

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

Bodega

Recortes



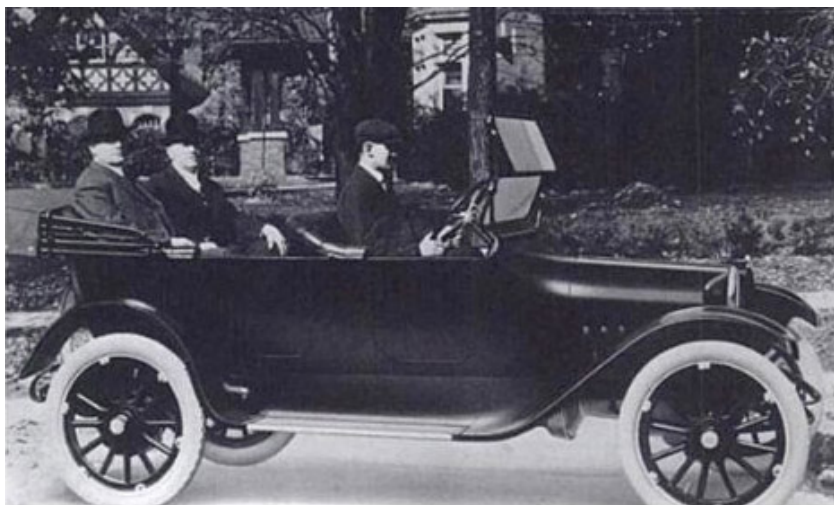
Por Ricardo Adonis P., Editor de [La Gaceta de los Clásicos](#)

**John Francis Dodge nació en octubre de 1864 y Horace Elgin Dodge en mayo de 1868. Como muchos otros pioneros en la industria del automóvil, su origen fue modesto, pero nacieron ya con el don de la técnica mecánica en sus manos y cerebros, aprendiendo el oficio de su padre, quien dirigía un taller especializado en motores para uso marino.**

**En 1897 establecieron la empresa Evans & Dodge Bicycle Company. En 1900 la vendieron y regresaron a la zona de Detroit para continuar la tradición familiar. Comenzaron con 12 empleados, mas por su prestigio crecieron hasta ser el taller mejor equipado de Detroit.**

En 1901 eran los principales proveedores de Ransom E. Olds (3.000 transmisiones en 1902). Como en 1903 eran los mayores proveedores en Detroit, fue natural comenzar a fabricar chasis, motores, transmisiones y ejes para los primeros Ford. Cuando Ford tenía dificultades para pagar recibían acciones de la empresa. Esto los benefició enormemente, pues llegaron a recibir unos USD \$ 32 millones en dividendos, ganancias y venta de acciones. En 1905 Dodge suministraba 400 conjuntos de chasis por mes, pero el lanzamiento del modelo T en 1908 hizo ver a los hermanos Dodge que su papel como proveedores de Ford no duraría indefinidamente. Así, que en 1910 comenzaron a construir su propia planta en Michigan y continuaron suministrando partes para el Ford T, llegando en 1912 a suministrar 180.000 sistemas de transmisión y ejes. Emprendedores y valientes, hoy serían admirados, notificaron a Ford que en 1914 dejarían de ser sus proveedores.

En julio de 1914, se estableció legalmente la Dodge Brothers Motor Car Company, cuyo centenario celebramos, y el 14 de noviembre de 1914 salía de la línea de montaje el primer Dodge: Un modelo touring para cinco pasajeros apodado "*Old Betsy*". Fue el primer auto de producción masiva con carrocería fabricada totalmente de acero.

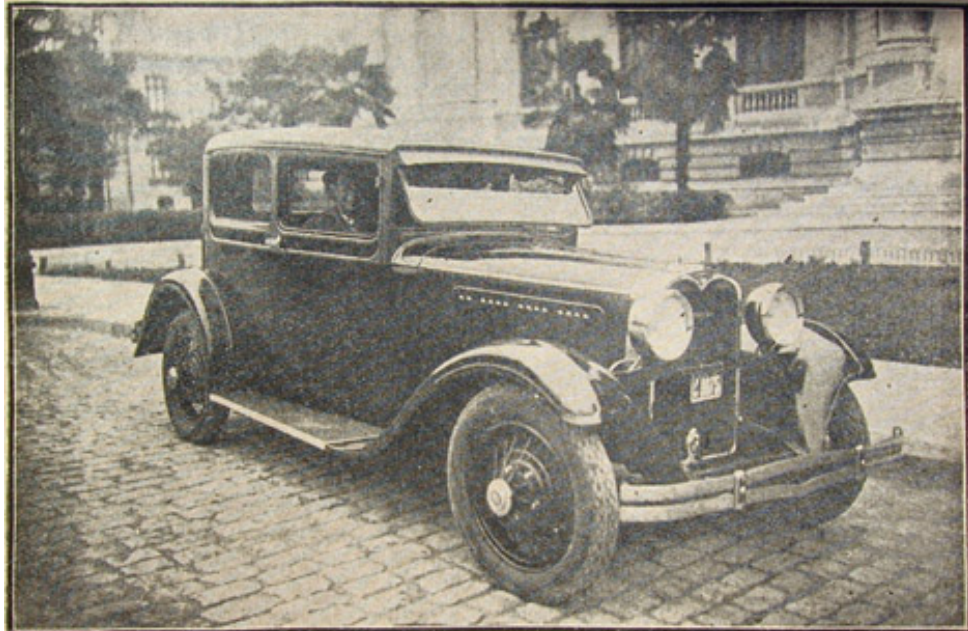


Horace y John Dodge en el "Old Betsy" (14 de noviembre de 1914)



Sabiendo que no podrían vencer a Ford en el segmento de bajo precio, los hermanos Dodge optaron, correctamente, por centrarse en la calidad. Sus *"touring"* se vendían por unos 800 dólares, cuando un modelo T se vendía por menos de 500. Pero a cambio, el comprador de Dodge recibía un auto mucho más equipado que un Ford T, incluyendo arranque eléctrico, toda una innovación. La calidad de Dodge se hizo conocida como lo demuestra su crecimiento: El primer año, la producción fue de 249 unidades. A finales de 1915 ya había construido más de 45.000 automóviles y, en 1920 se convertía en el segundo auto de mayor venta en Estados Unidos produciendo 145.000 vehículos anuales. En 1925 celebraba la fabricación de su auto número un millón.

Pero no lo llegarían a ver: En 1920 murieron. John en enero y en diciembre Horace. Las viudas mantuvieron la empresa hasta 1925, cuando un banco de inversión les ofrece USD\$ 146 millones por el negocio. Se cerró así el ciclo de la familia Dodge. En 1928, Walter P. Chrysler, reconociendo el prestigio de la marca, la compra por USD\$ 170 millones. Chrysler declaró que ese había sido, *"uno de los actos más sólidos de mi vida"*. Con la compra, Chrysler Corporation se convirtió en uno de los 'Tres grandes'.



Dodge "Victory Six" Brougham 1928 en Chile (Besa y Cía.)

En 1930 'Dodge Brothers' pasó a llamarse simplemente 'Dodge', y se completó el primer ocho cilindros de la marca. En 1932 aparece el distintivo emblema del carnero (ram), y que hoy sigue vigente.

Dentro del árbol corporativo de Chrysler, Dodge ocupó la categoría de precio medio, posición privilegiada que daba libertad para probar nuevos estilos y motores más potentes, lo que llegó a su cúspide en los años 60.



Dodge 1947

Entre 1930 y mediados de los cincuenta, la marca desarrolló correctos y formales sedanes, cupés y convertibles. La filosofía en Chrysler era fabricar autos muy sólidos, con avanzada ingeniería. Muy buenos autos, pero con ventas malas por su falta de diseño. Por ello, hacia 1951 decidieron contratar a Virgil Exner, a la sazón en GM, para dirigir una sección de diseño avanzado.

Después de la Segunda Guerra, Dodge adopta nombres más comerciales para sus modelos: Meadowbrook, Coronet y Wayfarer. A mediados de los años 50 comienza a revolucionar sus hormonas con motores V8 heredados de Chrysler



pero ajustados a mayor performance deportiva. El Coronet 1953 de aspecto inocente y anónimo, ofrecía como opcional el nuevo motor Red Ram 'HEMI-Head', el primero de los motores HEMI. Obtuvo la primera victoria de NASCAR, haciendo sinónimos Dodge con velocidad.

Faltaba unir esta potencia con diseños adecuados. En 1955 llegaron las sobresalientes carrocerías futuristas con el toque de Virgil Exner denominado *"Forward Look"*. Los nuevos Dodge eran más largos, más bajos y más amplios, destacando el Custom Royal que ofrecía transmisión por botones, pintura de tres tonos y una variedad de opciones de potencia.

En 1956 subió aún más el caballaje, con el D-500 HEMI V-8 cuya versión con transmisión manual llegó a 295 HP. Ganó 11 carreras NASCAR en 1956, record mantenido hasta 1964. En 1957, el perfil de los modelos fue más bajo aún, dando énfasis a las dramáticas *"tailfins"*, característica del diseño de Chrysler, icónica de la época. Las cabinas de vidrio curvado, luminosas y amplias reflejan un cambio rápidamente copiado por los competidores.

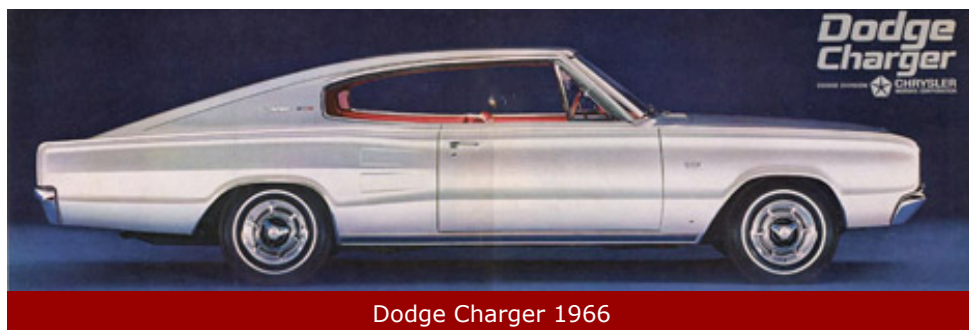


Dodge 1957

Sobre las muy criticadas aletas traseras, en una entrevista, Virgil Exner Jr. señalaba: *"A mi padre le gustaban las ideas de aerodinámica y por ello creó las tailfins. En ensayos en túnel de viento cruzado, con los coches con y sin aletas, Chrysler demostró que ellas trabajaban y ésa era la intención. Mi padre no las usó para un truco de estilismo, sino que con verdadero propósito funcional."*

#### **Pero lo mejor estaba por venir:**

Para mantener la imagen de velocidad de Dodge, en 1962 se presentó el motor Ramcharger Max-Wedge de 413-pulgadas. En 1963 apareció el aún mayor Ramcharger 426-A de 425 HP, que se hizo popular en todas las pistas de *"dragsters"*. En 1966 aparece el primer Dodge Charger, un fastback fabricado sobre las bases del Dodge Coronet.



Dodge Charger 1966

Este modelo ya traía las luces delanteras ocultables, característica perdurable del Charger. En 1969 Dodge presentó un nuevo motor HEMI-Charger de 426-pulgadas cúbicas para uso en competiciones, que demostró generar unos 500 HP. Un Daytona Charger especial equipado con un HEMI-Charger, con frente en forma de cuña y un alerón trasero en altura venció el Daytona 500 de 1969. Otros modelos notables de Dodge de la era Muscle car, son Charger R/T (Road and Track), Coronet R/T, con un Magnum V-8 de 440-pulgadas como motor estándar, el Super Bee y después de 1970 el Challenger.

Terminada la era de los *Muscle-car* Dodge se apagó por un tiempo, cuando su modelo de mayor venta fue otro ícono estadounidense, pero poco atractivo en nuestro mundo de clásicos. La minivan CARAVAN. Gracias a ella Dodge aún tiene buena salud.



## Tres Dodge icónicos

El **GENERAL LEE** era un Dodge Charger 440 de 1969, equipado con el motor V8 Magnum de 440-pulgadas. La serie comenzó el año 1978, por lo cual en el argumento, el General Lee no era un auto nuevo; había sido recuperado en un taller y se pintó naranja porque era la única pintura que tenían.



## El "General Lee"

Se utilizaron unos 300 Chargers, por que cada vez que uno de ellos hacía el típico salto sobre una rampa, no era utilizado nuevamente. El impacto al aterrizar era tan fuerte, que destruía la integridad estructural del auto. Para los saltos se le ponían en el maletero sacos de pesas de plomo, concreto o arena para equilibrar el peso del motor, evitando así que el auto se diera vuelta en el aire. Se utilizaban 500-600 libras para los saltos cortos y 1.000 libras para los saltos más largos.

A pesar del lastre, el aterrizaje era algo impredecible, desde moderado a extremadamente violento. En un video o DVD, en la reproducción más lenta, se podrá ver que en muchos de los saltos, la estructura del auto se doblaba en el impacto. Se inutilizaban unos 3 autos por cada episodio. Al terminar la serie, sólo quedaban 17 General Lee en buen estado a los que Warner Bros. emitió un certificado de autenticidad.

Y cómo no hacer mención al querido y noble **DODGE DART**, una parte de la ingeniería Chrysler armado en Chile entre 1968 y 1971 por la empresa **Nun y German**, que en paralelo armaba el que era entonces otro Chrysler: El Simca 1000.

# Dodge Dart /290

## 1968



**Motor 6 cil. 143 HP**  
**3 velocidades sincronizadas**  
**Suspensión Torsion-Air**  
**Circulos de Frenos independientes**  
**Carroceria Unibody sin partes apertadas**  
**Volante plegable**  
**Solidez-Calidad**

**Dodge Dart 1968**  
**el automóvil que REALMENTE le**  
**dejará satisfecho**

**EL AUTOMÓVIL DE MAYOR CATEGORÍA**  
**ARMADO EN CHILE**

**Recibimos su automóvil usado**  
**en parte de pago. FACILIDADES.**

**ENTREGA**  
**INMEDIATA**

ENTREGADOR AUTOMÓVIL



**CHRYSLER**  
INTERNATIONAL

**DIVOLVO**  
S.A.

**ALAMEDA 2128**  
**FONO 82174**

**SUCURSALES**

**DEVALERA en: MUELLE CLAUDE | GUARAZOQUE: 615-01, Frente CORREO:**  
**(al lado Torreón de Sagami) Fono 198242**

**ESTACIONES DE SERVICIO**

**1.96 AVDA. 1575 | SANTA MARÍA 1019 |**  
**Fono 37942 Fono 38101**

**SURBIMA en:**  
**Encuentro Carlos Henríquez**  
**Fono 316079**

Dodge Dart 1968

La versión chilena era, según la publicidad, el Dart 290, aunque en Estados Unidos se llamaba 270. Como de costumbre, llevaba un seis cilindros (170 pulgadas, “*Slant-Six*”) que entregaba 145 HP y caja de tres velocidades. Llama la atención que en la publicidad elaborada en nuestro país, se indicaba que estaba equipado con suspensión “*Torsion-air*”. Revisando los catálogos originales no encontramos este tipo de suspensión en el Dart. En cambio, traía “*Torsion bar*”. ¿Un error de copia del texto?. En todo caso, cada propietario de Dart fue muy feliz con su auto, con una muy alta tasa de conformidad.

1976 sería el último año del Dodge Dart, después de un año compartido con el Aspen, el que finalmente lo reemplazaría.



El tercer Dodge icónico: **POWER WAGON**



Dodge Power Wagon 1946

Otras huellas de Dodge en Chile:



Dodge Roadster 1929 (Osorno 2010)



Dodge 1926 (con volante a la derecha, 2014)