

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

Bodega

Recortes



Ford 1949-51: El salvador de Ford

Ricardo Adonis P.



Aviso revista chilena Zig-Zag
septiembre de 1948

Durante muchos años se discutió, equivocadamente, quién había diseñado el Ford 1949 con sus simples y estilizadas líneas, muy diferente a los redondos modelos anteriores cuyo origen se encontraba hacía más de diez años atrás, en 1937. Recién en 2003, Ford Motor Company reconoció en forma oficial que su autor fue **Dick Caleal**, un diseñador que no pertenecía a su estudio de diseño. Esto que parece ser un dato irrelevante, es una de las más extrañas historias en el diseño de un automóvil.

El futuro Ford '49 era un hito crítico, pues de él dependía el futuro de la empresa, que en ese momento se encontraba en mal estado financiero y perdía grandes cantidades de dinero (reportadamente, 10 millones de dólares por mes en 1946 y 1947).

La oficina de diseño oficial de Ford, estaba comandada por un histórico diseñador, Bob Gregorie. Sin embargo Henry Ford II encontraba que Gregorie y el estudio oficial proponían un vehículo demasiado grande y pesado, por lo cual en octubre de 1946 organizó un programa de urgencia para presentar al público en junio 1948, un revolucionario Ford. Este programa fue una especie de concurso en el que participaron tres grupos de diseñadores: Uno de ellos era Richard Caleal que acaba de ser finiquitado del Estudio de Raymond Loewy quien llevaba una cuenta de diseño para Studebaker. Caleal entonces pidió ayuda a sus compañeros en Studebaker para cumplir con el plazo que le habían fijado, que era sólo de tres semanas. Hasta aquí nada novedoso, pero es difícil comprender cómo Caleal y sus amigos pudieron proponer un diseño tan revolucionario en sólo tres semanas.

Durante mucho tiempo se ha rumoreado que el Ford '49 tuvo orígenes en un modelo anterior, que Studebaker había rechazado y que fue filtrado a Ford. Aquí la historia entra a una zona gris, donde se habla de la existencia de fotografías de 1946 con modelos “parecidos” al Ford rotulados como “Studebaker Project”, etc. El Sr. Caleal entregó al Museo Ford, poco antes de morir, los moldes con los cuales construyó el prototipo, lo cual dejó en evidencia parte de esta historia.

Efectivamente él y sus amigos de Studebaker diseñaron el auto, tal vez con algunas ideas no utilizadas por esa empresa, pero el diseño fue luego retocado por los estilistas de Ford hasta llegar al modelo que finalmente conocemos. Sin embargo, es interesante señalar que oficialmente se sabe que el departamento de

ingeniería de Ford compró algunos Studebaker Champion de 1947 para analizarlos y de hecho, los desarmó para estudiarlos.



El Ford de 1949 fue tres pulgadas más bajo, ligeramente más corto y más liviano que sus predecesores. Tenía la primera suspensión delantera totalmente independiente de Ford (hasta ese momento usaba sistema de ballesta transversal).

La carrocería, tal como hemos señalado, simple y estilizada, tenía los tapabarros integrados, llevaba una moldura, desplazada levemente bajo el centro del auto, que lo recorría completamente, ayudando a la impresión visual de mayor longitud de la que realmente el auto tenía. La máscara llevaba al centro un adorno tipo hélice o turbina, con un "6" u "8" estampado en la parte frontal, dependiendo de la motorización y era coronada con las letras "F O R D".



La línea equipada con el motor seis cilindros en línea, de 226 pulgadas, se denominó "Standard" y ofrecía dos tipos de cupe: Un Business y un Club; y dos tipos de sedanes: Tudor y Fordor. La línea que llevaban un motor V8 de 239 pulgadas (de color cobre), se denominaba "Custom" y agregaba a lo anterior un convertible y un Station Wagon Woodie.



Henry Ford II posa feliz, en uno de los patios de la fábrica en Dearborn, con los tres vehículos que marcaban un hito para su empresa familiar: El "T" favorito de su padre, el "A" diseñado a instancias de él; y el '49 que sería la base del imperio.

Para 1951 el automóvil continuaba siendo el mismo, excepto que se ofrecía una nueva opción de transmisión *Ford-O-Matic* y en la máscara la hélice central había sido reemplazada... ¡por dos!. En las clásicas encuestas que efectuaba Mecánica Popular, el Ford 1951 fue clasificado entre excelente y bueno por el 96% de los propietarios, quienes además informaban de un rendimiento de 8,5 kilómetros por litro en carretera y 7 en ciudad.



Richard Caleal murió a los 94 años en septiembre de 2006. El diseño "perdedor", grande y pesado fue fabricado como el Mercury de 1949, otro vehículo exitoso. Bob Gregorie no perdonó a Henry Ford II que su diseño no fuese elegido como el Ford del futuro y renunció a la empresa. Ford le ofreció duplicar el sueldo para quedarse, sin embargo herido en su amor propio, no aceptó y continuó su vida diseñando embarcaciones deportivas, con éxito.



Chile recibió cientos de estos vehículos, muchos de ellos con el motor V8 que los distinguía de las otras marcas presentes en el mercado en aquel entonces. Sin embargo, no hay consenso sobre la calidad del vehículo; varios propietarios cuentan de problemas en la carrocería, especialmente puertas y maletero, que se soltaban.

La planta Ford establecida en Chile, armó varias unidades. No se sabe cuántas, pero algunos propietarios lo asocian a los problemas de la carrocería.



Del "**Baúl del Abuelo**": Carahue; diciembre de 1950. Don Justo Segú Royo no guarda buenos recuerdos de su Ford modelo 1951 ensamblado en Chile: "*Le entraba tierra por todos lados*"

Uno de estos vehículos es doblemente histórico, pues es presentado como el primer radiopatrullas. El sitio web de Carabineros de Chile señala: “*Un hito en la modernización de Carabineros de Chile lo constituyó la creación, el 4 de julio de 1952, de la 17ª Comisaría de Radiopatrullas, que inició sus funciones el 7 de junio de ese año y que trajo consigo la introducción de automóviles y furgones para el servicio de vigilancia de la población.*”



Otros Ford 1949-51 en Chile:



Ford 1951 (fotografiado en febrero de 2004 en calle Artemio Gutiérrez, Santiago).



Ford 1949 de **Marco Bousquet**, habitué en los [eventos](#) de Tuerca.cl



Ford Custom 1951, fotografiado en Quinta Normal en mayo de 2007.



Ford 1949 (al parecer vehículo promocional de "Blaupunkt") fotografiado en Movicenter (aprox. año 2002)



Ford Custom 1951 fotografiado en Curicó en diciembre de 2011 por **Juanelo242**, usuario del [Foro](#) de Tuerca.cl

Este artículo esta basado en información proveniente de:

- Revista Special Interest Autos #134, febrero 1994
- Revista Hemmings Classic Car. Mayo 2005
- Manual de Servicio Ford, Automóv. y Camiones de la serie F. 1949-50
- Mecánica Popular, junio 1951
- Classic cars of the forties. Consumer Guide 1985