

REVISTA OFICIAL DEL CLUB

n°1

Ford A Chile

www.clubforda.cl



Eventos y rallies



Nuestras historias



Club Ford A Chile

www.clubforda.cl

Directiva:

Presidente: Leopoldo Goycolea L.
Vice-Pres.: Gabriel Salas V.
Secretario: José Antonio Venegas S.
Tesorero: Marco Irrarázaval C.
Director: Germán González P.

Revista Oficial del Club Ford A Chile

Comité editorial:

Comisión Club Ford A:

Juan Carlos Arias V.
Leopoldo Goycolea L.
Alejandro Paredes V.
José Antonio Venegas S.
Atiliano Vera C.
Pedro Silva S.

Diseño y diagramación:

Alejandro Rademacher G.

Impresión:

C.O. Impresores

Primera edición, octubre de 2019

Editorial

Por Leopoldo Goycolea L., Presidente

Reciban todos los socios de nuestro Club Ford A Chile un saludo afectuoso de la directiva vigente, que con enorme alegría hoy cumple un anhelo de larga data para nuestra agrupación, y al mismo tiempo uno de los desafíos asumidos por nuestro equipo como directiva, este es, crear la Revista de nuestro Club.

Siempre tuvimos en mente que la creación de nuestra revista sería un gran avance para el Club, una importante manifestación que habla de la consolidación de nuestra organización, así como una sólida carta de presentación tanto frente a la comunidad, autoridades y otras organizaciones del ámbito de los vehículos antiguos, nacionales e internacionales.

Más allá de disfrutar de los clásicos, como *hobbie*, nuestro grupo humano extiende su entretención para cumplir también una labor social con enorme aprecio por todos aquellos que, sin esperarlo, disfrutan de nuestras "burritas" en nuestras múltiples presentaciones, paseos y labores sociales.

Con el paso de los años nos hemos convertido en la familia Ford A que hoy somos, lo que sin duda nos llena de orgullo por lo vivido y de esperanza en aquello que estamos por vivir. El futuro del Club es incierto y depende de cada uno de nosotros. Sin importar a quien le toque liderar, ni las adversidades del mañana, debemos mantener la unión y valores que hasta ahora nos han caracterizado, pues en esta era incierta nuestro verdadero refugio será nuestra familia, nuestros amigos y nuestra pasión por estos vehículos antiguos.



Rally de la Fraternidad, marzo de 2019

Reseña histórica del Club Ford A Chile

Los antecedentes del Club Ford A se remontan al año 2000. De acuerdo al testimonio de nuestro socio Pedro Silva, en reuniones semanales con amigos entusiastas de los vehículos antiguos nació la idea de formar un club de vehículos multimarca. Sin embargo, Pedro no estaba de acuerdo, pues siempre tuvo la idea de formar un club que fuera exclusivamente de Ford A.

Este convencimiento, relata Pedro, se debía a su certeza de que las huellas y bondades del Ford A calaron muy hondo en la memoria de la gente, mucho más que cualquier otro modelo. Y es que claro, habiendo tenido su padre un camión Ford de 1928 y varios Ford A en la familia, para Pedro el sonido de su motor, sus líneas y su andar son inconfundibles.

Luego de asistir a través del tiempo a variados encuentros y exposiciones de vehículos antiguos, donde fue reforzando su idea, viajó con Alejandro Paredes y Cristián Merino a Buenos Aires, donde tomaron contactos con el C.A.F.A. (Club de Amigos del Ford A). De regreso en Chile, le dice a su amigo Alejandro: *"Estamos listos, tenemos que hacer nuestro club"*, siendo Alejandro el primero que, inicialmente, lo apoyó con la idea.

Poco a poco fueron sumándose más interesados, como Juan Carlos Arias. Algunos hitos que le fueron dando peso a la iniciativa fueron la reunión realizada en casa de Gustavo Campos



en San Vicente de Tagua Tagua el 25 de marzo de 2007, y luego la reunión convocada por Cristián García y Cristián Merino en la cervecería Eurohappy de la calle Maturana el 15 de marzo de 2008, en la que se presentó la insignia del Club y se analizaron sus posibles objetivos, reglamentos e ideas.



Hoy en día, aunque algunos de los impulsores mencionados ya no nos acompañan, el Club Ford A

Chile es una realidad, un sueño que estamos orgullosos de haber cumplido, reuniendo un grupo de gran valor humano, con un compañerismo inigualable y que cada vez funciona mejor.

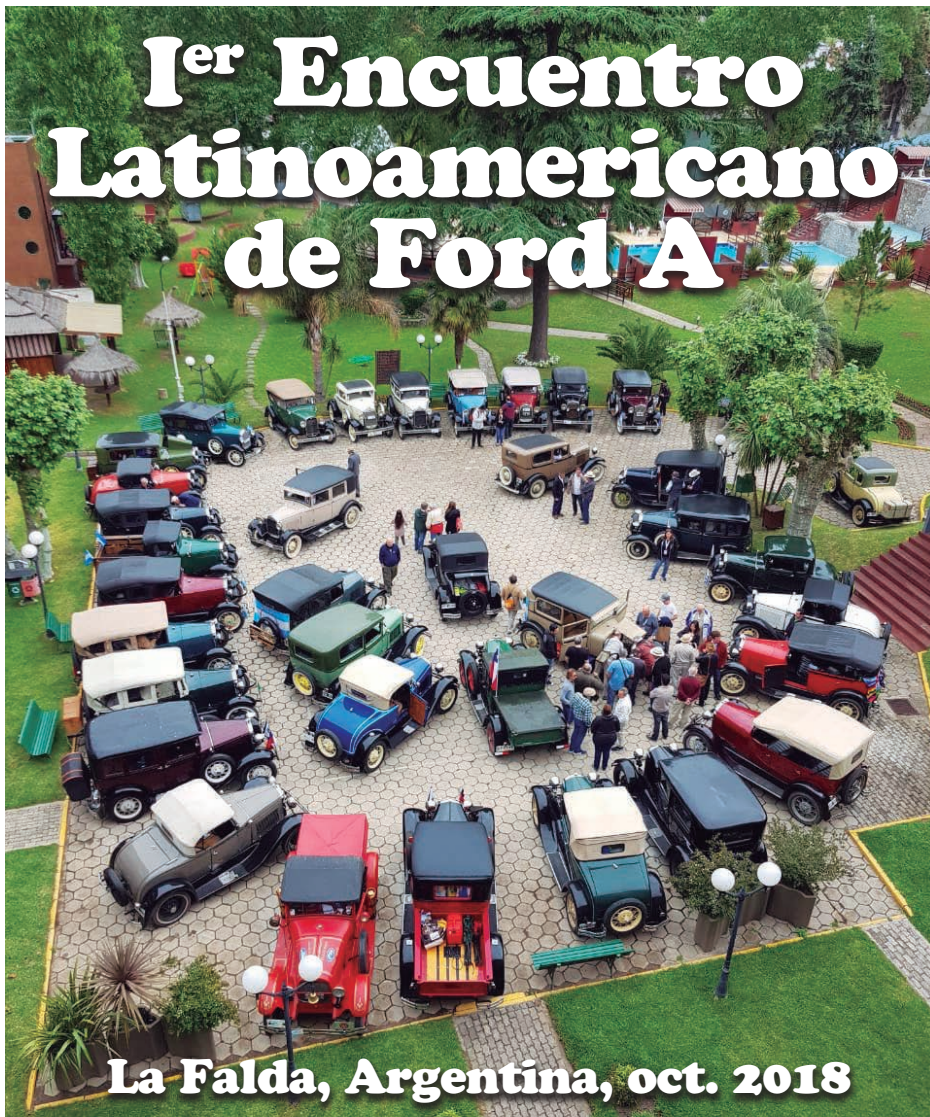
Hemos participado de muchos eventos en Santiago, y realizado variados viajes a distintos eventos tanto en el territorio nacional como hacia Argentina: Mendoza, Sewell, Concepción, Puerto Varas-Bariloche (Rally de la Fraternidad), La Falda (Primer Encuentro Latinoamericano de Ford A en 2018), y otros.

Esperamos que nuestra iniciativa perdure en el tiempo, que nuestros hijos y nietos aprecien y disfruten de este patrimonio tan lindo que representan nuestros queridos Ford A.



Club Ford A en el Palacio de La Moneda, Sede del Gobierno. Santiago de Chile.

1er Encuentro Latinoamericano de Ford A



La Falda, Argentina, oct. 2018

llevaría a cabo en **La Falda** (Provincia de Córdoba, Argentina), y de paso, serviría para celebrar con este gran evento los **90 años del Ford A**. La organización quedó a cargo de un grupo de cordobeses (Guillermo Watson, Guillermo Palumbo, Bonaldi y Depetri, entre otros).

Este inédito evento contó desde un principio con gran entusiasmo por parte de los socios del Club Ford A Chile, llegando finalmente a participar de esta aventura con 9 de nuestros vehículos y 33 personas, entre socios y algunos de sus familiares.



Los socios del Club que viajaron en sus Ford A salieron de Santiago el día jueves anterior al evento, llegando hasta San Luis. El viernes, hicieron el trayecto desde San Luis hasta Córdoba, siendo muy bien recibidos en destino y participando de una entretenida cena de bienvenida.

No podemos dejar de lado que, en el viaje de ida, uno de nuestros Ford

Cuenta la leyenda que Julián Arbeláez, colombiano, hizo una década antes un viaje en su camioneta Ford A de 1928 llamada "*Pulecia*" desde Cali (Colombia), hasta Ushuaia (la ciudad más austral de Argentina), recorriendo para ello 24.000 Km en 60 días, y en los que el único problema que tuvo fueron "*26 pinchazos de neumático*". Los contactos que hizo (y mantuvo) producto de esa enorme travesía, potenciados con el paso de los años por las hoy en día tan en boga redes sociales, le permitieron conformar un grupo de más de 500 participantes, con administradores de 12 países ("**Ford A Latino**").

Como la gran mayoría de estos contactos correspondía a fanáticos del Ford A en Argentina, fueron tomando fuerza las iniciativas para realizar este encuentro en dicho país.

De este modo, se acordó que el **Encuentro Latinoamericano de Ford A** tendría lugar los días 18, 19, 20 y 21 de octubre de 2018, y que se



A tuvo una *panne* (rotura de polea del cigüeñal), la que fue reparada en Mendoza con la ayuda de nuestros queridos amigos argentinos **Facundo Rodríguez** y **Marcelo Campagna** (quienes, por lo demás, sacaron el repuesto de uno de sus propios vehículos).



En el propio evento (días sábado y domingo), pudieron compartir con fanáticos del Ford A provenientes de muchos países, y participar de los rallies por Río Ceballos (incluyendo un almuerzo de camaradería), La Cumbre, Los Cocos, La Calera, Unquillo, Biolet Massé, Cosquín, Villa Giardino, Cruz Chica, Cruz Grande, Dumesnil y Dique San Roque, además de La Falda.



En la cena de culminación, se otorgó al Club Ford A Chile un premio por ser "la agrupación con mayor cantidad de representantes en el Encuentro".



Emprendieron el retorno el día lunes, haciendo el trayecto entre Córdoba y Villa Mercedes, y el martes entre Villa Mercedes y Mendoza. Aquí



nuevamente uno de nuestros Ford A presentó problemas mecánicos, y graves. Otra vez fueron Facundo Rodríguez y Marcelo Campagna, de Mendoza, quienes acudieron en nuestro auxilio (recorriendo para ello unos 150 Km, con un carro de arrastre).

Finalmente, el día miércoles posterior al evento, hicimos el trayecto desde Mendoza hasta Santiago, llegando todos a destino sin mayores percances, y con la alegría de haber



sido parte de tan magnífica cita para los amantes del Ford A.



Se acordó que la segunda versión de esta magnífica iniciativa se llevará a cabo en Cusco, Perú; entre el 27 y 30 de agosto de 2020. Ahí estaremos, con nuestros más entusiastas socios.



Henry Ford nació el 30 de julio de 1863. Creció en una granja familiar y desde niño destacó por su interés en la mecánica, interés que fue transformándose en genialidad, hasta llegar a ser “uno de los más grandes industriales del mundo”.

Su padre le dio un reloj de pulsera en su adolescencia. A los 15 años ya tenía reputación como reparador de relojes, habiendo desmantelado y vuelto a ensamblar los relojes de amigos y vecinos docenas de veces.

A los 12 años pasaba gran parte de su tiempo libre en una tienda de repuestos para maquinaria, donde consiguió las piezas necesarias para construir su primer motor a vapor.

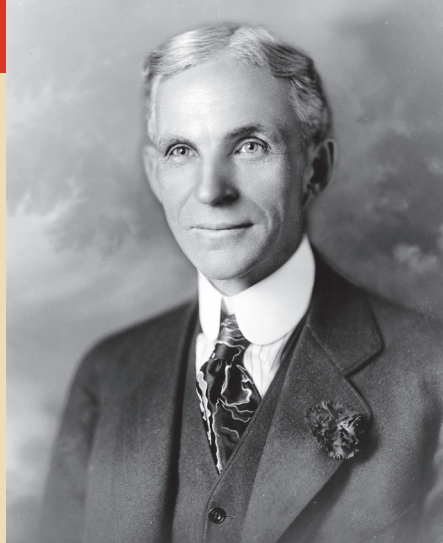
Cuando tenía 13 años, su madre falleció. La granja no era de su agrado y sin su madre, en 1878, con tan solo 15 años, se instaló en la ciudad vecina de Detroit, donde trabajaría como aprendiz de maquinista. Luego de tres años, regresó a su hogar, y repartió su tiempo entre probar y reparar motores a vapor y supervisar las herramientas de la granja.

No pasó mucho tiempo hasta que se convirtió en ingeniero para la Edison Illuminating Company, en Detroit. Ascendió a Ingeniero Jefe dos años más tarde, lo que le permitió contar con el tiempo y fondos necesarios para dedicarse a su verdadera pasión, los motores de combustión interna.

Siempre buscó la forma de reducir costos y mejorar la eficiencia. Para ello, introdujo en sus plantas en 1913 la cadena de producción móvil, que permitía un incremento enorme de la producción, lo que se conoce como *fordismo*. Se convirtió en una de las personas más conocidas y adineradas del mundo, su meta era dotar de un automóvil al ciudadano común, lo que logró más tarde con el éxito del modelo **T**, del cual se fabricaron 15 millones de unidades.

Detroit Automobile Company

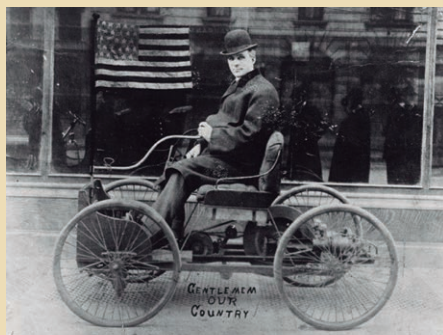
Tras renunciar a la Illuminating Company, Henry Ford fundó en 1899 su primera fábrica de automóviles: “Detroit Automobile Company”, la



Henry Ford

que no prosperaría, entrando en quiebra por razones diversas.

Su primer vehículo autopropulsado, fue el “**Cuadriciclo**”. El primer motor Ford comenzó la historia en la cocina de su casa. Luego trabajó en el chasis, montado sobre 4 ruedas de bicicleta y lo necesario para rodar a modo de prueba en junio de 1896.



La caja de cambios tenía dos marchas, una para 16 km/h y otra para 32 km/h, No tenía reversa. Pesaba 227 kg, y medía 1.24 m de ancho.

Henry Ford Company

Comenzó a diseñar coches de carreras. Con el “Sweepstakes”, de 26 caballos de fuerza, derrotó al campeón americano, Alexander Winston, en octubre de 1901. Victoria muy popular y publicitada, que lo cambió todo para él, así como para la historia de la industria automotriz. Varias personas ofrecieron apoyo

financiero, formando el 20 de noviembre de 1901 la “Henry Ford Company”, a la que sin embargo, por diferencias con los socios, Henry renunció en marzo de 1902. La compañía fue reorganizada bajo el nombre de “Cadillac”.

Ford Motor Company

Henry Ford siguió creando y mejorando sus autos, para atraer financistas para su nueva empresa.

En 1902 fabricó 2 autos iguales, el **999** y el **Arrow**, con motores de 4 cilindros en línea, 18.9 litros y potencia de entre 70 y 100 caballos, sin suspensión trasera ni diferencial. La dirección se controlaba por una barra similar la de una bicicleta.

Con ellos, rompió récords y ganó carreras, atrayendo el financiamiento para crear su nueva empresa, logrando así en el tercer intento, fabricar autos y ofrecerlos al ciudadano común. Es la marca **Ford** que conocemos en la actualidad, y que ha perdurado por más de 115 años.

Esta sociedad se fundó en junio de 1903 con 12 inversionistas (entre ellos los hermanos Dodge), contando con maquinaria, proyectos, patentes y algunos modelos procedentes del resto de los inversores. Henry Ford participaba con 25,5% de las acciones y actuaba como vicepresidente e ingeniero jefe. Al principio producían pocos vehículos, que dos o tres personas se encargaban de ensamblar gracias a componentes diseñados, hechos a medida. Más tarde, Henry Ford se convirtió en presidente pasando a ser, en 1919, el único propietario de la empresa.

El primer coche se vendió en julio de 1903, a un distinguido médico, éste fue el primer Modelo A. La nomenclatura usada para denominar los modelos, fueron las letras del abecedario.

Henry Ford falleció el 7 de abril de 1947 a los 83 años, dejando más de 160 patentes registradas y habiendo sentado las bases de la industria automovilística mundial, con criterios y métodos que están vigentes aún en el Siglo XXI.

Ford A Tudor 1929

Enrique Rojas Flores

Encontré mi Ford A en muy mal estado e incompleto en un campo cerca de Colina. La restauración me tomó aproximadamente 4 años.



Comencé por desarmarlo por completo, con mucho trabajo de parches, desabolladura, lijado, limpieza, soldadura y pintura, avanzando muy de a poco con la ayuda y entusiasmo de mi familia y amigos.



Junto a mi esposa en el Hotel Termas de Puyehue

En paralelo, la búsqueda de piezas faltantes como motor, llantas, caja de cambios y rehacer toda la mecánica. Para obtener un motor, tuve que comprar una camioneta que estaba también en muy mal estado.



Una gran ayuda fue la de los socios del Club Ford A, quienes me aportaron ideas, materiales y mucha información.



Otro aporte muy importante fue la participación de mi gran amigo Jorge Mora, tapicero, quien lamentablemente ya no está con nosotros.



Una vez terminada la restauración, pude participar junto a mi familia en las diferentes actividades del Club Ford A Chile, como los viajes a San Vicente, Algarrobo, Rinconada de Los Andes, Sewell en El Teniente, paseo a Mendoza, Talagante, Frutillar, y también los paseos de los abuelitos de la Fundación Las Rosas en Santiago.

Últimamente, participé del Rally Internacional Pto. Varas - Bariloche.



Ford A 1930

Iván Benavides Richter

Nuestro querido Ford A *Briggs Fordor* llegó a la familia en el mes de diciembre de 1957 -comprado a la Iglesia Católica de Frutillar- mediante la transferencia N° 148-A. Se pagó como impuesto la cantidad de 17.000 pesos en la Tesorería Comunal de Frutillar según consta en el documento N° 793788 asociado a recibo N° 888; posteriormente la Tesorería de la República de Chile emite la orden N° 576620 por diferencia de impuesto Ley 14.173 por la suma de 7,60 Escudos con fecha 17 de noviembre de 1958.

Cuenta mi padre que cuando fue a retirar el auto, no se pudo hacer de inmediato, ya que una gallina se encontraba empollando en el asiento trasero. Cuando se pudo, hubo que comenzar a reparar lo más urgente: parabrisas, asientos, puesta a punto del motor y aseo completo.



los Opel Blitz, quedaban colgados, y la movilización colectiva tampoco podía transitar. Pero el Ford A podía hacerlo, por lo corto y alto que es, llegaba una y otra vez a su destino. Era un verdadero *camioncito* en que se trasladaban materiales de construcción a Frutillar Bajo, Frutillar Alto y Puerto Octay; donde las casas y bodegas se fueron abajo.

Después de este intenso y exigente trabajo como tractor y acarreo de materiales entre Frutillar y Puerto Octay (donde vivían mis abuelos paternos), fue necesario repararlo, pues quedó con sus maderas y latas muy deterioradas. Hasta 1975 fue un auto de uso diario, que utilizaban tanto mi padre como mi madre.



Mis padres con el auto

Terremoto de 1960

En esa época nuestro Ford A fue fundamental, pues los caminos y puentes colapsaron o se deterioraron de tal forma que los camiones, como



El granero de cinco pisos de la CAFRA (Cooperativa Agrícola de Frutillar), donde trabajaba mi padre, se vino al suelo con 15.000 quintales de trigo listos para ser despachados a Santiago (Molino San Cristóbal). El Ford A sirvió de tractor para extraer las maderas del granero caído.



Mi hermana y madre conmigo, de 2 meses, en brazos.

Desde dicho año, comienzo mis andanzas en el Ford A, para movilizarme y trabajar en el campo. Para reforestar parte del campo, le enganché un carro de arrastre para llevar los insumos requeridos

y cadenas en las ruedas para no quedarme enterrado en el barro.

Con fecha 17 de enero de 1984, mi padre me regala oficialmente el auto. Las razones, primero por causa de mi buen rendimiento en la universidad, y también porque había participado de un viaje a Bariloche (Argentina), organizado por el CAACH de Osorno, en el que entre las actividades se corrió una gymkana en la cual resulté en 2º lugar.

Yo soy el sexto dueño, los anteriores fueron: Eduardo Winkler - Alberto Hecherleiner - Arturo Toirkens - Iglesia Católica de Frutillar - Rubén Benavides - Iván Benavides.

En 1988 viajé con mi auto a Valdivia para defender mi Tesis que me daría el título de Ingeniero. Una vez aprobado



Fotos del día de mi titulación con mis padres y Sonia.



regresé a Frutillar cargado con todos los artículos que tenía en la pensión (cama, colchón, libros, TV, etc.) junto a Sonia, -mi polola en esos tiempos, actualmente mi esposa- con maleta y guitarra. El auto iba muy cargado, pero llegamos a la casa de mis padres en Frutillar sin ningún problema.

En los años siguientes lo utilizaba cuando viajaba a Frutillar, pues había iniciado mi vida laboral en Santiago.



Como indico al comienzo, este auto es parte de la familia y es tan así que mis hijos Andrea y Felipe la consideran su hermana mayor, pues me preocupó mucho de ella.

En el año 2004, nos propusimos con Sonia restaurar el Ford A con el objetivo de dejarlo lo más original posible. Dentro de las modificaciones se cambia el color de café a azul (con lo que hasta el día de hoy mi padre no está de acuerdo).



El proceso de restauración se comenzó en Frutillar y terminó en Santiago, y después de 6 años comenzamos a divertirnos nuevamente con esta maravilla de auto.

Creación del Club Ford A

Cuando me invitaron a tomar parte en la formación del Club, no lo dudé y nos pusimos en campaña para hacer realidad este sueño. Una de las condiciones era tener un Ford A, el cual tenía pero estaba en Frutillar en restauración. Como pasaba el tiempo y no llegaba con el auto, los socios empezaron a dudar de su existencia, por ello cuando viajé a Frutillar me saqué una foto con el auto y el periódico del día para acreditar que el auto sí existía.



Una vez que lo traje a Santiago (2011), comenzamos a participar activamente en diferentes actividades en viajes nacionales (Santa Cruz, Algarrobo, Chiloé, Bahía Coique, Los Andes, Viña del Mar, Rancagua), e Internacionales (Villa La Angostura, Mendoza y Bariloche). Nunca el Ford A me ha dejado tirado en ruta.

En el año 2019 viajamos de nuevo a Bariloche e intentamos obtener la misma ubicación de la foto de 1984 (Circuito Chico, al fondo del Hotel Llao-Llao).



El Ford modelo A

~ La dama de Henry ~

En 1926, la caída de ventas del Ford T terminó por convencer a Henry Ford de que convenía crear un nuevo modelo de automóvil.

El modelo A -el segundo gran éxito de la marca Ford tras los 18 años en que estuvo en producción su antecesor el modelo T-, salió al mercado el 2 de diciembre de 1927 y se fabricó hasta 1931, con una producción de 4.320.446 unidades.

Estuvo en venta en varios colores, pero los tapabarros siempre fueron pintados de color negro. De construcción robusta y simple, se sometió a revisiones anuales con el fin de modernizarlo.

Con el Ford modelo A, la empresa intentó igualmente hacerse un espacio en el mercado Europeo. Con este objetivo, desde el verano de 1928 se produjo el vehículo también en Berlín con lo que comenzó la expansión de Ford en Europa, donde el motor original de 4 cilindros y 3.285 cc con 40 hp, tuvo que reducirse por motivos fiscales a 2.023 cc. con lo que la potencia disminuyó a 28 hp.

Para el diseño y fabricación, Henry Ford se embarcó en el proyecto centrándose en el diseño del motor, el chasis y otras necesidades mecánicas, mientras que dejó el diseño de la carrocería del automóvil a su hijo Edsel. Edsel también logró vencer alguna de las objeciones iniciales de su padre e incluir algunos nuevos diseños técnicos como el de la caja de cambios.

El primer Modelo A, salió de la línea de ensamblaje el 20 de

First Pictures of the New Ford Car

Get complete details
TOMORROW
at Ford salesrooms

NOTE THESE FEATURES
Beautiful new low body lines
Chassis of four valves
55 to 65 miles an hour
Remarkable acceleration
40 horse-power
Four-wheel brakes
Standard, optional gear shift
Hydraulic shock absorbers
30 to 36 miles per gallon of gasoline
Thick-proof, reinforced fenders
Typical Ford economy and reliability

STANDARD EQUIPMENT ON ALL NEW FORD CARS
Bumpers
Five mud-splash wheels
Mirrors
Washable rigging
Spare-tire holder
Oil gauge
Crankcase gage
Tires
Power glass
Inflation

FORD MOTOR COMPANY
Detroit, Michigan

Primeras imágenes del nuevo auto de Ford - 01 dic. 1927

octubre de 1927 y salió al mercado el 2 de diciembre de 1927.



Henry Ford estampando personalmente el número "1"

En 1929, cuando fue el mayor periodo de producción, se fabricaban 9.100 autos diarios.

El Ford modelo A ofrecía un estilo elegante, descrito por algunos como un "Lincoln pequeño", y la superioridad en estilo y

tecnología comparado con su predecesor saltaba a la vista, pues este nuevo modelo venía con frenos mecánicos de tambor en las cuatro ruedas, el consumo de combustible otorgaba un mejor rendimiento.

Por primera vez el parabrisas era de vidrio laminado de seguridad, los amortiguadores hidráulicos en las cuatro ruedas y el motor era de 4 cilindros en línea, pesaba 1.026 kilogramos y alcanzaba una velocidad máxima de 104.6 km/h (65 mph). La transmisión era manual no sincronizada de engranaje deslizante convencional, de 3 velocidades hacía adelante y reversa. El modelo A tenía una distancia entre ejes de 103.5 pulgadas (2.630 mm). Todos los modelos de pasajeros tienen las mismas características mecánicas y van montados en un mismo chasis.

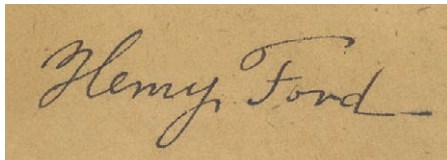
Además de sus ofertas comerciales de su nueva carrocería de 1/2 tonelada del chasis A, Ford creó un programa aún más ambicioso de carrocerías con el nuevo chasis AA de camión de 1 1/2 tonelada.

Los principales fabricantes de carrocerías de Ford Modelo A fueron:

- Walter Briggs (Briggs Manufacturing Company),
- John William Murray (Murray Corp. of America),
- Edward G. Budd (Budd Company).

El ovalo azul, como el que conocemos actualmente, se entrenó por primera vez en 1927 con el nuevo Modelo A. Dicho logo

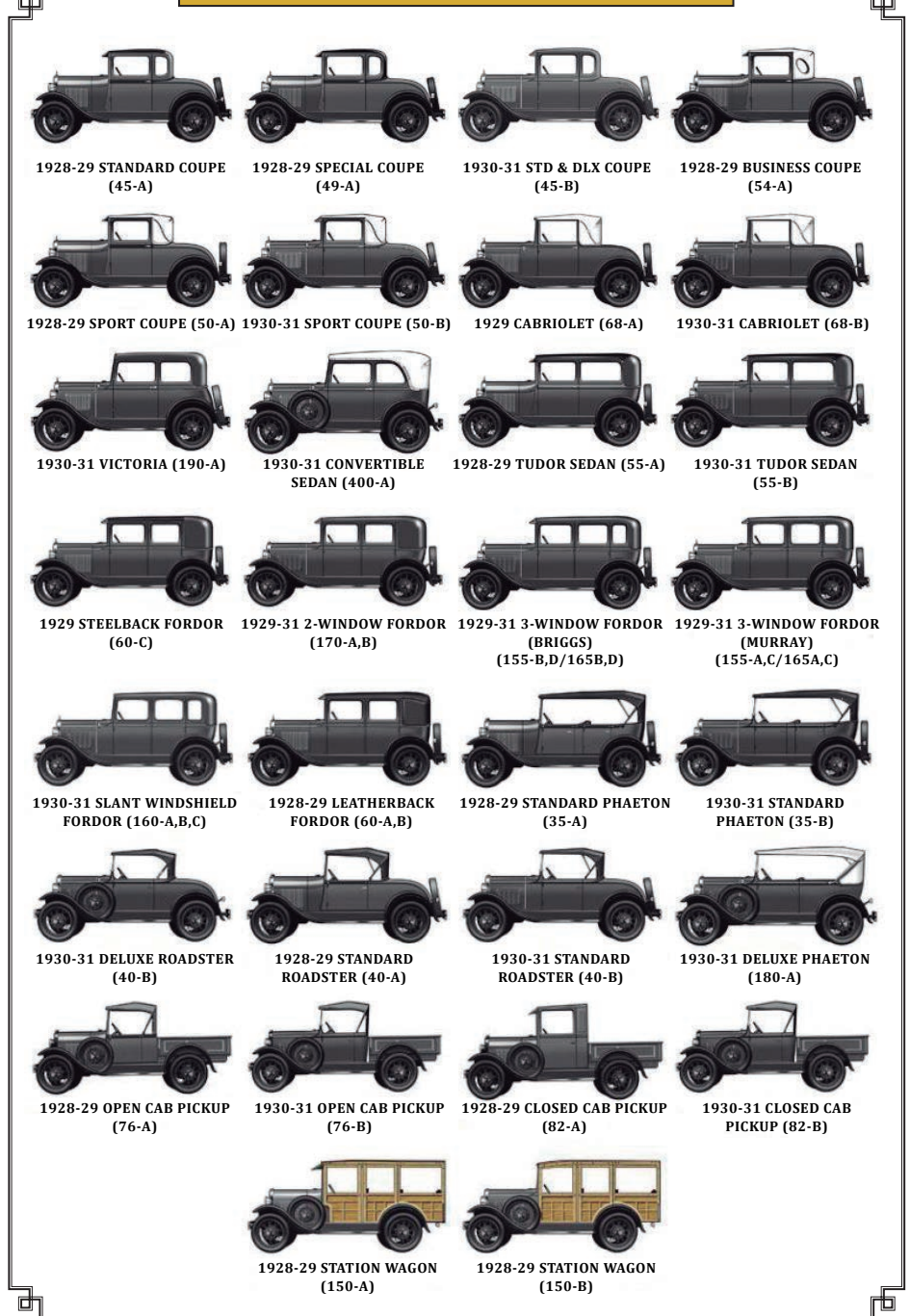
ha sufrido a lo largo del tiempo sólo cambios menores, como el tamaño y leves cambios de tonalidad al borde que rodea el ovalo azul y lleva escrito parte de la firma de Henry Ford.



Ford modelo A Especificaciones técnicas:

Cilindrada	3.285 cc
Cilindros	4 en línea
Potencia	40 C.V.
Caja de cambios	3 velocidades hacia adelante
	1 hacia atrás
Vel. máxima	104 km/h
Neumáticos	
1928-29	4.50" x 21"
1930-31	4.75" x 19"
Presión aire:	35 Lbs
Capacidad estanque de combustible:	
1928-29	10 galones
1930-31	11 galones
Enfriamiento por agua	
Radiador tubular	Capacidad de 3 galones
	Bomba de agua centrífuga
Frenos:	De tambor en las 4 ruedas
Suspensión:	De ballestas transversales
	Amortiguador hidráulico en las 4 ruedas
Motor a gasolina	

Variedad de versiones del Ford modelo A



1931: Henry Ford sacando de la línea de producción el Ford N° 20 millones, un Ford A Fordor de 3 ventanas.

Aunque el Modelo A fuera producido sólo por 4 años, los historiadores automotrices lo catalogan como uno de los más grandes autos de todos los tiempos.

Se estima que, hoy en día cuando el Ford A está cumpliendo 90 años, del total de modelos A fabricados entre 1927 y 1931 (sobre los 4 millones de unidades), más de 250.000 de ellos aún ruedan por caminos de todo el mundo.

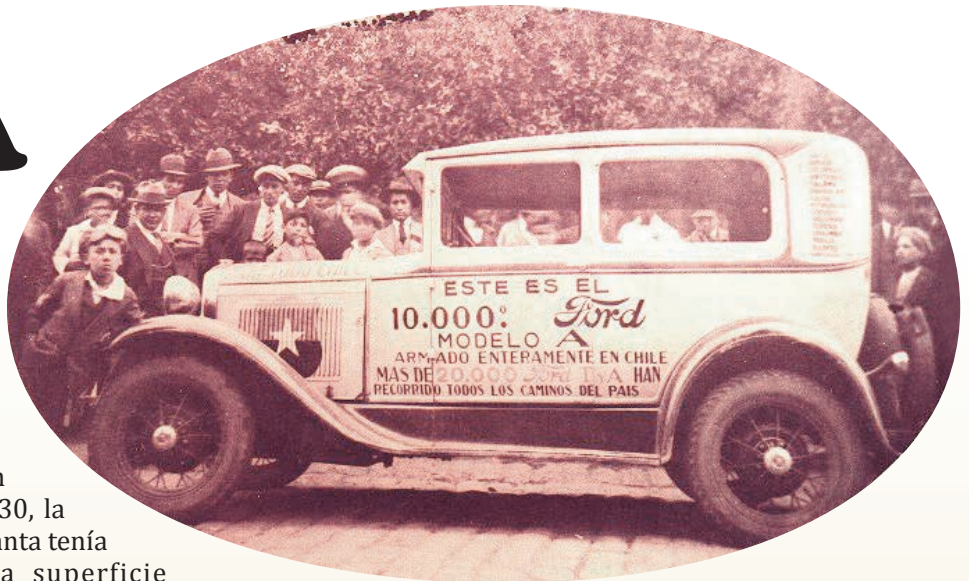
Ford A armados en Chile

La historia de la industria automotriz chilena se remonta a 1924, ya que el 7 de septiembre de ese año se constituyó la filial de **Ford Motor Co.** en Chile, líder indiscutido en aquellos años en la venta de automóviles en país y en el resto del mundo.

Este hecho tuvo efecto práctico en marzo de 1925, cuando se inició la producción de Ford T en la planta ensambladora de automóviles de calle Exposición 1258.

En 1930, la planta tenía una superficie techada de 6.000 m² y una capacidad de producción de 25 vehículos diarios, lo que se traducía en la entrega de 5.000 unidades anuales.

La planta empezó a armar el Modelo A en enero de 1929, a fin de rebajar



Cadena de montaje del Ford A en Exposición 1258

los costos de producción, siendo el Phaeton el más producido.

El modelo A, era comercializado por 23 concesionarios ubicados estratégicamente a lo largo de todo el país.

A raíz de esto, el **Ford A** se masificó a lo largo y ancho de Chile, formando parte de la historia de nuestro país por muchas décadas, y plasmando su hermosa estampa en miles de nuestras historias familiares.



Lanzamiento del nuevo Ford modelo A, en la planta de armaduría de la Ford Motor Company en Santiago. Fuente: Zig-Zag, 1.196, año XXIII, Santiago, 21 de enero de 1928.

H Cars
Servicio y Accesorios

Servicios de mecánica, frenos, mantención, pintura y restauración. Venta de lubricantes, refrigerantes, iluminación, accesorios.

5 de Abril 4959-4969, Estación Central
Contacto: ventas@housecars.cl

Castrol Prestone OSRAM SONAX BOSCH

GRUAS JR

www.serviciosdegruas.cl

Contacto: gruas.jr@gmail.com
Teléfono: +56 9 9432 7727

APPROVED WILLYS SERVICE

ASESORÍA TÉCNICA

WILLYS JEEPS

TODOS LOS REPUESTOS EN STOCK PARA CORRECTA RESTAURACIÓN
Cel. 9 9825 7226 - drago@arismail.com
www.supetar.cl

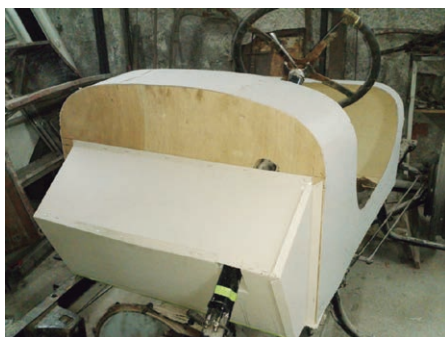
Ford A Baquet 1929

Juan Carlos Arias Valdés

La historia de mi baquet comenzó cuando vendí una camioneta Ford A de 1930 y quería en primera instancia armar otra camioneta, pues contaba con un torpedo 1929 y mecánica completa para ello. Sin embargo, con el paso del tiempo me puse a pensar que ya había armado muchas Ford A (seis en total, de diferentes modelos), y que ahora en realidad quería hacer algo diferente. Fue así como decidí fabricar un deportivo de época.



Luego de investigar por un tiempo como eran, emprendí la tarea de fabricarlo. Tenía todo, menos la carrocería. Pieza por pieza cofecioné las latas, haciendo primero moldes de madera forrados con cartón piedra, para ir visualizando como quedaría. Así fui avanzando en el proyecto, hay



piezas que las doblé con mis rodillas, como las curvas del capot. Le fabriqué también un porta maletas. El asiento es de fibra de vidrio tapizado en cuero. El estanque de combustible lo encontré en Los Andes, ya que debía ir instalado atrás, por lo que tuve que instalar una bomba de bencina para que llegue combustible al motor.



También hice por mi mismo el trabajo de pintura de la carrocería y llantas. De este modo, prácticamente la hice completa con mis propias manos.

Estoy contento y orgulloso de haber terminado este proyecto exitosamente. Por fortuna, cuento con el apoyo de mi familia y en especial de mi hija Bárbara, quien con mucha frecuencia me acompaña a los eventos y paseos, en los que podemos disfrutar y compartir con la baquet en las distintas actividades del Club Ford A.



Nuestra Obra Social

Nuestro Club también ha querido ser un aporte a la comunidad aportando con nuestros vehículos, desde hace ya 10 años, a instituciones de ayuda social y actividades de municipalidades. Cabe destacar en especial, los paseos que se realizan unas 4 veces al año para la **Fundación Las Rosas**.



Paseo de adultos mayores Quinta Normal

Nota sobre paseo de adultos mayores del Pequeño Cottolengo de Rancagua



Paseo de la Fundación Las Rosas al Museo Aeronáutico



Estimados Sres. Club Ford A:
 Junto con saludarles, nos dirigimos a ustedes para agradecer el apoyo brindado a través de los años por el Club Ford A en las diferentes actividades realizadas de recreación y paseos con los residentes del Hogar 3 Nuestra Señora de las Rosas, Hogar 4 Santísima Trinidad y Hogar 7 Juan Pablo I, de la Fundación Las Rosas.
 Gracias a la generosa ayuda de todos los miembros del Club hicieron vivas las palabras que el Papa Francisco nos recuerda que "Los que cuidan a los mayores con amor, colaboran al bien de la sociedad". Esperamos seguir contando con su solidaridad y el compromiso de su institución para contribuir en hacer de Chile un país más humano, donde se cuide y se valore a sus ancianos y se reconozca su dignidad como hijos de Dios.

Les saluda atentamente,

Hna. Sandra Cerpa Calderón
 Directora Hogar 7
 Fundación Las Rosas

LÍDERES EN ACERO INOXIDABLE DESDE 1952

Jorge Hunneus 4647, Quinta Normal, Santiago
 Teléfono: +562 2773 4118
 Email: contacto@dulox.cl



Líderes en arriendo de Maquinarias

Traslaviña 1825, P.A.C
Fono 2 2916 8700
www.lejoma.cl
arriendos@lejoma.cl



CENTRO DE DIÁLISIS SAN JUAN DE DIOS

Alcalde Eduardo Castillo Velasco 1285
Ñuñoa, Santiago. Tel.: +56 2 25037608



Teléfono:
(+569) 9972 8886

E-mail:
rcanales@cymic.cl

CONSTRUCCIÓN Y REMODELACIÓN www.cymic.cl



Tel. +56 2 2209 0641

CALAMA - ANTOFAGASTA - SANTIAGO - RANCAGUA - CONCEPCIÓN

INMOBILIARIA



www.solarygalvez.cl

Av. La Dehesa 1844
Of. 507 - Lo Barnechea

Tel. 222417261 - 222416802



PRONTO EN LIRA 2338
+56 2 2790 1000



CORTE · COLOR
MANICURE · DEPILACIÓN
MAQUILLAJE · ACCESORIOS

Av. Santa María 6916, Local 11 · Vitacura
peluqueria_atilio_vitacura
22 242 7434

Richel's
Peluqueros

Damas y varones

Luis Thayer Ojeda Norte 0123,
Providencia, Metro Tobalaba.
Teléfono: 2 2232 5987
www.richelspeluqueros.cl



SEGURIDAD INDUSTRIAL



Tel. 2 2554 1800 - www.antiriesgo.cl
ventas@antiriesgo.cl
Fábrica 1985, Santiago

INDUMELEC

Acero Inoxidable,
Gabinetes Eléctricos
y Celdas

Av. Einstein 775, Recoleta
Santiago - Chile.
Tel.: +562-26211419 | 26228438
E-mail: indumelecltda@gmail.com
www.indumelec.cl



Socios del Club Ford A Chile



Juan Carlos Arias V.



Iván Benavides R.



Santiago Bravo P.



Miguel Ángel Cabello G.



Germán Dastres G.



Paulo Dulovits S.



Jorge Errázuriz L.



Diego González A.



Germán González P.



Manuel González V.



Leopoldo Goycolea L.



Marco Irrázaval C.



Carlos Jara C.



Héctor López F.



Marcos Martínez P.



Paul Moriamez R.



Alejandro Paredes V.



Héctor Quezada M.



Jorge Ramírez S.



Francisco Rivera L.



Enrique Rojas F.



Carlos Rubio F.



Álvaro Saa C.



Gabriel Salas V.



Atilio Silva S.



Pedro Silva S.



Alfredo Solar M.



José Antonio Venegas S.



Atiliano Vera C.



Carlos Wormald M.