podemos dejar de mencionar, que con anterioridad al auge de las plantas en la década de los 50, existieron armaduras de algunas marcas desde los comienzos del siglo pasado, como es el caso de Ford Motor. En el año 1924 Ford Motor abrió en nuestro país las puertas de una planta en la calle Exposición 1258, Santiago, iniciando el ensamblaje del modelo T, cuyas piezas llegaban directamente desde el puerto de Valparaíso, a través del ferrocarril.

En 1953, se permite la internación de vehículos desde Arica al resto del país de una producción local de plantas de ensamblaje o armaduras que se instalasen en esta ciudad nortina, quedando libres de derechos e impuestos, exención de depósitos previos de importación y otros.

Esto impulsó a numerosas empresas a instalarse en Arica, llegando el año 1962 a existir entre 15 y 20 industrias armadoras. Algunas de ellas muy *“precarias”*, en sus infraestructuras.

Con el fin de ordenar la irregular situación industrial y económica de las industrias automotrices, en mayo de 1962, se dicta un decreto, que aprueba el reglamento sobre importación, armadura, fabricación e integración de vehículos, estableciéndose medidas destinadas a regular el sector.

Es así como se crea una importante industria proveedora de partes y piezas destinadas a satisfacer los requerimientos de estas plantas que debían anualmente aumentar el número de componentes nacionales en los vehículos que armaban.

En 1971 se cierran las ventas de automóviles al público y se crea una lista única nacional. En este mismo año se convoca a una licitación con fin de reducir el número de marcas, lo que provoca finalmente el cierre de varias firmas armadoras.

En 1972 se establece el estatuto automotriz, generándose un control de la producción. En 1973 se aprueba legalmente la empresa mixta CORFO-CITROËN (Automotriz Arica), para ensamblar automóviles pequeños, y se elige la marca Peugeot para automóviles de mayores prestaciones.

La política automotriz vigente al asumir el nuevo gobierno el año 1973 era incongruente con la visión económica que comenzaba a aplicarse, lo que hizo necesario definir nuevos objetivos en estas materias.

Finalmente, en 1975 se establece un nuevo régimen legal para la industria automotriz cuyo objetivo principal era el de racionalizar las instalaciones de las empresas terminales automotrices y de producción de partes y piezas, además de buscar el desarrollo del sector, estableciendo un sistema de protección al número limitado de industrias terminales y auxiliares.

En 1979 entró en vigencia la modificación al Estatuto Automotriz, estableciendo rebajas arancelarias significativas para los automóviles de cilindrada menores o iguales a 850 cc. Estas rebajas arancelarias permitieron una fuerte importación de vehículos entre los años 1978 y 1981. La industria automotriz nacional paralelamente fue incrementando su producción y logrando para el año 1980 su producción máxima histórica.

Durante esta época ingresan al país una serie de vehículos con motores de baja cilindradas, pero no reconocidos como microautos, entre ellos los Daihatsu Max Cuore, con motor de 500 cc., y el Daihatsu Charade, cuyos primeros motores eran de 850 cc, finalizando su internación en nuestro país, con motores de 1.000 cc. Este último vehículo, por su diseño, calidad y tamaño fue un éxito de ventas, y hasta el día de hoy, especialmente en ciudades sureñas, lo podemos ver aun circulando. Debemos agregar al ingreso de estos vehículos, los denominados “*pan de molde*”, tanto en su formato de furgón como con ventanas laterales. Estos vehículos formaron parte de muchas familias y de pequeñas empresas, que vieron en ellos una buena solución de transporte de sus mercaderías.

Para los años 1982 y 1984, la crisis económica repercutió fuertemente en la venta de los vehículos, lo que trajo consigo una depreciación de la industria, que abrió paso a un período de nuevos cambios con respecto a la política automotriz.

Es importante señalar, que el porcentaje de integración nacional que se incorporó en los vehículos difícilmente permite señalar a la industria automotriz como una industria productora de automóviles nacionales. Aunque algunos hacen referencia que tal vehículo se fabricó en nuestro país, podemos decir que las tradicionales Citronetas y el tan particular Yagan, pueden haber sido los vehículos con mayor cantidad de componentes nacionales.

Las armaduras traían a nuestro país los vehículos CKD¹

Curiosamente, el único microauto que podría haberse considerado como integrado en nuestro país fue el automóvil Nobel, que muchas personas se refieren como a un “*auto hecho en Chile*”.

Por interés personal he querido hacer una recopilación de antecedentes sobre el **NOBEL**, y que hoy es parte de la memoria de una generación, y algunos de ellos, conservados y mantenidos como vehículos históricos.

Adicional a lo anterior, espero que este trabajo permita incentivar a una mayor recuperación y conservación de estos vehículos, y en un tiempo no lejano poder contar con un registro y una agrupación a nivel nacional.

¹ Complete Knock Down - Vehículo totalmente desarmado, para ensamble

Este trabajo no es una investigación, y su contenido se basa principalmente en antecedentes tomados y “copiados” de publicaciones de páginas web, de clubes y/o agrupaciones relacionadas con automóviles, y en particular con los microautos. Agradezco a todos mis amigos que de una u otra forma me han aportado antecedentes para poder escribir este documento.

Es importante tener presente, que el automóvil Nobel fabricado en Chile, en el día de hoy, es un “*vehículo histórico*”. La Federación Internacional de los Vehículos Antiguos (FIVA) es la federación mundial de los clubes de vehículos históricos, cuyo objetivo es animar a la preservación y el uso, de una manera responsable, de los vehículos históricos que constituyen una parte importante de nuestro patrimonio técnico y cultural.

Los vehículos históricos son importantes como medio de transporte, como testigos de su época, de la evolución técnica y sobre todo por su impacto sobre la sociedad.

La FIVA define un vehículo histórico como:

- ✓ *un vehículo de carretera con propulsión mecánica.*
- ✓ *que tiene una edad de, al menos, 30 años.*
- ✓ *que está conservado y mantenido en un estado históricamente correcto.*
- ✓ *que no es utilizado como medio de transporte cotidiano.*
- ✓ *forma parte de nuestro patrimonio técnico y cultural.*

La definición de vehículo histórico en nuestro país la podemos obtener en el Artículo 218 de la Ley de Tránsito N° 18.290, “*Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico*”

Las fotografías y avisos comerciales han sido tomados de páginas web, y otras referenciadas cada una de ellas.

Robert F. Barsby Haas
Ingeniero Mecánico
Aficionado a los microautos

2. LOS MICROAUTOS.

El término de microauto o microcoche, normalmente se asocia a un vehículo de escasa cilindrada, que no supera los 500 cc, y que disponen de un reducido espacio para acompañantes y equipaje. Hay textos que hacen referencia al volumen interior para clasificarlos. En la actualidad, a vehículos menores, pero que normalmente tienen una cilindrada mayor a 500 cc, se les denomina Citycars.

En la década de los 40 y comienzo de los 50 aparecen en Europa una serie de automóviles de reducido tamaño equipados con motores normalmente de dos tiempos; son los denominados **microcoches o microautos**. La escasa y cara oferta automovilística del mercado europeo hizo que estos pequeños automóviles surgieran con gran fuerza, teniendo una muy buena acogida, especialmente por su bajo costo y economía en combustible.

En la comunidad europea de entonces, se encontraban grupos de ingenieros jóvenes, talentosos, muchos de ellos recién salidos de la industria aeronáutica o de fábricas de diseño y construcción de vehículos militares. Estos unieron esfuerzo y creatividad, y se dieron a la tarea de movilizar de una forma efectiva y económica a una población de recursos limitados, y en una economía donde todavía existía una gran escasez de productos, materiales y por supuesto, el combustible.

El disponer de un vehículo, para la mayoría de las personas, era una utopía, o un sueño fuera de su alcance, hasta que el microauto entró en escena. Tal como lo plantean Maule Tadin y Gabriel Tadin en su página web de microautos, con un bajo consumo de gasolina y un precio de menos del 50% de un coche normal, estos vehículos permitieron a la clase media el placer de la libertad y la independencia. En pocos años los fabricantes europeos sacaron una gran gama de microautos, siendo el fenómeno mucho más notorio en Alemania, donde las fábricas de aviones y/o armamentos orientaron sus esfuerzos a la producción de innumerables modelos y marcas, destacándose los Messerschmitt, Fudamobil, Heinkel, Zündapp y el mítico Isetta.

Este tipo de vehículos, que tendían a incorporar soluciones innovadoras montadas en carrocerías de formas curiosas, se extendieron rápidamente por todo el continente.

En España durante la posguerra se registró una explosión de fabricantes de microautos, con más de 40 marcas diferentes, que en su mayor parte produjeron pequeñas series. El microauto español por excelencia fue el Biscuter_Voisin fabricado por Autonacional, siendo famosos también los David, los Kapi y los Glas Goggomobil, fabricados bajo licencia.

En Italia, aunque con mayores prestaciones que un microautos, se continuó fabricando el Fiat 500 por muchos años más, el que posteriormente fue reemplazado por el Fiat 126 Personal. Aunque para muchos, tanto el 500 como el 126 no eran, o no son considerados como microautos.

Sin embargo, los microautos nacieron para una corta vida. La recuperación económica de Europa los iba a desechar prontamente, sobreviviendo la fabricación de algunos hasta los comienzos de la década de los setenta, tales como los Fiat 500, los NSU, los Goggomobil o los Lloyd.

Cada cierto tiempo leemos o escuchamos una noticia que se está construyendo un nuevo microauto, pero la realidad nos ha dicho que solo han quedado en buenas intenciones, con la excepción de “microautos eléctricos”, ya disponibles en nuestro país.

¿Cuál es el motivo de que estos intentos hayan quedado sólo en algunos prototipos? Son muchas las razones, pero principalmente por su costo de producción, debido a que las exigencias en materias de seguridad son las mismas que las solicitadas a vehículos de mayor tamaño y potencia. Además, está la situación de “incorporarse” en un tránsito cada día más rápido y con vehículos de grandes tamaños, como pueden ser los 4 x 4, la locomoción colectiva y las grandes camionetas que están volviendo en gloria y majestad, lo que los hacen poco atractivos para un gran número de personas.

3. LOS MICROAUTOS EN NUESTRO PAÍS.

Nuestro país no estuvo ajeno a los microautos, teniendo sí una llegada un poco tardía, cuando el mercado mundial los estaba dejando de producir, debido a la aparición de vehículos con mejores prestaciones, un tamaño mayor y precios similares, tales como la Citroneta, el Fiat 600, el Thames, el NSU 1000, el Mini y otros similares.

No hay antecedentes de iniciativas de “fabricar” microautos en nuestro país, con la única salvedad del automóvil Nobel.

Si hay antecedentes de armaduras de automóviles con motores entre 500 cc a 1.000 cc, que se armaron en nuestro país, entre ellos el Fiat 600, la Citroneta, el Austin Mini y algunos otros, en menores cantidades, como el Suzulight.

Hoy podemos conocer solo una agrupación de microautos en nuestro país, que representan a los Isettas, a través de un club muy bien organizado (www.isetta.cl)

4. EL FULDAMOBIL, ORIGEN DEL NOBEL.

El Fuldomobil era un pequeño coche de tres ruedas producido por Electromaschinenbau Fulda de la ciudad de Fulda, ubicada a 100 kms al norte de Fráncfort, Alemania, entre los años 1950 y 1969. Aunque los números producidos eran relativamente pequeños, la visión de esta empresa permitió entregar un número importante de licencias, para que este pequeño vehículo circulara por varios continentes, a diferencia de otros microautos, que circularon en su país de origen, o vecinos a éste.

Este pequeño automóvil fue concebido por el ingeniero Norbert Stevenson, que, con el apoyo financiero de Karl Schmitt, diseñó un coche de tres ruedas muy simple, con capacidad para dos personas que no tuvo designación como modelo y fue equipado con un motor de motocicleta Zundapp de 198 cc. No hay antecedentes que se haya producido en cantidades comerciales. Su carrocería era metálica y con un techo de lona envolvente.

La producción en serie comienza en 1953 con el tipo S1, equipados con motores ILO de 200cc. Paralelamente se construyó el S2, equipado con motor Sachs de 360 cc.



Fot. 1 Fuldamobil N2

Este pequeño automóvil evoluciona con el correr de los años, produciéndose hasta 1956, con carrocería de aluminio, tomando la denominación de modelos S1 hasta S6, con diseño similar con cambios menores. A partir de 1957 se comienza a fabricar el modelo S7, diseñado por Adolph Zander, con carrocería de fibra de vidrio o polyester montado en un chasis de acero tubular y equipado con un motor Sachs de dos tiempos y una cilindrada de 191 cc.



Fot. 2 Fuldamobil S4

El Fuldamobil S-7 fue el modelo más avanzado, el más longevo y el último fabricado por la compañía alemana. Se presentó en el Salón del Automóvil de Múnich de 1957, iniciándose su comercialización unos días después.

En 1965, los Fuldamobil fabricados en Alemania comenzaron a equiparse con un motor Heinkel de dos tiempos de 198 cc.

Este pequeño automóvil alcanzó una gran popularidad más allá de Alemania, llegando a cuatro continentes, fabricándose bajo licencia en numerosos países, donde recibió algunos cambios y nombres tan variados como Bambi en Argentina, Nobel en Inglaterra y Chile, Hans Vahaar en India, RSR en Rodesia, actual Zimbabue o Fram King Fulda en Suecia. En Grecia se comercializó como Alta y fue el lugar donde estuvo en producción más tiempo, nada menos que hasta 1979.



Fot. 3 Fuldamobil S7

5. EL FULDAMOBIL EN ARGENTINA.

En Argentina se inició su fabricación en 1960 a través de la Fábrica de Automotores Utilitarios S.A.I.C.Y.F., quienes levantaron una planta industrial en la localidad de Ciudadela. La versión local poseía un motor Sachs de 192 cm³ y 10 caballos de fuerza, lo que le daba una performance máxima de 80 km/h. El motor era producido por Telelevel S.A. fabricante en Argentina de los motores Sachs.

El **Bambi** – como se le denominó en ese país – venía en dos versiones: el coupé de cuatro plazas y una micro pickup, pensada para pequeños repartos. Este automóvil no obtuvo una repercusión masiva y sólo 450 unidades fueron construidas entre 1960 y 1962. Se estima que la Fábrica de Automotores Utilitarios S.A.I.C.Y.F. siguió en funcionamiento hasta 1966, fabricando los Bambi solo por requerimientos, aunque en cifras que nunca fueron conocidas.

Bambi Pick Up Sporty

Basado en la base del Bambi se desarrolló un vehículo utilitario denominado Pick Up Sporty. La cabina carecía de puertas y poseía un asiento entero para albergar dos

pasajeros. Detrás de éste, se extendía el plano de carga que tenía una pequeña baranda como elemento de contención. Opcionalmente se podía equipar con una capota de plástico o lona. La Bambi Sporty tenía una capacidad de carga de 300 Kgs.



Fot. 4 BAMBI



Fot. 5 BAMBI PICK UP

6. NOBEL INGLÉS, ALGUNA RELACIÓN CON EL NOBEL CHILENO.

En Gran Bretaña, el Nobel fue construido por Industrias Noble York entre 1958 y 1962, financiado por un magnate textil. Estaba disponible en tres modelos diferentes; el Nobel 200, el Nobel Pick-Up, y el Nobel deportiva. Tenía solamente una rueda motriz trasera, que al parecer se relacionaba con menor pago de impuestos o menos exigencias en las licencias para conducirlo.

El chasis de acero se hizo inicialmente por Rubery Owen en Birmingham y estaba equipado con un cuerpo de fibra de vidrio fabricado por la Bristol Aeroplane Company.

Esta empresa anteriormente estuvo fabricando el Heinkel, hasta que esta se trasladó a Dundalk (Irlanda).

Octubre de 1958: el famoso corredor inglés Mike Hawthorn, tomó el cargo de director técnico de la York Noble Industries Ltd. En la fotografía 7 podemos verlo en el interior de un Nobel. La fotografía nos muestra un Nobel con volante a la izquierda y con techo abatible, lo que se puede presumir que era un modelo Fuldautomobil alemán.



Fot. 6 Nobel ingles

Según antecedentes, esta empresa habría adquirido los derechos de la fabricación del Nobel 200 o S7 a Fuldautomobil, es por ello por lo que se entiende que la patente otorgada por York Noble Industries Limited, concedida en Londres el 28 de julio de 1959 para la fabricación de estos automóviles en Chile.



Fot. 7 Mike Hawthorn

7. NOBEL CHILENO.

a. Antecedentes generales.

La Sociedad "Autos Nobel Sud Americana Ltda.", se constituyó por escritura de fecha 31 de agosto de 1959 (Diario Oficial N° 24.446), ante el notario don Luis Azocar Álvarez, cuyos socios fundadores fueron los señores Daniel Sotta Barros, Humberto Valenzuela Garcia, Emilio Serrano de Viale Rigo, Patricio Jaras Schiavetti, Cesar Martinez Pérez y Raúl Brockman Bier, quien asume como Gerente General de la empresa, según poder especial otorgado el mismo día.²

El objeto de la sociedad será la fabricación, importación, armaduría, exportación, distribución y venta de automóviles y demás vehículos motorizados, y, en especial, el automóvil "Nobel Doscientos" en sus diversos tipos, todo de acuerdo con la licencia que obtendrá la sociedad; la instalación y explotación de estaciones de servicio para automóviles; la importación, fabricación, distribución y venta de repuestos y accesorios para automóviles y vehículos motorizados en general y la realización de los demás negocios relacionados o que sean un complemento de los indicados anteriormente y cualquier otro que dos de los administradores determinen. Para desarrollar sus finalidades la sociedad podrá celebrar... (Santiago, 31 de agosto de 1959).

Esta empresa no figura en los registros del Banco Central como "Industria Armadora de Vehículos", como tantas otras que en esos años armaron o integraron vehículos,

² N° 583 Poder especial Sociedad Autos Nobel Sudamericana Ltda.

especialmente en la ciudad de Arica, probablemente porque aún no estaba vigente el Decreto Supremo N° 835 del 19 de mayo de 1962, mediante el cual se aprobó el Reglamento sobre importaciones, armadura, fabricación e integración de vehículos motorizados para el transporte de pasajeros.

b. Características generales del automóvil.

El modelo fabricado en Chile es el S7, dotado de un motor de 191 cc y 10,2 HP de potencia, marca Sachs, refrigerado por aire, ubicado en su parte posterior. La carrocería, de una sola pieza, tiene una particular forma de gota, está realizada en resina polyester reforzada y montada sobre un bastidor rígido formado por tubos de acero rectangulares. Las prestaciones son, 80 km/h de velocidad máxima y su consumo es, según el fabricante, de 1 litro cada 30 km (mezcla gasolina – aceite).

Está equipado con una caja de cambios de cuatro velocidades secuenciales, con su neutro entre la primera y segunda relación. Dispone de un sistema que permite colocar la caja en neutro, sin accionarla, lo que facilita el inicio de su marcha (Fotografía 8).

Una de las curiosidades del Nobel es que la marcha atrás se logra deteniendo el motor y arrancándolo otra vez invirtiendo la corriente, lo que lo hace girar en sentido contrario, disponiendo de cuatro marchas hacia atrás.

Debido a su bajo peso, de aproximadamente 300 kilos, es bastante ágil, alcanzando rápidamente una velocidad de crucero, estimada en 50 a 60 km/h.

Su tracción es en las ruedas traseras, a través de una cadena bañada en aceite, accionando simultáneamente ambas ruedas que tienen una trocha de 400 mm, a diferencia de las delanteras que tienen una trocha de 1.200 mm, evitando así la necesidad de disponer de un diferencial.

Dispone de frenos de tambor solamente en las ruedas delanteras, accionados por cables, y un freno de mano, también accionado por cable, en una sola rueda trasera.

Su dirección es directa, a través de una cremallera, con un radio de giro aceptable para el tamaño del automóvil.

Su suspensión delantera se basa en una ballesta horizontal y amortiguadores hidráulicos. Su suspensión trasera es de puente oscilante con un resorte y amortiguador entre ambas ruedas.

Sus neumáticos son de dimensiones pequeñas 4,00 x 8, con llanta desarmable, lo que facilita su montaje y desmontaje. El repuesto habría ido ubicado en el piso delantero en el lado del acompañante.

Debido a su largo de 3.200 mm, hace que se aun vehículo relativamente de suave andar, especialmente en asfalto.

A pesar de sus reducidas dimensiones el interior del Nobel es cómodo. Sus amplias puertas (tipo suicidas), dan un fácil acceso al habitáculo. El asiento delantero es sin divisiones y sus 1.250 mm de ancho permite sentarse cómodamente a dos personas. El asiento trasero es más angosto y se accede reclinando el respaldo del asiento delantero. Por detrás del respaldo trasero se extiende una plataforma horizontal que constituye un espacio de carga

y equipaje. Esta plataforma tiene un panel que al desmontarse permite el acceso al motor desde el interior, resultando útil para reparaciones menores. La superficie vidriada es muy grande y la envolvente luneta trasera da una amplia visibilidad hacia atrás.

El panel de instrumentos es mínimo y está integrado por un velocímetro y cuenta kilómetros. Adicional a ello, están los interruptores de luces y señalizadores de viraje. El volante de tres rayos permite una fácil lectura del panel.



Fot. 8 interior del Nobel

Los primeros Nobel disponían de un piso en terciado de muy buena calidad y contaban con una pequeña caja de herramientas insertada en el piso, confeccionada en madera y con una tapa metálica. Posteriormente los automóviles no disponen de esta caja de herramientas.

Es interesante conocer que esta industria tramitó una patente de invención en el Instituto Nacional de Propiedad Industrial (INAPI), relacionada con “Chasis para pequeños coches de tres o cuatro ruedas de diámetros reducidos caracterizados por distintos detalles en su construcción”, obteniendo la Patente de Invención número 17.647 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, el 27 de octubre de 1961. El expediente de esta Patente no está disponible en el INAPI.

Entre las curiosidades no dilucidadas está el tema, que habiendo obtenido la patente la empresa inglesa “Industrias Noble York” para la fabricación del modelo S7, de Fuldomobil de Alemania, a nuestro país habrían llegado los primeros automóviles desde este último país, diferente del Nobel inglés que solo tenía una rueda trasera.

c. Fabricación del Nobel.

Estos vehículos en un comienzo llegaron a nuestro país como CKD³ de componentes importados de Fuldamobil de Alemania, y la producción inicial fue apoyada por un técnico de ese país.⁴

Las carrocerías de estos automóviles empezaron a ser fabricadas en el país, similares a las llegadas inicialmente de Alemania. Adicional a la carrocería, otros elementos que se integraron en Chile fueron los neumáticos, la tapicería, y otros componentes menores, y en particular el chasis.



Fot. 9 Fabricación de carrocerías – Noticiario EMELCO - enero 1961



Fot. 10 Línea de montaje – Noticiario EMELCO - enero 1961

³ CKD: Complete Knock Down - Vehículo totalmente desarmado, para ensamble.

⁴ More Microcars – Tony Marshall.



Fot. 11 Línea de producción.



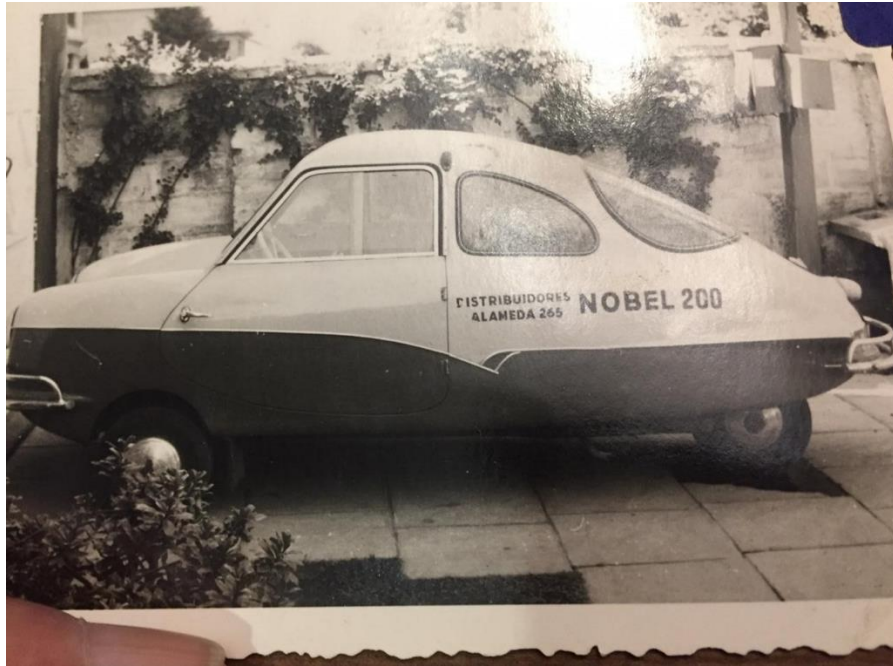
Fot. 12 Nobel terminados en la Planta.



Fot. 13 Personal de la Planta.



Fot. 14 Lanzamiento al público del Nobel – Noticiario EMELCO - enero 1961



Fot. 15 Nobel de propiedad de la Empresa con propaganda.



Fot. 8 Placa del Nobel

8. ANTECEDENTES DE TÉRMINO DE LA EMPRESA.

Esta empresa en el año 1963 solicita ser declarada industria nacional por la Dirección de Industria y Comercio, concluyendo en:

Santiago, 29 de marzo de 1963 – Hoy se decretó lo que sigue:

N° 392 – Teniendo presente y considerando:

Que la firma “Autos Nobel Sudamericana Limitada” solicitó que se la declarará industria nacional de vehículos motorizados de conformidad a lo dispuesto en el decreto supremo N° 835, de 30 de junio de 1962⁵;

Que dicha firma conjuntamente con la “Sociedad Armadora y Distribuidora Nacional Ltda” y la “Sociedad Comercial Goldemberg y Cia Ltda”, constituyen la sociedad “Industrias Automotoras Unidas Ltda”., según consta de escritura pública de ocho de enero de 1963, ante el Notario Público don Hernan Chadwick Valdés, sociedad a la cual la concurrente según aparece de la cláusula decimoprimera “aportó el Rol Industrial 2871-10; la Patente de Invención número 17.647 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la patente otorgada por York Noble Industries Limited, concedida en Londres el 28 de julio de 1959, y la autorización conferida por la Resolución N° 299, de 1959, de la Dirección de Industria del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción:

Que de acuerdo con lo anterior la recurrente no tendría derecho alguno que se la declare industria nacional de vehículos motorizados, y

Vistos; lo dispuesto en la Ley N° 14.824⁶, en el Decreto Supremo N° 835 precitado; lo expuesto por la Contraloría de la República en el dictamen N° 13.684 del 8 de marzo de 1963, y lo informado por la Dirección de Industria y Comercio y lo estatuido en el artículo 72, N° 2 de la Constitución Política,

Decreto:

Deniéguese la declaración de industria nacional de vehículos motorizados pedida por “Autos Nobel Sudamericana Limitada”, por haber aportado todos sus derechos industriales a la firma “Industrias Automotrices Unidas Limitada”.

Tómese razón, comuníquese y publíquese – J. Alessandri R. – L. Escobar C.

En esta fecha la empresa al parecer ya no estaba fabricando los automóviles.

9. ANTECEDENTES FINALES.

No hay registro de cuantos autos puedan quedar en nuestro país en estado de marcha, pero he tenido conocimiento que en Santiago hay unos cinco o seis muy bien conservados y alguno de ellos muy bien restaurados. Adicional a ellos, hay unos pocos más en proceso de recuperación, o en espera de que alguien asuma una difícil tarea de recuperarlos.

⁵ Reglamento sobre importaciones, armaduría, fabricación e integración de vehículos motorizados para el transporte de pasajeros.

⁶ Ley 18.824 Establece Normas de Exportación e Importación en los departamentos que señala (13 de enero de 1962)

10. FOTOGRAFÍAS DE LA ÉPOCA DEL NOBEL.⁷



⁷ Fotografías tomadas de diferentes páginas web. Se agradece información de autor, para referenciarlo.









HAGASE NOBEL-ISTA
Y DEJE DE SER PEATON ... !

HAY UN "NOBEL - 200"
PARA USTED.

El Vehículo Familiar por excelencia.



PRECIO CONTADO: E° 1.995

Seguramente uno de nuestros SIETE planes de Venta a plazo, se ajustará a sus posibilidades. Visite nuestros locales de exhibición y solicite una demostración

AUTOS "NOBEL" SUD AMERICANA LTDA.
SOCHICO LTDA.

Alameda 265 Agustinas 869
Tel. 34356 Local A



11. FOTOGRAFÍAS DE TIEMPOS ACTUALES DEL NOBEL.⁸

Nobel restaurado en los últimos años.



Nobel en Chicureo algunos años atrás.



⁸ Fotografías tomadas de diferentes páginas web. Se agradece información de autor para referenciarlo.

Nobel en Museo de Automóviles Antiguos (Santiago)



Nobel en Museo del Automóvil - Lolol



Notas:

Las fotografías N°s 11, 12, 13 y 15 fueron proporcionadas por el señor Ricardo Boettcher, además de aportar valiosos antecedentes sobre esta particular empresa, debido a que tuvo la oportunidad de trabajar en ella, como responsable de la línea de montaje, control de calidad y servicio técnico.

Bibliografía:

- Diario Oficial N° 24.446.
 - The macro world of Cars – Kate Trant and Austin Williams.
 - More Microcars – Tony Marshall
- Páginas web

Agosto 2020