

Libro de Oro del Ford T en la Argentina



Primer Club del Ford T de la
Argentina

La historia del T, la
creación del Club,
las crónicas de todos
los encuentros y las
historias de sus socios
y sus autos

ELOVALO **AZUL**

1995-2020

Presentación

2 de octubre de 2020

Sr. Daniel Bollo

De nuestra mayor consideración

En el día de ayer se cumplió un nuevo aniversario del lanzamiento del Ford Modelo T, allá por año 1908 y hoy iniciamos el tradicional Encuentro Internacional que celebra este acontecimiento, desde hace 24 años de manera ininterrumpida.

Este año, de manera excepcional, se hará virtualmente, dada la pandemia que está afectando a todo el mundo y que impide viajar y mantener un contacto estrecho entre nosotros.

Queremos iniciar este Encuentro entregándole este libro digital denominado "El Libro de Oro del Ford T en Argentina" especialmente preparado para la ocasión, y que refleja no solo la historia del Ford T, la creación del Primer Club del Ford T de Argentina, todos los encuentros desarrollados a lo largo y ancho de nuestro país sino, además, las historias de algunos autos, entre las que está el suyo.

Este año 2020 tiene para todos nosotros un significado muy especial ya que, por primera vez y por fuerza mayor, no podremos abrazarnos y compartir juntos esos momentos que tanto disfrutamos.

Esperando que este libro cumpla con sus expectativas y agradeciéndole su compañía y participación, que nos ha permitido llevar adelante este Encuentro Virtual, lo saludamos muy atentamente.

Alejandro Adaro

Presidente del Primer Club
del Ford T de Argentina

Alfredo De Lorenzo

Editor Propietario
revista EL OVALO AZUL

Contenido

Presentación	1
Historia del Ford Modelo T en la Argentina	8
Las Mil Millas de Ford T (1950-1956)	68
Tango Cambalauto, (con perdón a Discepolín) versión de Jorge Ortiz.....	78
Creación del Primer Club del Ford T de Argentina	80
1997 La Falda, Córdoba – I Encuentro Nacional.....	83
1998 Valle de Punilla, Córdoba – II Encuentro Nacional.....	85
1999 Valle de Punilla, Córdoba – III Encuentro Internacional.....	87
2000 La Falda, Córdoba – IV Encuentro Internacional.....	89
2001 Villa Giardino, Córdoba – V Encuentro Internacional	93
2002 Ascochinga, Córdoba – VI Encuentro Internacional.....	95
2003 Villa Carlos Paz, Córdoba – VII Encuentro Internacional.....	98
2004 Valle Hermoso, Córdoba - VIII Encuentro Internacional	103
2005 Salto, Buenos Aires	110
2005 Visita a la Planta Pacheco	116
2005 Villa María	119
2005 La Falda, Córdoba - IX Encuentro Internacional.....	125
2005 Río IV, Córdoba.....	135
2006 Mendoza capital, Mendoza.....	140
2006 Subida al Cristo Redentor (y bajada)	148

2006 Villa María, Córdoba	154
2006 San Fernando del Valle de Catamarca, Catamarca.....	160
2006 La Falda, Córdoba - X Encuentro Internacional	166
2007 Salto, Buenos Aires	173
2007 La Cumbre, Córdoba – XI Encuentro Internacional	182
2008 Pilar, Buenos Aires.....	188
2008 Caravana Centenario 123	195
2008 Córdoba, Centenario del Ford T, Córdoba	199
2009 Corral de Bustos, Córdoba	211
2009 Miramar, Córdoba – XIII Encuentro Internacional.....	216
2010 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....	222
2010 Villa María, Córdoba – XIV Encuentro Internacional	228
2011 Pilar, Buenos Aires.....	235
2011 Intendente Alvear, La Pampa – Presentación del Gobrn	240
2011 Huerta Grande, Córdoba – XV Encuentro Internacional.....	242
2012 Salto, Buenos Aires	249
2012 Miramar, Córdoba – XVI Encuentro Internacional	252
2013 Corral de Bustos, Córdoba	258
2013 Colonia Caroya – Jesús María, Córdoba – XVII Encuentro.....	267
2014 Los T por Abra del Acay, Salta	272
2014 La Falda, Córdoba – XVIII Encuentro Internacional.....	278
2015 Sunchales y Rafaela, Santa Fe – XIX Encuentro Internacional	282

2015 Caravana a 90 Años del 100.000.....	287
2016 San Rafael, Mendoza – XX Encuentro Internacional	296
2017 Ciudad de Córdoba, Córdoba – XXI Encuentro Internacional	305
2018 Zárate, Buenos Aires – XXII Encuentro Internacional	317
2018 Berazategui, Buenos Aires.....	325
2019 Río Ceballos, Córdoba – XXIII Encuentro Internacional	329
2020 Virtual, en todas partes – XXIV Encuentro Internacional.....	339
Testimonios: Henry Ford el 2 de octubre de 1907	349
Henry Ford el 2 de octubre de 1927	351
Jorge Carnevale	353
Daniel Bollo	358
Alejandro Adaro.....	367
Alfredo Civalero	371
Samuel Segura	378
Ismael Bozikovich	384
Elías Zgaib.....	390
Juan Ramón Cárcano.....	395
Guillermo Watson.....	399
Roberto Gutiérrez.....	403
Napo Sirtori.....	411
Lucio Lafata	416
Ariel Rivata	421

Leonardo Carnevale	427
José Ferrari	430
Enzo Teniente	433
Rubén Pignatta	436
Rodrigo Morales Muñoz	440
Nelson Yammal	443
Carlos Crova	446
Germán Boiteux	450
Miguel Angel Gioda	455
Roberto Pigliacampo	459
Sergio Martínez Pintos	463
Germán Canto	466
Carlos Lecumberri	470
Américo Peretti	474
Víctor Giraudo	478
Miguel Esquenazi	482
Lucas Giulianetti	486
Carlos Buchele	491
Carlos Jorge Praderio	495
Roberto Sacco	499
Luis Ángel Olmos	503
Héctor Frescino	507

Guillermo Gabriel Palumbo	510
Guillermo Royón	513
Mauricio Costa	518
Jaime Torrent Cerda.....	522
Horacio Fagalde	524
Nibaldo Candia.....	527
Olicio Conci	531
Daniel Demonte	535
Pablo Marchesotti.....	537
Raúl Stábile	541
Daniel Alberto Spahr.....	545
Norberto José Acastello.....	549
Guillermo Eyherachar.....	554
Jorge Schneebeli	558
Diego Ciganda	561
Gabriel Bulnes.....	563
Vicente Ramos	567
Juan Bautista Segarra Segarra.....	570
Miguel Ortíz	572
José Ramón Nafarrate	574
Héctor Gentile	575
Gustavo Morelli.....	579

Marcelo Fiuri.....	583
Juan Moyano	587
Sergio Forconi	590
Eduardo Mainardi	595
Bailey Rettig	599
Juan Carlos Wortley	605
Carlos Romero Fritis.....	609
Hugo Seen.....	612
Rolf Rautenberg	617
José Cattáneo.....	620
José García.....	625
Néstor Boidi	628
Jacinto Druetto.....	632
Emiliano Dibiasi	637
El porqué de mi pasión	640
Adhesiones: Primer Club Uruguayo de Ford T.....	666
Club Ford T de España	670
Club de Autos Antiguos de Chile (CAACH)	672

Historia del Ford Modelo T en la Argentina

Para hablar de la historia del Ford Modelo T en la Argentina hay que hablar de la historia de la Ford Motor Company en la Argentina, ya que el T era el único producto que ofrecía por entonces.

La Ford Motor Company decide instalarse en la Argentina durante el último trimestre de 1913.

En febrero de 1914 llega al país el señor Ellis Houston Hampton, apoderado de la firma, para hacerse cargo de la organización y dirección de la filial argentina.

Así es que establece su primera oficina y salón de ventas de 40 m2 en la calle Lavalle 1776, en la ciudad de Buenos Aires, con una dotación compuesta por un gerente, 2 empleados y 4 obreros. Allí se podían adquirir el Modelo T, importado desde los Estados Unidos. En el primer mes se vendieron sólo 7 autos. Unos de los primeros clientes que tuvo la flamante sucursal fue el mismísimo señor Presidente de la República, Dr. Victorino de la Plaza.

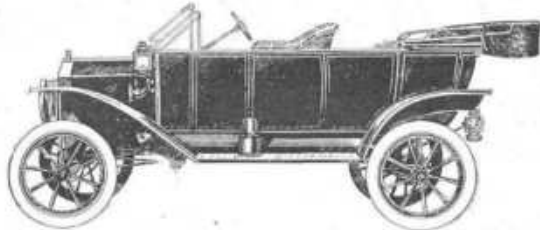




EL AUTOMÓVIL "FORD"

ESTÁ AL ALCANCE DE TODO EL MUNDO
EN SU NUEVA SUCURSAL "FORD",
LAVALLE, 1776 - BUENOS AIRES

La Compañía Automóviles "FORD" ofrece a sus amigos en la Argentina,
el mismo buen servicio y liberalidad en sus tratos, que le han permitido
constituir la organización más importante y más colosal hasta hoy conocida.



Como probable comprador de un automóvil "FORD", le debe interesar a
usted saber que esta compañía **CONSTRUYÓ Y VENDIÓ:**

Durante el año 1909.....	10.660 automóviles
" " " 1910.....	20.000 "
" " " 1911.....	35.000 "
" " " 1912.....	76.150 "

y para demostrar la apreciación de sus méritos, el público compró en
1913 el número sin precedente de:

186.000 AUTOMÓVILES

Un surtido completo de autos, con todos sus repuestos, se encuentra en
LAVALLE, 1776. - A todo propietario de un "FORD", como también a
sus representantes, los invitamos cordialmente a visitarnos.

PRECIOS:

Modelo doble Faeton, con 5 asientos, 4 cilin- dros, 20 caballos	\$ 2.250 m/n.
Modelo Voiturette, para 2 personas, 4 cilin- dros, 20 caballos	2.000 "

Necesitamos agentes representantes en toda la República.
Solicítense catálogos y más datos a la Compañía de Automóviles "FORD",
1776 - LAVALLE - 1776



El "FORD"



CENTAVOS

DE LAS MIL VENTAJAS QUE
REUNEN LOS AFAMADOS

AUTOMÓVILES "FORD"

presentamos hoy, gráficamente, una de
las que tienen mayor importancia

El mínimo costo de su alimentación

Un coche "FORD" gasta centavos en relación a los pesos que
insumen los autos pesados, y el "FORD" desarrolla mayor
energía y más velocidad porque es liviano, elástico y potente.

Las características de belleza, confort y elegancia del "FORD", así como sus
cualidades de resistencia y duración, le han dado celebridad mundial, y la enorme
aceptación alcanzada por él en todos los países, le permite a la compañía
"FORD" reducir el costo de su producción a un extremo no igualado por
ninguna otra fábrica.

Modelo Landaulet, para 6 personas, 4 cilindros, 20 caballos	2.800
Modelo doble Faeton, 5 asientos, 4 cilindros, 20 caballos	2.250
Modelo Voiturette, para 2 personas, 4 cilindros, 20 caballos	2.000

Puestos sobre vagón de ferrocarril en Buenos Aires.

Tenemos en existencia toda clase de piezas de repuesto.

Envíenos Ud. el cupón que va al pie y le remitiremos gratis
un folleto descriptivo

FORD MOTOR COMPANY-SUCURSAL: LAVALLE 1776-Bs. As.

El automóvil pesado



PESOS

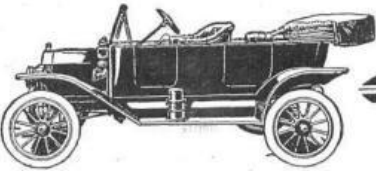
CUPON

Nombre _____

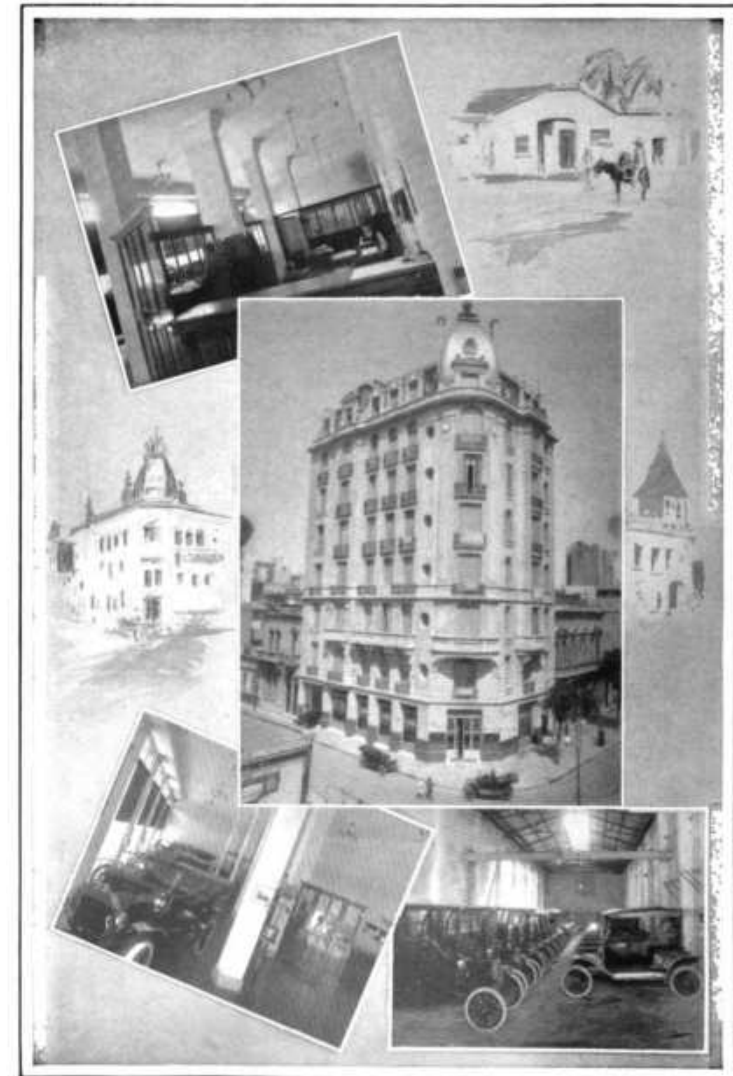
Dirección _____

A H G

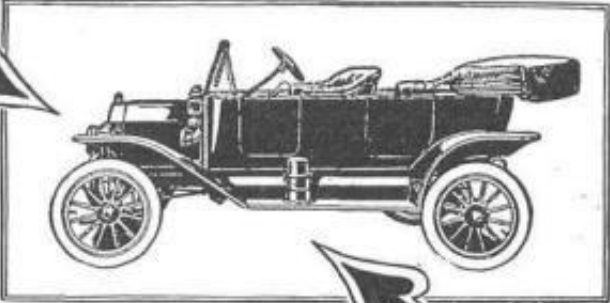
Solo unos pocos meses después se trasladó a la esquina de Lavalle y Rodríguez Peña. Las ventas de este primer año suman 224 unidades.



LA SUCURSAL DE LA
FORD MOTOR Co.
Inaugura su nuevo y espacioso local
LAVALLE, 1702
dando una participación a todo comprador de un nuevo coche,
en los beneficios que su colosal producción le permite acumular.
Desde el 1.º de octubre, los precios quedan reducidos a los siguientes:
Modelo Landaulet, 4 cilindros, 20 caballos. \$ 2.500
„ Doble Faetón, 4 cilindros, 20 caballos. „ 1.950
„ Voiturette, 2 asientos, 4 cilindros, 20 caballos . . „ 1.700
que representa una bonificación de \$ 300 por cada coche, sobre los precios anteriores
Tenemos siempre en existencia las piezas de repuesto, a precios de fábrica.
PIDAN CATALOGOS Y MAS DATOS A
FORD MOTOR Co. — LAVALLE, 1702 — BUENOS AIRES



1914, mensaje para estancieros y agricultores



DOBLE FAETON
4 cilindros, 20 H.P. \$ 1.950

VOITURETTE
4 cilindros, 20 H.P. " 1.700

LANDAULET
4 cilindros, 20 H.P. " 2.500

Estos son los nuevos precios de los Automóviles "FORD"

Especiales para campos de huella. Los mejores, los más seguros, rápidos y económicos para viajar a través de arenales, y en campos accidentados y pantanosos.

¡Estancieros! ¡Agricultores!

"FORD" es el automóvil que estáis necesitando. No lo juzguéis por su precio, juzgadlo en los malos caminos y en las subidas, y quedaréis admirados de sus maravillosas condiciones de fuerza, seguridad, resistencia y economía.

Un "FORD" es para vosotros un impagable compañero de trabajo.

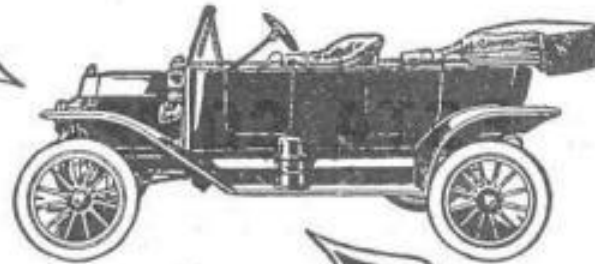
Tenemos siempre en existencia toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.

Demostraciones prácticas a quien nos visite, o catálogos y más datos gratis a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

1914, el automóvil más seguro y fuerte

Cuando compra un
"FORD", usted recibe
el automóvil más seguro
y más fuerte hasta hoy
construido.



Las pruebas hechas por el gobierno francés han comprobado que las partes vitales del "FORD", resultan un 30 % más fuertes que las de los mejores automóviles franceses, y más de 550.000 "FORD", ya vendidos, han probado que sus ensayos son correctos.

El acero **Vanadium**, empleado exclusivamente en los "FORD" (ensayado en el laboratorio como en el uso diario), ha demostrado ser no solamente el más fuerte sino también el más liviano.

Los precios actuales del "FORD", son los siguientes, netos:

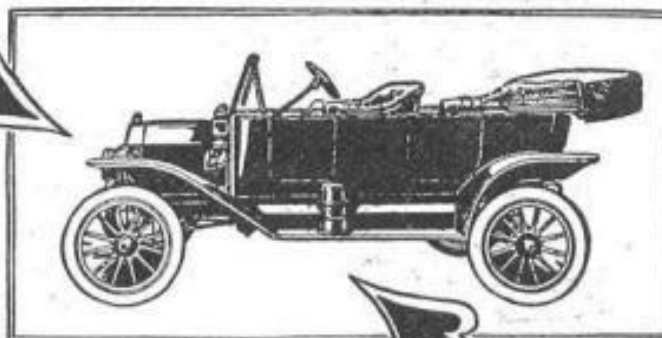
Doble Faetón, 4 cilindros, 20 H.P.	\$ 1.950
Voiturette, 4 cilindros, 20 H.P.	„ 1.700
Landaulet, 4 cilindros, 20 H.P.	„ 2.500

Tenemos siempre en existencia toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.
Demostraciones prácticas a quien nos visite, y catálogos, gratis, a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

1914, más económico que cualquier otra clase de tracción

**El automóvil "FORD"
no es un lujo - es un
factor de provecho.**



En mano de los que saben aprovechar su tiempo, el "FORD" no solamente costea su mantenimiento, sino que paga su costo en menos de un año.

En el campo como en la ciudad hay miles de casos, donde un "FORD" resulta más económico que el empleo de cualquier otra clase de tracción.

Pídanos personalmente o por escrito más pormenores.

Los precios actuales del "FORD" son los siguientes:

DOBLE FAETON,	4 cilindros	— 20 H P	 \$ 1950.—
VOITURETTE	4 cilindros	— 20 H P	 " 1700.—
LANDAULET	4 cilindros	— 20 H P	 " 2500.—

Tenemos siempre toda pieza de repuesto a precios de fábrica. Demostraciones prácticas a quien nos visite, y catálogo gratis a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

En 1915 se inaugura en Buenos Aires la gran estación Retiro y se publicitaba el Modelo T en las siguientes versiones: Doble Faeton de 5 asientos a \$1.950, Voiturette de 2 asientos a \$1.700, Landaulet de 7 asientos a \$2.500, Coupelet de 2 asientos a \$2.600 y Sedan de 5 asientos a \$3.150, todos de 4 cilindros y 20 HP de potencia. Durante este año se venden 1.455 vehículos.



**103 "FORD" VENDIDOS,
COBRADOS Y ENTREGADOS EN UN MES!!**

Este total de ventas, alcanzado en los 30 días de abril, mientras la riqueza económica del país sufre serias dificultades, prueba hasta la evidencia que el "FORD" es un factor de progreso y no un gasto superfluo.

Visítanos Vd. para constatar la exactitud de este dato y para apreciar, en una demostración práctica, lo que es y lo que vale un "FORD", EL AUTOMOVIL DE FAMA UNIVERSAL.

Los precios, a pesar de la nueva carrocería torpeda o iluminación eléctrica, son iguales que antes, a saber:

Doble Faetón,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 1950
Voiturette,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 1700
Landaulet,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 2500
Coupelet,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 2600
Sedan,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 3150

Tenemos coches de huella, especiales para campo. Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precios de fábrica.

FORD MOTOR Co., LAVALLE, 1702 - Bs. As.
Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW, Rincón, 414 - Montevideo
Reservados todos los derechos, gratis, a quien los pida.



El dueño de un "FORD" puede reírse de la crisis

El total de automóviles "FORD", vendidos en todas partes del mundo durante los meses de Agosto, Septiembre y Octubre de 1914, alcanzaron a 59,507 coches — quiere decir que hoy el "FORD" es una necesidad — y no un lujo.

Estudie Vd. las posibilidades de un "FORD" — lo que podría usted ganar y economizar si tuviera uno, y luego, si no puede visitarnos personalmente, consúltanos por escrito sobre cualquier dato que desee conocer.

Construido para resistir al máximo de trabajo con el mínimo de gasto, el "FORD", aun en manos del más inexperto, es siempre un medio para ganar dinero.

Pida Vd. opiniones al propietario de un "FORD", y verá ponderar sus cualidades de resistencia, rapidez, facilidad de manejo y enorme economía.

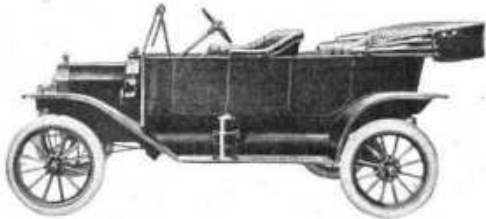
Los precios actuales del "FORD", son los siguientes:

Doble Faetón,	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 1.950
Voiturette,	4 cilindros, 20 HP.,	1.700
Landaulet,	4 cilindros, 20 HP.,	2.500

Tenemos coches de 1.00 mts. de huella, especiales para campo. En nuestra casa se encuentra toda pieza de repuesto, a precio de fábrica. Remitimos catálogos ilustrados gratis, a quien lo solicite.

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702 — BUENOS AIRES

1915, Sea Ud. un Fordista, increíble



Nadie podrá negar

que el **"FORD"** es, entre todos los automóviles, el que mayor suma de placer y utilidad proporciona.

Este aserto es atrevido, pero no menos verdad, y sino ahí están las ventas colosales que de ellos se hacen en todas partes del mundo y el testimonio unánime de los mismos compradores, que así lo prueba.

Ford
EL COCHE UNIVERSAL

Sea Vd. un "FORDISTA"

y la misma satisfacción y utilidad que están disfrutando los centenares de miles de nuestros compradores, serán suyas.

No discutimos, **afirmamos**, que el automóvil **"FORD"** es el mejor para usted.

Los precios actuales del **"FORD"**, son los siguientes:

Doble Faeton	- 4 cilindros - 20 HP....	\$ 1950
Voiturette	- 4 cilindros - 20 HP....	\$ 1700
Landaulet	- 4 cilindros - 20 HP....	\$ 2500

Tenemos toda pieza de repuesto, a precio de fábrica. Remitimos catálogos, gratis, a quien lo solicite.

Ford Motor Co. - Lavallo, 1702
BUENOS AIRES

ASI HABLAN LOS HECHOS

"LA PRENSA"

en su SECCION TELEGRAFICA del 25 de Enero, publica el siguiente despacho, transmitido por su corresponsal en Nueva York:

"NUEVA YORK, Enero, 24.—Mr. Ford, presidente "
"de la compañía de carros - motores, anuncia "
"que una de las naciones europeas hizo un pe- "
"dido de **cuarenta mil** carros, con embarque "
"inmediato, destinados al servicio militar."

Esta noticia constituye un **galón más**, que se agrega a los muchísimos que la **"FORD MOTOR Co."** tiene adquiridos en todo el mundo, como productora de los automóviles más sólidos, livianos, económicos, rápidos y de más fácil manejo.

Los precios actuales del **"FORD"**, son los siguientes, neto:

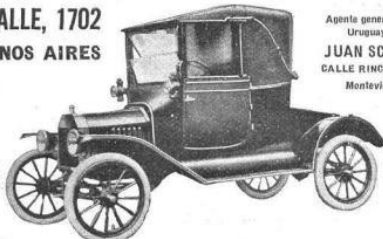
Doble Faeton.	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 1.950
Voiturette.	4 cilindros, 20 HP.,	" 1.700
Landaulet.	4 cilindros, 20 HP.,	" 2.500
Coupelet.	4 cilindros, 20 HP.,	" 2.600
Sedan.	4 cilindros, 20 HP.,	" 3.150

Tenemos en existencia toda pieza de repuesto, a precio de fábrica. Demostraciones prácticas a quien nos visite, y CATALOGOS ILUSTRADOS, GRATIS, a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co.

LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay:
JUAN SCHAW
CALLE RINCON, 414
Montevideo



1915, ¡Abajo los caballos!



EL COCHE UNIVERSAL

Los 40.000 "FORD" vendidos últimamente para el servicio militar en Europa, es la prueba más irrefutable de la fuerza y resistencia de nuestros coches.

Agregadas a estas dos cualidades primordiales, su precio popular, el reducido costo de manutención, y su fácil manejo, hacen que nuestros vehículos ofrezcan más ventajas y mayores economías a todos los que tengan que trasladarse de un punto a otro o necesiten un medio rápido y seguro para el transporte de mercaderías.

Para placer o para trabajo, el automóvil "FORD" resulta siempre el mejor y el más económico.

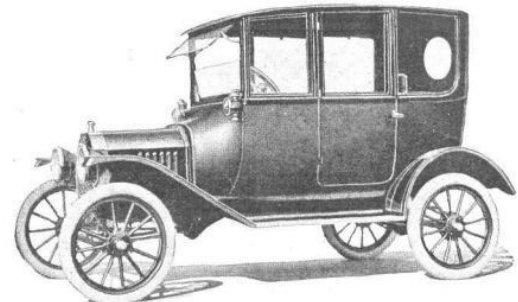
Los precios actuales del "FORD", son los siguientes:

Doble Faetón.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 1.950
Voiturette.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 1.700
Landaulet.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 2.500
Coupelet.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 2.600
Sedan.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 3.150

Tenemos en existencia toda pieza de repuesto, a precio de fábrica. Demostraciones prácticas a quien nos visite y CATALOGOS ILUSTRADOS, GRATIS, a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co.-LAVALLE, 1702-Bs. As.

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW, Rincón, 414 - Montevideo



Abajo los coches a caballos!!!

EL FORD "SEDAN" es un coche irreprochable en la belleza de sus líneas, con todo el confort y lujo que exige el gusto más refinado.

Tiene asientos para cinco personas y es esencialmente un coche de familia, que sirve para verano e invierno.

EL FORD "SEDAN" reúne el sumum de elegancia, a la calidad y resistencia que distinguen a todos nuestros coches, cuya legítima fama aumenta cada día en todas partes del mundo.

El dominio sobre sus 20 caballos de fuerza es tan fácil y tan sencillo, que una dama puede manejarlo con toda seguridad.

Tanto en el campo como en la ciudad, el **FORD "SEDAN"** reemplaza con mil ventajas el coche a caballos, reduciendo a la mitad los gastos que éste demanda.

Ver es creer! Invítámosle a visitarnos.

Los precios actuales de los "FORD" son los siguientes:

Doble Faetón.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 1.950
Voiturette.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 1.700
Landaulet.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 2.500
Coupelet.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 3.000
Sedan.	4 cilindros, 20 HP.	\$ 3.150

Tenemos en existencia toda pieza de repuesto a precio de fábrica. Remitimos CATALOGOS ILUSTRADOS, GRATIS, a quien los solicite.

FORD MOTOR Co., LAVALLE, 1702-Bs. As.

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW, Rincón, 414 - Montevideo

1915, la primera hazaña

NOTABLE HAZAÑA DE UN "FORD"

EN NUESTROS CAMINOS CARRETEROS



Al salir de Buenos Aires.

El 27 de febrero, mientras una lluvia torrencial ocasionaba hasta la interrupción del tráfico en el centro de la ciudad, el señor O. F. Harris, salió de esta capital piloteando un automóvil "FORD", en viaje a General Pico, con escalas en Luján, Duggan, Pergamino, Rosario, San Marcos, Córdoba, Río Cuarto, Río Quinto y Huinca Renancó, según se indica en el presente plano, y llegando a General Pico el domingo, 7 de marzo, a las dos de la tarde.



El "Ford", al llegar a Córdoba.

El deplorable estado de los caminos en la mayor parte del trayecto, no fué obstáculo para que el viajero salvara con facilidad las distancias, atravesando lagunas, pantanos y carreteras, destruidas por los carros a bueyes e intransitables para toda clase de vehículos a caballos.

En las diversas etapas de este recorrido, el señor Harris pudo comprobar el perfecto estado de su "FORD", cuyo motor y carrocería no sufrieron en la dura prueba avería alguna.

A la disposición de los propietarios de automóviles "FORD" y de cuantos se interesen por conocer las características especiales de nuestros coches, tenemos en nuestra casa los telegramas y comunicaciones que del señor Harris recibimos de los puntos en que se detuvo durante la travesía, documentos que hacen fé sobre los méritos del "FORD" y justifican plenamente lo que este afamado automóvil es y vale, en resistencia y solidez.

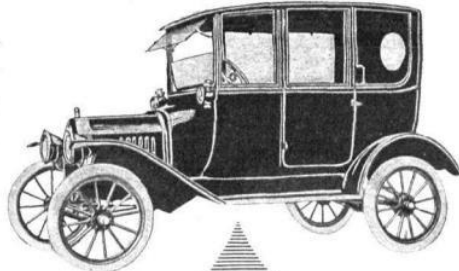
FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702
Buenos Aires

Agente general en el Uruguay:
JUAN SHAW
RINCÓN, 414 - Montevideo

Visítenos Vd. o pídanos Catálogo, que le remitiremos gratis, y se hará un entusiasta "FORDISTA"

© Biblioteca Nacional de España

1915, las carrocerías cerradas



El "FORD" gasta CENTAVOS en relación a los PESOS que insumen los autos pesados.

PORQUE EL "FORD"
es liviano y elástico,
Estas cualidades, mundialmente reconocidas, le permiten al "FORD" desarrollar el máximo de energía y velocidad con el **más mínimo costo en su alimentación.**

La superioridad del "FORD" sobre toda otra marca de automóviles, no se discute ya en ningún país, pues en todos predomina como el coche más sólido, más resistente, más rápido, más seguro y de más fácil manejo.

Los precios del "FORD", con iluminación eléctrica, son los siguientes: Doble Faetón, 4 cilindros, 20 HP., \$ 1.950. — Voiturette, 4 cilindros, 20 HP., \$ 1.700. — Landaulet, 4 cilindros, 20 HP., \$ 2.500. — Coupelet, 4 cilindros, 20 HP., \$ 2.500. — Sedán, 4 cilindros, 20 HP., \$ 3.150.

Tenemos coches de huella, especiales para campo.

Ofrecemos toda pieza de repuesto a precio de fábrica,

PORQUE EL "FORD"
es ligero y potente,
Estas cualidades, mundialmente reconocidas, le permiten al "FORD" desarrollar el máximo de energía y velocidad con el **más mínimo costo en su alimentación.**

La superioridad del "FORD" sobre toda otra marca de automóviles, no se discute ya en ningún país, pues en todos predomina como el coche más sólido, más resistente, más rápido, más seguro y de más fácil manejo.

Los precios del "FORD", con iluminación eléctrica, son los siguientes: Doble Faetón, 4 cilindros, 20 HP., \$ 1.950. — Voiturette, 4 cilindros, 20 HP., \$ 1.700. — Landaulet, 4 cilindros, 20 HP., \$ 2.500. — Coupelet, 4 cilindros, 20 HP., \$ 2.500. — Sedán, 4 cilindros, 20 HP., \$ 3.150.

Tenemos coches de huella, especiales para campo.

Remitimos catálogos ilustrados gratis, a quien lo solicite.

FORD MOTOR Co.
Agente general en el Uruguay,
Juan Shaw.

LAVALLE, 1702. Bs. As.
Calle Rincón, 414,
MONTEVIDEO.



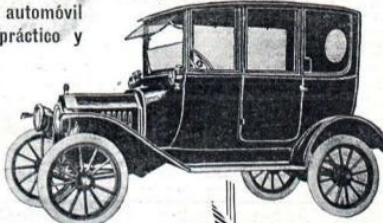
AGENCIA JOHNSON



**¡Vale, por sus servicios,
cien veces más de lo que
le cuesta al comprador!**

En los caminos del campo y en las avenidas y calles de las ciudades y pueblos de todas partes del mundo, no circula otro automóvil que sea tan práctico y económico.

Procure Vd. hablar con el dueño de un "FORD".



Los precios actuales del "FORD", con iluminación eléctrica, son los siguientes:

Doble Faetón, 4 cilindros, 20 HP. . .	\$ 1.950
Voiturette . . . 4 cilindros, 20 HP. . .	1.700
Landaulet . . . 4 cilindros, 20 HP. . .	2.500
Coupelet . . . 4 cilindros, 20 HP. . .	2.600
Sedan 4 cilindros, 20 HP. . .	3.150

Tenemos coches de huella especiales para campo.

Ofrecemos toda pieza de repuesto a precio de fábrica.

Remitimos catálogos ilustrados gratis, a quien lo pida.

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702 Bs. As.
Agente general en el Uruguay: **JUAN SHAW**
Calle Rincón, 414 - Montevideo.

1915, se bajan los precios

Noticia sensacional de la fábrica de automóviles "FORD"

Las ventas colosales del año, hacen posible una nueva
baja de precios, manteniendo igual calidad y construcción.

¡Abajo los coches a caballos!
¡Todo el mundo FORDISTA!

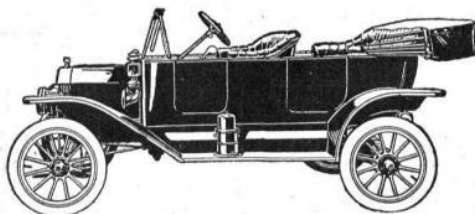
Los precios del "FORD" son, ahora, como sigue:

Doble Faetón	- 4 cilindros - 20 HP.	\$ 1.750
Voiturette	- 4 cilindros - 20 HP.	" 1.550
Landaulet	- 4 cilindros - 20 HP.	" 2.300

Tenemos coches de huella, especiales para campo.
Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.

FORD MOTOR Co. - LAMALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW - Rincón, 414 - Montevideo.
Remitimos catálogos, gratis.



© Biblioteca Nacional de España



*¡A los señores Automovilistas
de la República Argentina*

Con motivo de haber reducido el precio de venta de los
"FORD", manteniendo inalterables su óptima calidad y perfecta construcción

declaramos

que, al perseverante esfuerzo de la FORD MOTOR Co. se debe
el abaratamiento del automóvil en todas partes del mundo.

Lo que antes era un exponente de lujo, ha llegado a convertirse — por obra exclusiva del "FORD" — en un medio de locomoción que está hoy al alcance de todos, y para generalizarlo más todavía y llevar sus ventajas al mayor número posible de hombres de negocios y profesionales, es que vendemos ahora el "FORD" a los siguientes precios:

Doble Faetón, 4 cilindros, 20 HP.	\$ 1.750
Voiturette, 4 cilindros, 20 HP.	" 1.550
Landaulet, 4 cilindros, 20 HP.	" 2.300

Garantizamos

—afianzando este aserto en la reputación de la fábrica que entrega más coches al mercado mundial — que el "FORD" es hoy más que nunca el tipo ideal de automóvil, por la belleza de sus líneas, realzadas con su nueva carrocería - torpeda, por el complemento de su iluminación eléctrica, la alta calidad de sus materiales, su solidez, resistencia, peso liviano, facilidad de manejo y mínimo costo de su manutención.

Una visita a nuestra casa es una práctica establecida que debe seguir usted antes de comprar automóvil.

¿Lo esperamos?...

Remitimos
Catálogos
ilustrados,
gratis.

FORD MOTOR Co.
LAMALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay: Juan Shaw, Rincón, 414.
Montevideo



© Biblioteca Nacional de España

1915, se abren sucursales en Uruguay y Paraguay

216 "FORD"

vendidos en Septiembre!

Este dato — cuya exactitud puede ser ampliamente comprobada por cuantos nos visiten — significa el más alto elogio de los grandes méritos del "FORD".

216 compradores conscientes, atestiguan las notables y positivas ventajas que el "FORD" reporta sobre todas las demás marcas de automóviles.

Vea Vd. los precios anotados al margen:

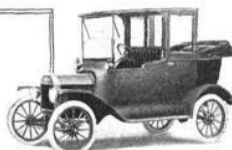
La importancia de nuestras ventas, cada día mayores, nos ha permitido reducirlos hasta ese extremo, manteniendo la óptima calidad y perfecta construcción de nuestros coches.

Venga Vd. a visitarnos o pídanos catálogos ilustrados, que remitimos gratis.

Tenemos coches de huella, especiales para campo. Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay:
JUAN SHAW - RINCÓN, 414 - MONTEVIDEO



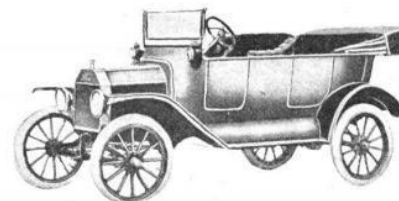
LANDAULET
4 cilindros, 20 H. P.,
7 asientos, \$ 2.300



DOBLE FAETON
4 cilindros, 20 H. P.,
5 asientos, \$ 1.750



VOITURETTE
4 cilindros, 20 H. P.,
2 asientos, \$ 1.550



La enorme aceptación alcanzada por el "FORD" en las Repúblicas del Plata,

constituye todo un acontecimiento en los anales de la industria del automóvil.

216 coches vendidos en Septiembre último, en nuestra sucursal de Buenos Aires, comprueban hasta la evidencia que el FORD supera en méritos y ventajas a todas las demás marcas.

Por su solidez, seguridad y economía, el automóvil "FORD" se impone y triunfa.

Por sus servicios, el "FORD" vale diez veces más de lo que cuesta.

Venga usted a visitarnos y en una demostración práctica, que nos será grato ofrecerle, constatará usted la verdad de estas afirmaciones.

Sino puede visitarnos, pídanos catálogos e informes.

Los precios del "FORD", a pesar de la nueva carrocería-torpedo e iluminación eléctrica, son ahora como sigue:

Doble Faeton - 4 cilindros - 20 HP. 5 asientos, \$ 1750

Voiturette - 4 cilindros - 20 HP. 2 asientos, \$ 1550

Landulet - 4 cilindros - 20 HP. 7 asientos, \$ 2300

Tenemos coches de huella, especiales para campo. Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay: **JUAN SHAW**
Rincón, 414 - Montevideo

En Asunción del Paraguay: **RIUS & JORBA**

1915, aparece la mujer

Entre las damas automovilistas

"FORD"

es el coche que goza de mayor preferencia en todas partes del mundo, por la sencillez de su mecanismo, la notable facilidad de su manejo, y la seguridad y rapidez en todos sus movimientos.



LANDAULET
4 cilindros, 20 HP.,
7 asientos, \$ 2.300

Para las excursiones de campo

lo mismo que para la ciudad, el "FORD" ofrece comodidades y ventajas que no pueden ser disputadas por ninguna otra marca de automóvil.

Además de elegante, liviano y sólido, "FORD" es el auto más económico en su manutención, debiéndose a esta cualidad la aceptación y popularidad que ha llegado a conquistar.



VOITURETTE
4 cilindros, 20 HP.,
2 asientos, \$ 1.550

Vea Vd. los precios del "FORD"

Venga a visitarnos o pídanos catálogos ilustrados, que le remitiremos gratis.

Tenemos coches de huella, especiales para campo.

Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precios de fábrica.



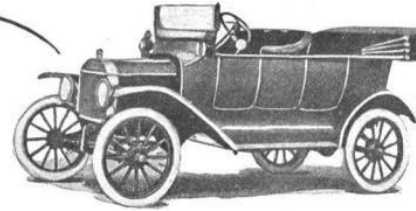
DOBLE FAETON
4 cilindros, 20 HP.,
5 asientos, \$ 1.750

FORD MOTOR Co.

LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay:
JUAN SHAW - RINCÓN, 414 - MONTEVIDEO
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA

Para "FORD",
no hay distancias largas ni caminos malos!



Por su poco peso, su elasticidad y por la notable sencillez de su mecanismo

"FORD"

sube las cuestas y atraviesa las carreteras del campo, con la misma facilidad con que cruza las calles asfaltadas de las ciudades.

"FORD" se construye con **acero Venadio**, mundialmente reputado como el más liviano y resistente.

"FORD" ofrece con la simplicidad de su manejo, ventajas y seguridades que no es posible igualar.

"FORD" cuesta, en su manutención, infinitamente menos que cualquier automóvil pesado.

"FORD" es el coche ideal para Vd.

Sus precios actuales, a pesar de su nueva carrocería-torpedo e iluminación eléctrica, son los siguientes:

Voiturette, 4 cilindros, 20 HP., 2 asientos.....	\$ 1550
Doble Faeton, 4 cilindros, 20 HP., 5 asientos.....	1750
Landulet, 4 cilindros, 20 HP., 7 asientos.....	2300

Tenemos coches de huella, especiales para campo. Ofrecemos piezas de repuesto, a precios de fábrica.

Remitimos catálogos ilustrados, gratis.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW - Rincón, 414 - Montevideo
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA

1915, ya se piensa que 9 de 10 autos son Ford

Cuando se piensa
en la compra de un automóvil, el
primer nombre que acude a la mente
del interesado es

"FORD"

y 90 veces sobre 100,
"FORD" sale vencien-
do en la elección.

Esto se confirma con la enorme venta que
de los "FORD" se hace en todas partes
del mundo, y lo comprobamos nosotros en
la República Argentina, exhibiendo en
nuestros libros el testimonio de haber

vendido al contado
en los dos últimos
meses de Octubre y
Noviembre

686
coches "FORD"

No necesitamos decir más!

Venga Vd. a visitarnos, constatará el dato que
dejamos apuntado, y en una demostración prác-
tica que nos complaceremos en ofrecerle, po-
drá juzgar mejor lo que es y lo que vale un
"FORD". "El auto de fama universal".

Los precios del "FORD", a pesar de su nue-
va carrocería-torpedo e iluminación eléctrica
son los siguientes, netos:

Doble Faeton, 4 cilin., 20 H P., 5 asientos, \$ 1750
Voiturette, 4 cilin., 20 H P., 2 asientos, ,, 1550
Landulet, 4 cilin., 20 H P., 7 asientos, ,, 2300

Tenemos coches de huella especiales para
campo.

Ofrecemos toda pieza de repuesto, a pre-
cios de fábrica.

Remitimos catálogos, gratis.





FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay:
JUAN SHAW - Rincón, 414 - Montevideo.
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA.

ASI HABLAN LOS HECHOS

"LA PRENSA"
en su SECCION TELEGRAFICA del 25 de
Enero, publica el siguiente despacho, transmitido por su
corresponsal en Nueva York:

"NUEVA YORK, Enero. 24.—Mr. Ford, presidente"
"de la compañía de carros-motores, anuncia"
"que una de las naciones europeas hizo un pe-"
"sido de cuarenta mil carros, con embarques"
"inmediato, destinados al servicio militar."

Esta noticia constituye un galón más, que se agrega a
los muchísimos que la "FORD MOTOR Co." tiene ad-
quiridos en todo el mundo, como productora de los auto-
móviles más sólidos, livianos, económicos, rápidos y de
más fácil manejo.

Los precios actuales del "FORD", son los siguientes, neto:

Doble Faeton.	4 cilindros, 20 HP.,	\$ 1.950
Voiturette. . .	4 cilindros, 20 HP.,	" 1.700
Landulet. . .	4 cilindros, 20 HP.,	" 2.500
Couplet. . .	4 cilindros, 20 HP.,	" 2.600
Sedan.	4 cilindros, 20 HP.,	" 3.150

Tenemos en existencia toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.
Demostraciones prácticas a quien nos visite, y CATALOGOS ILUS-
TRADOS, GRATIS, a quien nos escriba.

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES



Agente general en el
Uruguay:
JUAN SHAW
CALLE RINCÓN, 414
Montevideo

En 1916 el Dr. Hipólito Yrigoyen asume su primera presidencia y a través de un aviso publicado en febrero se dice que se vendieron 364 coches durante enero y se bajan los precios respecto a 1915. Como el Modelo T poseía unas pequeñas palancas de chispa y nafta que sobresalían por debajo del volante cual enormes bigotes, los argentinos comenzaron a llamarlo cariñosamente "El Ford a Bigotes". Durante este año la oficina Ford multiplica casi por 10 su venta, alcanzando los 3.549 vehículos.

Ford Motor Co.
Compra un automóvil
Uno Nuevo a un distinguido amigo y no complazca en manifestar que:

La demanda de los "FORD" está superando a la existencia!

Es tal la aceptación y el aumento de ventas alcanzado en 1915 en la Argentina, por nuestra recomendación.

"FORD"
"EL COCHE UNIVERSAL"
 que hoy nos son tan poco nuevos que olvidados, a medida que los recibimos.

Por esta razón, y para evitar demoras en la entrega, pedimos a Vd. que se retire su visita a nuestra casa, para de ella dependa que Vd. pueda aprovechar cuanto antes los inagotables servicios de un "FORD".

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702 - Buenos Aires

Agente general en el Uruguay:
 JUAN SWAN - Montevideo, 414 - Montevideo.
 En Buenos Aires: 1702 - LAVALLE.



El que conoce las cualidades del FORD no compra automóvil de otra marca!

Y para que Vd. pueda conocerlas, le aconsejamos que hable al respecto con cualquier amigo que tenga un

"FORD"

El le explicará los óptimos servicios que su coche le presta, la notable sencillez de su manejo, su resistencia, rapidez y la economía que su manutención le reporta.

Después de esa consulta, o antes si lo prefiere, venga Vd. a visitarnos, que nos será muy grato ofrecerle una demostración práctica de lo que es y de lo que vale nuestro auto.

"FORD"

EL COCHE DE FAMA UNIVERSAL.
 Los precios del "FORD", a pesar de su nueva carrocería - torpeda o iluminación eléctrica, son los siguientes, netos:

Double Factor,	4 cilindros, 30 HP., 5 asientos,	\$ 1750
Vulturette,	4 cilindros, 20 HP., 2 asientos,	\$ 1500
Sedan,	4 cilindros, 30 HP., 5 asientos,	\$ 1500
Landaulet,	4 cilindros, 30 HP., 7 asientos,	\$ 1700
Coupelet,	4 cilindros, 20 HP., 2 asientos,	\$ 1200

Tenemos coches de huella, especiales para campo.

Ofrecemos toda pieza de repuesto, a precio de fábrica.

Remitimos Catálogos Ilustrados, gratis, a quien lo solicita.

FORD MOTOR Co. - LAVALLE, 1702 BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay:
 JUAN SWAN - Montevideo, 414 - Montevideo.
 En Asunción del Paraguay:
 RUIZ & JORDA.




1916, se venden 16 Ford por día

364 coches

hemos vendido, co-
brado y entregado en
toda la República,
en el mes de
ENERO!!

Vd. puede
comprobar
la exactitud
de este dato en
nuestras oficinas.



Este sorprendente total de ventas, realizado
en el breve término de 31 días, dice con
sobrada elocuencia lo que es

"FORD"

EL AUTOMOVIL DE FAMA UNIVERSAL

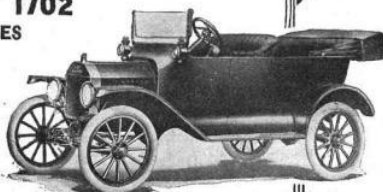
Vd. mismo puede constatar la excelencia de los
FORD haciéndonos una visita de comprobación.

Los precios actuales del FORD son los siguientes:

Doble Faeton	- 4 cilindros - 20 HP. - 5 asientos...	\$ 1.750
Voiturette	- 4 cilindros - 20 HP. - 2 asientos...	" 1.550
Sedán	- 4 cilindros - 20 HP. - 5 asientos...	" 2.500
Landaulet	- 4 cilindros - 20 HP. - 7 asientos...	" 2.300
Coupelet	- 4 cilindros - 20 HP. - 2 asientos...	" 2.200

FORD MOTOR Co.
LAVALLE, 1702
BUENOS AIRES

Remitimos
Catálogos
ilustrados,
gratis, a
quien los pida.



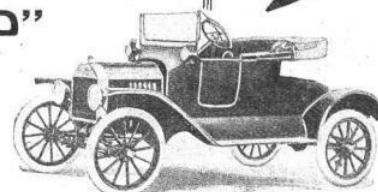
Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW - Rincón, 414 - Montevideo
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA

Los hombres de negocios necesitan un coche "FORD"

Ninguna otra marca de automóvil re-
une para ellos tantas ventajas, ni les
proporciona tan positivas economías.

"FORD"

Goza de fama uni-
versal por la alta
calidad de sus ma-
teriales, por su
construcción per-
fecta y por la no-
table sencillez de
su manejo.



Teniendo usted un "FORD" podrá
despachar, en un día, los asuntos de
toda una semana.

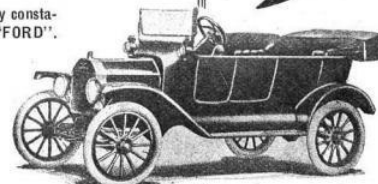
Los precios actuales del "FORD", son los siguientes:

Doble Faeton	- 4 cilindros - 20 HP. - 5 asientos, \$ 1.750
Voiturette	- 4 cilindros - 20 HP. - 2 asientos, \$ 1.550
Sedán	- 4 cilindros - 20 HP. - 5 asientos, \$ 2.500
Landaulet	- 4 cilindros - 20 HP. - 7 asientos, \$ 2.300
Coupelet	- 4 cilindros - 20 HP. - 2 asientos, \$ 2.200

Venga Vd. a visitarnos y consta-
tará la excelencia del "FORD".

Tenemos coches
de huella, especia-
les para campo.

Ofrecemos toda pie-
za de repuesto, a
precios de fábrica.
CATALOGOS, GRATIS,
A QUIEN LOS PIDA.



FORD MOTOR Co.

LAVALLE, 1702 - BUENOS AIRES

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW
Calle Rincón, 414 - Montevideo
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA

1916, se ofrece el Furgón





COUPELET
4 cilindros, 20 HP., 2 asientos
\$ 2.500



SEDAN
4 cilindros, 20 HP., 5 asientos
\$ 2.900

**En cualquiera
de estos coches se viaja con el
mayor confort, en pleno invierno.**

La fama de los "FORD" no reconoce fronteras, y por sus cualidades de solidez, resistencia, seguridad, facilidad de manejo y economía, son los más populares en todos los países del mundo.

En la Argentina hemos vendido, en un solo mes, 479 automóviles "FORD".

Visitenos usted o escribanos para conocer estos magníficos coches, o para tener informes y precios de nuestros autos VOITURETTE - DOBLE FAETON Y LANDAULET.

CATALOGOS, GRATIS, A QUIEN LOS PIDA

FORD MOTOR Co.

LAVALLE, 1702 - Buenos Aires

Agente general en el Uruguay: JUAN SHAW - Rincón, 414 - Montevideo
En Asunción del Paraguay: RIUS & JORBA

Las Reparticiones Públicas, que necesitan el máximo de rapidez y seguridad, utilizan el FURGON "FORD"



Ambulancia "FORD", en uso por la Asistencia Pública de la Asunción del Paraguay

Colocado sobre el chasis "FORD", de acero Vanadium, afamado en el mundo entero, como el más resistente y económico.

Los **AUTO-FURGONES "FORD"**, para todo servicio de urgencia, como para el reparto inmediato de mercaderías, han conquistado el primer sitio entre los autos similares.

**Los comerciantes modernos
han adoptado unánimemente el
FURGON DE REPARTO "FORD".**

Podemos venderle a usted uno por \$ 2.200.
Venga a verlos o pídanos detalles.

FORD MOTOR Co.

LAVALLE, 1702 — BUENOS AIRES

En 1917 la Argentina declara la guerra a Alemania y comienza la importación de los automóviles completamente desarmados, para realizar el montaje en Buenos Aires, un hecho desconocido hasta ese momento.

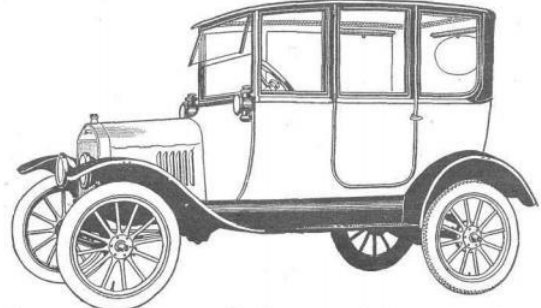
Para ello se abre un nuevo local de ventas y montaje en la calle Perú 752, un taller de reparaciones en Tacuarí 1272 y talleres ubicados en Paseo Colón 450 donde se realizaban trabajos de carrocería, pintura y tapizado; y en la calle Herrera al 800, para el armado de carrocerías y cabinas para camiones. En Perú se armaban los chasis, llevándolos luego por sus propios medios a la planta de Paseo Colón, donde se les colocaba la carrocería.

Ese mismo año ocurre un hecho de perfiles anecdóticos, el señor Iván Serra Lima, hermano de titular del concesionario Ford, y por entonces empleado de la compañía, sube las escalinatas del Congreso con un coche Ford Modelo T ante el asombro popular. Luego de este hecho fueron vendidos al entonces Presidente de la Nación Dr. Alvear cinco automóviles para su uso oficial.

En 1917 aparece este aviso: Eliminador de Sacudidas. Amortiguadores Buckeye de Luxe. Exclusivamente para los automóviles Ford. Caffaratti, Nolli y Cía., Viamonte 766, Buenos Aires.



*Cuando todos van,
 Ford vuelve.
 Cuando todos aumentan,
 Ford rebaja.*



A pesar de la crisis mundial, a pesar de la carestía de materiales Ford sigue invariablemente su política de limitar sus precios en relación inversa al número de coches que vende. Esto es: a mayor venta, menor precio.

HASTA AYER NUESTROS PRECIOS ERAN:		DESDE HOY NUESTROS PRECIOS SON:	
POR CUALQUIER TROCHA		TROCHA 1.45 (Ciudad)	TROCHA 1.60 (Campo)
CHASSIS.....	\$ 1.450 m/n.	CHASSIS	\$ 1.250 m/n.
VOITURETTE.....	1.600 "	VOITURETTE.....	1.500 "
DOBLE FAETON.....	1.700 "	DOBLE FAETON.....	1.600 "
COUPELET.....	2.500 "	COUPELET.....	2.300 "
LANDAULET.....	2.700 "	LANDAULET.....	2.500 "
SEDAN.....	2.900 "	SEDAN.....	2.700 "

COMPRE UN *Ford* NO PORQUE
 ES BARATO, SINO PORQUE ES BUENO



ADMINISTRACION
Y VENTAS

PERÚ, 752

EXPOSICION
Y VENTAS

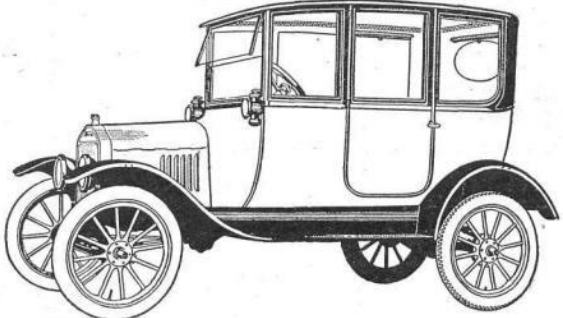
LAVALLE, 1702

El 1ro de mayo en una sesión del directorio de Ford Motor Company realizada en Dearborn, Michigan, Estados Unidos, con la asistencia de Edsel Ford, se propone, se apoya y unánimemente se decide que los ejecutivos de la Compañía están autorizados para gastar alrededor de 240.000 dólares en Buenos Aires para comprar tierras y erigir una planta de armado de acuerdo con las necesidades de nuestro país. Así es que se adquirieren un terreno en el barrio de la Boca para construir una planta de armado de vehículos, la que sería inaugurada cinco años más tarde.

Mientras tanto, en diciembre se venden 1.284 automóviles a razón de 53 coches por día laborable, acumulando 6.957 para todo el año.



*El automóvil que se ha impuesto
en la*
República Argentina
como en todas las naciones del mundo.



*Conmemorando la magna fecha de la Emancipación
Americana, rendimos homenaje a una de las in-
dustrias que más rápidamente se ha extendido en
nuestro suelo.*

PRECIOS	TROCHA 1.45 PARA CIUDAD	TROCHA 1.60 PARA CAMPO
CHASSIS	\$ 1.250 m/n.	\$ 1.350 m/n.
VOITURETTE	" 1.500 "	" 1.600 "
DOBLE FAETON	" 1.600 "	" 1.700 "
COUPELET	" 2.300 "	" 2.300 "
LANDAULET	" 2.500 "	" 2.500 "
SEDAN	" 2.700 "	" 2.700 "



ADMINISTRACION
Y VENTAS **PERÚ, 752**

EXPOSICION
Y VENTAS **LAVALLE, 1702**

1917, se producen 48 Ford por día

Ford
EL AUTO UNIVERSAL

AVISO IMPORTANTE

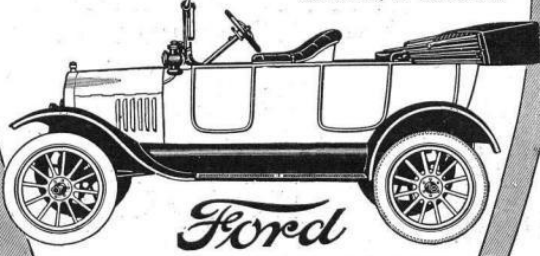
**ACABAMOS DE RECIBIR
2.000 Automóviles Ford**

lo que constituye un record por demás sugerente, dejando sentado, sin lugar a duda alguna, que el *Ford* ha conquistado el primer lugar entre todos los automóviles importados a la República Argentina. Las pruebas hechas durante la última huelga ferroviaria, con los automóviles *Ford* que han llegado sin contratiempo alguno, a los confines de la República, han demostrado los útiles servicios que prestan y la gran aceptación que tienen.

A fin de no verse otra vez obligados a esperar la entrega de un automóvil, aconsejamos a nuestros favorecedores **anoten sus pedidos cuanto antes**, pues

NUESTRAS VENTAS AUMENTAN

a medida que se van conociendo las ventajas que reportan la posesión de un *Ford*. Por su gran resistencia y economía, el Automóvil



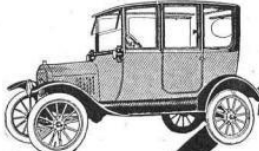
Ford

puede decirse, reemplaza con gran ventaja al Caballo Criollo

Ford Motor Company

PERU 752 - BUENOS AIRES - LAVALLE 1702

© Biblioteca Nacional de España



Ford
EL AUTO UNIVERSAL

SEDAN

NUESTRA PRODUCCION
DIARIA EN BUENOS AIRES
ALCANZA HOY A

48 AUTOMOVILES Ford

EL Ford ES UNA NECESIDAD DIARIA

No hay para él caminos malos ni distancias largas, su fuerza, su peso liviano, su buen servicio y su facilidad de manejo, hacen que el *Ford* sea imprescindible a todo el que quiera llegar oportunamente a su destino.

EL Ford ES UNA ECONOMIA DIARIA

No sólo se costea su mantenimiento, si no que en menos de un año paga su costo. Tanto en el campo como en la ciudad, el uso de un *Ford* resulta más económico que cualquier otra clase de tracción.

EL Ford ES INDISPENSABLE

para todos los que saben manejar sus intereses y buscan la comodidad; una prueba de ello es que hay unos **12.000 Ford** en uso diario en toda la República y más de

2.000.000 de Ford

en todo el mundo.

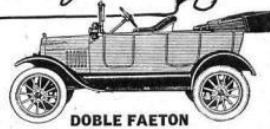
Anoten sus pedidos cuanto antes, mientras tenemos stock variado.

NUESTRAS VENTAS AUMENTAN

CHASSIS, tipo único: 4 cilindros, 20 HP.....	Precio: \$ 1.330
VOITURETTE..... 2 asientos.....	" 1.580
DOBLE FAETON..... 5 ".....	" 1.630
COUPELET..... 2 ".....	" 2.300
LANDAULET..... 7 ".....	" 2.500
SEDAN..... 5 ".....	" 2.700

Ford Motor Company

Perú, 752 - Lavalle, 1702
BUENOS AIRES



DOBLE FAETON

En 1918 se descubre petróleo en Comodoro Rivadavia y por entonces se monta 48 autos y 5 camiones por día. Se venden 5.741 unidades.

La red de distribuidores de productos Ford llega a 285 agentes y la compañía tiene un personal de 400 empleados y obreros.

Desde Retiro a Constitución corre la primera línea de transporte de pasajeros integradas por ómnibus Ford.

En 1919 se produce la gran represión policial a huelguistas, la semana trágica.

Se venden sólo 3.854 unidades, por efectos de la Gran Guerra.

Ford

EL AUTO UNIVERSAL

Furgones de reparto FORD son usados por muchas de las casas más importantes de este país. Esto es porque el furgón FORD les ha resuelto el problema de distribuir con seguridad y rapidez su mercadería a un costo lo más reducido posible. Fácil de manejar y de máxima duración. Es un sirviente fiel que da años de eficiente servicio; puede aplicarse cualquier estilo de carrocería que usted desee. Una cosa es segura: que cualquier comerciante que adquiera un furgón FORD ganará dinero. Visítenos y hablaremos del asunto. Asegurámosle un servicio mecánico inmejorable y las piezas FORD legítimas.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

O'FARRELL & BAVIO Santa Fe, 1185	COPELLO & PORTO Rivadavia, 1819
--	---

BUENOS AIRES

Ford

EL AUTO UNIVERSAL

De los tres millones y pico de coches FORD, actualmente en uso, el sesenta por ciento han sido vendidos a agricultores, estancieros, etc., en la campaña. Probablemente ninguna otra cosa ha llevado a la campaña más comodidad y utilidad que el coche FORD. Ha contribuido a extender las relaciones sociales, ha duplicado la facilidad para colocar los productos en el mercado, ha aproximado la estancia a la ciudad, multiplicando para las personas residentes en el campo los placeres de la vida. Es un coche sin igual para la familia, por lo reducido de su costo de operación y mantención. Solicitamos su pedido por uno o más ahora, pues la demanda es grande y continuamente se hace mayor.

O'FARRELL & BAVIO

Santa Fe, 1183

COPELLO & PORTO

Rivadavia, 1819

FORD MOTOR COMPANY

Lavallo, 1702

BUENOS AIRES



1919, tres millones en el Mundo



EL AUTO UNIVERSAL

El Sedan FORD equipado con arranque y alumbrado eléctrico, es un coche de familia de calidad y confort, tanto en invierno como en verano. Para el "turismo" es el coche más cómodo. Las grandes ventanas que posee con cristales conedizos lo convierten en un coche abierto cuando así se desee, mientras que cuando la inclemencia del tiempo lo requiera, transfórmase en uno cerrado en pocos minutos. A prueba de agua y de polvo, bien tapizado, buenos y amplios asientos, sencillo en operación, cualquiera puede manejarlo con seguridad. Tiene todos los méritos característicos y económicos del FORD, tanto en operación como en mantención. ¿No quiere Vd. examinar este modelo?

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1153

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

BUENOS AIRES





EL AUTO UNIVERSAL

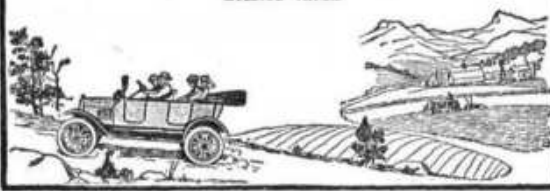
Bien puede llamarse el coche FORD el automóvil popular; hay más de 3.000.000 de ellos en uso diario. Esto es, 4 FORDS por cada coche de otra marca que más se aproxime en la industria del automóvil a nuestra producción. No sería así esto si no fuese que por 16 años ha probado su superioridad en servicio, durabilidad y su reducido costo de operación y mantención; tampoco sería así si el coche FORD no fuese tan fácil de conocer y sencillo en la construcción que cualquiera puede manejarlo con seguridad. Permítanos anotar su pedido ahora para evitar que haya demora en la entrega.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1153

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

BUENOS AIRES



En 1920 se realiza primera transmisión de radio desde el teatro Coliseo.

El 9 de julio en el circuito de Mar del Plata, Luis C. Stantien con Ford triunfa sobre Oscar Laviuzza con Buick, por “apenas” 1 minuto, a 70 km/h.

El 20 de diciembre varios Modelo T y tres camiones Ford salen de la ciudad de Salta y a través de la Quebrada del Toro y bordean el río del Rosario, cruzan la cordillera de Los Andes a través del paso de Guaytiquina, llegando así a la localidad de Antofagasta en Chile.

Se venden durante este año 13.374 vehículos.



1920, los repuestos Ford



EL AUTO UNIVERSAL

ESLABONES DEBILES EN UNA CADENA FUERTE

Esto es lo que representa cuando Ud. permite que piezas falsificadas formen parte de su coche FORD. En apariencia son fuertes, pero el metal empleado en ellas no es el resistente y durable acero al vanadio con que se construyen los chasis FORD y todas las piezas FORD. Las piezas FORD son especialmente tratadas a elevada temperatura según el uso a que están destinadas. Algunas requieren una superficie de mucha dureza, otras cierta elasticidad, y otras sencillamente que sean fuertes.

Los metalúrgicos de la Compañía FORD han estado estudiando estos problemas por 16 años y conocen, por lo tanto, cómo cada pieza debe hacerse para que rinda el máximo de uso. Ellos saben que los mejores resultados sólo se obtienen en ciertas piezas usando fórmulas especiales en su fabricación, y que las piezas legítimas FORD resultan tener una duración de 35 a 100 % más que las falsificadas.

Tenemos una existencia completa de piezas legítimas FORD, tanto para coches de pasajeros como para camiones. Nuestro garage está equipado para dar rápido y eficiente servicio mecánico a los dueños de FORD, desde pequeñas reparaciones hasta desarme y ajuste general de los coches. No olvide que es mejor estar **seguro** que **lamentar**, y por lo tanto insista en el uso de piezas legítimas en su coche.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1185

BUENOS AIRES



EL AUTO UNIVERSAL

INSISTA EN OBTENER REPUESTOS FORD LEGITIMOS

Repuestos FORD, imitados, son vendidos por muchas casas comisionistas, por pequeños comercios y por los garages, como repuestos FORD genuinos a los dueños de FORD que no sospechan de su legitimidad. Pero estos repuestos no son los legítimos repuestos FORD fabricados por la FORD MOTOR COMPANY. Son fabricados por personas que no tienen ninguna relación de cualquier clase con la FORD MOTOR COMPANY. Estos repuestos falsificados, nunca están hechos con la misma calidad de acero, o con los mismos procedimientos usados por la FORD MOTOR COMPANY. Son repuestos falsificados. Las pruebas han demostrado que estas piezas se quiebran cuando las piezas legítimas ni siquiera ceden y que aquéllas son un 35 a 100 % inferiores en calidad.

Los agentes FORD autorizados son su protección, puesto que, como tales, no emplean más que las piezas FORD legítimas. Estas piezas son fabricadas con el famoso acero al vanadio FORD y cada parte — según el uso a que está destinada — es tratada a diferentes temperaturas a fin de que pueda rendir el máximo de duración y eficiencia. Toda pieza es igual a la empleada originariamente en el coche o camión FORD que usted adquirió.

Nuestra existencia de repuestos es completa y nuestro servicio de mecánicos y garage están a su disposición en todo tiempo. Cuando necesite hacer reparaciones a su coche, visítenos, así ahorrará dinero y tendrá su coche en buenas condiciones.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1185

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

BUENOS AIRES

1920, el sedán



EL AUTO UNIVERSAL

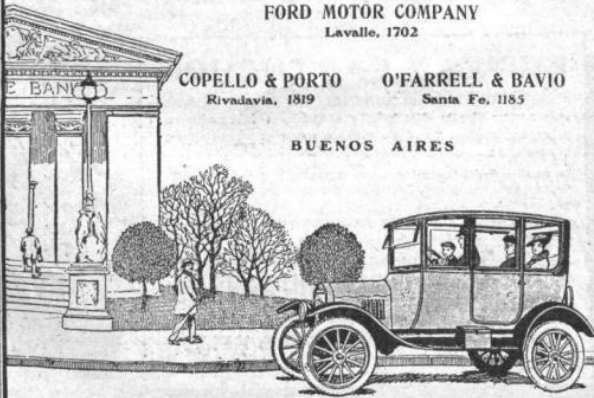
El Sedan FORD es el coche favorito para la familia, con capacidad para 5 pasajeros cómodamente instalados. No obstante tratarse de un coche cerrado, tiene grandes ventanas y puede en un minuto convertirse en un coche abierto, conservando el techo para resguardar del sol; transformándose, cuando la inclemencia del tiempo lo requiere, en un coche herméticamente cerrado, a prueba de polvo, agua y frío. Bien tapizado, un verdadero coche de familia. ¿No quiere usted verlo? Reúne los encantos del coche eléctrico, unidos a la economía del FORD.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1185

BUENOS AIRES





EL AUTO UNIVERSAL

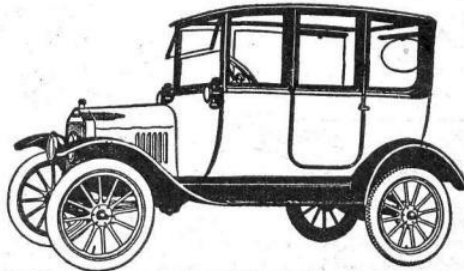
Cada día el automóvil cerrado aumenta en popularidad. Y es muy explicable, especialmente tratándose de los FORD, que marchan sin cesar cada día del año — en invierno y en verano el FORD rinde servicio fiel y provechoso. Como verdadero coche para familia no hay nada que iguale al Sedan FORD. Equipado con arranque y alumbrado eléctrico y ruedas desmontables. Cinco asientos. Anchas puertas, ventanas corredizas de cristal, asientos bien tapizados, último tipo de parabrisa ventilante — un coche de lujo refinado montado sobre el seguro chasis FORD. Visítenos y le haremos conocer este espléndido auto.

FORD MOTOR COMPANY
Lavallo, 1702

COPELLO & PORTO
Rivadavia, 1819

O'FARRELL & BAVIO
Santa Fe, 1185

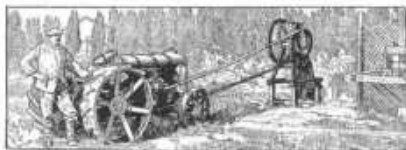
BUENOS AIRES



En 1921 la Argentina gana el campeonato sudamericano de fútbol

En la segunda quincena de enero George R. Howie, Roberto y Santiago Ghisholm, a bordo de un Modelo T Voiturette modelo 1920, efectuaron el doble cruce de la cordillera uniendo las ciudades de Villa Mercedes (San Luis) con Valparaíso (Chile) y regreso.

El 1ro. de mayo al señor Hampton le sucede H. S. Jenkins en la gerencia general de la sucursal.



Fordson
MARCA REGISTRADA

De todos los elementos para la agricultura en una chacra, el Tractor FORDSON es el más necesario.

Con su poder maravilloso proporciona a la chacra toda clase de conveniencias, tales como aguas corrientes, luz eléctrica, muelle desmolidoras, etc.

Hay más de noventa diferentes usos a que puede aplicarse el Tractor FORDSON.

Alivia el trabajo de la chacra. Hace que la producción sea mayor y con menos esfuerzos. Permite que el chacarero aproveche todas las circunstancias favorables, desde la preparación de la tierra hasta la recolección del último grano de la cosecha.

En los intervalos entre la siembra y el corte presta toda clase de servicios.

Cerca de seiscientos Tractores FORDSON están ya en uso en todas partes de la Argentina.

Por más detalles y especificaciones del Tractor FORDSON diríjase a cualquiera de nuestros agentes autorizados o a la

Ford Motor Company

Administración: Perú 752 Buenos Aires Salón de ventas: Lavalle 1702



Fordson
MARCA REGISTRADA

En la República Argentina solamente, hay más de 600 Tractores FORDSON prestando un servicio eficiente y económico en todos los trabajos propios de la chacra.

En toda la cantidad de usos a que pueda aplicarse el Tractor FORDSON — y hay más de noventa — no ha habido más que alabanzas entusiastas de sus propietarios o de quienes los emplean.

Están probando que, ya sea para arar, para sembrar, para cosechar, para trillar, llenar silos, o bien para bombear agua, producir luz eléctrica, hacer caminos o cualquiera otra clase de trabajos rudos en la chacra, el FORDSON quita la fatiga propia de esta clase de trabajos.

El Tractor FORDSON adelanta el trabajo, permitiendo al chacarero obtener los mayores resultados posibles de la tierra que cultiva. Le permite concentrar su atención en otras cosas mientras el FORDSON ejecuta el trabajo.

Sobre todo, el FORDSON es la sencillez personificada, es fácil de comprender y manejar, cuesta poco el adquirirlo y su mantenimiento es económico. Está listo para servir en todo momento y hace con toda eficiencia cualquier trabajo, ya sea en la chacra, en la casa particular o donde quiera que pueda hacerse mejor con fuerza mecánica.

Solicite todos los detalles y especificaciones del FORDSON, de nuestro agente más próximo, sin perder tiempo.

Ford Motor Company

Buenos Aires

En 1922 se produce un tremenda represión en la Patagonia y se inaugura la planta de la Boca, en la ciudad de Buenos Aires, la primera de este tipo en América Latina, ubicada en las actuales calles de W. Villafañe 40, en la manzana delimitada Gaboto, Aristóbulo del Valle y Pedro de Mendoza.

Al principio se fabrica únicamente el Modelo T, pero en respuesta a la gran demanda de vehículos para el campo, el comercio y la industria, se comienza la fabricación de camiones y ómnibus.

El 15 de abril José Massett y Pedro Yarza, a bordo de una baquet Modelo T, se imponen en el Raid Mendoza-San Juan-Mendoza, en casi 7 horas y media.

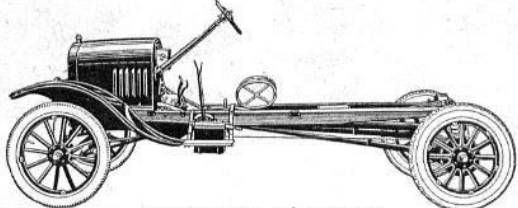
Aviso publicado en la revista A.C.A. en junio: "Enseñanza de manejo gratis. Tienen una señora para enseñar a manejar a señoras y señoritas en la agencia Ford Perú. Perú 162. Solicite Datos. Diagonal Sud 583".

El 8 de noviembre Hugo Ferrero y José Massetti, con un Modelo T baquet, completan el raid Mendoza-Buenos Aires-Mendoza empleando 50 horas.



Ford

Anuncia el Nuevo Modelo de Camión



CHASIS CAMION \$*1.615
(Una Tonelada) Sobre vagón Ds. Aires

Las mejoras aportadas al nuevo modelo de Chasis-Camión aumentan considerablemente su capacidad de servicio y rendimiento, y lo hacen el vehículo SIN IGUAL para transporte rápido y económico de toda clase de carga.

Bastará con solo examinar este nuevo modelo para convencerse que el Camión Ford es el medio de transporte que más le conviene.

Examínelo en el salón del Agente más cercano y pida una demostración

Ford

AUTOS · CAMIONES · TRACTORES



En 1923 Angel Firpo se enfrenta a Jack Dempsey, ante 85.000 espectadores y la Ford anuncia:

“En octubre Ford está presente en el Salón del Automóvil en un pabellón de 15 metros de ancho por 30 de largo, con un coche de cada modelo que se ‘carroza’ en el país, dos tractores con acoplado y doce camiones. La línea de coches Ford la componen el Doble Faeton, la Voiturette, el Sedan, el Sedan 4 puertas con carrocería de aluminio y la Coupelet. Como se sabe estos coches son del tipo común con motor de 4 cilindros fundidos en un bloque, cuya fuerza se calcula en 20 H.P. La transmisión especial Ford es de engranajes satélites; el engranaje funciona sumergido en aceite y es del tipo discos múltiples de acero. El encendido es a magneto especial, construido de manera que forma una parte del motor.”

“El motor del tractor Fordson es un 4 cilindros en un bloque, con diámetros más grandes, es decir 4x5 pulgadas y desarrolla una fuerza de 22 H.P. El combustible es el petróleo, y el tanque destinado al mismo tiene una capacidad de 80 litros. Puede calcularse que el Fordson consume 5 litros por hora con motor fijo.”

“El camión Ford lleva el mismo motor del automóvil Ford y desarrolla la misma fuerza. La diferencia consiste en la distancia entre eje, que es de 3.14m y en las ruedas traseras que son más grandes.”

“Además de los productos mencionados, la Ford Motor Company, expone en el Salón Central un Lincoln tipo sport y una limousine.”

También se anuncia la presencia de la limousette de los Hermanos Petrolini, que consiste en una nueva capota que le da al Modelo T la impresión de un coche cerrado, ofreciendo la misma comodidad, pero a un precio inferior. La “limousette” puede colocarse en dos horas sin dañar en absoluto el equipo existente y puede sacarse en 15 minutos.

Se venden durante este año 19.771 vehículos, de esta manera la sucursal argentina es la 3ra en el mundo en ventas, luego de la inglesa y la danesa.

En 1924 se funda la primera Escuela Municipal de Artes y Oficios y el 1ro. de mayo se designa al señor Franck F. Griffith en reemplazo del señor Jenkins; por ese entonces se venden con éxito los tractores Fordson, siendo este uno de los primeros intentos de mecanización del agro argentino. La dotación de Ford en la Argentina es de 72 empleados y 600 obreros. En la planta de la Boca se han invertido \$4.200.000.

En abril sale la primera edición de la revista Mundo Ford.

La línea ofrecida en octubre de 1924 era la siguiente: Doble Faeton a \$1.595, Coupelet a \$2.800, Sedán 4 puertas a 3.375, Voiturette a \$1.575, Sedan 2 puertas a \$2.985, chasis chico a \$1.198, tractor Fordson a \$1.900 y chasis camión a \$1.615. Además, se publicita la fabricación de carrocerías con un año de garantía para autos y camiones.

A fin de año sale de la planta de la Boca la unidad Ford número 100.000 armada en la Argentina. El 30 de diciembre inicia una gira por el interior del país recorriendo un total de 6.000 km.

Por esa fecha se anuncia que, si colocáramos todos los Ford alineados, la fila llegaría hasta Rosario y si hubiera necesidad de salvar a la población de la Capital Federal trasladándola a la ciudad de La Plata utilizando esos 100.000 vehículos, se realizaría la operación en sólo 10 horas.



\$ 1.595
s. w. Buenos Aires

**El
29 de Diciembre de 1924
fué Armado el Ford No. 100.000
de la Argentina**

Cien mil automóviles Ford en uso en la Argentina constituyen el mejor argumento en favor de la utilidad y buen servicio que dan siempre los coches Ford.

Si no fueran tan buenos o si hubiera otros más útiles o más convenientes, el público, que siempre piensa y compara, no hubiera mostrado por ellos la marcadísima preferencia que significa el hecho de haberse vendido 100.000 en la República. - Siga el ejemplo de los demás.

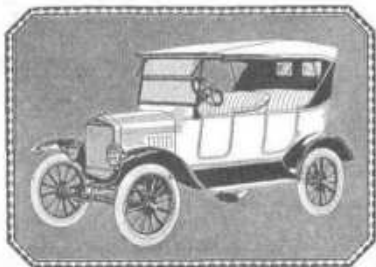
COMPRE UN FORD.

Puede adquirirse por el Plan Semanal de Ventas.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

1924, se producen 150 autos por día

Ford
EL AUTO UNIVERSAL



Nuevo Modelo
\$ 1.595
DOBLE FAETON

El conjunto de mejoras que trae el nuevo modelo Doble-Faeton le da un aspecto realmente atractivo, a la par que aumenta su confort y elegancia

Puede adaptarse mediante el Plus Special de Vista

EXAMINELO EN EL SALON DEL AGENTE MAS CERCANO

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

© Biblioteca Nacional de España

Ford
EL AUTO UNIVERSAL

La enorme demanda excede nuestra actual producción

Para satisfacer la gran demanda por el nuevo modelo Doble Faeton hemos aumentado considerablemente nuestra producción y, en la actualidad, estamos armando 150 coches por día.

Si bien esta cifra representa un record para este país, es inferior a la cantidad de pedidos que recibimos.

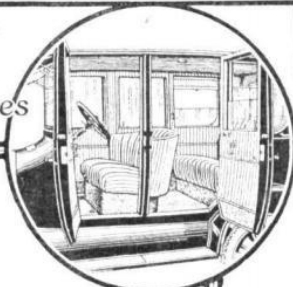
Esta extraordinaria demanda tiene un significado que no puede ocultarse: si el automóvil Ford no cumpliera tan satisfactoriamente el servicio a que se le destina la demanda nunca excedería la producción máxima de nuestra fábrica.

Anote su pedido hoy mismo para evitarse demoras en la entrega

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

1924, el sedán de cuatro puertas

*El coche para
todas las estaciones*



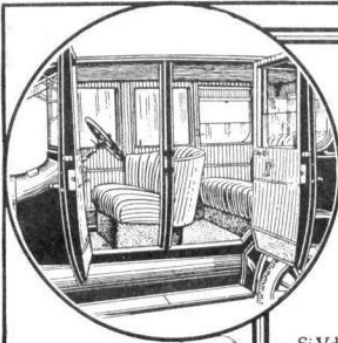
El Sedán Ford de cuatro puertas es el automóvil que mejor se adapta a todas las estaciones: fresco y ventilado en verano; abrigado y protegido en invierno; de gran seguridad y fácil gobierno, con amplios y cómodos asientos, se distingue por la elegancia de sus líneas, que le dan ese aspecto realmente atrayente que lo caracteriza.

PIDA UNA DEMOSTRACION

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES



*Opte por el
Sedán Ford
de cuatro
puertas*



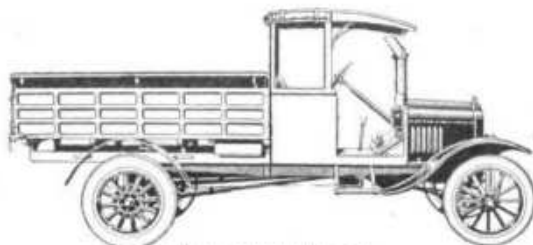
Si Ud. necesita el modelo de coche que mejor se adapta a todas las épocas del año, opte por el Sedán Ford de cuatro puertas.

Si aun no lo conoce, visite la agencia Ford más cercana y, sin compromiso alguno, pida una demostración.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES



1924, 2.230 talleres autorizados en todo el país



El más barato y el que presta mejor servicio

Utilizando camiones Ford Vd. moderniza su sistema de transporte, ahorra tiempo, aumenta su radio de acción, atrae una mayor clientela y economiza dinero.

El Agente Ford más cercano tiene un camión del último modelo para ensayos. Pídselo, sin compromiso, por el tiempo que Vd. necesite para convencerse de que realmente le reportará mayores beneficios.

Puede suministrarse cualquier tipo de carrocería

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

Ford

Entre los Productos Ford no hay ningún Huérfano

En la potente organización de servicio, que es parte integrante de la Ford Motor Company, no se deja nada librado a la suerte. Ya sea Vd. dueño de un auto o camión Ford, tractor Fordson o automóvil Lincoln, encontrará que la Compañía trata siempre de velar por el buen funcionamiento del producto que Vd. le ha comprado. — Al efecto, hay actualmente establecidas en todo el territorio de la República,

2230 Estaciones de Servicio

que son las encargadas de atender a Vd. y de suministrar repuestos legítimos a los mismos precios que rigen en Buenos Aires. — Por lo tanto, al comprar cualquier producto Ford, Vd. está seguro del continuo buen funcionamiento del autovehículo que adquiere.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

1924, el Complejo Industrial más grande del mundo

AL SERVICIO DE MILLONES DE PERSONAS

Basándose en el principio de que un comercio tiene el derecho de desenvolverse en relación al servicio que presta, la organización Ford ha llegado a ser mucho más que un comercio.

Es una verdadera institución al servicio de millones de personas; es la organización fabril más grande del mundo, la que posee mayores recursos y la que más se basta a sí misma.

Es la organización fabril que ha concentrado todos sus recursos, todas sus energías, en la producción de los automóviles más indispensables al hombre; que no ha escatimado ningún esfuerzo para mejorar continuamente la calidad de sus productos y reducir hasta el verdadero mínimo el precio de los mismos, revolucionando, en esta forma, a toda una industria y llevando el progreso hasta los rincones más apartados de la tierra.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

Parte del frente de la enorme fábrica de la Ford Motor Company, en Highland Park, E.U. U., la fábrica de automóviles más grande del mundo.



UN GIGANTE QUE TRABAJA PARA UD.

Hay un gigante que trabaja incansablemente para que las industrias puedan ser más productivas y para que el transporte sea más sencillo y eficaz.

Este gigante está representado por las colosales fábricas que convierten la materia prima de las fuentes naturales en automóviles, camiones y tractores Ford.

Proporcionalmente al crecimiento de este gigante han ido bajando los precios de los productos Ford y mejorándose su calidad, dándoles un mayor valor real, desde el punto de vista de la buena inversión del dinero.

Para todos los que utilizan los productos Ford esto representa incalculables beneficios, pues este gigante no siente fatigas en la tarea que se ha impuesto.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

Las altas hornos de fundición de la fábrica de la Ford Motor Company en River Rouge, E.U. U., tienen una capacidad de 1200 toneladas diarias.



1924, la Semana Ford



\$ 1.595
A.P.A.

**EL DOBLE FAETON FORD
FACILITA EL TRABAJO Y EVITA
LA PERDIDA DE TIEMPO**

Todo hombre de negocios tiene la necesidad constante de trasladarse rápidamente de un punto a otro. Como su tiempo es valioso se ve obligado a aprovecharlo debidamente y, por lo tanto, debe optar por el medio de locomoción que más tiempo le ahorra. Muchos comerciantes tienen siempre a mano uno o más coches Ford, y por esto es que no solo disponen de más tiempo, sino que aumentan considerablemente sus actividades.

El coche Ford, y especialmente el Doble Faeton, exige un pequeño gasto inicial que se recupera varias veces al año al evitar la pérdida de tiempo y al facilitar, en la forma más práctica, la tarea diaria.

**HAGA UNA BUENA INVERSION DE DINERO
COMPRE UN FORD**

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

© Biblioteca Nacional de España

Semana de Exposición de Productos Ford 19 al 26 de Mayo

Durante la semana comprendida entre el lunes 19 y lunes 26 del corriente, inclusive, todos nuestros agentes han resuelto celebrar la Semana de "Exposición de Productos Ford", con el objeto de brindar a Ud. la oportunidad de examinar detenida y cómodamente los nuevos modelos que se pondrán en exhibición.

Por tal motivo, la Ford Motor Company se complace en invitar cordialmente a Ud. y relaciones a visitar la Agencia Ford más cercana durante los días indicados.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

© Biblioteca Nacional de España

1924, nuevos modelos cerrados

El nuevo modelo de Sedán Fordor

Las nuevas características exclusivas de este modelo, además de darle un aspecto más atractivo y elegante, lo convierten en el coche que mejor llena las necesidades de las personas que prefieren un automóvil cerrado.

El interior amplio y confortable, la fina tapicería, los accesorios niquelados y el perfecto terminado, hacen de este el coche cerrado que Ud. se sentirá orgulloso de manejar.

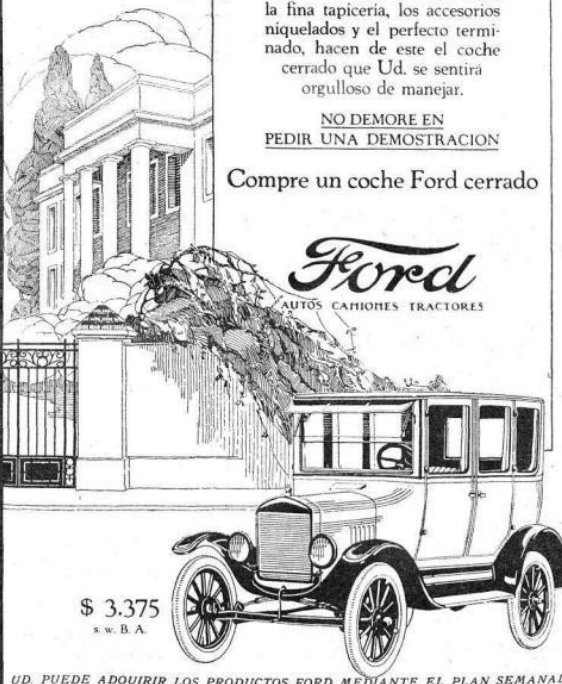
NO DEMORE EN
PEDIR UNA DEMOSTRACION

Compre un coche Ford cerrado

Ford
AUTOS CAMIONES TRACTORES

\$ 3.375
s. w. B. A.

UD. PUEDE ADQUIRIR LOS PRODUCTOS FORD MEDIANTE EL PLAN SEMANAL



Compre un coche Ford cerrado

El nuevo modelo de Coupelet Ford

Con carrocería de diseño enteramente nuevo, el Coupelet Ford presenta un estilo propio en materia de coches cerrados de este tipo.

El nuevo Coupelet trae todos los refinamientos y características exclusivas de los modelos de coches Ford cerrados y se individualiza muy especialmente como el coche que más se adapta al uso del comerciante y del profesional que necesitan un coche cómodo para su servicio personal, con capacidad para llevar una regular cantidad de equipaje.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

\$ 2.800
s. w. B. A.

UD. PUEDE ADQUIRIR LOS PRODUCTOS FORD MEDIANTE EL PLAN SEMANAL



1924, la belleza de las nuevas carrocerías y la mujer

EL AUTO PROPIO DE LA MUJER DE BUEN GUSTO

Para que un automóvil tenga un atractivo particular para la mujer de buen gusto es necesario que reúna todas las cualidades que ella exige en los artículos que considera de uso propio.

Por esto es que la mujer de buen gusto adquiere para el uso personal un automóvil Ford cerrado, no solo porque su mecanismo es tan sencillo que ella misma lo puede manejar, sino porque presenta características exclusivas de lujo y confort que ella aprecia en el sentido más amplio.

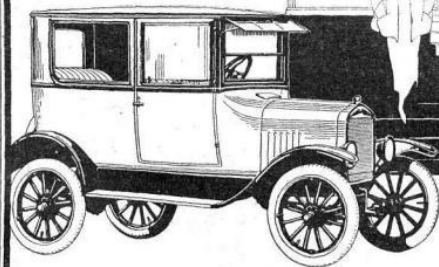
Sea cual fuere el modelo de coche Ford cerrado por el cual sienta una mayor predilección, encuentra indistintamente en los tres una perfecta combinación de las cualidades que tienen para ella el atractivo más poderoso.

El Agente Ford más cercano le dará datos sobre la forma de adquirir uno de estos modelos mediante el Plan Semanal de Ventas.

Compre un coche Ford cerrado

Ford

AUTOS-CAMIONES-TRACTORES



UTILIDAD Y BELLEZA

En los nuevos modelos de coches Ford cerrados se ha conseguido una armonía perfecta de utilidad y belleza. La sencilla elegancia de los coches, su aspecto de lujo y confort, la facilidad y sencillez de su manejo, son factores que determinan su elección por parte de la mujer moderna a quien le es indispensable un automóvil para uso personal.

Para ella, un modelo de coche Ford cerrado sintetiza todo lo más deseable en un vehículo liviano, cómodo y económico que ella misma puede manejar.

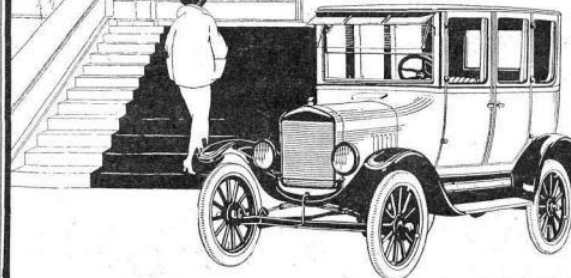
Tanto el nuevo modelo de Sedán Fordor, como el Sedán Tudor y Coupelet, traen refinamientos que aumentan considerablemente su atractivo y que los elevan a la categoría de los coches de gran lujo aunque son los que se venden al precio más bajo.

Si está Ud. interesada en adquirir un automóvil, solicite al Agente Ford más cercano que le haga una demostración con un modelo Ford cerrado.

Compre un coche Ford cerrado

Ford

AUTOS-CAMIONES-TRACTORES



1924, 46.000 concesionarios en todo el mundo

LA GIGANTESCA INDUSTRIA DEL MAS GRANDE FABRICANTE DEL MUNDO

Las enormes fábricas dedicadas a la fabricación y al montaje de los automóviles, camiones y tractores Ford, representan solamente una parte relativamente pequeña de la gigantesca industria establecida por Henry Ford.

Siguiendo su característico y notorio método de ejercer un control directo sobre las fuentes de abastecimiento de las materias primas que concurren a la fabricación de sus productos, la Ford Motor Company posee minas propias de hierro y de carbón, fábricas de coque, altos hornos de fundición, bosques aserraderos, fábricas de vidrio, fábricas de cuero artificial, además de un verdadero plantel de establecimientos industriales y manufactureros que representan individualmente actividades de enormes alcances.

Para la distribución de los productos de esta gigantesca industria, cuenta la Ford Motor Company con una organización de más de 46.000 representantes y agentes de venta y de servicio en todos los países del mundo.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

Navío y atracadero
de la fábrica de la Ford Motor Company
en River Rouge, E.E. UU.



Considere las ventajas de tener siempre a mano un automóvil para trasladarse rápida y cómodamente a cualquier punto.

Para prestar un servicio verdaderamente útil no hay ningún otro automóvil que pueda equipararse al Ford.

Es todo lo que debe ser un automóvil en cuanto a la elegancia de sus líneas y al confort que ofrece a los pasajeros.

Su precio extraordinariamente bajo lo pone al alcance de todos los bolsillos.

Consulte al Agente Ford
más cercano

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES



\$ 1.595
e. u. d. a.

Puede adquirirse mediante el Plan Semanal

1924, camiones Ford



\$ 1.595
s. w. B. A.

Compre un Ford y evite molestias
y contratiempos

Detrás del tiempo precioso que Ud.
invierte en viajes lentos y molestas es-
peras, pierde Ud. su gusto y su entu-
siasmo por el trabajo. — Aparte del
valor del tiempo, consume Ud. la
mitad de las energías que podría apli-
car ventajosamente a sus negocios.

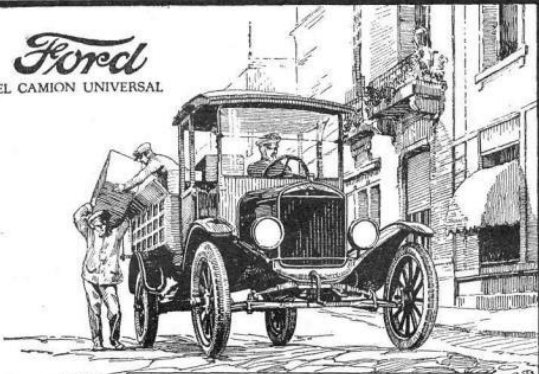
SUPRIMA CONTRARIEDADES
Y AHORRE TIEMPO

COMPRE UN FORD



AUTOS • CAMIONES • TRACTORES

UD. PUEDE ADQUIRIR LOS PRODUCTOS FORD MEDIANTE EL PLAN SEMANAL



Ford
EL CAMION UNIVERSAL

*El comerciante progresista
utiliza Camiones Ford*

Los primeros compradores de Camiones
Ford se basaron solamente en el prestigio
de la marca, popularizada por el auto-
móvil, pero en la actualidad, el Camión
Ford goza por si mismo de tanto pres-
tigio como el auto y cada uno, dentro de
su esfera de utilidad, presta el mejor de
los servicios. — Como prueba de esta
aseveración puede verse que la mayo-
ría de los comerciantes progresistas, de
cualquier ramo, emplea Camiones Ford
para el transporte de sus mercaderías.

Chassis Camión
\$ 1.615
s. w. B. A.

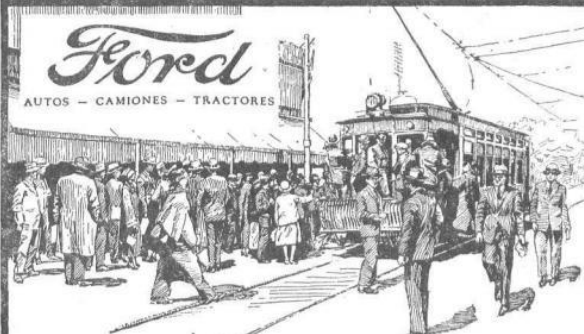
COLOQUESE EN IGUALDAD DE
CONDICIONES QUE SUS
COMPETIDORES

Compre un Camión Ford

PUEDE SUMINISTRARSE CUALQUIER TIPO DE CARROCERIA

1924, vaya a donde se le ocurra

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

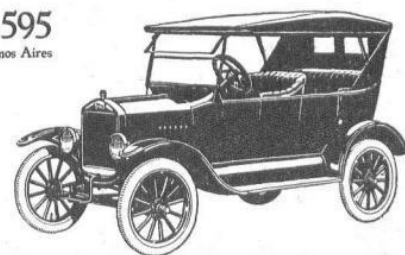


Comodidad y Rapidez

A medida que el calor se aproxima se van haciendo más penosos sus viajes. Compre un Ford y viaje con comodidad y rapidez hasta la misma puerta de su casa. Proporcione a su familia paseos que sean en realidad placenteros. Vd. mismo debe darse una vida mejor, ahorrándose violencias y pérdidas de tiempo, que valen siempre mucho más de lo que cuesta un Ford.

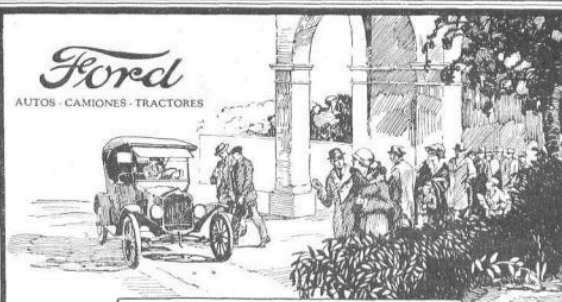
Si no tiene dinero para comprarlo al contado, adquiéralo mediante el Plan Semanal.

\$ 1.595
s. w. Buenos Aires



© Biblioteca Nacional de España

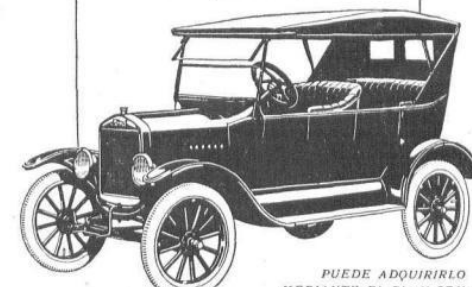
Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES



**ACABE
CON LOS HORARIOS**

Ud. está obligado a esperar o a correr para tomar el tren o el tranvía, que sale lo mismo aunque Ud. no lo alcance. Si Ud. logra tomarlo, va colgado o apretado. Compre un Ford y acabe con todas esas molestias. — Imponga Ud. su horario. Vaya donde se le ocurra. Vuelva a la hora que quiera. Viaje con comodidad y rapidez hasta la misma puerta de su casa. — Ud. es ahora esclavo de la distancia y del tiempo. Ponga el tiempo y la distancia bajo sus órdenes.

Compre un Ford.



PUEDE ADQUIRIRLO
MEDIANTE EL PLAN SEMANAL

1924, hay listas de espera para comprar un Ford



RESERVE SU FORD AHORA

Aunque no lo retire enseguida, reserve hoy mismo el Ford que tiene pensado comprar, y evítense así tener que esperar turno cuando quiera tenerlo.

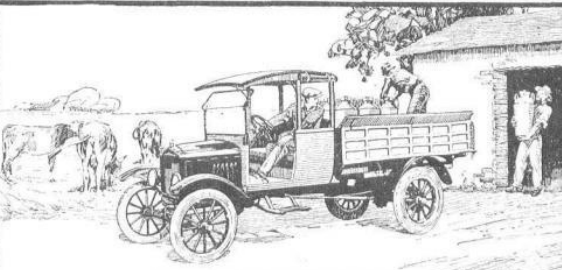
Como todos los años, al aproximarse la Primavera los pedidos aumentan día tras día, siendo necesario establecer turno de entrega. No se exponga a este contratiempo.

RESERVE SU FORD AHORA

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

VOITURETTE \$ 1575 - DOBLE FAETON \$ 1595 - COUPELET \$ 2800
SEDAN TUDOR \$ 2985 - SEDAN FORDOR \$ 3375 a. w. B. A.

Usted puede adquirir cualquiera de estos coches por medio del PLAN SEMANAL DE VENTAS.



El vehículo ideal
para el transporte rápido
de sus productos

El establecimiento de campo que dispone de un camión Ford, tiene la importante ventaja de poder transportar rápidamente sus productos hasta la estación de embarque o mercado más próximo, aprovechando los mejores momentos para efectuar la venta de los mismos.

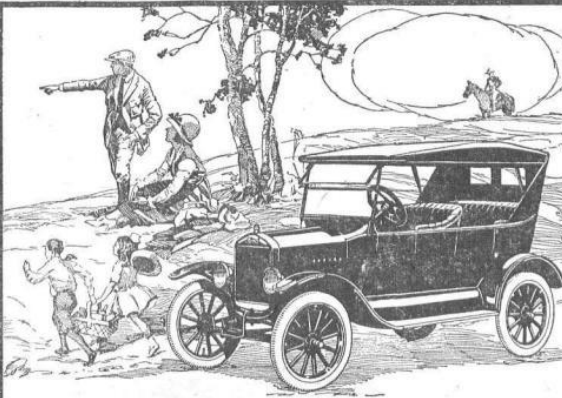
Esta sola ventaja, que asegura la obtención de los mejores precios, justifica ampliamente la compra de un Camión Ford. Por eso es que diariamente aumenta el número de chacareros, granjeros, tamberos y estancieros que utilizan camiones Ford para efectuar el transporte de sus productos en las condiciones más favorables.

Pida sin demora una demostración al Agente Ford.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

Usted puede adquirir los productos Ford mediante el Plan Semanal

1924, las baterías Ford



**LLEGA
LA PRIMAVERA.....**

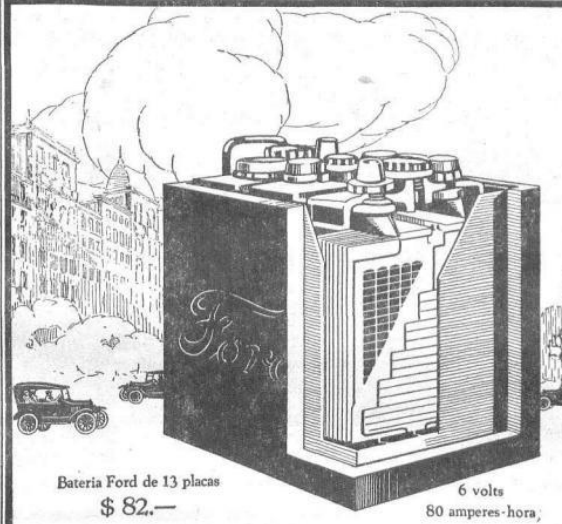
Prepárese a disfrutarla. — Es la época propicia para excursiones a lejanos lugares. — Aproveche mejor los domingos y feriados.

Si quiere estar seguro de disponer de su Ford sin esperar turno, haga su pedido enseguida.

Ford
AUTOS — CAMIONES — TRACTORES

PUEDE ADQUIRIRLO POR EL PLAN SEMANAL

© Biblioteca Nacional de España



Bateria Ford de 13 placas
\$ 82.—

6 volts
80 amperes-hora

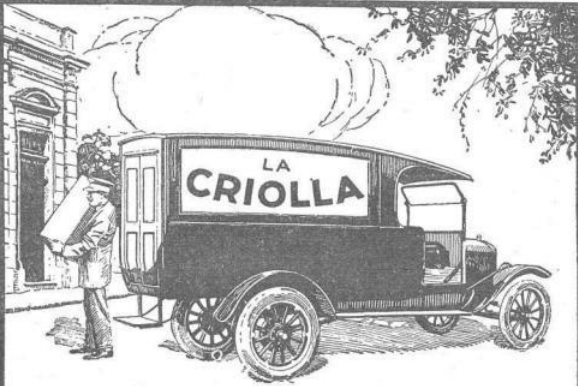
**LA MEJOR BATERIA
PARA EL FORD**

Los dueños de coches Ford deben comprar esta batería en la seguridad de que es la mejor batería que se construye para el Ford. Sus trece placas le dan una capacidad mayor que la de las baterías comunes, en tanto que su perfecta construcción y aislación le aseguran más larga vida.

Como ha sido construida especialmente para Ford por los mismos ingenieros que construyen los coches, es la que más fácilmente pone el motor en marcha.

Ford
AUTOS — CAMIONES — TRACTORES

1924, Camiones Ford



Cuesta Menos y es Mejor.

Después que Vd. pregunta y se informa que los dueños de camiones Ford están completamente satisfechos de su resultado; después que Vd. se convence de que el camión Ford es un medio de transporte adoptado cada día por mayor número de comerciantes; después que Vd. nota que casi todos los camiones livianos que andan por las calles son Ford, Vd. debe estar seguro que el camión Ford es práctico, conveniente y económico.

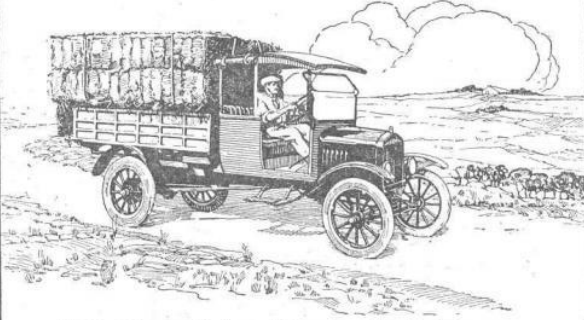
Agregue a estas ventajas la de su precio de costo tan reducido y se convencerá de que el Ford es el camión que Vd. necesita para mejorar su sistema de reparto y atender rápidamente todos los pedidos de su clientela.

PIDA UNA DEMOSTRACION SIN COMPROMISO AL AGENTE FORD MAS PROXIMO.

CHASSIS CAMION
\$ 1.615
s. w. Bs. As.

Ford
AUTOS CAMIONES TRACTORES

PUEDEN PROVEERSE CUALQUIER TIPO DE CARROCERIA



El Camión Especial Para la Granja.

Sea grande o pequeña su granja o chacra un camión Ford prestará en ella excelentes servicios, tanto para llevar sus productos al mercado o estación más próximos, como para los viajes dentro de su mismo establecimiento, donde siempre hay que transportar algo; sean animales, leña, materiales, pasto, agua, máquinas, piedras, etc.

El número de granjeros, estancieros, chacareros y tamberos que usa camiones Ford, crece día a día, lo que evidencia la utilidad de su empleo.

Aun cuando los establecimientos estén muy retirados de las estaciones, si disponen de un camión Ford están prácticamente cerca, porque el camión Ford cubre la distancia muy rápidamente.

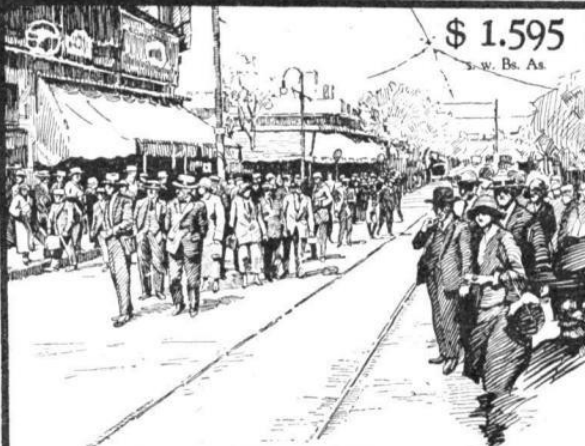
El camión Ford es el más barato, práctico y económico. Su manejo es facilísimo. Todas las personas de su chacra aprenderán a manejarlo enseguida.

CHASSIS CAMION
\$ 1.615
s. w. Bs. As.

Ford
AUTOS CAMIONES TRACTORES

Pida una demostración sin compromiso al Agente Ford local.

1924, Viajes cómodos y rápidos



\$ 1.595
n.º w. Bs. As.

NO ESPERE MAS COMPRE UN FORD

Esperas y viajes lentos, aburren, dan pereza, quitan la disposición para el trabajo. Viajes cómodos y rápidos, estimulan la actividad, dan energía, mantienen jovial el espíritu.

Hombres que sufren viajes lentos, propicios a la pereza y al sueño, que llegan cuando llegan, no pueden tener la actividad y el despejo que se necesitan para hacer buenos negocios.

Hombres que tienen Ford que ellos mismos guían, de acuerdo con la actividad de su pensamiento y de sus nervios, que van rápidos adonde quieren, cuando quieren, conservan su energía, se multiplican, "se mueven", triunfan!

Compre un Ford y mejore sus condiciones con él.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

PUEDE ADQUIRIRSE POR EL PLAN SEMANAL



DOBLE FAETON
\$ 1.595
n.º w. Buenos Aires

COMPRE UN FORD Y DISFRUTE SUS FIESTAS

Lleve al paseo la intimidad y la libertad de que goza en su propia casa. Trace usted mismo el recorrido y el término de su viaje.

Parta a la hora que le convenga sin necesidad de cargar paquetes, y regrese cuando se le ocurra, por el camino que le dé la gana, descendiendo en la misma puerta de su casa.

Considere también que el Ford le será de gran utilidad para el mejor y más rápido desempeño de sus obligaciones.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

PUEDE ADQUIRIRSE POR EL PLAN SEMANAL

En 1925 se inaugura la gran refinería YPF en La Plata y la planta de La Boca es ampliada, aumentándose sensiblemente su capacidad de producción anual a 45.000 vehículos, tanto comerciales como de pasajeros, con una dotación de 1.500 personas.

Las ventas en enero alcanzan las 3.081 unidades, en febrero 3.194 y 3.257 en marzo. El 8 de julio se rifa el coche Ford nro.100.000 a total beneficio de la Liga Argentina Contra la Tuberculosis y el número ganador es el 47.650.

Se anuncia que Ford posee 340 agencias y 2.500 Talleres de Servicio Mecánico. Además: "puede visitar la fábrica en la Boca, todos los días a las 10 y a las 15 horas, habrá un guía a su disposición en W. Villafañe 40, Buenos Aires."

Rapidez y Economía en el Transporte de sus Productos

COMPRE un Camión Ford y lleve rápidamente sus productos al mercado o estación que más le convenga. Es mucho más rápido que los caballos. Por eso alcanza fácilmente las mejores horas de venta en los mercados y puede hacer por día mucho más viajes que un carro.

CHASSIS CAMION
\$ 1.615
algunos pagos. Buenos Aires

El Camión Ford cuesta mucho menos que los caballos, el carro y los arneses. No hay que perder tiempo para engancharlo. No necesita campo de pastoreo. Puede trabajar noche y día, con rendimiento siempre uniforme. Cuando no trabaja no gasta. Es muy económico, resistente, durable y fácil de manejar.

Un Camión Ford en su granja o chacra le será de gran utilidad.
Adquéralo por el Plan Semanal.

Y FRUTAS
- MERCADO

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

LOS COMERCIANTES QUE EMPLEAN CAMIONES FORD

Muchísimos comerciantes tienen más de un camión Ford y algunos tienen verdaderas flotas de ellos.

Si el primero no hubiera sido bueno o no hubiera dado el resultado que de él se esperaba, es seguro que esos comerciantes no hubieran comprado otros de la misma marca.

No es posible que todos ellos, que seguramente consultaron y estudiaron antes de hacer la compra, se hayan equivocado al elegir el primer camión. Y mucho menos es posible que, después de conocerlo, se equivocaran voluntariamente comprando un segundo y un tercero iguales al primero adquirido.

La verdad es que todo el que haya comprado un camión Ford, cuando tenga que comprar otro, comprará otro camión Ford. Porque es liviano, resistente, económico, durable, muy fácil de manejar y porque su precio no tiene competencia. Puede adquirirse por el Plan Semanal.

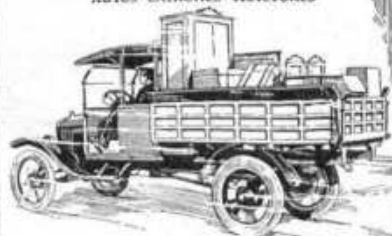
CHASSIS CAMION

\$ 1.615

en Buenos Aires

Ford

AUTOS - CAMIONES - TRACTORES



PUÉDE PROVEERSE CUALQUIER TIPO DE CARROCERÍA

El crecimiento de la red de concesionarios es simultáneo a la creación de una vasta y eficiente organización de servicio Ford en todo el país. En 1921 comienza a circular el Boletín de Servicio Ford, una pequeña revista mensual con consejos útiles para la reparación y mantenimiento de todos los productos Ford. En 1922 la compañía comienza a entrenar inspectores cuya misión es la de instruir el personal de los agentes en el mantenimiento y reparación de los productos Ford. En 1923, se establece en Buenos Aires una escuela permanente de servicio, y en 1924 los inspectores de servicio comienzan a viajar regularmente al interior del país para asesorar a concesionarios y mecánicos en sus propias agencias.

1925, vale más de lo que cuesta

CARAS Y CARETAS



Doble Facon
\$ 1.595
Buenos Aires

**Por qué el Ford
Vale Más de lo que Cuesta**

GRACIAS a los gigantescos recursos de la Ford Motor Company y a la enorme producción de sus colosales usinas, ha sido posible alcanzar, a un precio tan bajo, la alta calidad de los productos Ford.

Juzguese desmedidamente un coche Ford. Sin esfuerzo se comprenderá que representa un valor muy superior a su reducido costo. Ninguna otra fábrica del mundo puede ofrecer un automóvil que represente mejor adquisición con relación al precio que cuesta.

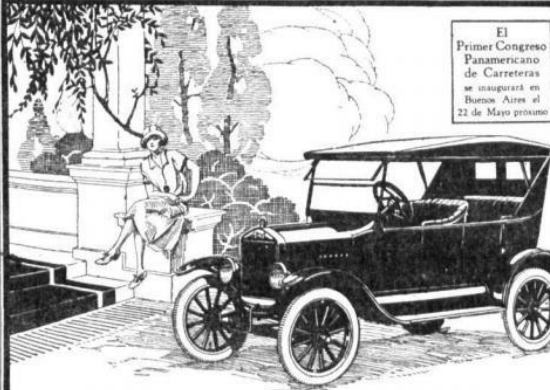
La Ford Motor Company puede hacerlo porque ella misma extrae de sus propias minas, el hierro y el carbón que necesita; porque explota directamente sus propios bosques y porque se provee a sí misma de la casi totalidad de los materiales que requiere la fabricación de sus productos. Y finalmente, para que no se malogre tanto esfuerzo en el sentido de obtener costos reducidos y para tener la seguridad de que sea el público mismo quien aproveche estas ventajas, ha extendido a todo el mundo, eliminando intermediarios, un sistema modelo de venta directa, asegurando además el buen funcionamiento de los productos vendidos mediante una organización de servicio sin igual.

COMPRE UN FORD Y AHORRE LA DIFERENCIA

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

PUEDE ADQUIRIRSE POR EL PLAN SEMANAL

CARAS Y CARETAS



El
Primer Congreso
Panamericano
de Carreteras
se inaugurará en
Buenos Aires el
22 de Mayo próximo

**Compre
Ahora su Ford**

Aproveche a comprar su Ford ahora que el precio ha sido rebajado a \$ 1,435. Recuerde que, si por sólo \$ 1,435 usted puede comprar un coche elegante, cómodo, práctico y económico, que le dará el mejor servicio que puede esperarse de un automóvil, no existe ninguna razón que justifique un gasto mayor.

COMPRE UN FORD Y AHORRE LA DIFERENCIA

PUEDE ADQUIRIRSE POR EL PLAN SEMANAL

Doble Facon
\$ 1,435
Buenos Aires

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

1925, 140 vendidos por día

CARAS Y CARETAS

Los Productos Ford se venden cada vez más

Los productos Ford se han impuesto ampliamente en la Argentina, gracias a su alta calidad, a su bajo precio y a su buen servicio. Al finalizar el año 1924 ya contaba el país con 100.000 unidades Ford.

En Enero de 1925 se vendieron 3081 unidades Ford

estableciendo así un record que parecia casi imposible de superar. Sin embargo, en el mes de Febrero, corto y abundante en feriados, se superaron las ventas de Enero, pues

en Febrero se vendieron 3194 unidades Ford

El aumento de las ventas no se detuvo ahí y hoy tenemos la satisfacción de anunciar que

en Marzo se vendieron 3257 coches y camiones Ford,

sin incluir las ventas de Tractores y Lincolns.

ESTAS cifras, estos HECHOS hablan más claro y más fuerte que todas las palabras que sea posible utilizar para ensalzar un producto cualquiera. Hay que tener en cuenta que todos y cada uno de los miles y miles de dueños de Ford, antes de comprar recorrieron cuidadosamente todas las escalas de la comparación y del cálculo. El hecho de que después se hayan decidido por el Ford quiere decir y dice: que el Ford fué el coche que les ofreció mayores ventajas: el que representó mayor valor por su precio; el que les ofreció mayores garantías de duración y de buen funcionamiento. Naturalmente, por eso compraron Ford: por eso recomiendan el Ford y por eso el Ford se sigue vendiendo más cada día. La gente sabe perfectamente que el Ford, en la práctica, vale aún más que muchos otros coches de más precio y, naturalmente, por qué gastar más? Compran un

más de un coche cada dos minutos.

Ford

CARAS Y CARETAS



Para el Ford no hay Malos Caminos

En invierno, cuando más abundan los barrizales y los zanjones, es cuando el Ford tiene más oportunidades de demostrar que para él no hay malos caminos y que se adapta como ninguno a las difíciles condiciones del tránsito en campaña. Sobre piso firme cualquier coche marcha; pero en medio de los barrizales, donde verdaderamente todo depende del coche, el Ford tiene ventajas innegables.

Su poco peso le impide hundirse en el barro, en tanto que su excelente motor tiene fuerza más que suficiente para arrancarlo de cualquier mal paso. El Ford "sale" siempre.

Por eso donde los caminos son muy malos se recurre al Ford siempre que se quiere llegar con seguridad y sin tropiezos al punto de destino.

Doble Fuelle
\$ 1.435
4 v. Buenos Aires

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

BALLOON
Todos los modelos Ford se pueden
equipar con el motor "Valve-in-Head" (V.I.H.) que es el
mejor de su clase.
Modelo con Motor V.I.H. \$ 115.-
Modelo con Motor V.I.H. y
transmisión de 190.-

© Biblioteca Nacional de España

1925, el Ford y la mujer

CARAS Y CARETAS

Ford

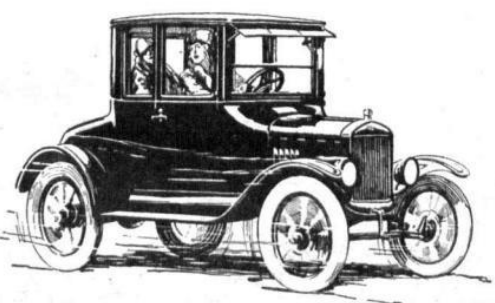
Admirable Para el Uso de las Damas

Con tantas diligencias que absorben su tiempo, las damas necesitan un automóvil con el que puedan contar en cualquier momento. Tiene que ser un coche de fácil manejo y control; hermoso y cómodo a la vez; sólido y que rinda excelente servicio. Sobre todo, debe gozar del prestigio de un gran éxito en el mundo automovilista. Esto explica por qué tantas damas adquieren y manejan su Ford.

COUPELET	\$ 2.420
SEDAN TUDOR	\$ 2.580
SEDAN FORDOR	\$ 2.700

(con arranque eléctrico y llantas desmontables)

Pueden adquirirse por el Plan Semanal



CARAS Y CARETAS

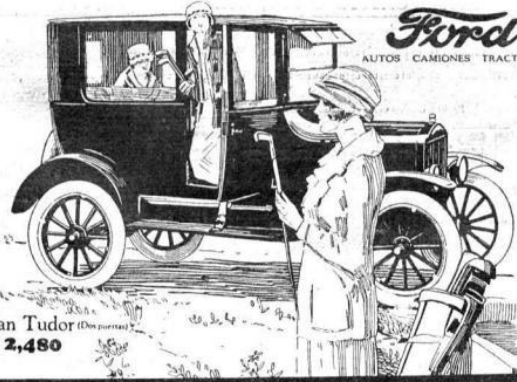
La Mujer de Hoy

La mujer, empieza a ocupar ahora su verdadero rol en la vida moderna. La vemos participar más cada día en casi todas las actividades. Ella empieza a sentir también el valor del tiempo y la fiebre de la urgencia.

Muchas mujeres han comprado un Ford cerrado para desempeñar mejor sus tareas o para hacer con más comodidad sus compras y visitas, para llevar sus hijos a la escuela, a paseo, etc. Han elegido el Ford porque es el menos complicado, el más seguro y también el más fácil de guiar. Hasta los niños pueden manejarlo.

Balloon: Los Modelos Ford con llantas desmontables y arranque, se proveen equipados a opción con neumáticos "balloon" (29 x 4.40) mediante un recargo de... \$ **115.-**

VISITE NUESTRAS FABRICAS Todos los días a las 10 y a las 15 horas, habrá un guía a su disposición. **W. Villafañe 40, Buenos Aires**

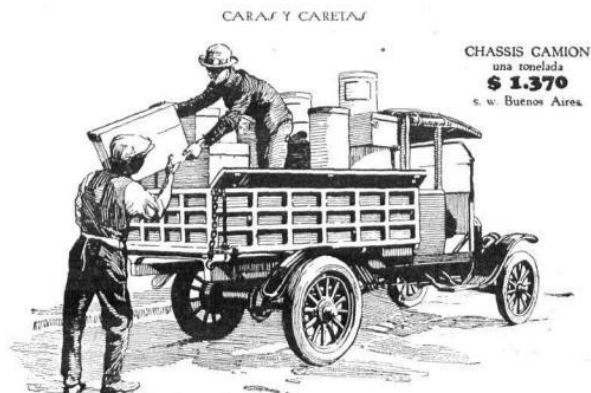


Ford
AUTOS CAMIONES TRACTORES

Sedan Tudor (Dos puertas)
\$ 2,480

© Biblioteca Nacional de España

1925, visitas guiadas a la Planta de La Boca



El Camión Ideal

Resistente, liviano, económico, práctico y de fácil manejo, el Camión Ford es el vehículo más indicado para la distribución o transporte de mercaderías. Miles de comerciantes lo usan en el País. Adóptelo Ud. - Puede proveerse con cualquier tipo de carrocería.

Ford

AUTOS CAMIONES TRACTORES

PUEDE COMPRARSE POR EL PLAN SEMANAL



¿Por qué los Ford se venden más?

Por su calidad excelente; por el buen resultado que siempre dan; por su mayor valor a precio tan reducido; por la facilidad de su manejo; pero, sobre todo, por el excelente servicio mecánico que la Compañía ofrece a los poseedores de Ford.

En efecto, aún en el más apartado lugar se consigue fácilmente piezas de repuesto Ford y las 340 agencias y 2500 Talleres de Servicio Mecánico Ford, ubicados estratégicamente en la República, aseguran a todos los poseedores el funcionamiento regular del producto adquirido. Esta protección, esta garantía de buen funcionamiento que ofrece el Servicio Ford, debe tenerse muy en cuenta al comprar un auto, un camión o un tractor, porque es muy enojoso encontrarse desamparado, sin auxilio, con un producto que no funciona en el momento que se necesita, por falta de Servicio Mecánico conveniente.

El Servicio Mecánico más Próximo es Ford.

VISITE NUESTRA FÁBRICA

Todos los días a las 10 y a las 15 horas, habrá un guía a su disposición.

W. VILLAFANE 40, BS. AIRES.

1925, llantas desmontables y arranque

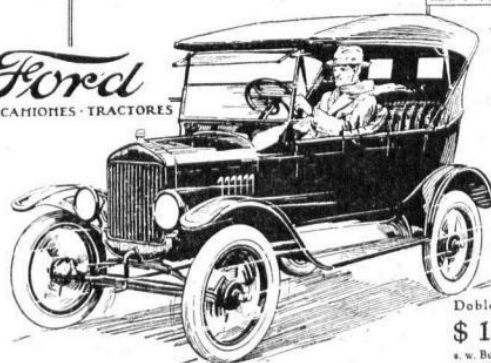
VISITE NUESTRA FÁBRICA
Todos los días a las 10 y a las
15 horas, habrá un guía a su
disposición.
W. VILLAFANE 40, B.º AIRES.

Calidad

EN materia de automóviles, la fábrica Ford no sólo es la más importante, sino también la que más se basta a sí misma. Posee minas de carbón y hierro propias, bosques, aserraderos, canteras, fundiciones, fábricas de acero, de vidrio, etc., que ella misma explota. La calidad está pues rigurosamente controlada y suprimidas las ganancias y especulaciones de intermediarios. Por esto y por la producción en gigantesca escala, es posible obtener a más bajo precio más alta calidad. Así se explica que el Ford no tenga competidores y que haya muchos coches, que, sin ser mejores, cuesten mucho más.

BALLOON
Los Modelos Ford con llantas desmontables y arranque, se proveen a opción con neumáticos "balloon" (29 x 4.40) mediante un recargo de \$ 115.-

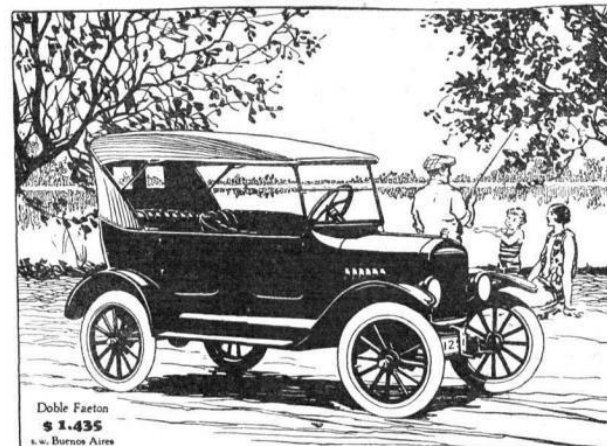
Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES



Doble Faeton
\$ 1,435
s. w. Buenos Aires

© Biblioteca Nacional de España

CARAS Y CARETAS



Doble Faeton
\$ 1,435
s. w. Buenos Aires

LLEGA LA PRIMAVERA.....

Prepárese a disfrutarla. — Es la época propicia para excursiones a lejanos lugares. — Aproveche mejor los domingos y feriados.

Si quiere estar seguro de disponer de su Ford sin esperar turno, haga su pedido enseguida.

Ford
AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

Balloon: Los Modelos Ford con llantas desmontables y arranque, se proveen equipados a opción con neumáticos "balloon" (29 x 4.40) mediante un recargo de \$ 115.-

1925, rebajas de precios y mejoras

CASA Y CARRERA

PRODUCTOS FORD GRAN REBAJA DE PRECIOS

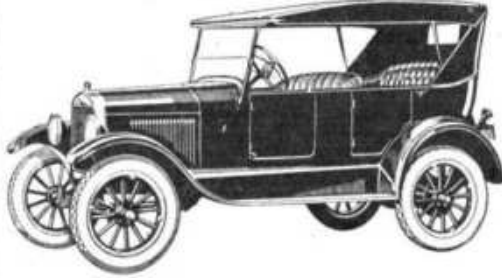
PRODUCTOS	PRECIOS NUEVOS
Chassis Chico	\$ 1.025
Chassis Chico (Con arranque eléctrico y llantas desmontables)	\$ 1.175
Voiturette	\$ 1.325
Voiturette (Con arranque eléctrico y llantas desmontables)	\$ 1.475
Doble Faeton	\$ 1.375
Doble Faeton (Con arranque eléctrico y llantas desmontables)	\$ 1.525
Chassis Camión (Con llantas desmontables o gomas macizas)	\$ 1.370
Chassis Camión (Con arranque eléctrico y llantas desmontables o gomas macizas)	\$ 1.520
Coupelet	\$ 2.370
Sedan Tudor (Dos puertas)	\$ 2.480
Sedan Fordor (Cuatro puertas)	\$ 2.700
El Coupelet, el Sedan Tudor y el Sedan Fordor llevan arranque eléctrico y llantas desmontables como equipo corriente.	
Tractor Fordson	\$ 1.595
Tractor Fordson (Con guardaterros)	\$ 1.720

(TODOS PRECIOS \$/W. BUENOS AIRES)

Esta gran rebaja constituye un nuevo record en el precio de los productos Ford en la Argentina y está de acuerdo con las normas de la Compañía de entregar sus productos al público consumidor al precio más bajo posible.

Ford

CASA Y CARRERA



GRANDES MEJORAS

**Carrocerías Todas de Acero
de Líneas Rectas. Coches en Colores.
Radiador Niquelado.**

Carrocerías todas de acero, de líneas "Streamline", rectas, más bajas, más largas y más cómodas; pintadas en colores; con nuevo tapizado; puertas más anchas. El Doble Faeton trae cuatro puertas, que se abren con las cortinas laterales. Asientos más bajos, más anchos, más profundos. Baseador de chasis más bajo. Radiador "Modine", con casco niquelado. Capot más bajo, más largo y de líneas rectas, con 18 peruanas laterales. Ventilador de mayor tamaño. Ruedas equipadas con neumáticos cord. Tanque de nafta de mayor capacidad, colocado debajo del torpedo. Faros de acero estampado, con aros niquelados. Parabrisa de nuevo diseño y de doble efecto. Escribos más anchos, más bajos y con aócalos cuadrado. Guardabarros de una sola pieza, tipo corona, fijos a la carrocería, más anchos, elásticos y vistosos. Volante de mayor diámetro. Frenos más eficaces con tambores de mayor diámetro, revestidos de "Raybestos", con cintas más anchas. Y muchas otras mejoras.

Ningún Recargo de Precios.

Ford

En 1926 el hidroavión Plus Ultra une el Puerto de Palos con Buenos Aires y así Ford anunciaba las mejoras introducidas en el Modelo T del año 1926:

“Carrocería: De líneas ‘Streamline’, rectas, más bajas y más alargadas. Hechas todas de acero. Pintadas en colores. Con nuevo tapizado. Las puertas son más anchas, se abren en el mismo sentido y están forradas por dentro con imitación cuero. El Doble Phaeton trae cuatro puertas. Las cortinas laterales se abren con las puertas. La capota ha sido mejorada, construida de tejido de cuero Ford y es más baja y manuable. Los asientos son más bajos, más anchos, más profundos; están inclinados hacia atrás, mejor acojinados y con respaldos científicamente mejorados. Debajo de ambos asientos hay amplios compartimientos para llevar herramientas y paquetes. Mayor distancia entre el asiento trasero y el respaldo del asiento delantero para mayor comodidad de los ocupantes.

1926, el nuevo Coupelet



¿Ha Observado Vd. el Coupelet Ford Mejorado?

Vale la pena detenerse a considerar la hermosura de líneas de este coche, su amplia comodidad y su aspecto distinguido. La pintura azul cobalto, radiador niquelado y el parabrisas de una sola pieza contribuyen a realzar la belleza del Coupelet Ford, que es el coche ideal para comerciantes y profesionales.

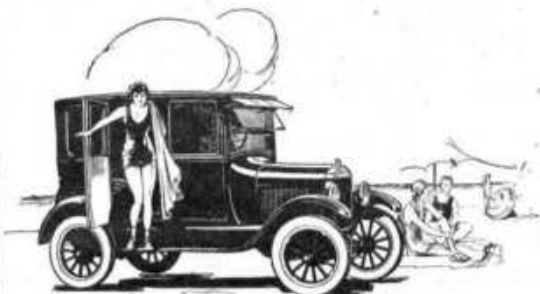
Consulte al Agente más cercano.

Ford
AUTOS CAMIONES TRACTORES

Coupelet con arranque eléctrico y llantas desmontables \$ 2.370 s/u. Buenos Aires.

1926, las carrocerías cerradas

CARAS Y CARETAS



Independencia, Intimidad.

Los que disponen de un Ford cerrado disfrutan de una independencia encantadora. Muchas personas llegan hasta la playa, bajan las cortinas del Sedán y se cambian tranquilamente, saliendo luego en traje de baño. Otros, que van a paseos o pic-nics llevan cómodos trajes de sport, con los cuales están enteramente a gusto. Si Vd. es amigo de los paseos, compre un Sedán Ford y disfrute de la independencia e intimidad que su posesión proporciona.

Consulte al Agente más cercano.

Sedán Fordor, con arranque y llantas desmontables,
\$ 2.700 s/w. Buenos Aires.

Ford
AUTOS · CAMIONES · TRACTORES

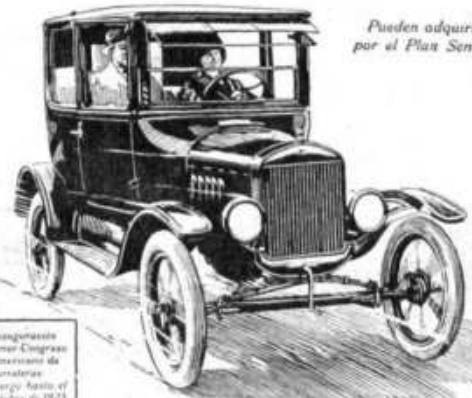
Ford

MODELOS CERRADOS

LOS modelos Ford cerrados vienen provistos de todos los detalles que hacen cómodo y agradable un automóvil: Lujosamente tapizados en excelente paño, con asientos amplios y mullidos, manubrios para subir y bajar los cristales, cortinas de seda, alfombras, cerraduras de seguridad, arranque y alumbrado eléctricos, llantas desmontables y neumáticos antiderapantes.

Coupelet. . . . \$ 2,420
Sedán Tudor . . \$ 2,580
(3 puertas)
Sedán Fordor . \$ 2,700
(4 puertas)

Pueden adquirirse por el Plan Semanal



La inauguración del Primer Congreso Panamericano de Carrocerías se posterga hasta el 3 de octubre de 1925

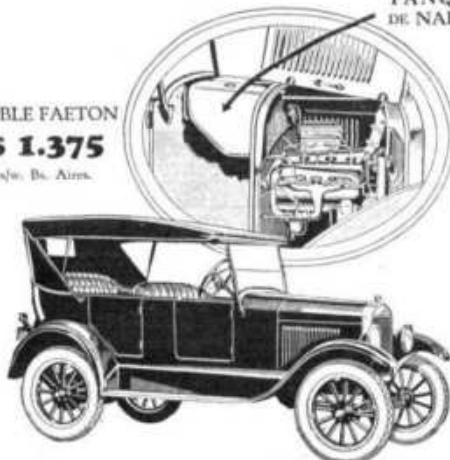
© Biblioteca Nacional de España

1926, novedades

CARAS Y CARETAS

TANQUE DE NAFTA

DOBLE FAETON
\$ 1.375
s/te. Bs. Aires.



El Tanque de Nafta
Una de las más importantes mejoras de los actuales modelos Ford.

La nueva ubicación del tanque de nafta es una importantísima mejora, que seguramente agradarán mucho los poseedores de Ford, porque no solamente es de mayor capacidad que el anterior y está ubicado de manera que para llenarlo no se tienen que bajar los pasajeros, sino que su nueva ubicación contribuye eficazmente a la mejor marcha y a la mayor economía del motor. La nueva posición elimina la necesidad, las complicaciones y el costo adicional del tanque al vacío, que siempre se colocaba encima del motor cuando el tanque de la nafta es en la parte trasera del coche. En primer lugar, por estar ubicado a mayor altura, alimenta mucho mejor el carburador, especialmente al subir curvas muy empinadas, que por otra parte, evitando se necesiten si fuerza. La alimentación positiva y uniforme del carburador permite una perfecta regulación de entrada de nafta, lo cual reporta una gran economía. El comportamiento del tanque, según se ve en la ilustración, es completamente independiente del motor, del cual está separado por un tabique de acero verticalmente dispuesto. — Gracias a esta mejora, el bulbo de sedimentación está ahora al nivel adecuado, al costado del motor, mientras que antes, para llegar hasta el bulbo que accionara y motoras debajo del coche. No hubiera sido mucho más fácil dejar el tanque de la nafta debajo del asiento delantero desde antes cuando, es el sitio que ahora queda vacío para ponerle a herramientas, pero después de numerosos y variados ensayos se hizo el cambio, en vista de la gran ventaja que reportaría y en el deseo de ofrecer un producto más perfecto al público que siempre nos ha prestado tan decidido apoyo.

Ford Motor Company

© Biblioteca Nacional de España

CARAS Y CARETAS

Ford

Sedan Fordor
\$ 2.700
s/te. Buenos Aires.



El Magneto
un Factor en la Tradicional Seguridad del Ford.

El magneto Ford es parte integrante del motor Ford con el cual está construido. Consiste en unos grandes imanes montados en el volante, que giran frente a bobinas fijas. Su eficiencia excepcional obedece a la extrema simplicidad de su diseño y su larga duración se debe a los imanes permanentes, que conservan su fuerza a través de muchos años de servicio.

La eliminación del magneto, como se ha hecho en la mayoría de los automóviles, reduciría considerablemente el costo del Ford. Pero, las normas Ford de seguridad exigen dispositivos que de manera absoluta garanticen un servicio continuo, cualquiera que sean las circunstancias.

Esto significa que en las regiones más apartadas del globo, donde no hay servicio para baterías, los automóviles Ford, a diario y sin interrupción prestan ese servicio eficaz y de confianza que les es característico. Los automóviles Ford provistos de batería tienen la grandísima ventaja de poseer un doble sistema de ignición, por generador y batería, y por magneto.

© Biblioteca Nacional de España

1926, promociones

CARAJ Y CARRAJ

Ford



Cuesta más Construir la Transmisión Planetaria Pero es más Eficiente Para el Mejor Dominio de un Coche Ligero.

LA transmisión planetaria ha durado por ser la más simple, la más directa y la más segura para controlar la velocidad de los automóviles ligeros. Aunque cuesta más construirla, esta transmisión tiene ventajas que sobrepasan cualquier otra consideración. El coche es más fácil en el tráfico — se detiene, se pone en marcha, y se cambian las velocidades con más rapidez y facilidad. — Como el gobierno de la transmisión se hace con los pies, los manos están

siempre libres para el volante. Como los engranajes siempre están en contacto engrase no hay peligro de que se desgasten los dientes.

Esta transmisión, por lo tanto, reduce por tres a cuatro el costo de mantenimiento. Necesita poca reparación ordinaria. Unicamente la revisión de los aceites Ford, permite conservar esta excelente transmisión en los autos Ford conservando los precios al nivel más bajo que jamás hayan estado.

DOBLE FAETON FORD \$ 1.375 a/w. BUENOS AIRES.

Ford

AUTOS — CAMIONES — TRACTORES

CARAJ Y CARRAJ

Ford

QUINCENA DE DEMOSTRACIONES

PARA que se puedan apreciar las grandes mejoras de los productos Ford, ofrecemos demostraciones gratis a todo el que las solicite — sin compromiso de compra —.

Julio 1º al 15

Concurra Vd. a la Agencia más cercana. Lleve su familia si le place.

FORD MOTOR COMPANY
AUTOS CAMIONES TRACTORES

© Biblioteca Nacional de España

1926, el voiturette



Voiturette
\$ 1.325,— m/n
sin B. Anos

Llega la Primavera

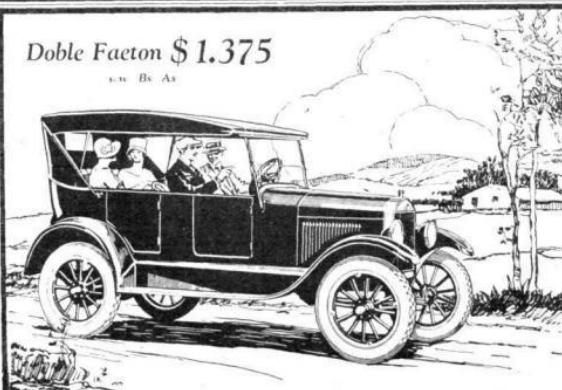
Prepárese a disfrutarla. Ya vienen los días de sol, alegres y claros. Llega la época de hacer ejercicio al aire libre; de entregarse de lleno a los deportes; de hacer largas excursiones. Aproveche bien la temporada. Adquiera un medio de transporte propio. Compre un Ford.

Pídale una demostración al Agente más cercano.

Ford
AUTOS — CAMIONES — TRACTORES

30

Doble Facton \$1.375
sin B. Anos



La Calidad es Independiente del Precio

AUN cuando el Ford fuera el más caro de los coches de bajo precio, muchísimas personas lo comprarían lo mismo, porque saben que su bondad no radica precisamente en lo barato de su precio, sino en la alta calidad de sus materiales y en la probada excelencia de su motor.

Un producto malo seguirá siendo malo aún cuando se venda muy barato, y no es lógico pensar que se hayan conseguido vender 14.000.000 de autos Ford en todo el mundo si no fueran realmente coches de calidad.

Su precio tan bajo se explica por los métodos exclusivos Ford de fabricación en serie y en gran escala y porque la gigantesca industria Ford abarca y controla desde las fuentes abastecedoras de materias primas hasta la venta directa del producto terminado. Con razón se ha dicho: "Si otro fabricante pretendiera hacer un Ford, empleando la misma excelente calidad de materiales Ford, tendría que venderlo a un precio doble para salvar sus gastos".

Por eso, los que compran un Ford, adquieren un coche de mejor calidad a precio menor del que tendrían que pagar por muchos otros coches que se venden a precios más elevados.

Ford
AUTOS — CAMIONES — TRACTORES

35

En 1927 se inaugura en Buenos Aires el Monumento a los Españoles y se anuncia que el Modelo T viene equipado con un nuevo Vaporizador Holley a placa caliente, en lugar del carburador que hasta hace poco se suministraba, asegurando así una enorme economía de combustible.

CARAJ Y CARRERA

MEJORAS Ford

- Arranque eléctrico.
- Rodado Balloon.
- Carruajes todos de acero.
- Acabado a la Laca Piroxilina.
- Nuevo Vaporizador Holley a placa caliente.
- Batería Monobloc.
- Faros nuevos con seguro transversal.
- Ruedas de alambre en los modelos cerrados.
- Frenos más grandes etc., etc.

SIN AUMENTO DE PRECIO



Ud. va donde lo llevan!

ESTA es la verdad. Ud. va donde lo lleven, por donde le lleven, a la hora que quieran llevarlo y además lento y cómodamente.

Al final, a las compañías de transporte no les importa si usted está apurado o atascado; al contrario, parece que tardan más y van más despacio cuanto más apurado está Ud. Compre un Ford y no dependa más de nadie. Si está apurado, acelere. Si quiere ir despacio, disminuya la marcha. Vaya adonde quiera, cuando quiera y a la hora que quiera. Viaje con comodidad y rapidez desde la misma puerta de su casa.

Los placeres que el Ford proporciona, el tiempo que economiza, la comodidad que representa y las molestias y apuros que evita, valen mucho más de lo que cuesta el coche.

Consulte sin compromiso al Agente Ford más cercano.

Ford

AUTOS - CAMIONES - TRACTORES

56

© Biblioteca Nacional de España

Además, sin ningún recargo en el precio, se ofrece: acabado al laqué Piroxilina, rodado Balloon, arranque eléctrico, batería Monobloc, faros nuevos y ruedas de alambre en los modelos cerrados.

CARAJ Y CARRERA

MEJORAS Ford

- Arranque eléctrico.
- Rodado Balloon.
- Carruajes todos de acero.
- Acabado a la Laca Piroxilina.
- Nuevo Vaporizador Holley a placa caliente.
- Batería Monobloc.
- Faros nuevos con seguro transversal.
- Ruedas de alambre en los modelos cerrados.
- Frenos más grandes etc.

SIN AUMENTO DE PRECIO



COUPE \$ 2.190
S.A. Buenos Aires.

El Coche Ideal Para la Mujer

EL coupé Ford, cómodo, espacioso, de hermosas líneas, fácil de conducir y de mecanismo sencillo, es el coche ideal para las damas. En él pueden efectuar sus compras, sus visitas y sus paseos con absoluta comodidad e independencia. Los modelos Ford cerrados están llenos de comodidad y de detalles lujosos que hacen aún más agradable su posesión.

Solicite una demostración, sin compromiso, al Agente Ford más próximo.

Ford

60

1927, la historia se termina

CARAS Y CARETAS

MEJORAS
Ford

Arranque eléctrico.
Rodado Ballum.
Carrozcerías todas de acero.
Acabado a la lata Pirullina.
Nuevo Vaporizador Holley a placa caliente.
Batería Monobloc.
Faros nuevos con soporte transversal.
Ruedas de alambre en los modelos cerrados.
Frenos más grandes etc., etc.
SIN AUMENTO DE PRECIO

Ford

Repuestos

LOS Repuestos Legítimos Ford son los mismos con que se arman los coches Ford, cuyo éxito se debe a la calidad extraordinaria de los materiales empleados. Se usan exclusivamente las aleaciones de acero más finas y para su temple se siguen los procedimientos más ingeniosos y modernos.

Es un hecho evidente que ningún fabricante podría reproducir el automóvil Ford al precio Ford. No es, pues, razonable suponer que cualquier fabricante pueda reproducir la calidad de los repuestos Ford a los precios Ford.

Insista Vd. en obtener repuestos legítimos. Solamente así podrá estar seguro de obtener los resultados que debe esperar de su Ford.

Ford Motor Company

Ford

Más Kilómetros por Litro

DE ahora en adelante y sin ningún recargo de precio, todos los modelos Ford, sin excepción se entregarán equipados con el

Nuevo Vaporizador Holley

a placa caliente, en lugar del carburador que hasta hace poco se suministraba, asegurando así una enorme economía de combustible. El nuevo vaporizador a la vez que aprovecha mejor la nafta y puede quemar combustible de baja calidad, facilita el arranque, mejora la lubricación al eliminar la dilución del aceite, asegura una aceleración positiva a cualquier velocidad, e impide la formación de carbón en los cilindros.

Solicite una demostración del Ford con ésta y las siguientes mejoras:

Acabado al láque Pirullina	Batería Monobloc
Rodado Ballum	Faros nuevos
Arranque eléctrico	Vaporizador nuevo
Ruedas de alambre en los modelos cerrados	

Todo sin ningún recargo de Precio

Ford Motor Company

Las Mil Millas de Ford T (1950-1956)

Únicas en el mundo

Las Mil Millas de Ford "T" fue una épica carrera, que el Automóvil Club Bell Ville, organizó entre los años 1950 y 1955, uniendo Bell Ville con San Francisco, la ciudad de Córdoba, Río Cuarto y regreso a la primera ciudad; un "circuito" de 1.600 km por rutas, en un 95% de tierra, que se constituyó en un evento nunca igualado en ninguna parte del mundo. Nunca hubo una prueba exclusiva para un modelo de automóvil de semejante importancia y exigencia.

Primera edición 1950

Luego de la organización exitosa de las Vueltas del departamento Unión a partir de 1948, la gente de Bell Ville se lanzó a realizar la primera edición de las Mil Millas de Ford T entre el 17 y 25 de junio de 1950, año del Libertador General San Martín.





Así comenzaba a escribirse una fabulosa historia del automovilismo chico o provincial, de una categoría con una flamante reglamentación, para las inéditas pruebas de Ford "T" -tipo carretera-. El objetivo era dar una mayor libertad para la preparación de los autos y consecuentemente mejorar su rendimiento. El flagelo de la Segunda Guerra Mundial era el motivo excluyente de faltantes de todo tipo, originales o no, mecánicos o de los otros. Entonces, en un centenar de talleres de pueblos y ciudades del sudeste y este de la provincia de Córdoba, la elogiada y siempre ponderada inventiva del argentino, salió a relucir con toda su capacidad.

Con esmero, un trabajo sin claudicaciones y una especial atención a los corredores y su comitiva, hizo que 66 autos estuviesen en la ciudad aquel sábado 17 de junio de 1950, para las pruebas de

clasificación, sobre la ruta pavimentada a Justiniano Posse, sobre kilómetro lanzado, para establecer el número correspondiente que llevaría cada coche.

El número uno fue para Darío "Lechón" Bruno de Bell Ville y con el 2 quedó a una fracción de segundo el Ford T rojo de Isidro Salgado de Justiniano Posse. Era un sábado distinto, todos los talleres, chicos y grandes, estaban a disposición de las 66 máquinas. El ruido y la consabida "puesta a punto" de las mismos, constituían el centro de atención de los bellvillenses. Es que el domingo 18, desde las 8 de la mañana, comenzaba la primera etapa, Bell Ville/ San Francisco, sobre 418 km.

La radio rosarina, LT8, con Domingo Aguiló a la cabeza, más la publicidad Veilati, con Martínez Tecco y los dos hermanos propietarios, eran los informantes. Las noticias del desarrollo del primer tramo causaban sensación, se corría a más de 100 Km. por hora, el promedio superaba todas las predicciones y ¡era sobre tierra! El hombre de Monte Maíz, Domingo Mario "Piolón" Siciliani fue el ganador empleando 5 h 15 m 2s a 84,820 km/h de promedio, segundo quedaba Isidro Salgado, a 4 minutos del ganador.

La segunda etapa se corrió el martes 20 de junio, uniendo San Francisco con la ciudad de Córdoba y lo vio ganador al bellvillense Juan Peiretti empleando 4 h 15 m y 9 s a un promedio de 99,820 km/h para recorrer los 425 km, siendo segundo Gastón Blasi de San Francisco a 6 minutos, pero lo destacable, era que tanto Siciliani como Salgado, cuidaron sus máquinas y se mantenían punteros en la general.

La tercera etapa se corrió el jueves 22 y unió los 362 km entre Córdoba con Río Cuarto, teniendo ganador a José R. Sánchez de Almafuerce, empleando 3 h 1 m y 8 s y segundo fue Juan Peiretti a 3 minutos, el tercero fue el ahora puntero en la general, el hombre de Justiniano Posse, Isidro Salgado y la ruta contó con un ruidoso público porque esta parte de la provincia estaba conmocionada.

El domingo 25 de junio de 1950, las radios bellvillenses, madrugaron a doquier, la publicidad que contaba con parlantes-bocinas, a lo largo y ancho de la ciudad, citaba a los bellvillenses a la plaza Haedo, lugar establecido para el banderazo final y brindar el reconocimiento a los corredores.

La etapa final entre Río Cuarto y Bell Ville la ganó el hombre de San Francisco, Gastón Blasi empleando para los 395 km 4 h 21 m y 20 s y segundo fue el de Jesús María, Raúl Copetti a dos minutos del primero, pero a ambos esto no les alcanzó para superar a los ganadores del primer tramo. Así la primera edición de las Mil Millas de Ford T fueron para Isidro Salgado que empleó 17 h 50 m 48 s, quedando segundo "Piolín" Siciliani a 2 minutos y fracción, tercero fue Raúl Copetti, cuarto Alejandro Bóveda de Cintra, quinto Miguel Davico de Ballesteros y sexto, Gastón Blasi de San Francisco.





El triunfo de Salgado tuvo un tinte de dramatismo, venía cuidando cómodamente su primer puesto en la general cuando al doblar en la esquina de la Tablada y Juan José Paso en Justiniano Posse, se rompe el soporte de la punta de eje. El coche queda prácticamente fuera de carrera a pesar de que faltaban pocos kilómetros para finalizar. El piloto comienza a desesperarse, hasta llora de bronca, porque no había mecánicos; los suyos estaban más adelante, en la llegada. Pero se hace presente la solidaridad: un grupo de amigos, casi todos mecánicos encabezados por don Miguel Manvella, usando el taller y herramientas del Sr. Carlos Paván, que era el más próximo al lugar del suceso, lo reparan “contra reloj”, es decir presionados por el tiempo que transcurre en la reparación y por el nerviosismo del momento. Finalmente hecha la reparación Salgado y su copiloto Ángel Marani logran ponerse en marcha ganan la primera edición de la Mil Millas por algo más de 2 minutos.

El promedio general del hombre de Justiniano Posse, fue el principal comentario no solamente en el ambiente del Ford "T", sino que había trascendido a todo el país. La revista especializada del momento decía: "las Mil millas de Ford "T" que organizó el Bell Ville Automóvil Club, luego de 4 etapas dan un promedio de 89,550 Km. por hora, impecable tarea del hombre de Justiniano Posse, Isidro Salgado, ganador absoluto de la prueba. Nuestra pregunta de rigor: en muchos tramos corrió a más de 100 Km., ¿qué motor tenía?... ¿podemos saber cuáles fueron los retoques pertinentes?... ¿y cuando se enteren en la Ford Motor Company?...felicitaciones a los organizadores.....".-

Largaron 66, llegaron 29. El domingo a la noche la entrega de premios fue con una cena y baile, un clásico de la época, con orquestas típicas. El total de premios en efectivo totalizó \$18.500, además de numerosos trofeos. Al primero le correspondieron \$6.000.-, al segundo \$3.000 y al tercero \$1.500.- De esta manera durante esa semana Bell Ville, fue el centro automovilístico nacional.

Echemos un vistazo al Reglamento de las Mil Millas:

Diferencial: libre relación 40:11.

Block: original de Ford T permitiéndose su rectificado o encamisado. Se permite bancada de cigüeñal libre.

Cigüeñal: de Ford T sin modificaciones. No se considera reforma: brida postiza del cigüeñal siempre y cuando sea exactamente igual a la original de fábrica, permitiéndose el pulido. Extremo delantero libre.

Bielas: de Ford T permitiéndose agujerearlas en la parte del cojinete superior y poner cucharitas como así colocar casquillos y el pulido de los mismos.

Tapa de cilindros: Ford T estándar permitiéndose el cepillado y agrandado para que pasen los pistones y las válvulas. No se permitirá ningún relleno del cielo. Se permite la reforma de las rosca de la bujía.

Árbol de levas: original de Ford T sin aumento en las levas ni cambio de ángulos entre sí (estándar). Cojinetes y plaquetas libres, para engranajes.

Carburador: de Ford T (uno) pulido exteriormente, permitiéndose hacer modificaciones internas y agregar brida postiza para su colocación.

Caño de admisión: de Ford T intacto exteriormente y pulido, sin gasificador ni entradas adicionales. Interior libre.

Encendido: encendido, válvulas y botadores libres, permitiéndose a estos últimos su desplazamiento.

Transmisión: Volante libre. Embrague Ford T estándar. Caja de velocidades original de Ford T; cojinete trasero libre. Eje de mando libre, sin sobremarchas. Cojinetes caja libres.

Lubricación, suspensión, frenos, refrigeración rodados, dirección, chasis: libres

Carrocería: biplaza, exigiéndose colocación de freno de mano en todos los casos.





Segunda Edición 1951

El Bell Ville Automóvil Club, de la ciudad homónima, hizo disputar entre los días 15 y 17 de junio, la competencia Mil Millas Ford T, por el trofeo Eva Perón. Los esforzados organizadores del interior del país tienen en esta prueba una muestra más de la consecuencia puesta al servicio del deporte motor en todas sus manifestaciones.

En esta oportunidad contó con 71 corredores que cumplieron la prueba de clasificación, cinco más que el año anterior. Esas cifras expresan con elocuencia el enorme entusiasmo que existe cada vez más entre los que gustan sentarse frente al volante de esas modestas máquinas.

Y vayamos a la disputa de la carrera. La prueba de clasificación, por el premio Suixtil, fue ganada por Hugo Galaverna, uno de los créditos de la localidad de Morrison, seguido por Isidro Salgado (ganador en 1950) y Francisco Manzi.

La competencia fue dividida en cuatro etapas. En la primera de ellas, en la que se puso en juego el premio Isaía, Pérsico y Cía, se cumplió entre Bell Ville y San Francisco y en los detalles de la organización intervino una subcomisión de esta última ciudad, presidida por el Comisionado Municipal don Baggio Ferracci, debiéndose destacarse la perfecta llegada de todos los corredores ante el aplauso y entusiasmo de un público superior a las 10.000 personas. Lograron clasificarse al finalizar esta primera etapa 45 volantes y el primer puesto le correspondió a Hipólito Bonfigli, empleando 4h 45m 14s, seguido por Atilio Gastaldi a 11 minutos.

El segundo tramo que se inició en San Francisco y finalizó en la ciudad de Córdoba, contó con el premio Asociación Cordobesa de Volantes, entidad que tuvo a su cargo la organización de esa etapa. Solamente lograron clasificarse 20 volantes, lo que da una idea de las enormes dificultades que tuvieron que ir venciendo los competidores. En primer término, finalizó Mario Siciliani (Piolón) empleando 6h 34m 29s, 2º a 17 minutos llegó Juan Peiretti.

En la etapa siguiente, entre Córdoba y Río Cuarto, se disputó el premio Automóvil Club Río Cuarto, entidad que no solamente tuvo a su cargo, en forma perfecta, la organización del tramo, sino que hizo llegar su contribución financiera, cooperación que el Bell Ville Automóvil Club agradeció a la entidad de Río Cuarto. Al finalizar esta etapa seguían compitiendo 18 volantes, habiéndose correspondido el primer puesto en ella a Vicente Blanco empleando 4h 29m 48s, quedando 2º Juan Peiretti a 11 segundos.



Y llegamos a la etapa final en la que estuvo en juego el premio donado por ¡Coche a la Vista!... El hecho de haberse clasificado únicamente 12 volantes es el mejor índice de lo difícil de lo que resultó la competencia. El largo recorrido y las dificultades que se debieron sortear demuestran que esa Mil Millas Argentinas es una prueba demasiado brava, y que las máquinas deben ser cuidadosamente preparadas para estar en condiciones de satisfacer sus exigencias, y pueden rendir altas velocidades, para ese tipo de coches, a lo largo de la ruta. Esa cuarta etapa se cumplió entre Río Cuarto y Bell Ville y aquí pudo apreciarse el entusiasmo del público, exteriorizado a la llegada de cada uno de los corredores. Ese tramo fue ganado por Juan Peiretti que empleó 6h 14m 59s, 2º Abel González a 32 minutos del ganador.

Computados los tiempos de los que pudieron terminar la prueba, Juan Peiretti, representante de Bell Ville con su Ford T denominado “Piojito”, obtuvo el triunfo adjudicándose el Premio Eva Perón, instituido para el vencedor de esta original competencia. Su tiempo total fue de 22h 50m 15s y su promedio 72,556 km/h, siguiéndole en la clasificación Vicente Blanco a 2h 39m. Cabe nuevamente felicitar al Bell Ville Automóvil Club que preside el prestigioso deportista don Segundo Ramón Vivanco, por la perfecta organización de esa prueba, ya arraigada en el ambiente automovilístico de la provincia de Córdoba.

Por circunstancias especiales, en 1952 no se corre la prueba.

Tercera Edición 1953

El Bell Ville Automóvil Club organizó nuevamente la competencia, en esta oportunidad por el Gran Premio "Henry Ford", como homenaje de la institución organizadora al Cincuentenario de la Ford Motor Company.

En esta tercera edición de las Mil Millas Argentinas para Ford T, se establece la cantidad de \$74.000.- en efectivo para premios, más importantes trofeos.



Como premio especial al ganador absoluto de la prueba, la Ford Motor Company otorga como premio, un viaje por avión a Norteamérica por diez días, para visitar fábricas Ford, con pasajes y estadía pagos. Además, el ganador se llevaba \$10.000 en efectivo.

Etapas 1: Bell Ville – San Francisco

Etapas 2: San Francisco – Río Cuarto

Etapas 3: Río Cuarto – Venado Tuerto

Etapas 4: Venado Tuerto – San Nicolás

Etapas 5: San Nicolás – Bell Ville

Fueron 74 los participantes, pero el recorrido debió modificarse en parte, debido a intensas lluvias caídas.

El ganador de esta tercera edición de 1953 fue Nelson Lanza, de Morrison, empleando 22 h, 42 m y 11 s para recorrer los 1.650 km, dejando un promedio de 70,77 km/h. El promedio puede parecer bajo a primera vista, sobre todo teniendo en cuenta que en las pruebas



pasadas fueron superiores porque el suelo estuvo seco. En 1953 no fue así, las lluvias se ensañaron con los corredores, particularmente en la segunda etapa, de San Francisco a Río Cuarto. A lo largo de este tramo los deportistas hubieron de avanzar por verdaderos pantanos, y alrededor de cincuenta de ellos tuvieron que abandonar porque el barro cubría sus anteojos y al sacárselos para poder seguir adelante quedaban cegados. Todos los corredores, sin excepción, fueron atendidos en Río Cuarto por oculistas. Pudieron seguir aquellos que tenían muy buena secreción lagrimal.

De las dificultades de esta etapa el máximo promedio obtenido, que fue de sólo 58 km/h.

Nelson Lanza, el ganador absoluto, tiene 11 años menos que el Modelo T 1918 sobre el cual llegó primero a la meta de Bell Ville. Pero, a pesar de su juventud, Lanza se desempeñó como un volante veterano, ganando gracias a su regularidad. Conviene advertir que no se trata de ningún novato, ya que, en la primera edición de las Mil Millas en 1950, iba segundo en la clasificación general cuando tuvo que abandonar en la cuarta etapa debido a inconvenientes mecánicos y en la segunda edición se clasificó cuarto.

Finalizada la carrera, en la fiesta de gala en Bell Ville se procedió a la entrega de premios y trofeos a los corredores y tuvo lugar un banquete en el Automóvil Club, a cuyo término pronunciaron discursos las autoridades y el presidente del club, señor Angel Isaia, así como el gerente general de la Ford Motor Company en la Argentina, señor Joseph R. Roda, que manifestó su entusiasmo ante la magnífica justa deportiva que acababa de vivirse, que constituyó un espectáculo inolvidable.

Posteriormente se celebró un baile en el cual se procedió a la elección de la Reina de las Mil Millas.

Durante los años 1954 y 1955 no se realizó la prueba.

En 1956 nuevamente el Bell Ville Automóvil Club, organiza sus Mil Millas Argentinas para Ford T. La cantidad de premios en efectivo suma \$75.000.- más importantes trofeos. La cantidad de volantes inscriptos superó las inscripciones anteriores con cien participantes. En esta oportunidad, también eran cuatro las etapas:

Etapas 1: Bell Ville – San Francisco – Bell Ville

Etapas 2: Bell Ville – Río Cuarto – Bell Ville

Etapas 3: Bell Ville – San Nicolás

Etapas 4: San Nicolás – Rosario – Bell Ville

Esta prueba había despertado enorme interés en todo el país, pero lamentablemente, el factor tiempo malogró lo que pudo ser el éxito más extraordinario en pruebas de este tipo. Cumplida la primera etapa y debido a las fuertes lluvias caídas, debió suspenderse la prueba, dándose por ganador a Víctor Gontero, de San Francisco y pagándose los premios en forma proporcional y en base a los kilómetros recorridos. Segundo se clasificó Osvaldo Bonetto, de General Cabrera.

En el aspecto publicitario, el Bell Ville Automóvil Club no ha escatimado esfuerzo alguno para que todo el país tenga conocimiento de la realización, organización y resultados de sus competencias.

En sus campañas publicitarias se han incluido siempre desde el pequeño boletín hasta el afiche de distintos tamaños a todo color, las obleas, el reglamento general de la prueba, en forma de revista, a todo lujo. La publicidad radial ha sido siempre bien estudiada, ya que todas las emisoras del país y aún del extranjero (Radio Carve de Montevideo, de Chile y Paraguay) han comentado en sus espacios deportivos y noticiosos, la realización de las Mil Millas, y dando a conocer continuamente los boletines informativos emanados de la entidad. Igualmente, la totalidad de los diarios del país, han incluido en sus páginas, notas relativas a estas competencias.

Agradecemos la colaboración de Juan Carlos Licari (especial para Mundo Amateur), Oscar Perona, José Crescimbeni, al Club Ford de Monte Maíz, Alberto Serafini, la Municipalidad de Justiniano Posse y en especial a Ricardo Zeziola. Revista Ford Argentina, octubre de 1953; revista ¡Coche a la vista!., julio de 1951, revista Motor, julio de 1950; revista Motor, junio de 1951; revista Las Musas de Bell Ville, abril de 1996.

Tango Cambalauto, (con perdón a Discepolín) versión de Jorge Ortiz

Un auto puede darte, Estatus, lujos y placer
En el 506 y en el 2000 también,
Que siempre ha habido marcas más costosas, ya lo se
El Lincoln junto al Nash, El Buick y Chevrolet.
Pero que existe un auto que ha marcado a este siglo XX
Ya no hay quien lo niegue,
Nacido del capricho de Don Henry,
En un mismo negro
Todos igualaos

Hoy resulta no es lo mismo, Si usted lo quiere arrancar
El trabajo que le cuesta, Sin levantarlo de atrás.
Nada es igual, todo es mejor:
Lo mismo el burro que arranque manual,
No hay espiral ni distribuidor
Freno a varilla, ni luces de Stop.
Si usted goza del peligro, y sudar es su ambición
Da lo mismo, viaje en sedan, doble faeton, delivery, Runabout, chata o camión

Le faltan buenos frenos, caja e' cambio y dirección,
Tablero indicador, de aceite el medidor.
Si usted sale de viaje lleve nafta en un bidón,
Chaveta y Poxipol y alambre San Martín.

También tenga cuidado si el camino
Es por la montaña y lleno de subidas.
Si no lo pone a fondo en la bajada,
Se queda en la cuesta por faltarle envión.

Siglo XX cambalache, problemático y febril.
Es el siglo en que ha nacido el querido Fortachín.
Dale nomás, un siglo más
Que en el XXI nos vamos a encontrar.
Sigo a tu lao, un año más.
No hay alegría que no me hayas dao.
Y es por eso que te digo,
Y se que vas a entender,
Que pa' mi sos más que un auto, sos mi amigo, compañero, sos mi querido Ford T.

Escrito en los Cocos, Córdoba el 2 de diciembre de 1999.

Creación del Primer Club del Ford T de Argentina

Los antecedentes se remontan a agosto de 1995. En aquellos tiempos se planteó la iniciativa de hacer un asado de camaradería en donde tomarían parte automóviles Ford Modelo T y A.

Es así como, el domingo 18 de agosto de 1995 partíamos a las 10:30 horas desde el Cabildo de la ciudad de Córdoba donde previamente, en sus arcos, 15 automóviles Ford T y Ford A estaban presentes.

La formación, integrada por estos automóviles, van despertando admiración en su recorrido que se hizo por la calle 27 de Abril y luego por la Avenida Colón, buscando el Chateau Carreras, donde hicimos un reagrupamiento.

Al mediodía llegaba la caravana al lugar denominado La Tranquerita, al pie del Pan de Azúcar y se realizó un cordial asado con sus canastas de pan, vino, gaseosas y carne que cada uno aportó. A la finalización del asado se labró un acta intencional de dar origen a un Club que agrupara vehículos hasta el año 1930 pero lamentablemente aquella acta fundacional se perdió.

Antes de terminar el año 1995, en el mes de diciembre, repetimos el grato placer de compartir un asado de camaradería entre propietarios de Ford T y Ford A, esta vez fue en el predio del establecimiento San Miguel, ubicado próximo a Salsipuedes.

Ya en el transcurso de 1996, entre el escribano Raúl del Castillo Vieyra y quien suscribe estas líneas, Jorge Baez, se plantea la cuestión si el Club estaría formado exclusivamente por autos Ford T, como lo sugiriera -con insistencia- el escribano o por autos vintage, como proponía Baez.

Finalmente, la balanza se inclina por la propuesta del escribano del Castillo y ese año se realizan salidas esporádicas circunscritas al ámbito de la ciudad y en la cual participan sólo Ford T.

Próximo al finalizar el año 1996, concretamente el 15 de diciembre, se realiza una reunión en la escribanía del Castillo en donde el tema central era la constitución de una filial en la Argentina del Model T Ford Club International, para lo cual se necesitaba la afiliación por lo

menos de 5 socios. En esa reunión aceptan oficializarse al Model T Ford Club International a saber: Alfredo Ángel Mazzaroni, Daniel Enrique Bollo, Lucio Daniel Lafata, Federico Martín Duarte, Daniel Misano, Daniel Ángel Carosoto, Jorge Eduardo Baez, Raúl del Castillo Vieyra y Miguel Ángel Esquenazi.

Se debía elegir un presidente de esta filial Argentina del Model T Ford Club International y también un nombre para esta misma que resultó ser el nombre que adoptaría el Club, del mismo modo el primer presidente pasaría a ser por un año de duración presidente del Club del Ford T por unanimidad, o sea sin ningún voto, en contra se elige como presidente a Alfredo Ángel Mazzaroni y como nombre oficial del Club se elige el Primer Club del Ford T de la Argentina con posterioridad se incorporan al susodicho Club Ramón Alonso e Ignacio Centineo, de modo que ya son once los socios del Club.

Con estas 11 personas y con fecha del 27 de enero de 1997 es aforado en Chicago, Illinois, Estados Unidos, la sede del Model T Ford Club International, la constitución de la filial Argentina de este club internacional el diploma de reconocimiento. Con el nombre de los 11 socios fundadores aparecería en la revista Model T Times en su número de marzo de 1997. A posteriori se siguen incorporando muchos otros socios no sólo de Córdoba sino de otros puntos del país.

En el primer mes de 1997 se realiza una nueva reunión de los miembros del Club del Ford T esta vez en la oficina del señor Jorge Baez y el motivo fundamental de la reunión sería completar la comisión directiva de la filial, de acuerdo con el estatuto que ya nos había hecho llegar el Model T Ford Club International. De este modo son elegidos vicepresidente el escribano Raúl del Castillo Vieyra, secretario Jorge Baez, tesorero Lucio Daniel Lafata y como corresponsal Daniel Bollo. Esta comisión directiva es la que acompañará al Señor Alfredo Ángel Mazzaroni en el primer año de la actividad del Primer Club del Ford T de Argentina.

En la misma reunión se propone la fecha del 9 de febrero de 1997 para realizar la primera salida de automóviles de Ford T del año. La propuesta convoca a 6 participantes a saber Daniel Misano, Raúl del Castillo Vieyra, Jorge Lopresti, Domingo Palacios, Daniel Bollo y Alfredo Mazzaroni. Los 6 vehículos se concentran a partir de las 10 de la mañana en la estación de servicio San Lorenzo en avenida La Cordillera y de ahí partimos en caravana por la zona norte de la ciudad para culminar al mediodía con una choripaneada de camaradería en el domicilio de Jorge Baez.

Las actividades del Club en el año 1998 dan inicio con la primera reunión ordinaria que tiene lugar el martes 3 de febrero. El tema en debate central está referido a la constitución de un estatuto o reglamento interno del Club del Ford T en el que fundamentalmente se deje constancia de la autonomía orgánica de este Club con respecto a la Asociación Cordobesa de Autos Antiguos, reconociéndose a esta última como organización madre a la cual estamos integrados y por otro lado nos reconocemos como filial del Model T Club International y del Model T Ford Club of America.

El estatuto queda aprobado en la tercera reunión del año celebrada el miércoles 18 de febrero. Esta es por otro lado la primera reunión ordinaria celebrada en miércoles. Esto se había propuesto y aprobado por la mayoría en la anterior reunión y el fundamento de esta reunión es unificar en un solo día las reuniones del Club del Ford T que se realiza en primera instancia y la de la Asociación de Autos Antiguos a posteriori.

El Domingo 28 de junio, siendo las 10:30 horas, tras encolumnarse los Ford T en la Plaza Colón, con los siguientes participantes: Raúl del Castillo Vieyra, Jorge Ortiz, Alfredo Mazzaroni y Jorge Baez, Bernardo Laurentis, Daniel Bollo, Daniel Lafata, Hugo Gatezco, Raúl Seita, Oscar Redolfi y Guillermo Watson. Se partió rumbo a Carlos Paz en caravana. Luego de recorrer la ciudad llegamos al Club Náutico donde compartimos en amable camaradería un almuerzo, luego dirigió unas palabras alusivas el presidente del Club del Ford T en la cual se le dio la bienvenida al nuevo socio Guillermo Watson y se presentó el Ford T de Jorge Baez. Se propuso hacer charlas alusivas una vez por mes siendo en esta primera los disertantes Jorge Ortiz, Alfredo Mazzaroni y Jorge Baez. En segundo lugar, se propone una salida por mes siendo la próxima el lugar a confirmar donde se les entregará un reconocimiento a los socios fundadores.

1997 La Falda, Córdoba – I Encuentro Nacional

Durante el mes de Agosto no se realizan salidas Ford T, esto es debido a que todos los interesados integrantes del Club Ford T nos consagramos a organizar el evento anual que tendrá lugar los días 27 y 28 de septiembre con motivo del 89 aniversario de la creación del Ford T.

El evento tuvo su sede en la ciudad de La Falda y del mismo tomaron parte 20 automóviles que llevaron los siguientes numeración:

1 Concesionario Feigin con un Touring 1914; 2 Daniel Misano Touring 1917; 3 Raúl Seita Touring 1921; 4 Federico Duarte Touring 1922; 5 Juan Manuel Mariani López Touring 1922; 6 Alfredo Mazzaroni Touring 1922; 7 Osvaldo Rodríguez Touring 1922; 8 Raúl del Castillo Vieyra Touring 1922; 9 Ricardo Avellaneda y Jorge Baez pickup 1925; 10 Jorge Ortiz Touring 1925; 11 Sergio Moro Touring 1925; 12 Roberto de Arazamendi Touring 1925; 13 Daniel Bollo Touring 1926; 14 Lucio Daniel Lafata Touring 1926; 15 Gustavo Pérez Roadster 1925; 16 Raymundo García Touring 1927; 17 Félix Nobile Touring 1926; 18 Ramón Alonso Touring 1927; 19 Oscar Redolfi Touring 1927; 20 Domingo Palacios Fordor Sedán 1927



La partida de la Caravana tuvo lugar a las 10:30 horas del sábado 27 de septiembre de 1997 desde la estación San Lorenzo de Argüello. La Caravana se dirigió por autopista hasta Carlos Paz donde se produjo el primer reagrupamiento. Desde allí por el camino de las 100 curvas fuimos hasta el dique San Roque y luego hasta Bialet Massé, donde en horas del mediodía compartimos un asado ofrecido por la Municipalidad local.

En horas de la tarde se parte hacia La Falda, epicentro de las actividades del evento. Como queda dicho, nos reagrupamos en la entrada de La Falda, y de allí nos dirigimos



en caravana hasta el Hotel Edén, donde nos estaban esperando para realizar una visita guiada por el centenario edificio. Luego nos alojamos en el hotel Fatsa, en cuya explanada principal quedan expuestos los automóviles. Se realiza una cena show y luego baile.

Por la mañana del domingo, se realiza una exposición estática en Avenida Edén y luego una prueba de habilidad conductiva y volvemos al Hotel Edén a efectos

de hacer tomas fotográficas que en el día anterior no se pudieron realizar por falta de luminosidad. Al mediodía se realiza el asado de camaradería en el Hotel Edén en donde se entregan los recordatorios, palabras de saludos de los participantes de otras localidades y luego retornamos a las respectivos orígenes.

El balance del primer encuentro anual del Club Ford T puede considerarse altamente positivo por el grado de aceptación que tuvo a pesar de ser nuestra primera experiencia en este tipo de eventos.



1998 Valle de Punilla, Córdoba – II Encuentro Nacional

El día 2 de Octubre arriban a Córdoba los participantes del segundo encuentro Nacional del Ford T. Los que viven en otras localidades fuera de Córdoba se alojan en el hotel Dr. Carman, del Automóvil Club Argentino. A partir de las 9 horas se produce la concentración de los vehículos participantes en la plaza San Martín, frente al edificio del Cabildo. Son 22 los vehículos participantes que se alinean según la siguiente orden de partida:

1 Eduardo Custodio; 2 Jorge Baez; 3 Daniel Misano; 4 Juan Carlos Taranto; 5 Raúl Seita; 6 José Cattaneo; 7 Federico Duarte; 8 Norey Custodio; 9 Alfredo Mazzaroni; 10 Roberto Demonte; 11 Raúl del Castillo Vieyra; 12 Juan José Damonte; 13 Daniel Bollo; 14 José Pestaña; 15 Daniel Lafata; 16 Juan Carlos Segovia; 17 Gonzalo y Gustavo Pérez; 18 Aldo Pérez Lucas; 19 Juan Manuel Mariani López; 20 Guillermo Watson; 21 Jorge Ortiz; 22 Osvaldo Rodríguez



A las 10:30 partió la caravana hacia Cosquín, pasando previamente por Carlos Paz, donde se sirvió un refrigerio. Fuimos recibidos en Cosquín por una banda y formación de bastoneras. Luego del almuerzo y tras un espectáculo de folklore proseguimos hasta La Falda, donde tuvieron el centro de las actividades del segundo encuentro.





Luego de la cena asistimos a un espectáculo musical de alto nivel que no pudo ser apreciado totalmente debido al cansancio que registramos los participantes. Al día siguiente se realizó una exposición estática y luego una formación y posterior estacionamiento en el centenario Hotel Edén de La Falda. Luego del almuerzo se procedió a entregar a los conductores de los vehículos participantes y clubes asistentes los respectivos recordatorios en emotiva ceremonia que fue vivamente receptada por todos los asistentes. Cabe consignar que, tanto en Cosquín como en La Falda, asistieron los respectivos intendentes locales.

Aproximadamente a las 15:00 horas comenzaron a retirarse los participantes, despidiéndose hasta el tercer encuentro, que tenga tendrá lugar el 2 y 3 de octubre de 1999. Si bien este encuentro estuvo pensado con carácter nacional, sin pensarlo tomó carácter internacional con dos vehículos presentes del Uruguay de los señores Eduardo y Nerey Custodio.



1999 Valle de Punilla, Córdoba – III Encuentro Internacional

Tuvo lugar los días 2 y 3 de Octubre en el Valle de Punilla. Los participantes que vinieron este año tuvieron dos alternativas de inscripción: la versión tranqui y la fortaleza. La primera convocaba a participar desde el viernes con acreditación en la localidad de Cosquín, concretamente el hotel Costanera, que además de brindar muy buena hospitalidad, permitió excelentes comodidades para maniobrar con vehículos tractores, tráileres, unidades de mecánica móvil y los Ford T. Cabe consignar que los participantes de la versión tranqui disfrutaron luego de la cena servida en el hotel Costanera, de una conferencia a cargo del Licenciado Moggi sobre el tema los hombres del Ford.



Los participantes de la categoría fortaleza partieron a hora temprana del Instituto Universitario Aeronáutico, para reunirse próximo al mediodía, en la plaza principal de la localidad de Cosquín. La Caravana completa partió hacia La Falda para participar de un asado servido en el Hotel del Lago luego del mediodía y con temperatura considerablemente baja para la época del año, se partió hacia Los Cocos, dónde llegaron a media tarde la totalidad de los participantes, quienes debieron enfrentar una empinada subida antes del arribo. Los Cocos fue el epicentro de las actividades conmemorativas del 91 aniversario de la creación del Ford T. En la mañana del Domingo 3 se realizaron una serie de actividades, siendo la principal una divertida gymkhana.

Al mediodía se sirvió un almuerzo de cierre y a los postres se procedió a la entrega de recordatorios para cada participante y una gallinita de porcelana al socio Osvaldo Rodríguez, el simbólico trofeo constituyó un velado reclamo al intrépido conductor del V8 que viajó de Ushuaia a Alaska en un Ford 1934, pero que no se hizo presente con su Ford T en esta oportunidad.

A continuación, escuchamos una brillante pieza oratoria a cargo del arquitecto Alfredo Civalero que, con inspirada prosa, nos deleitó con su interpretación literaria del encuentro que en última instancia era una confesión de congratulación por haber encontrado en el Club de Ford T un extraordinario grupo humano. Todo lo anterior fue coronado por Jorge Ortiz, quien presentó su Cambalauto, con música de Cambalache, pieza musical destinada a transformarse en música identificatoria de nuestro Club. Inmediatamente los participantes iniciaron los preparativos para el retorno. Participaron 20 Ford T, a saber:

Participantes del Tercer Encuentro ordenados por abecedario:

Baez, Jorge, Runabout 15 Córdoba; Bollo, Daniel, Touring 26 Córdoba; Cataneo, José M, Runabout 17 Chivilcoy; Civalero, Alfredo, Touring 23 Córdoba; Custodio, Eduardo, Coupé 20 Tacuarembó, Uruguay; Damonte, José, Touring 21 Salto; Delarosa, Héctor, Runabout 15, General Pacheco; Del Castillo, Raúl, Touring 23 Córdoba; Duarte, Federico, Touring 21 Córdoba; Koiman, Domingo, Delivery 12, Buenos Aires; Lafata, Daniel, Touring 22 Córdoba; Mazzaroni, Alfredo, Touring 22 Córdoba; Misano, Daniel, Touring 17 Córdoba; Ortiz, Jorge, Touring 25 Córdoba; Pérez Companc, Goyo, Ford K 1906 Buenos Aires; Rodríguez Ribeiro, Luis, Speedster 24 Buenos Aires; Rodríguez, Leonardo, Touring 27 Rosario; Seita, Raúl, Touring 23 Córdoba; Vargas, Luis, Touring 26 Mendoza; Watson, Guillermo, Touring 27 Córdoba



2000 La Falda, Córdoba – IV Encuentro Internacional

El mismo tiene lugar los días 29 y 30 de Septiembre y 1º de Octubre. Los participantes de otros puntos del país comienzan a arribar pasado el mediodía al hotel Dr. Carman del Automóvil Club. Allí se acreditan y comparten amable velada hasta la hora de la cena. Previo a la misma, el socio Alejandro Mogni se expone en una amena disertación sobre la vida de Henry Ford. El sábado 29 por la mañana nos agrupamos en nuestros automóviles en Plaza San Martín para dar partida alrededor de las 11:00 horas hacia Cosquín, donde se servirá un lunch frío al mediodía. Posteriormente reiniciamos la marcha hacia La Falda, epicentro de las actividades del encuentro.



Por primera vez se realiza una caravana nocturna por la ciudad de La Falda con concentración en las proximidades de la avenida Edén donde, luego de escuchar una banda de jazz, regresamos al hotel previo detenernos unos metros antes de la llegada para apreciar el estallido de fuegos artificiales.

Al día siguiente, en horas de la mañana, asistimos a una divertida gymkhana que tiene lugar frente al histórico Hotel Edén. Luego del almuerzo se procede a la entrega de recordatorios y agradecer a los numerosos participantes locales y de otros puntos del país su asistencia al cuarto encuentro.



Del mismo tomaron parte 26 Ford T:

Jorge Ortiz Pickup 1925; Domingo Koiman Touring 1910; Luis Piquemal Delivery 1912; Jorge Baez Runabout 1915; Luis Rodríguez Ribeiro Town Car 1916; Eduardo Custodio Touring 1916; Daniel Demonte Pickup 1921; Juan Carlos Segovia Touring 1927; Ramón Desgans Touring 1926; Raúl del Castillo Touring 1922; Guillermo Watson Touring 1927; Ramón Alonso Pickup 1925; José Damonte Touring 1921; Hattemer Aldo Touring 1927; Daniel Bollo Touring 1926; Mariani López Touring 1922; Carlos Agnani Touring 1925; Ramiro Ortiz Touring 1924; Facundo Ortiz Touring 1925; Daniel Lafata Ómnibus 1925; Luis Venegas Touring 1926; Osvaldo Rodríguez Touring 1922; Domingo Palacios Fordor 1926; Alfredo Civalero Touring 1923; Sergio Moro Woody 1922 y José Cattaneo Runabout 1915.



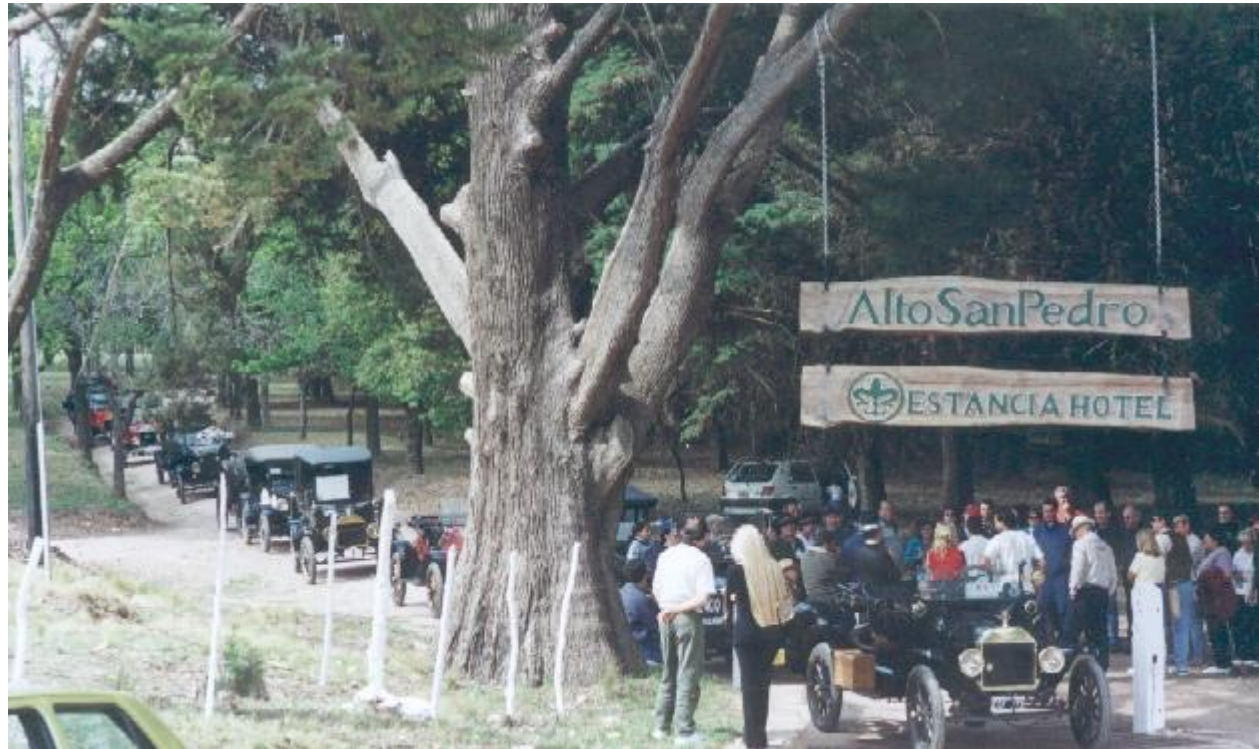


2001 Villa Giardino, Córdoba – V Encuentro Internacional

Los días 5, 6 y 7 de octubre de 2001 tuvo lugar el 5° Encuentro del Primer Club del Ford T de Argentina. El mismo se desarrolló en la Estancia Hotel "Alto San Pedro" de la localidad cordobesa de Villa Giardino. El viernes por la tarde comenzaron a llegar los 20 participantes de este encuentro a saber: 1) Alberto Pezzella (Speedster 1926- Buenos Aires); 2) Guillermo Watson (Touring 1927 Córdoba); 3) Atilio Zentena (Baquet 1913 - Rio Ceballos); 4) Oscar Rodolfi (Baquet 1917-Córdoba); 5) Ramón Alonso (Touring 1923), 6) Daniel Lafata (Touring 1926); 7) Daniel Canosa (Touring 1924- Buenos Aires); 8) Jorge Ortiz (Touring 1925 - Córdoba); 9) Hector de la Rosa (Runabout 1915 - Gral.Pacheco); 10) Miguel Esquenazi (Touring 1926 Córdoba); 11) Juan Carlos Wortley (Touring 1924 Córdoba); 12) José Luis Podestá (Touring 1922 -Buenos Aires); 13) José Damonte (Touring 1921 Salto); 14) Ricardo Avellaneda (Touring 1926 - Córdoba); 15) Domingo Koiman (Town Car 1924 -Buenos Aires); 16) Luis Rodriguez Ribeiro (Touring 1915 - Buenos Aires); 17) Luis Piquemal (Speedster 1923 -Buenos Aires); 18) Alfredo Civalero (Touring 1923 Córdoba); 19) Osvaldo Rodriguez (Touring 1922 - La Falda); 20 Jorge Báez (Runabout 1915 Córdoba)



Cabe acotar que de los cinco Encuentros del Ford T que se realizaron, este fue, lamentablemente, el de menor concurrencia. Creemos que esta circunstancia se debió a la grave crisis económica por la cual está atravesando nuestro país que hizo que gran parte de nuestros asociados no pudieran afrontar los gastos, no sólo de inscripción, sino de desplazamiento. Al respecto hay que agregar que el costo de inscripción fue el costo de alojamiento, ya que los demás gastos fueron absorbidos por la Cámara de Emprendimientos y Desarrollos de Villa Giardino, institución a la cual el Primer Club del Ford T de Argentina, queda



infinitamente agradecido, no sólo por el aporte económico realizado, sino por todo el tiempo dedicado por Carlos Ceppi y Pablo Chaumont, Presidente y Secretario respectivamente de la Cámara. Por lo demás, el encuentro se desarrolló con absoluta perfección, habiendo introducido por primera vez una búsqueda del tesoro, en base a preguntas relacionadas con la historia y la tecnología del Ford T. Se realizó también una caravana no competitiva hasta la vecina comarca de Dolores, en donde visitamos la capilla del Siglo XVII, y el Molino de Agua construido por el Ing. Eiffel a principios del siglo pasado. Finalmente podemos decir que durante el transcurso del encuentro se dictaron dos charlas, una sobre la historia del Ford T en la Patagonia a cargo de Alejandro Moggi, y la otra sobre la caja epicicloidal del Ford T a cargo de quien les relata.

El Primer Club del Ford T de Argentina sigue creciendo, que los encuentros sean cada vez más exitosos es un gran desafío, no sólo de la Comisión Directiva, sino de todos los socios.

2002 Ascochinga, Córdoba – VI Encuentro Internacional

Se realizó del 4 al 6 de Octubre de 2002, partiendo de la ciudad de Córdoba el día 4 para llegar a la localidad de Ascochinga con algunas paradas en el camino.

Al día siguiente, sábado 5, se realizó una larga jornada con visita a distintos lugares cercanos.

Se comenzó en la iglesia Jesuítica de Santa Catalina, con una visita guiada a ese monumento histórico declarado patrimonio histórico de la humanidad por la UNESCO.



Luego se continuó hacia Jesús María, donde se visitó la estancia jesuítica Caroya, rica en historia, con la fábrica de armas para el Ejército de Los Andes y luego primer refugio para las familias inmigrantes del Friuli, que poblaron la zona.

Más tarde, luego del almuerzo en la Casa del Friuli, se visitó la Bodega Caroya, donde fuimos cordialmente atendidos por los nuevos dueños, que rescataron esta importante industria local, para retornar a Ascochinga.

Por la noche, se desarrolló la habitual cena de gala, con la presencia de los participantes, vestidos con ropa de época.

Luego del mediodía del Domingo, se procedió a la despedida y desconcentración, para volver a reencontrarnos el año venidero.

Entre otros, participaron: Jorge Baez, Daniel Bollo, Eduardo Custodio, Ramón Castañeda, Osvaldo Rodríguez, Luis Vargas, Aldo Hattemer, Nestor Martini, Atilio Zentena, Eduardo Mainardi, Francisco Ruiz, Aldo Lorenzutti, Alfredo Massaroni





2003 Villa Carlos Paz, Córdoba – VII Encuentro Internacional

De Paseo con los T

Del 3 al 5 de octubre, organizado por el Primer Club del Ford T de la Argentina, se realizó 7mo. Encuentro Internacional de Ford T, en la ciudad de Villa Carlos Paz, Córdoba. Bajo una excelente organización, más de 30 autos concurrieron a este ya tradicional evento.

No todos los días se tiene oportunidad de ver tantos Modelo T, menos común es andar en uno de ellos, mucho menos manejarlos y mucho, mucho más raro es contarles todo lo que vivimos en estos tres días.

En el mundo del Modelo T todo es distinto a lo conocido, todo es más divertido, es más simple e insólito...



- Reemplazar una correa de ventilador por una sogá bien tirante.
- Cambiar la junta de tapa de cilindro en un par de horas.
- Disfrutar del aire del camino en un Touring descapotado, saboreando todos los olores del campo y al inclinar la parte inferior del parabrisas, recibir en la cara toda esa naturaleza de golpe.
- Comprobar que el agua de lluvia obstruye la visión, a pesar de que el limpia parabrisas funciona (a mano), y esto es así porque el agua cae del lado de adentro del techo con capota.
- Efectuar una cirugía de by-pass a las bobinas.
- Ver estacionar a los T, yendo hacia atrás y hacia adelante de manera instantánea gracias a su transmisión planetaria (la marcha atrás es accionada sólo por medio de un pedal, no a través de una palanca y el embrague).
- Secar los magnetos humedecidos por la lluvia con un par de secadores de cabello.
- Cambiar una cámara pinchada, como si se tratase de una bicicleta.
- Controlar el nivel de combustible, sacando el asiento delantero, ya que el tanque está ubicado debajo de éste, y comprobar que el indicador es accionado por medio de un corcho.
- Estacionar no a los lados de un boulevard, sino a través de él (porque subir una acera es de lo más sencillo y divertido).
- Doblar a la misma velocidad en la que se va (la dirección es tan directa y la suspensión tan segura que doblar se torna llamativamente gracioso).
- Acomodar el auto moviendo con las manos las ruedas delanteras (para que quede prolijo, vio).
- Saludar a los peatones accionando divertidos cláxones o campanas de tranvías.



- Poner en marcha el auto por medio de un burro de arranque, pero humano (conviene que el conductor tenga frenado el auto mientras otro, el burro, le da a la manivela).
- Acomodar objetos en el baúl ubicado debajo del asiento trasero (para esto quien esté sentado se tendrá que levantar).
- Presenciar la ceremonia de arranque, con el alzado de una rueda trasera, el secado con media vuelta de manivela, el contacto, cierre de cebador y vuelta completa de manivela.
- Descubrir al chanco que todos los T llevan debajo (así se denomina, por su forma redonda, la base de la transmisión planetaria).
- Hacer bajar al T por los más escabrosos terrenos, comprobando como se contorsiona su chasis y como los maravillosos pernos pivotantes de sus puntas de ejes soportan las presiones de las ruedas.



- Poder viajar como acompañantes del hombre invisible (en ruta, gracias al accionar de los bigotes, uno puede salir por un rato de su posición de manejo y mantener derecho al T con las puntas de los dedos de la mano derecha y con el brazo izquierdo apoyado sobre el hombro del conductor, “el hombre invisible”).



Dejamos para lo último, la prueba de destreza denominada, “el birlocho oscilante”. Consiste en subirse a un tráiler de un eje y hacer equilibrio en él, lógicamente con un T; ¡el que más rápido lo consigue, gana!

Todo esto y muchas otras cosas más que nunca llegaremos a entender sucedieron ese fin de semana en Córdoba y sucederán cada vez que más de un Modelo T se junte con otro.



2004 Valle Hermoso, Córdoba - VIII Encuentro Internacional

Los Ford T no se rinden...

8vo. Encuentro Nacional e Internacional de Ford T "Escribano Del Castillo Vieyra"

Hay una vieja canción que cantaba el popular Alberto Castillo que decía..., "por cuatro días locos que vamos a vivir...", en realidad tres son los días locos que vivimos al año cada vez que el Primer Club del Ford T de Argentina celebra su tradicional encuentro.

Este año la fiesta se desarrolló en la localidad de Valle Hermoso en pleno Valle de Punilla, en la provincia de Córdoba.

Un Ford T emociona a mucha gente, 40 Ford T emocionan mucho más...

A partir del viernes 1ro de octubre, fueron llegando de distintas partes del país, al increíble Hotel El Castillo, los participantes del encuentro. La mayoría llegaban con sus tráileres y unos pocos con el Ford T andando.



El cronograma de actividades sería intenso, pero perfectamente organizado.

Viernes: Por la noche, conferencia de El Ovalo Azul sobre la historia del Ford T, luego cena de camaradería.

Sábado salida a las 9 rumbo a la reserva de animales silvestres Tatú Carreta, a las 11.30 recepción y bienvenida a cargo del Intendente de Valle Hermoso, con actuación de banda de música y bastoneras, 13 horas almuerzo; 14.30 Carrera de Búsqueda de Tesoro

Tiempo libre para disfrutar de las instalaciones del Hotel, incluyendo SPA; Autojumble, 20 horas Conferencia sobre el Ford T en el automovilismo deportivo a cargo de Eduardo Jesús María (Sprinter) y 21.30 Cena con música en vivo.

Domingo: 10.00 Prueba de habilidad conductiva, 13.00 almuerzo de despedida con entrega de recordatorios y premios. 16.00 despedida y desconcentración.

Y así fue. Todo sucedió así y en ese orden. Pero vayamos a lo más rico, los entretelones y las historias que hacen de estos encuentros algo inolvidable.





El sábado durante la visita al Tatú Carreta, al closed pick-up de Carlos Buchele un caballo le comió su carga de alfalfa. De regreso el faeton de Guillermo Eyherechar rompió chaveta y chocó por atrás al de Luis Ferrero. Como consecuencia del fuerte impacto (30 km/h) el primero rompió radiador y el segundo una abolladura.

A raíz del incidente se nos contó (no lo pudimos comprobar) que lo mejor para reparar radiadores es pimentón Yuspe caliente y que cuando se rompe chaveta lo mejor es el freno por contracción de nalgas (dicen que nunca falla).

Estábamos a punto de comenzar a cenar cuando se nos informa que un socio, algo demorado, está a punto de llegar al Hotel, era Alberto Sabatier que venía desde Rosario. Todos salimos al playón de entrada y nos escondemos para así brindar nuestro homenaje a esta familia que hacía más de 24 horas que estaba de viaje. Fue sin duda, uno de los momentos más emocionantes.





A los postres se nos invita salir para observar algo pocas veces visto: Carlos Pereyra, propietario de un Racer 1913 había encendido las luces de su auto alimentado con una carga de carburo. Así, por más de una hora y en total silencio el Forcito nos daba luz...



El domingo pudimos ver la reparación de una correa de ventilador usando un poco de alambre. Nos explicaron el funcionamiento de la palanca de mano: atrás, freno de mano; en el medio, neutro; adelante, directa. Nos confesaron un secreto: para evitar usar críque en el arranque hay que usar aceite 20, hace que la lubricación sea forzada. Escuchamos el espectacular ruido de las bobinas de encendido. Grabamos el sonido del motor del uruguayo José Prattí regulando como si fuera un reloj suizo. Descubrimos que la puerta falsa del lado del conductor, si en realidad existiera, nunca podría usarse. Nos contaron la historia de una apuesta familiar por un cruce a Chile y la travesía a Nueva York de los señores Ricardo Bosco, Héctor Migotti y Rodolfo Otaño, efectuada en 1956.



2005 Salto, Buenos Aires

2do Encuentro de Ford T en Salto

¡¡¡Gracias Pepe!!!

Con gran éxito nuestro amigo Pepe Damonte organizó el 2do. encuentro de Ford T en su querido Salto. Fueron 42 los autos que se dieron cita y muchos más los amigos que se acercaron a manifestarle a Pepe todo lo que lo quieren.

Fue una larga y emocionante jornada la del sábado 26 de marzo, todo comenzó en horas tempranas con el arribo de los tráileres llevando las valiosas máquinas que venían de lugares distantes: Bahía Blanca, Mendoza, Córdoba, La Plata, Venado Tuerto, Gral. Pacheco, San Fernando, Villa María, Gral. Alvear, Arroyo Dulce, Pergamino, Monte Grande, Chivilcoy, Junín, Pilar y Buenos Aires. ¿No se te fue la mano Pepe? ¡Qué grande la convocatoria! Hasta EL OVALO AZUL pudo llegar con un flamante Fiesta Max cedido por Ford Argentina.





Todos nos juntamos en el predio de A.P.A.S.S. a pocos metros del hermoso balneario que posee Salto. Poco después de las 10 de la mañana se armó una caravana para recorrer lugares históricos de la ciudad y ahí tuvimos la primer sorpresa: nuestro auto encabezaría la caravana identificado con el 00. ¡Qué generoso que sos Pepe!

Salimos a recorrer el balneario, luego por un camino de tierra ideal para los Ford T llegamos a diferentes lugares históricos que sirvieron para estacionar las máquinas y obtener hermosas fotos, algunas de las cuales adornan esta nota. Si se pudiera detener el tiempo, seguro que las dos horas que duraron estas paradas hubieran sido más, se los aseguro. El sol de a poco quiso

también saber que estaba pasando ahí abajo y se sumó a la fiesta. Luego de recibir las explicaciones de rigor respecto a los lugares que estábamos visitando y de manera muy, pero muy tranquila, se armó nuevamente la caravana para ir a abastecerse de combustible, ya que el almuerzo se serviría en la localidad vecina de Gahan, a la que todos llaman “gan”, distante a 17 km de Salto.

Con poco tránsito, por ser sábado, el viaje a Gahan fue un verdadero paseo. Escortados por la autobomba de los bomberos voluntarios de la ciudad, los 42 Ford T ingresaron al tranquilo Gahan, cuyos habitantes no podían creer que estaban siendo invadidos por una curiosas máquinas. Sobre una calle tan particular como el pueblo, se estacionaron los T para que sus tripulaciones se abastecieran de un rico asado, intercalado por graciosos cuentos y por la lectura de un hermoso tributo que Ana quiso darle a su querido esposo Pepe.



Luego de tanta emoción todos, muy lentamente nos fuimos para la Plaza San Martín de vuelta para Salto. Allí todos los vecinos de la ciudad pudieron admirar a todos los autos estacionados y conversar con sus dueños y sacarse fotos.



Pero todavía había más, el regreso al Predio de A.P.A.S.S. y la cena. La cena se sirvió en un salón engalanado con todo el afecto puesto por la familia de Pepe, desde los arreglos de cada mesa, pasando por detalles como la música ambientada por una saxofonista y un tecladista que interpretaban deliciosas melodías. A los postres se entregaron presentes de Pepe para todos los participantes, junto con un obsequio de Ford Argentina, todo esto a los sones de canciones especialmente seleccionadas para cada auto. Todo un detalle, como diría Serrat.



Al cierre nos tocó a nosotros contar una historia sobre la planta de Highland Park, de la cual salieron algunos de los autos participantes y agradecer a Ford Argentina por prestarnos el hermoso Fiesta Max que fue, sin duda, una de las atracciones de la jornada y decirle a Pepe todo lo que lo queremos y agradecerle a él y toda su familia muchas gracias por las atenciones recibidas a lo largo de una jornada que fue, sin duda, inolvidable.



2005 Visita a la Planta Pacheco

Visita de los Ford T a Pacheco

Los T y su primera vez

Por primera vez desde que salieron de la planta de La Boca hace más o menos 80 años, desde que fueron restaurados en algún rincón de la República, los Ford T ingresaron al Centro Industrial de Ford Argentina ubicado en la localidad de Gral. Pacheco.





Organizado por el Departamento de Relaciones Institucionales de Ford, el pasado 27 de mayo los socios del primer Club del Ford T de la Argentina tuvieron la oportunidad de conocer la planta de Gral. Pacheco y llevar 33 autos en espectacular estado de conservación.



Fue una verdadera fiesta ya que más de 80 personas, provenientes de distintos lugares del país (Catamarca, Bahía Blanca, Córdoba, entre otros lugares) se dieron cita para un evento que seguramente será recordado por mucho tiempo.

La agenda incluyó un desayuno de bienvenida, con proyección de videos, una visita de dos horas a la planta, exposición estática frente a las oficinas y almuerzo con entrega de recordatorios para todos los asistentes.



2005 Villa María

Los T siguen adelante...

1er. Encuentro Amigos del Ford "T" en Villa Nueva y Villa María

Con la organización de la Asociación Villamariense de Vehículos Antiguos, se concretó el primer encuentro de Ford T en Villa Nueva y Villa María, al sur de la provincia de Córdoba.



Convocados por Jorge y Graciela Carnevale se dieron cita 25 autos con sus respectivas tripulaciones. Es importante destacar, la presencia de “Don Chicho” y sus secuaces, siempre armados hasta los dientes que hicieron las delicias de todos los participantes y de los vecinos del lugar.



Una ajustada agenda para el sábado 21 de mayo permitió concretar el recorrido por la ciudades de Villa María y Villa Nueva, la visita a la Fábrica Láctea D.P.A. (ex Nestlé), una parada en la plaza principal de Villa Nueva con asistencia del Sr. Intendente, un almuerzo servido por la Asociación de Jubilados del Club 9 de Julio, una foto grupal en el Parque H. Irigoyen de Villa Nueva, un paseo por dicho Parque, el Balneario Municipal y la Costanera de Villa María, con posterior visita al encantador Museo de Ramos Generales de Villa María, un paseo por la calle Mendoza y Boulevares de esta ciudad y la cena con entrega de presentes a todos los participantes.





A continuación, mencionamos a todos los participantes de este evento:

#1. Jorge Carnevale con un Tudor 1926; #2. Juan Carlos Wortley con Phaeton 1924; #3. Leonardo Grilli, con una réplica de construcción propia con motor de 1908; #4. José Damonte con Phaeton 1922; #5. Miguel Esquenazi con Runabout 1917; #6. Héctor De La Rosa con Runabout 1915; #7. Alfredo Civalero con Phaeton 1923; #8. Alfredo Massaroni con Phaeton 1923; #9. Luis Ferrero con una adaptación personalizada sobre un Phaeton 1924 con motorización y frenos modernos; #10. Eduardo Mainardi con Phaeton 1927; #11. Carlos Crova con Runabout 1926; #12. Francisco Ruiz con Phaeton 1925; #13. Alfredo Aleman con Phaeton 1925; #14. Juan Mariani con Phaeton 1922; #15. Ricardo Lagioia con Phaeton 1927; #16. Alberto Pezzela con Phaeton 1927; #17. Guillermo Vergara con una pick-up 1924; #18. José Cacciaviliani con Runabout 1917; #19. Sergio Moro con un Wagon 1926; #20. Héctor Lanfranco, Doktor 1914; #22. Jorge Baez con Runabout 1915; #23. Guillermo Watson con un Woody 1925; #24. Milko Maraschio con Phaeton 1925 y #25. Leonardo Carnevale con un Phaeton 1923.





2005 La Falda, Córdoba - IX Encuentro Internacional

Locura sobre ruedas

Se autodenominan locos. Lo asumen y no con poco orgullo lo demuestran cada vez que hay una reunión del Primer Club del Ford T de la Argentina. Este año fue en Salto, luego en Villa María, ahora en La Falda y más adelante en Río Cuarto. Donde sea que haya Ford T hay locos lindos que nos hacen pasar momentos inolvidables.

Como ya es una tradición, como será que ya ni siquiera se invitan, los miembros del Club se juntan el primer fin de semana de octubre en algún lugar de Córdoba para celebrar el lanzamiento del Ford T al mundo. Esto ocurrió en Estados Unidos en 1908 y este año se celebró el noveno encuentro en Argentina.

Llegan autos de todas partes del país, Bahía Blanca, Chivilcoy, Buenos Aires, Río Ceballos, Pergamino, San Fernando, Salto, Mendoza, Río Cuarto, Villa María, Córdoba, Catamarca, Villa Gral. Belgrano, La Plata, Tránsito, La Pampa, Arroyito y Monte Grande.



La mayoría trae su auto en tráiler, los que viven cerca vienen andando con su propio auto. Los organizadores eligen un hotel con la suficiente comodidad como para que socios puedan estacionar sus camionetas y remolques, bajar sus autos y poder estacionarlos de la manera más vistosa.

Este año el hotel fue el FATSA de La Falda y los autos pudieron descansar y mostrarse en un amplio y vistoso playón.

Como siempre la jornada comienza un viernes por la tarde para finalizar con un almuerzo de despedida el domingo. Entre ambos se organiza una charla que da El Ovalo Azul previa a la cena de bienvenida; la intensa jornada del sábado con paseo al viejo Hotel Edén, regreso al centro de La Falda para una exposición estática, búsqueda de tesoro con largada tipo "Le Mans", regreso al centro, almuerzo, visita al Museo "Con Ciencia, pero con Conciencia" y la cena show. El domingo por la mañana prueba de habilidad conductiva en una plazoleta de la ciudad y el mencionado almuerzo de despedida con entrega de recordatorios para todos y premios para los ganadores de los eventos. Este año hubo premios para los socios mejor vestidos de época.

Hasta aquí lo formal, el cronograma, que dicho sea se respeta siempre a la perfección. Pero, siempre ocurren episodios o se escuchan historias que son un bonus periodístico espectacular. Veamos.



Esto ocurrió y lo vimos el sábado antes de la primera salida en caravana, se nos acerca José Cacciavillani, un socio que siempre está ayudando a los demás, y nos cuenta que acaba de utilizar tecnología de punta para reparar una tapa de cilindros. “Entre el pistón 2 y 3 se produjo una fisura y comenzó a salir agua del motor de Ford T. Como me llaman “El Angel de la Guarda” no tuve más remedio que apelar a todos los recursos imaginables y no imaginables. Luego de intentar sin éxito hacer una rosca para taponar el agujero por donde salía el agua, se me ocurrió usar tecnología de punta. Le clavé una estaca de madera a la tapa de cilindros y como la punta de madera se hincha con el agua, el problema se resolvió”. (ver foto)



Luego lo vemos a Pepe Damonte, muy elegante, acercándose a su auto, al que llama “El Negro”, ¿será por su color de carrocería?, pero con cara de preocupado. “¿Sabés que pasa?, yo lo miro al negro y ya se si va a arrancar. Ahora lo dejo tranquilo voy a desayunar y luego sigo.”



con plástico y simular las legendarias barras que, envueltas con tela de arpillera se cargaban al hombro y se entregaban a domicilio. Hasta tiró agua dentro del furgón para simular el derretimiento natural de las barras. En la cabina, una caja de madera dejaba ver billetes de papel moneda de la época.



Una de las grandes sorpresas de este encuentro fue la presencia de tres camiones Ford TT, uno de ellos era el hielero de Lecumberri. Estábamos en el centro de La Falda, todos los vehículos estacionados a 45 grados y este camión hacía las delicias de chicos y grandes, ¿saben por qué? Resulta que su propietario no tuvo mejor idea que “fabricar” barras de hielo



Una vez detenidos los autos escuchamos a Pezzela como explicaba el freno de mano que había instalado en su Baquet 1918. “Porque accionándolo así, genero una mejor administración de la potencia, como los autos de rally...”

No hay mejor cosa para la sobremesa que escuchar chistes graciosos o historias del Ford T. “Porque yo usaba el Ford con kerosene, en esa época era mucho más barato y ni olor se sentía. Cargaba el tanque de 25 litros con 3 de nafta súper, 3 naftalinas y 22 litros de kerosene. Eso sí en frío había que hacerlo arrancar a nafta, pero una vez que tomaba temperatura con el kerosene andaba bárbaro. A una latita de aceite de oliva de medio litro se le ponía nafta y se la pegaba al torpedo y con una canillita se regulaba el paso. Así tenías un auto híbrido a nafta y kerosene.”

Momentos de incertidumbre, por no decir pánico: primero fue la largada tipo Le Mans de la carrera de Búsqueda del Tesoro, ¿hay algo más peligroso que un Ford T saliendo apurado?, sí, 40 Ford T saliendo en apuro. También fue en el camino desde el Hotel Edén al Centro, en bajada. Había un Ford T estacionado sobre la derecha, al rato se estaciona otro en doble fila y los que venían detrás con todo su envión debían sobrepasarlos utilizando la contramano. Un Ford T en caída libre no es fácil de detener, imaginen por un momento la escena.





“A mediados del 77 me encontré con el mayor desafío en el barro que recuerde. Se estaba lloviendo todo. Había que recorrer 22 km entre Cañada de Luque y Capilla de Siton en Córdoba. Una S10 que lo había recorrido en sentido contrario tardó 7 horas y cuando nos vio se asustó y nos advirtió que no se les ocurra pasar porque se van a quedar. Un viejo de la zona que fue cartero en su años mozos nos vio y dijo: en mi época los Ford pasaban sin problemas...Así, fue que nos largamos y tardamos media hora.”



“Yo hice la conscripción en la Policía y tenía para uso particular un Ford T. Cuando tenía guardia nocturna lo llevaba al destacamento, lo estacionaba en la esquina y así volvía a mi casa. Una noche no arrancó y cuando le iba a dar manija baja de un taxi mi superior, al verme me pregunta que estaba haciendo. Nunca entendió que así se arrancaba un T, pero sí dejó en claro que nunca un policía podía dar esa imagen tan vergonzante. Tuve que dejarlo y ya de día y sin que él me viera lo hice arrancar y me lo llevé a casa. Nunca más lo llevé”.



“Yo recuerdo cuando crucé la cordillera, estuve dos horas con el pie pegado al pedal izquierdo, ¿Y por qué no subimos al Cristo Redentor?”. Y así siguieron las historias y las propuestas...Watson es un socio cordobés que todos los años nos sorprende haciendo andar a su auto a tan pocas vueltas de motor que se baja y lo acompaña caminando al lado. Este año como su hijo ya está más grande (ocho años), lo anotó con un Racer 1920 que armó para él. El padre está más entusiasmado que el hijo, tal vez porque como todavía es chico (el hijo), él tiene que manejarlo. (ver fotos)

La chaveta es el elemento mecánico que integrado al motor permite el frenado correcto del Ford T. Es bastante común la rotura de ese elemento dejando librada la frenada del auto al accionar del freno de mano (cuando funciona). Como nos gusta andar arriba de la mayor cantidad de autos posibles, nos sorprendió el andar del Touring 1926 del matrimonio Martini. ¡Cómo aceleraba y como frenaba ese auto! Además, la respuesta del bigote era excepcional. Así, fue que nos confesó que nunca había roto la chaveta ya que quitaba el paso de primera a directa, desacelerando el motor y evitando la clásica sacudida que termina por desgastar el mecanismo de frenado.

Como se puede apreciar, los encuentros de Ford T no sólo sirven para conocer hermosos lugares, disfrutar del aire y el sol, andar en autos octogenarios y compartir una camaradería inigualable.



También sirven para acceder a una dimensión inexistente en cualquier otro tipo de vehículos. Nada se le parece a un Ford T, ni a sus dueños.

Queremos expresar nuestro agradecimiento al Club organizador y a su presidente Jorge Baez por todas las atenciones recibidas a lo largo del encuentro, y a la familia Damonte que, tras un imprevisto problema, nos facilitó su casa y nos trasladó hasta La Falda. Muchas gracias. Por último, le queremos preguntar a todos los que andan manejando un Ford T por las calles de Dios: ¿Cuántas locuras entran en tu auto?



Vean andar a los Ford...

Nos quedó otra historia para contarles. Dos Ford T regresan a sus pagos, asegurados en sus respectivos tráileres. Es casi de medianoche. Están a punto de detenerse en una estación de servicio, pero a último momento deciden seguir un poco más. Qué más da. La noche está despejada y el ánimo muy alto. Son las cuatro de la madrugada, ahora sí, ingresan a una estación de servicio, es hora de tomar algo reconfortante y estirar las piernas. El rito es el conocido, cargar



combustible primero, revisar el estado de los neumáticos...De pronto salen del “shop” unos jóvenes que se sorprenden ver a esa hora ese cargamento de fierros viejos en forma de carruaje. Comienza la conversación tradicional y las preguntas de rigor. De pronto uno de los jóvenes pide que lo esperen que quiere ir a buscar algo que tiene en su casa, ubicada a pocos metros de allí. Al rato el joven aparece con dos faros originales de Ford T que tenía “colgados” en un rincón de su habitación. La modorra desaparece, de repente, en los incrédulos propietarios de los autos. Uno de ellos pone la mano en su bolsillo y le muestra al joven dos billetes de cien pesos. Fue como un 6 de enero para ese chico y como un tesoro descubierto por Indiana Jones para el nuevo propietario de esos faros. Así, en medio de la madrugada, se concretó una operación difícil de explicar y menos de repetir a menos que se tenga un Ford T.

2005 Río IV, Córdoba

2º Encuentro de Ford T en Río Cuarto

Ahora, ¿Quién los para?

La filial Río Cuarto del Primer Club del Ford T de la Argentina organizó con singular éxito su 2º Encuentro de Ford T. Invitados por los señores José Cacciavillani y Juan Manuel Mariani estuvimos allí, junto a 30 autos provenientes de distintos puntos del país.



Como es ya una tradición la actividad comienza un viernes por la tarde y finaliza con un desayuno el domingo.

Llegamos al mediodía del viernes junto a nuestros amigos Guillermo Eyherechar y Aroldo "Power" quienes se entretuvieron durante toda esa jornada armando el diferencial del Ford T del primero de los nombrados. Mientras tanto El Ovalo Azul organizó, en las instalaciones de la vieja estación de FC, reciclada como centro cultural, una charla con la proyección de un video sobre los 100 Años de la Ford Motor Company.



El sábado por la mañana comenzó temprano la actividad con una concentración de autos en una de las plazas principales de la ciudad de Río Cuarto, frente a la Municipalidad. Luego de izar la Bandera Nacional, se dio la largada para que todos los autos comenzaran en caravana su periplo hasta Villa Reducción, a 50 km de la ciudad. Gracias a la amabilidad de nuestro amigo José Battaglia nos adelantamos en el camino para tomar algunas fotografías. Fue raudo y sin ningún contratiempo el viaje hasta Reducción. Allí frente a la Iglesia los autos se acomodaron para la foto grupal y la posterior bendición a cargo del sacerdote de la parroquia. Visita al templo, entrega de recordatorios, almuerzo y pruebas de habilidad conductiva completaron una actividad de los más variada.



El regreso a Río Cuarto fue también sin ningún contratiempo y la actividad con los autos culminó con otra prueba de habilidad frente al edificio de la Municipalidad. Por la noche la cena sirvió para la entrega de premios, la firma de un pergamino recordatorio y el corolario de una jornada intensa e inolvidable. Luego del desayuno del domingo y colmado de amabilidades recibidas por los organizadores nos despedimos con un “hasta luego”.





2006 Mendoza capital, Mendoza

Buen sol, mejor vino y muchos T

Encuentro Nacional de Ford T en Mendoza

Visitar Mendoza durante el mes de marzo tiene múltiples ventajas: no sólo uno disfrutará del mejor sol, beberá el mejor vino, sino que también podrá oler las mejores uvas que circulan por sus calles producto de la reciente vendimia. Si a todo esto le agregamos un Encuentro Nacional de Ford T, el resultado no puede ser más ventajoso.



Luis Vargas y Elías Zgaib, socios locales del club, junto con sus respectivas familias, se multiplicaron para atender a las tripulaciones de los 48 autos que se anotaron y concurrieron provenientes de distintas partes del país. Llegaron al hermoso Hotel Ejército de Los Andes, ubicado en Bermejo, Guaymallén, delegaciones de la ciudad y provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Juan y Catamarca. Cabe destacar la presencia del matrimonio Inchauste proveniente de Bahía Blanca.



Como ya es habitual en estos encuentros de casi tres días, el viernes es una jornada distendida donde todos se dedican a bajar sus autos de los tráileres, efectuar limpieza y ligero mantenimiento de los mismos. Algunos, no obstante, aprovecharon el buen tiempo para efectuar algún paseo corto.

La jornada del sábado prometía ser muy intensa y realmente lo fue. Todo comenzó a las 9 de la mañana, pronto se armó una caravana que debía dirigirse al hermoso Parque San Martín. Allí comenzó el romance de la gente de Mendoza con los Ford T y sus coloridas tripulaciones. Algunos fueron sorprendidos por semejante presencia, otros ya la esperaban, en pocos minutos se armó un espectáculo único. Todos querían sacarse fotos con los autos y sus ocupantes y lo pudieron hacer sin problemas.

Lo lindo de estas reuniones es que siempre hay tiempo para todo. Luego, la caravana siguió por el parque camino al Cerro de la Gloria. La subida no generó ningún contratiempo para los autos, en primera y a un buen ritmo, todos llegaron en formación. Un suscriptor de El Óvalo Azul, Iván Walker, llegó desde Gral. Alvear y nos acompañó en el paseo, no sin manifestar su emoción al ver tantos autos como los que vendía su abuelo allá por 1914.



La foto grupal fue al pie del monumento al Ejército de los Andes y luego del descenso todos fuimos a almorzar. Por la tarde salimos del Parque San Martín y nos dirigimos a una bodega ubicada en la localidad de Maipú, dentro del Gran Mendoza. La carga de combustible en una estación de servicio en la ciudad fue, por sí sola, un gran espectáculo. Si es raro ver cargar nafta a un Ford T, con su tanque debajo del asiento trasero, ¿se imaginan a 40 juntos?

Gracias a la amabilidad de Lali y Leo Grilli de Pergamino, nuestra cámara pudo tomar imágenes de los autos que, a una velocidad desenfrenada, circularon por las autopistas mendocinas rumbo a la Bodega La Rural. Aquí hay otro punto a destacar de manera muy especial: la actitud de la gente cuando veía pasar a los Ford T. De todos los rincones aparecían brazos en alto, sonrisas, saludos, de hombres, mujeres y niños. Aquí no importaba la condición social, ni de los ocupantes de los autos ni de los ocasionales transeúntes. Hubo una comunión de sentimientos en ambos sentidos que realmente emocionaba.



De la bodega luego nos trasladamos al establecimiento Olivícola Laur, para regresar, ya en el ocaso, al hotel.

Aquí tenemos otro párrafo para destacar porque en ese regreso, nos perdimos. Sí, dos Ford T, que salimos después de todos, nos perdimos. Pero perderse con un Ford T en Mendoza es de lo más divertido. Primero porque era una tarde espectacular, la capota estaba retirada y disfrutábamos del aire y el viento, y porque teníamos un celular con el que nos pudimos comunicar con ese suscriptor de la revista que estaba próximo a nosotros y nos pudo guiar con referencias tales como: “¿dónde tenés la cordillera?, ¿al frente, a la derecha o a la izquierda?”. Así, fue que llegamos, entre risas y emociones al final de nuestro paseo del sábado.

El domingo fue todo más tranquilo, la consigna era ir de paseo al centro de la ciudad de Mendoza y armar una exposición justo en el kilómetro cero. Allí fue que descubrimos la fachada del local original del primer concesionario Ford y en su parte superior, el logo del óvalo y una rueda de Ford T hecha de mampostería. ¡Qué emoción! También fue muy emotivo ver a nuestro amigo Aroldo Power dictar cátedra sobre el Ford T a un nutrido grupo de personas que no podían creer lo que veían y escuchaban. Todo el mundo feliz, los unos y los otros.

Y esto es lo que siempre pasa en estos encuentros. Los anfitriones se esmeran para atender a las visitas. Las visitas no se cansan de agradecer todas las atenciones recibidas. Todos disfrutan al poder manejar y lucir sus autos. La gente que los ve se emociona y también participa. Y así la fiesta es total.



Todo un detalle: los autos lucieron matrículas pintadas a mano con diseños exclusivos para cada participante.

El Óvalo Azul concretó su tradicional charla, en esta oportunidad pudimos exhibir un video sobre el Ford T gentileza de Miguel Rivas de la firma Old Car y otro del fotógrafo Rafael Vallejos sobre la Caravana Ford del Centenario. Nuestro agradecimiento a la Coop. Vitivinícola Nueva California, Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Mendoza, Aguas Danone y FeCoViTa y al Sr. Elías Zgaib y su familia por todas las atenciones recibidas.

Terminamos con un secreto: para reproducir el sonido de un Ford T
decí rapidito: escuchalo, escuchalo, escuchalo, escuchalo, escuchalo,
escuchalo, escuchalo, escuchalo, escuchalo, escuchalo, escuchalo.









2006 Subida al Cristo Redentor (y bajada)

Al Cielo en un T

A exactamente 102 años de la inauguración del Monumento Cristo Redentor, en la frontera entre la Argentina y Chile, en la provincia de Mendoza, el 13 de marzo de 2006, unos valientes y entusiastas argentinos se animaron a subir con un Ford Modelo T 1908.

Para conocer todos los detalles de este histórico viaje entrevistamos a José Cattaneo, propietario y conductor del Ford T y a Hugo Asselbon, socio de PIVAC y eventual copiloto.

José nos cuenta que la idea de subir al Cristo Redentor pasó por su mente en el mismo momento que se enteró de la realización del Encuentro de Ford T en Mendoza, a fines de 2005. Después que terminó dicho encuentro, junto a su esposa salió para Uspallata, llevando en su tráiler su speedster, para concretar la hazaña al día siguiente.



Hugo nos explica que al encuentro en Mendoza fueron ocho integrantes de PIVAC ya con la idea de subir al Cristo o cruzarla a Chile. Por problemas en el transporte de los autos, no los pudieron disponer como querían. Algo frustrados al no poder hacer su sueño el lunes se largaron como turistas rumbo a la frontera con su camioneta. Quiso el destino que se encontraran con José en Las Cuevas, y fue como ver a Dios. Ahí estaba con su tráiler y con su tan buena onda. Inmediatamente se pusieron a bajar el auto del tráiler, bajaron la capota y le cedieron el lugar de copiloto. Fue un sueño, recuerda Hugo.

José, reconoce que fue una aventura, y como tal un riesgo, del que no se pensó demasiado. “Creo que, en momentos como ese, no se piensa, se acciona y se va”. Nos dice que al auto no se lo preparó de manera especial, tan sólo se le practicó una revisada más a fondo. Apenas se comenzó la subida se ajustó el carburador, se le tocó media vuelta y por seguridad se decidió dejarlo así, porque andaba muy bien y anduvo bien todo el trayecto.

Como consecuencia de la altura y de la inclinación propia del camino el Ford T sufría una merma de potencia que tuvo que ser neutralizada corrigiendo la carburación cerrando el paso de nafta.

Hugo nos explica que el auto pierde cada 1000 metros de altura un 10% de potencia. Es decir que un auto con poco menos de 20 caballos a más de 4000 metros se llega con apenas 10 caballos de fuerza. Al faltar el oxígeno, la nafta que entra es demasiada, es decir que hay que ir cerrando el paso. Pero llega un momento que si se cierra demasiado no tiene alimentación el auto. “José es un muy buen piloto, no se achicó en ningún momento. Todas las curvas son en subida, con mucho serruchito, como acompañante veía como el auto derrapaba, pero José no aflojaba, el auto se portó maravillosamente.”

José nos cuenta: “Subimos siempre en primera a una velocidad que oscilaba entre los 10 y 20 km/h, para no pasarlo de vuelta cuando la velocidad llegaba a los 20 aflojábamos”.







Hugo: “la subida tardó una eternidad, con inclinaciones superiores a 30 grados, pudimos disfrutar de un espectáculo inolvidable. Arriba nos esperaron con chocolate caliente, las fotos, los gendarmes. Con José y los amigos de PIVAC, nos comimos un locro mezclado con mondongo, hacía mucho frío, mucho viento, pero una alegría inmensa”.

José: “Al llegar me pasó por la cabeza una exclamación de alivio de haber cumplido con algo extraordinario que sólo se siente en el cuerpo de uno. Fue una experiencia muy linda. Día a día el Ford T me da experiencias nuevas que me asombran y por eso me da las fuerzas como para seguir buscando nuevas vivencias con el Ford T.



¿Cómo fue la bajada?, “fue a freno y con el motor regulando en marcha, por seguridad, con mucha cautela. Con una velocidad regulada y con el auto frenado. Siempre con el freno de mano y a una velocidad inferior a los 20 km/h por la tremenda inclinación del terreno.”



Hugo: “lo peligroso de la bajada era que tomara velocidad el auto. La bajada la hizo José con Gustavo Ponce de León. Pero la bajada mete un poco de miedo.



José: “lamentablemente no pudo disfrutar mucho del paisaje. Lo hice una sola vez y fue cuando vi la cantidad de camiones que veía como cabezas de alfileres que se desplazaban abajo nuestro. Tardamos 26 minutos en la subida. Los habitués tardan 18 con autos normales.”



Hugo: “la camioneta de asistencia iba adelante y atrás tanto en la subida como en la bajada, manteniendo una distancia prudencial”.

José: “no tuvimos ningún trastorno físico y del motor no tengo palabras de admiración, lo bien que reguló en todo el trayecto. No se sintió en ningún momento la falta de aire.”

Hugo: “los comentarios en general fueron de que la subida de un auto 1908 es todo un récord para el Cristo Redentor, ningún otro auto tan viejo lo había hecho antes. El auto es casi tan viejo como el monumento. Y el auto no podía ser otro que un Ford, agregamos nosotros.

Felicitaciones amigos.



2006 Villa María, Córdoba

2do. Encuentro Amigos del Ford "T"

No deje de aplaudir...

Si, es para aplaudir. Cada vez que se encuentran los Ford T en la Argentina dan un espectáculo superlativo. No importa el lugar, puede ser en La Falda, Pacheco, Salto, Río IV, Mendoza o Villa María, estos intrépidos con sus máquinas octogenarias se las ingenian para armar un gran show.

Esta vez fue en Villa María, Córdoba, donde bajo la convocatoria de la familia Carnevale y la asociación Villamariense de Vehículos Antiguos, 36 Ford Modelo T se dieron cita.

Es para seguir destacando la cantidad de vehículos que asisten a estos encuentros, porque se trata de vehículos que, rara excepciones, deben ser trasladados en tráileres, no viajan por sus propios medios y recorren, muchos de ellos, más de 500 km para compartir una aventura de tan sólo 36 horas. Así llegaron vehículos de Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza y Catamarca. Este es un hecho que se da únicamente en este club.





Desde ya que cada auto, además, tiene sus propias mañas. Algunos antes de ponerlos en marcha lo miran fijo a los faros. Otros ya saben que no van a arrancar. Contactos especiales, empujones, el espectáculo es variado. Los que presentan signos de ahogados son arrastrados con cuerdas hasta que los mecanismos se tornan operativos. Lo extraordinario es que, una vez puestos en marcha, los Ford T ya no se detendrán.

La mayoría de las tripulaciones llegaron durante el viernes 19 de mayo, pero la gran actividad se desarrolló el sábado 20. Desde temprano, alrededor de las 8 de la mañana, en un amplio predio destinado exclusivamente al estacionamiento de los tráileres y los autos, comenzó el ritual de la puesta en marcha. Traba en una rueda delantera, crique debajo del eje trasero, levante de rueda, reemplazo por soporte fijo, manivela, alineación de bigotes, manivela, arranque, regulado de bigotes, freno de mano, poner crique, sacar soporte, sacar traba en rueda y así rodar por los caminos de Dios.



Volviendo al encuentro digamos que alrededor de las 10 todos los autos salieron rumbo a la localidad vecina de Arroyo Cabral, no sin antes ser fotografiados uno por uno. El Ovalo Azul pudo seguir el derrotero a bordo del Touring de Guillermo Eyherachar, con la capota rebatida y el aire acondicionado trabado, generando una baja sensación térmica a todos los ocupantes del vehículo. La compensación fue la posibilidad de hacer tomas realmente interesantes a pesar de la falta de guantes y el entumecimiento de los dedos.



Nuestro chofer se prestó gentilmente, no sin poco sacrificio, a alterar el orden de la prolija caravana a fin de poder fotografiar a los autos por derecha y también por la izquierda. La diversión corrió por cuenta de la revista. Así fue casi al borde del congelamiento llegamos a Arroyo Cabral donde pudimos todos visitar la Fábrica Láctea Coop. Agropecuaria Arroyo Cabral Ltd. y la Planta Seleccionadora de Maní. Tras un paso por la plaza principal y la foto grupal, todos compartimos un excelente y reparador almuerzo servido en el predio polideportivo de la Cooperativa Arroyo Cabral.



Al ritmo lento, pero sin pausa del Ford T se fue desarrollando la jornada. El regreso no fue menos caluroso y cuando estábamos ya a punto de la hipotermia, se nos ofreció cambiar de auto a uno cerrado, por no decir hermético Sedan de la familia mendocina Zgaiv. Desde allí pudimos seguir tomando fotos, ya con todos los sentidos en orden. Tras un paseo por la hermosa costanera de Villa Nueva y Villa María la caravana estacionó en el centro de esta ciudad, para visitar el Museo de Ramos Generales.

Como broche de oro a la intensa jornada, vino la tradicional cena de camaradería, con la entrega de recordatorios y discursos de agradecimiento. Entre plato y plato se proyectaron las imágenes capturadas por El Ovalo Azul en el anterior encuentro en Mendoza.

Al día siguiente, en el Club Argentino de Servicios se desarrolló un ágape de despedida, en el cual todos pudimos agradecer a la familia Carnevale por todas las atenciones recibidas y felicitarlos por la excelente organización del evento.







2006 San Fernando del Valle de Catamarca, Catamarca

Primer Encuentro de Ford T en Catamarca

Y los T dijeron “presente”

Y se hizo nomás. Parecía imposible pero no, como dijimos en otras oportunidades, a los T no los para nadie. Y fueron 18 autos que arribaron a Catamarca y concretaron una verdadera fiesta. Viajaron desde La Plata, la ciudad de Buenos Aires, Gral. Alvear, Chañar Ladeado, Corral de Bustos, Córdoba, Mendoza, Río Cuarto, Salto, Pergamino, Villa María, Tránsito y Chivilcoy. A estos se sumó el que tiene el organizador del evento, Guillermo Vergara.

Si bien fueron muchos kilómetros recorridos para concretar esta cita de honor, mayor fue aún el entusiasmo y la buena onda.

Tal fue así que pudimos enterarnos qué había un T que hacía sonar su bocina de manera mágica, haciendo las delicias de todos los que se acercaban a él, e intentaban, siempre, sin éxito hacerla sonar.

Por otra parte, se supo de un señor que con el afán de intentar comprar una “morguera” Ford A 1931, casi logra, además de adquirirla, llevársela a su casa con su esposa adentro.



Otro matrimonio se perdió con su Ford T por la ciudad y logró recibir la ayuda correspondiente de un policía, a cambio de un paseo por la ciudad. Fue grande la sorpresa de saber que en realidad estaban a tan sólo una cuadra del hotel.

Se han registrado altas velocidades en algunos tramos del paseo, se supo que un Ford T alcanzó los 20 amperes de velocidad.

No poca sorpresa causó la opinión de un curioso vecino que, dando alarde de una supuesta sabiduría acerca de los autos antiguos pregunto, ¿es diésel no?



Pero el mayor misterio surgió al solucionar un inconveniente registrado en uno de los Ford T. Resulta que se comprobó que la batería que le da energía no se recarga por ningún dínamo o alternador. Y según su propietario no existe en el vehículo ningún imán que pueda generar energía alguna.

La actividad desarrollada durante casi tres días fue colosal y la mostramos en esta nota.

Viernes: acreditación, exposición estática en la Plaza La Alameda, charla a cargo de El Ovalo Azul y cena en la Sociedad Española

Sábado: Salida a la localidad de Polcos; visita a la fábrica de dulces Cuesta del Portezuelo; visita a Piedra Blanca; exposición frente a la Capilla del Rosario; visita a la casa natal de Fray Mamerto Squiú; foto grupal y almuerzo en el Complejo Club de Bioquímicos; exposición y prueba de habilidad conductiva en la Plaza de El Aborigen, en Valle Viejo; regreso a la ciudad capital con exposición estática en la plaza 25 de Mayo, frente a la Catedral Basílica Nuestra Señora del Valle; carga de café, medialunas y combustible en la estación de servicio YPF Matis Amengual, y cena show en la Sociedad Española.



Domingo: partida hacia la Gruta Virgen del Valle; visita al Dique El Jumeal y balcón de la Ciudad; almuerzo de despedida.







2006 La Falda, Córdoba - X Encuentro Internacional

Esos locos altitos...

Siguiendo de lejos la letra de la popular canción de Serrat, las figuras de los Ford T emocionan, como si fueran chicos traviesos que esperan del tiempo para madurar.

La filosofía popular nos dice que con los años los viejos se parecen cada vez más a los chicos; si esto es así se justificaría esta introducción. Es que el Ford T es muy especial y su gente también. Son los autos más viejos que andan por los caminos argentinos y ese privilegio parecería otorgar a sus tripulantes esa magia, encanto y locura tan especiales.



Y esto es lo que se nota cada vez que se organiza un encuentro de Ford T. Para corroborarlo veamos que pasó en el X Encuentro Internacional realizado en La Falda, Provincia de Córdoba.

Llegaron 50 autos provenientes de distintas ciudades argentinas: tan distantes como Bahía Blanca y tan cercanas como La Falda mismo. Hasta hubo representantes de la ciudad de Salto, República Oriental del Uruguay, dando un carácter internacional al evento.

Pero lo curioso de esto es que todas esas distancias recorridas, todo ese esfuerzo que significa llevar con un tráiler estos autos históricos y tan valiosos, es para pasar no más de 36 horas juntos. Pocas, pero muy intensas horas, en todo sentido. Como espectadores permanentes de estos encuentros notamos que a medida que pasa el tiempo ese “vínculo” que da la posesión de un Ford T es más fuerte. Los socios del club cada vez disfrutaban más, las amistades se fortalecen y la camaradería se impone en todo momento.



Habiendo participado de encuentros de otros modelos de autos, llegamos a la conclusión de que el Modelo T genera algo especial que trataremos de explicar.

El Ford Modelo T es un auto que no genera diferencias entre sus pares, es decir, no existe un T de lujo y un humilde T, todos son iguales, todos tienen los mismos problemas y las mismas mañas para arrancar. No importa que sea de 1908 o de 1927. La manivela la tienen todos y nadie tiene el cielo ganado. No hay un Modelo T de 100 caballos y otro de 20,



todos tienen la misma potencia.



Fue muy divertido comprobar en un paseo entre La Falda y La Cumbre, con muchas subidas y bajadas, como se igualaba el andar de los autos. Aquel que más velocidad tomaba en las bajadas, mejor resto tenía en la subida. Algunos podían hasta subir en directa. Quien antes ponía la primera velocidad era el que más sufría. Pero nadie podía cortarse solo. Sin duda que “las subidas nos igualan”, nos decían. Y cuando andar por la banquina era necesario, ¡qué bien que se andaba! No cabe duda de que es un auto para andar en cualquier terreno, especialmente en la tierra.

Y como consecuencia de esa paridad o igualdad ante la adversidad es que se generan actitudes solidarias de manera permanente.

Así es que, al momento de poner en marcha, si alguno se retoba, el resto acude de inmediato a prestar su ayuda. Lo mismo si en la ruta alguien se queda. ¿Quién puede decir a mí no me va a pasar? Por eso todos son iguales ante la ley del Ford T, y eso es muy lindo y sano.



Por otra parte, es tan especial que puede generar, con simples gestos, un diálogo como el siguiente. Vamos con una Ranger por la ruta 9, arrastrando un tráiler con un Ford T; nos aproximamos a una pick-up que va a menor velocidad. En el interín un paisano que viaja en la caja nos hace señas inconfundibles. “Yo también tengo un Ford T” y nos lo dice con gestos inconfundibles: el de la manivela y el de los bigotes. Que otro auto puede identificarse así. Lo que sigue es más universal: “lo quiero mucho, porque es bárbaro”. Todo esto a 90 km/h, en medio de una ruta y sin que nadie haya abierto la boca.



Otro elemento que “conspira” para que el grupo sea tan homogéneo es la falta total de exclusión por cuestiones de originalidad. Nadie podrá sentirse cuestionado si para mantener en marcha al T utiliza un cable que no es precisamente de la época, cuando todo lo demás si lo es.

Este encuentro en La Falda fue el 10º en la historia del Primer Club del Ford T de la República Argentina y los festejos fueron importantes. El Hotel FATSA en La Falda sirvió de parque cerrado y fue el hospedaje de las tripulaciones. Tanto la municipalidad de La Falda como la de La Cumbre apoyaron y adhirieron al evento. Hubo una prueba de habilidad conductiva y una fiesta de gala hasta altas horas de la madrugada.







2007 Salto, Buenos Aires

3er Encuentro del Ford T en Salto

Para la Historia

Por primera vez en la Argentina se juntaron 80 Ford T, fue en Salto y durante 48 horas cambiaron el paisaje del lugar.

Hasta hace unas semanas atrás, reunir cincuenta Ford T en un Encuentro parecía ser la cantidad máxima a la que cualquier organizador podía aspirar, una cifra muy respetable, por cierto. Estamos hablando de autos con más de ochenta años de antigüedad que deben trasladarse, ponerse en marcha y funcionar por sus propios medios durante cuarenta y ocho horas.

Pero lo ocurrido en Salto, provincia de Buenos Aires, superó todo lo conocido y alcanzó ribetes de un acontecimiento histórico, para la marca, el modelo y el país. Durante el fin de semana del 25 de mayo pasado, se juntaron ochenta Ford T en Salto. Nunca en la Argentina se logró semejante convocatoria de un solo modelo de auto y de tanta antigüedad como la que tiene el Ford T.



Por otro lado, no existe ningún otro vehículo que, aún si quisiera, pudiera lograrlo. Y el señor "Pepe" Damonte y su familia lo hicieron. ¿Cómo? Hablando personalmente con todo amigo o conocido que tuviera un Ford T. A juzgar por el resultado obtenido, o Pepe sabe mucho o a Pepe lo quieren mucho (o ambas, claro). El lugar de encuentro fue el mismo utilizado hace dos años atrás: A.P.A.S., un enorme predio con las comodidades suficientes como para ingresar con los tráileres y estacionarlos junto a las camionetas y los Ford T.



Así fue qué el viernes comenzaron a llegar de distintos puntos del país: Mendoza, Catamarca, Buenos Aires, Pilar, Córdoba, Santa Fe, Corrientes, La Pampa y Chaco. Era difícil calcular la cantidad de Ford T, porque los arribos eran constantes. En medio de abrazos, la actividad era permanente: las camionetas que ingresaban al predio arrastrando sus tráileres con los Ford T a cuestas; los que ya habían estacionado y estaban bajando su valiosa carga; los Ford T que ya estaban en marcha y andaban de aquí para allá; algunos puestos de autojumble y un "galpón" que esperaba el ingreso de los autos para que pasen allí la noche. Y esta fue otra historia: "la" historia.

Uno puede imaginarse a muchos autos estacionados, pero jamás se vio a 50 Ford T ubicados paragolpes contra paragolpes, bajo un mismo techo. Y la noche del 25 de mayo de 2007, en coincidencia con el 80 aniversario de la fabricación del último Ford T, durmieron juntos bajo un mismo techo, la mayor cantidad de autos de un mismo modelo, con más de 80 años de antigüedad, que jamás se haya visto en la Argentina y quizás en el mundo.

Si bien las imágenes son elocuentes, lo vivido por quienes estuvimos en ese momento, es inolvidable, y tal vez, irrepetible. Sólo la belleza de un auto como el Ford T podía brindar semejante espectáculo de colores, formas, armonías y desproporciones curiosamente combinadas.



Fue difícil conciliar el sueño sabiendo que a pocos metros existía semejante "estacionamiento" y pensando en el espectáculo que comenzaría horas después por la mañana. Y fue desde muy temprano que la actividad se inició. Claro, había que sacar a todos los Ford T que habían pasado la noche "juntitos" unos con otros. Y todos saben que ponerlos en marcha no es simplemente darles contacto con una llave. Pero se logró, todos salieron por sus propios medios o "ayudados" por alguna cuerda salvadora. Y poco después de las 10 de la mañana una interminable caravana de setenta Ford T se paseó, bajo un sol pleno, por el camino que bordea el Balneario y por una de las rotondas por las que se accede a Salto, rumbo al complejo industrial de la firma ARCOR.



Luego de la comida las tripulaciones montaron en sus autos para dirigirse a la vecina localidad de La Invencible, a 13 km de Salto.

Y fue en esa localidad donde los Ford T llevaron su fiesta. Mucho público, de todas las edades, disfrutó del espectáculo. Pero los días de mayo son cortos y había que llegar a Salto antes del anochecer, así que rápidamente todos regresaron para desfilan por las calles céntricas y estacionar frente a la plaza principal. Allí nuevamente el público pudo participar de una exposición que ocupó varias cuerdas. Y como todo tiene un final, los Ford T "finalmente" regresaron, alrededor de las 20 horas al predio de A.P.A.S. para culminar así una jornada intensa e inolvidable.

Allí se estacionaron todos los 68 Ford T a 45 grados y se pudo comprobar la tremenda distancia que ocupaban, un frente de casi 200 metros de largo.

La salida fue tan ordenada como la llegada, todos se pusieron en marcha y así regresaron a A.P.A.S. donde se serviría el almuerzo.

Dentro de un rodeo perfectamente cercado los Ford T fueron estacionados y allí pudieron lucirse frente a la gran cantidad de público que se acercó para conocerlos.



Por último, queremos dar testimonio, con esta nota, de un acontecimiento histórico: la mayor movilización de autos de época de todos los tiempos realizada por una sola marca y modelo y con más de 80 años de antigüedad. Fue en Salto, provincia de Buenos Aires, en la República Argentina y marcó un hito que intentaremos averiguar si fue superado en otro lugar de la tierra, fuera de los Estados Unidos.

Nómina de participantes

Nº	nombre	año del auto	localidad	provincia
00.	Juan José Damonte	1922	Salto	Bs. As.
01.	"Cacho" García	Autobomba	San Fernando	Bs. As.
02.	Miguel Esquenazi	1917	Córdoba	Córdoba
03	Carlos Bartolomei	1924	Córdoba	Córdoba
04	Néstor Martini	1926	Tránsito	Córdoba
05	Adel Correa	1926	Cañada Rosquín	Santa Fe
06	Olicio Conci	1926	Los Gigantes	Córdoba
07	Guillermo Watson	1927	Córdoba	Córdoba
08	Carlos Fateche	1917	Escobar	Bs. As.
09	Elías Zgaib	1924	Guayrnallén	Mendoza
10	Carlos Buchele	1923	City Ball	Bs. As.
11.	Rubén Oitaña	1925	San Jorge	Santa Fe
12.	Carlos Argnani		Chivilcoy	Bs. As.
13.	Alberto Pezzella	1918	San Fernando	Bs. As.
14.	Marcos Delbasto		Chivilcoy	Bs. As.
15.	Juan Carlos Anacleto	1924	La Plata	Bs. As.
16.	Sergio Martínez Pinto	1925	La Plata	Bs. As.
17.	Lucas Gulianetti	1925	Espeleta	Bs. As.

Nº	nombre	año del auto	localidad	provincia
18.	Juan Manuel Ruiz	1926	Vicente López	Bs. As
19.	José Luis Pacifista		Pergamino	Bs, As.
20.	José Cacciavillani	1917	Río Cuarto	Córdoba
21.	Omar Bissone	1926	Pergamino	Bs. As.
22.	Jorge Carnevale	1927	Villa María	Córdoba
23.	Carlos Crova	1926	Int. Alvear	La Pampa
24.	Leonardo Grilli	1910	Pergamino	Bs: As.
25.	Rubén Pignatta	1925	Córdoba	Córdoba
26.	Marcelo Bognano	1926	Resistencia	Chaco
27.	Alvaro Díaz	1927	Lobos	Bs. As.
28.	Guillermo Eyherachar	1923	CABA	
29.	Jorge Rau	1917	La Plata	Bs. As.
30.	Héctor De La Rosa	1915	Pacheco	Bs. As.
31.	Héctor Migro	1924	Chacabuco	Bs. As.
32.	Carlos Lecumberri	1925	Pacheco	Bs. As.
33.	Daniel Demonte	1921	Corrientes	Corrientes
34.	"El Pampa"	1914	CABA	
35.	Juan Carlos Spinella	1923	Olavarría	Bs. As.
36.	Juan Carlos Wortley	1924	Córdoba	Córdoba
37.	Francisco Ruiz	1925	Córdoba	Córdoba
38.	Sergio Forconi	1926	Corral de Bustos	Córdoba
39.	Roberto Sacco	1926	Chañar Ladeado	Santa Fe
40.	Daniel Traverso	1925	Laborde	Córdoba
41.	Gustavo Ponce de León	1919	Pilar	Bs. As.

Nº	nombre	año del auto	localidad	provincia
42.	Emilio Morini	1927	San Guillermo	Santa Fe
43.	José Ezcurra	1927	Pilar	Bs. As.
44.	Juan Patricio Baylei	1923	Colón	Bs. As.
45.	Miguel Luis Rivas	1923	CABA	
46.	Luis Ferrero	1924	Ciudad Madero	Bs. As.
47.	Víctor Carreño	1927	Arroyo Dulce	Bs. As.
48.	Carlos Alberto Pereyra	1913	Monte Grande	Bs. As.
49.	Carlos Alberto Pereyra	1919	Monte Grande	Bs. As.
50.	Juan Roberto Vogel	1927	Pilar	Bs. As.
51.	Miguel Fenoglio	1922	Pilar	Bs. As.
52.	Juan Alberto Sabaria	1926	San Isidro	Bs. As.
53.	Pascual Compagnoni	1921	Pilar	Bs. As.
54.	Raúl Jorge Martín	1927	Pilar	Bs. As.
55.	Guillermo Miguel Vergara	1924	Catamarca	Catamarca
55.	Hugo Asselbon	1919	Pilar	Bs. As.
57	Alfredo Civalero	1923	Córdoba	Córdoba
58.	Carlos García Feote	1922	Carabelas	Bs. As.
61.	Aldo Belloto	1927	Moreno	Bs. As.
62.	Oscar Alberto Beber	1926	Villa Ballester	Bs. As.
63.	Cristóbal Malandra			
64.	José Luis Rossi	1924	Junin	Bs. As.
65.	Sergio Cirigliano	1924	Junín	Bs. As.
66.	Horacio Caviclia	1926	Junín	Bs. As.
67.	Juan José Damonte	1919	Salto	Bs. As.

Nº	nombre	año del auto	localidad	provincia
68.	Marcelo Damonte	1923	Salto	Bs. As.
70.	Domingo Koiman	1927	CABA	
71.	Germán Mulguta	1927	CABA	
72.	Federico Desimone	1927	Salto	Bs. As.
73.	Jorge Franzosi	1924	Salto	Bs. As.
74.	Hugo Salas	1919	Lobos	Bs. As.
75.	Luis Amaduzi	1922	Lobos,	Bs. As.
76.	José Cattaneo		Chivilcoy	Bs. As.
77.	César Desimone	1924	Salto	Bs. As.
78.	Jorge Caviglia	1927	Junín	Bs. As.
79.	"El Rotoso Original"	1927	Lobos	Bs. As.
80.	David Martínez	1924	Chacabuco	Bs. As.
81.	Omar Spataro	1919	Monte Grande	Bs. As.





2007 La Cumbre, Córdoba – XI Encuentro Internacional

¡Qué siga el show!

Si, es verdad, cada vez que se juntan los socios del Primer Club del Ford T de la Argentina para hacer un encuentro arman un verdadero show.

Así para el XI Encuentro Internacional de Ford T que se realizó el 28 y 29 de septiembre en la ciudad de La Cumbre, provincia de Córdoba, se reunieron 50 autos con sus vistosas tripulaciones que, como es habitual, llegan de distintas partes del país.





El sol, que no quiso perderse ningún detalle, estuvo presente durante todo el sábado y nos acompañó en una hermosa travesía que se hizo a la vecina localidad de Capilla del Monte.

La gente los despidió alrededor de una rampa instalada en un playón que hizo de parque cerrado. Los T salieron a intervalos de 30 segundos, para minimizar los riesgos en la ruta.

También mucho público se hizo presente en la calle con techo que es exclusiva de Capilla del Monte.



La máxima emoción se dio a continuación en la travesía rumbo a Los Cocos utilizando un camino con largas subidas que obligaron, a más de un Ford T a alivianar su carga, esto es, que los acompañantes siguieran a pie hasta que los motores recuperaran su potencia. Es de destacar que todas las tripulaciones llegaron a destino y no se supo de ninguna que haya tomado la sopa fría. La familia se mantuvo unida y sin bajas.



El Cruz Chica Hotel albergó por unas horas a toda la comitiva y brindó un reconfortante almuerzo. En su hermoso parque los Ford T pudieron lucirse junto al nuevo Mondeo que nos acompañó al encuentro. Así todos pudieron admirar tanto el pasado como el presente de la marca.

Tras el regreso a La Cumbre, nuevamente la gente pudo darse el gusto de subirse a los Ford T que se pusieron a su servicio. Allí incluso tuvimos la oportunidad de manejar uno, el de nuestro amigo Guillermo Eyherachar.







2008 Pilar, Buenos Aires

Encuentro Nacional e Internacional "Ford T un siglo de vida"

Contra viento y piquetes

Es sabido que por sus características especiales, el Ford Modelo T es capaz de sortear todo tipo de caminos, no importa en estado del suelo. También se ha comprobado en varias oportunidades que la lluvia tampoco lo asusta. Pero, hasta ahora, no se sabía si era capaz de sortear los piquetes argentinos. Entendiendo por piquete "al corte de una ruta, camino, calle o avenida, efectuado por terceras personas, impulsados por su propia voluntad y con la aprobación de las autoridades de turno de esa jurisdicción, que impide el libre tránsito de personas dentro de vehículos impulsados con motores de combustión interna." Pues sí, el Ford T supo durante el fin de semana del 28 al 30 de marzo de 2008 sortear todos los piquetes.

Organizado por el club PIVAC, Pilar vehículos Antiguos y Clásicos, se desarrolló exitosamente el Encuentro Nacional e Internacional "Ford T un siglo de vida". Recordemos que

el Ford Modelo T nació "puertas adentro" de la Ford Motor Company en marzo de 1908 y presentado al público en octubre de ese año.





María, Corral de Bustos, Chivilcoy, La Plata, Pergamino, Salto, Olavarría, Chañar Ladeado, San Guillermo, San Luis e Intendente Alvear de la provincia de La Pampa.

Fue muy ardua la tarea de PIVAC para poder convocar a más de 80 tripulaciones de distintas partes del país, y su desilusión de ver diezmada la concurrencia por falta de garantías en distintas regiones tanto en la disponibilidad de combustible como de circulación, como consecuencia de conflictos desatados entre sectores de la producción y el gobierno nacional.

Hasta una lluvia no mencionada en ningún reporte meteorológico se desató por la zona de Pilar, como queriendo ratificar que el evento no tenía que hacerse; después nos dimos cuenta que el significado de la madre Naturaleza era otro.

Para darnos ánimo vimos llegar con éxito y alegría a delegaciones provenientes de la lejana ciudad de Corrientes, de la hermana República Oriental del Uruguay, de Villa



El carácter federal que ha adquirido los encuentros de Ford T en la Argentina hizo que se formara un grupo muy fuerte, a pesar de las contingencias.

Viernes de acreditación en la Villa Marista y cena informal, sábado con paseos diurnos y cena show, domingo con charla técnica y almuerzo de despedida, fue el programa armado por el club organizador, el cual fue cumplido de manera absoluta a pesar de lo intenso y variado de las actividades previstas.

Así fue que el viernes tuvo sus momentos: de tristeza, al saberse de ausencias; de alegría al saludar a aquellos que llegaban; de incertidumbre por la lluvia que caía; de asombro al ver llegar dentro de la caja cerrada de un camión, otro camión pero Ford T, sin sus neumáticos para así bajar su altura y poder entrar sin tocar el techo; de jolgorio al compartir pizza libre y cerveza en lo de "Rolo"; y de quietud al observar el descanso de todos los autos en un gimnasio que hizo las veces de garaje. Terminamos diciendo "mañana será otro día", como en la película "Lo que el viento se llevó".



El sábado, éramos los del viernes más otros que se sumaron a primera hora, cerrando el score en 43 autos presentes. Salida a partir de la ocho rumbo a un desayuno en McDonalds de Pilar y exposición estática frente al concesionario Ford Ardama. Dura contienda entre las nubes y el sol, pero sin amenaza de lluvia.



Mientras tanto nos enteramos que algunos confundieron la Villa Marista de Pilar con la de Luján utilizada por el club CAFA y casi no llegan a tiempo, perdiendo así una apuesta. Que otro llegó de Mendoza en avión simplemente para no perderse del encuentro, claro que no pudo traer su T, pero con la noticia que será papá muy pronto. Vimos llegar a un vehículo que es una réplica de una baquet conducida por el legendario campeón de TC Dante Emiliozzi. Otro Ford T, proveniente de Corral de Bustos luciendo en su carrocería las más diversas leyendas alusivas al centenario de su

lanzamiento y a su exitosa historia. Un Town Car original del Museo de La Plata. Una unidad del ACA utilizada para relevar caminos en 1926. Un speedster modelo de 1908 del matrimonio Cattaneo de Chivilcoy. Varios camiones: un furgón del presidente del club PIVAC, Hugo Asselbon y otro de nuestro amigo Luis Ferrero de la firma Caudet de Ciudad Madero.

Desde una rampa al estilo grandes premios, cada uno de los Ford T fue lanzado a intervalos variados, rumbo a Luján, no sin antes recibir todos una dosis de miel natural de las colmenas que transportaba el Ford T del matrimonio Buchele de City Bell.

Autopista, cruce de la ciudad de Pilar, semáforos, carga de combustible, ruta, autopista y todos al pie de la Basílica. Perfecto, salvo alguna que otra pinchadura y hasta una salida de rueda trasera que no trajo más trastorno que buscar y encontrar la chaveta intacta a pocos metros de allí, ponerla y seguir viaje, como si nada hubiera pasado.

Impecable la organización de la llegada a esta ciudad, la permanencia frente al edificio de los Museos y posterior salida rumbo al Aero Club Luján para el almuerzo.



Con los autos quietos y a modo de digestión, comprobamos la original aceitera de unos de los autos que llegaron de Uruguay; el recuperador de aceite que impide la caída al piso del vital fluido y, cuando llega a un nivel determinado, su efectiva recuperación; y los hermosos contornos de la “cola de avispa”, entre otras cosas.

Salimos raudamente porque la autopista estaba cortada y teníamos que hacer un “rodeo” interesante para sortearlo y llegar así al Zoo de Luján ubicado en la vecina localidad de Gral. Rodríguez. Un camino de tierra que invitaba a parar para arrancar una romántica flor para la amada, ruta, desvíos varios, avenidas hasta con algunos semáforos, ruta, autopista y llegada triunfal al predio cubierto de máquinas a vapor y animalitos de todo tipo.

Los Ford T ocuparon el centro del parque alfombrado de muy bien cuidado césped para hacer la atracción del predio. Nos alegró la presencia de nuestro amigo Miguel Rivas de la firma Old Car, manejando su excelente T descapotado y algunos socios de CAFA que quisieron sumarse al evento. Rigurosamente el intenso cronograma se iba cumpliendo, pero había más todavía.

Luego de una generosa hora de permanencia la caravana se dirigió al centro de Pilar, a la plaza invadida por una multitud que no quería perderse del espectáculo. Otra vez la rampa y en esta ocasión hasta hubo show de magia. Nuestro amigo Roberto Sacco tiene especiales habilidades para hacer que el motor de su T arranque, se detenga, encienda sus luces y toque su bocina. Así fue qué en la rampa, con la animación de Sergio Forconi primero y Arold Power después grandes y chicos pudieron divertirse por igual.

Con el ocaso los autos se despidieron de la plaza y regresaron “sin novedad” a su refugio en la Villa Marista para así descansar y recuperarse del esfuerzo realizado a lo largo de tan intensa jornada.

Por la noche las tripulaciones luciendo su elegante ropa de época, disfrutaron de una cena, con show incluido, en “La Estación”.

Durante la misma, PIVAC aprovechó la ocasión para entregar a cada participante obsequios donados por las distintas empresas que patrocinaron el evento. Es de destacar el agradecimiento hecho público por el club a Ford Argentina por el apoyo recibido y por la presencia a lo largo de la jornada de un vehículo “oficial” conducido por el señor Carlos Rojas del departamento de Relaciones Institucionales, acompañado por su señora esposa. La Ranger trasladó al equipo de filmación de El Ovalo Azul y facilitó la toma de muchas de las fotos que conforman la cobertura del evento. Nos sumamos a ese agradecimiento.



La noche se cerró con la correspondiente torta, no podía ser menos y con la entonación del tango “Cambalauto” con letra alusiva a nuestro auto tan querido que cumplía nada más que cien años de vida.

El domingo fue todo más distendido con una charla sobre “Ford Modelo T: el origen de una leyenda”, desarrollado en el auditorio de la Villa Marista y a cargo de Arold Power y Alfredo De Lorenzo.



La despedida fue en el centro comercial Carrefour de Pilar donde bajo una añosa arboleda y una refrescante sombra, todos disfrutamos de una “picadita”.

Por último, cabe reconocer la excelente labor realizada por el club PIVAC en la organización del evento, felicitarlos y agradecerles por todas las atenciones recibidas. Fue una verdadera fiesta que ningún piquete pudo evitar. Ah, me olvidaba, la lluvia del viernes en realidad fue un baño de agua bendita.

2008 Caravana Centenario 123

1 auto, 2 océanos, 3 países

El Primer Club del Ford T de Argentina conjuntamente con el Club del Ford T de Uruguay y el Club de Automóviles Antiguos de la V Región (Chile), organizaron, dentro del marco de la celebración del Centenario del Ford Modelo T, una Caravana alusiva que unió los balnearios de Punta del Este (Uruguay) con Valparaíso (Chile).



Este evento se realizó con el principal objetivo de difundir el centenario del Ford Modelo T, uniendo simbólicamente las capitales de tres países y, complementariamente, pretendió animar a la participación en el Encuentro Centenario en Córdoba, acontecimiento con el que se complementó, al coincidir ambos durante los días 1 al 5 de Octubre de 2008 en las ciudades de Córdoba y Carlos Paz.

Su recorrido troncal ha sido planificado en base al objetivo expresado, por lo que, buscando llegar a la mayor cantidad de público posible, pasó por las ciudades más importantes y, en cada una de ellas, socios y simpatizantes locales organizaron conferencias de divulgación. Asimismo, en la planificación, se trató de reducir su duración al mínimo, tomando en cuenta la necesidad de los participantes locales y extranjeros de cumplir el trayecto en el menor tiempo posible.



La Caravana, en su afán de difundir, pretendió convocar a la mayor cantidad de participantes posibles, posibilitándoles hacerlo de manera parcial. Así, la mayoría se unió en un punto y acompañaron al grupo central un tramo. Muchos lo hicieron para llegar al Encuentro en caravana, otros acompañaron al término del Encuentro, de retorno hacia el Oeste y otros, simplemente se unieron por algunos kilómetros volviendo luego a su residencia habitual.



Salieron "Cachilas" de Uruguay, les "bajaron los bigotes" en Argentina y llegaron "Burras" a Chile

Por Daniel Bollo

El 27 de Setiembre, partimos 10 modelos T desde Punta del Este.

En el transcurso de la Caravana, esa cantidad se fue modificando, se hicieron dos en Zárate, seis en Villa María, cincuenta y tres en Córdoba, seis en Río Cuarto, cinco en Mendoza y por fin, el ocho de Octubre, un auto Uruguayo y otro Argentino, llegaron a Valparaíso y sus tripulaciones disfrutaron del cálido recibimiento de los hermanos transandinos.



Gracias a todos los que, con su pasión por estos nobles fierros nos acompañaron, prestaron su apoyo, dieron aliento y nos aguantaron. Ellos saben quiénes fueron. Nosotros también.

Hasta el próximo Centenario. Nosotros ¡¡¡allí estaremos!!!

Recorrido

Sábado 27/9 Punta del este – Montevideo, 134 km

Domingo 28/9 Montevideo – Buenos Aires, 177 km + Ferry

Lunes 29/9 Buenos Aires – Casilda, 300 km

Martes 30/9 Casilda – Villa María, 255 km

Miércoles 1/10 Villa María – Córdoba capital, 153 km

A partir de aquí, se integra la caravana a los eventos del Encuentro Centenario

Domingo 5/10 Villa Carlos Paz – Río Cuarto, 220 km

Lunes 6/10 Río Cuarto – Mendoza, 470 km

Martes 7/10 Mendoza – Portillo, 215 km

Miércoles 8/10 Portillo – Santiago, 134 km

Jueves 9/10 – Santiago – Valparaíso, 114 km



2008 Córdoba, Centenario del Ford T, Córdoba

Una Fiesta Inolvidable

La Argentina se sumó a la selecta lista de países que festejaron el Centenario del Ford Modelo T. Fueron cuatro jornadas organizadas por el Primer Club del Ford T y se desarrollaron en la ciudad de Córdoba y en Villa Carlos Paz.

Como es habitual la actividad fue muy intensa y los Ford T con sus tripulaciones vestidas con ropa de la época, le cambiaron la cara al paisaje de Córdoba.

Como se trataba de un Centenario de antemano se quiso hacer algo diferente a otros años; y así fue.

La previa

Si, hubo un evento previo que, por culpa de la lluvia se desmereció. El domingo 28 de septiembre un intrépido Ford T piloteado por Alberto Pecela y acompañado por Carlos Lecumberri se dieron cita al pie de las escaleras de la Facultad de Derecho, en la ciudad de Buenos Aires. La lluvia intensa y constante impidió que la concurrencia fuera mayor, pero al Ford T no lo detiene el agua. Unos pocos, pero no menos valientes presenciaron una verdadera “función privada”. Alberto y Carlos, con vestimenta y “armas” de la época cumplieron la promesa de subir las escaleras del emblemático edificio.

Luego de reponernos de semejante atrevimiento se improvisó una caravana con la decena de vehículos que dieron presente y así se paseó por las principales avenidas de la ciudad. El lema fue: “Que el agua no separe lo que hombre y su auto se ha propuesto”.



Miércoles 1º de octubre

El punto de reunión fue el Complejo Dinosaurio de la ciudad de Córdoba. De distintas partes del país arribaron aproximadamente 25 Ford T subidos en sus respectivos tráileres. Hubo algunos más valientes que vinieron andando desde Villa María y otros puntos más cercanos a la ciudad.

Entre abrazos y afectuosos saludos todos los participantes pusieron en condiciones operativas a sus máquinas, se pusieron sus pintorescas vestimentas y a las 17 horas ya estaban listos para el primer evento oficial.

Custodiados por la policía de tránsito los Ford T emprendieron su primer desafío: atravesar la capital de la provincia en hora pico, por el centro y por las avenidas más transitadas. La idea era llegar a la Facultad de Ingeniería, ubicada en la Ciudad Universitaria. Demás está decir que todo se cumplió a la perfección, en tiempo y forma. Fue divertido, para los que manejaban los Ford T; fue caótico para el resto que se cruzó con semejante caravana en medio de su ritmo citadino; y fue muy riesgoso para aquellos que cubriendo el evento y con el fin de no



perderse ninguna toma, nos cruzamos con medios de transporte colectivo al invadir, sin querer, su sendas exclusivas.



¿Qué sucedió en la Facultad?, con presencia de autoridades universitarias y de funcionarios de Ford Argentina, se descubrió una escultura alegórica a los 100 Años del lanzamiento del Ford Modelo T. Aprovechando las excelentes instalaciones de la Facultad de Ingeniería, todos los presentes participaron de una charla debate alusiva coordinada por los Sres. Jorge Baez, Aroldo Scabuzzo y Alfredo De Lorenzo.

La oscuridad de la tarde-noche no impidió que la caravana regresara, sana y salva, al Hotel "Orfeo Suites" del complejo Dinosaurio. Una espléndida cena dio el punto final a la jornada inaugural.

Jueves 2 de octubre

¿Qué tal si hacemos un día de campo?, esa fue la premisa. Todos muy tranquilos decidimos ponernos en movimiento después de las 10 de la mañana. Sin apuro. Ya en la salida hicimos unas tomas desde un puente peatonal para demostrar que mientras los Ford T se divertían, el resto de la ciudad trabajaba.

Salimos pronto a la excelente avenida de circunvalación y tras casi una hora de marcha llegamos a la quinta “Tin Lizzie” de Jorge Baez que gentilmente la puso a disposición de la concurrencia. Mientras un asado “con cuero” daba muestras aromáticas de estar casi a punto, todos participamos de una visita guiada por las instalaciones del predio y luego, bajo una adecuada sombra y escuchando música en vivo, recibimos nuestro premio alimenticio.



La digestión la hicimos tratando con no poco esfuerzo, pero sí con éxito, en el armado de una foto grupal. ¡Todos los autos pudieron entrar en la foto!

Para aprovechar que la suerte estaba con nosotros, que el humor era generalizado, y el disparate ya estaba instalado, alguien del club decidió bautizar a los autos presentes, pidiendo a todos que le den un nombre a su auto y elijan los padrinos.

Así fue qué frente a un funcionario del club actuante, con padrinos presentes, unas gotas de vodka vertida en los radiadores, haciendo la señal de la manivela y bajo la invocación de Henry & Edsel, se procedió a los bautismos.

Carlöncho, de Carlos Bartolomei y Sra., Touring 1926
Don Luis, de Diego Salvadori y Diego Pablo, Touring 1923
El 24, de Francisco Inchauste y Sra., Touring 1924
El bergoncho, de Williams Watson, Racer 1920
El caminante, de Daniel Bollo, Touring 1926
El duende, de Alfredo Civalero, Touring 1923
El impecable, de Eduardo Mainardi y Sra., Touring 1927
El incondicional, de Francisco Carnevale, Touring 1923
El loco, de Nelson Yammal y Sra., Touring 1922
El padrino, de José Manuel Cattáneo, Runbout 1908
El potrillo, de Sergio Forconi y Sra., Touring 1927
El protegido, de Sergio Martínez Pintos y Sra., Touring 1925
El tierno, de Eduardo Custodio y Sra., Touring 1920
El yaco, de Gustavo Cravero, Touring 1925
El yelero, de Carlos Lecumberri y Sra., Camión TT 1925
El yoyito, de Juan Carlos Anacleto y Sra., Touring 1924
Henry viejo, de Guillermo Watson y Sra., Touring 1927
La andariega, de José Cacciavillani y Sra., Runabout 1917
La arañita, de Gustavo Pérez y Gustavo Fernando, Runabout 1927
La colorada, de Daniel Demonte y Sra., Pick Up 1921
La coqueta, de Daniel Lafata, Baquet 1923
La costosa, de José Antonio Ferrari y Sra., Baquet 1915
La fodonga, de Alejandro Adaro, Touring 1926
La quince, de Jorge Baez y Sra., Runabout 1915
Mimoso, de Jorge Carnevale y Sra., Sedan Tudor 1927





Después de tanta solemnidad había que dar rienda suelta a tanta energía acumulada. Qué mejor que dar tres vueltas al camino perimetral del predio Tin Lizzie y a modo de despedida.

Y para que no decaiga el ritmo, de regreso a la ciudad que mejor que hacer una parada en la Plaza San Martín, frente al Cabildo y la Catedral. Otra vez abrirse paso entre el tránsito, pero con ayuda de la policía y así llegamos. Una verdadera multitud se acercó a los autos y a sus tripulaciones. De inmediato Arold Power atrajo la atención del público contando esas historias que atrapan y entretienen.

Una hora después y ya anocheciendo regresamos sanos y salvo al complejo Dinosaurio, cena y mañana será otro día.





Viernes 3 de octubre

Eso de que segundas partes nunca fueron buenas no se dio en los festejos del Centenario del Ford T en Córdoba. El viernes el espectáculo se trasladó a Villa Carlos Paz en donde se sumarían otros 40 autos para concretar la segunda parte de la celebración.

Salimos de Córdoba como a las 10, tranqui, muy tranqui, por la avenida de Circunvalación y la colectora de la autopista a la Villa, desde donde sacamos hermosas vistas de la caravana.

El complejo del Portal del Lago fue la base de operaciones y desde su puente peatonal cubierto fuimos observando y capturando las imágenes de todos los autos a medida que llegaban. Por la tarde hubo paseo por la ciudad y una parada en la calle peatonal del centro, contabilizando 50 autos estacionados.

Allí numeroso público pudo acercarse y conocer más los vehículos y sus tripulaciones. Cena de bienvenida a los recién llegados y una lluvia nocturna para bendecir el acontecimiento y confirmar que iba todo bien.





Sábado 4 de octubre

El sábado fue el día de máxima actividad: comenzó con una travesía a la ciudad de Alta Gracia por la colectora de la autopista, desde volvimos a tomar hermosas vistas: del camino, los autos, las tripulaciones y hasta del lago San Roque al fondo.





Al llegar a Alta Gracia la caravana estacionó frente a la “Casa del Virrey Liniers” para que los vecinos pudieran deleitarse con los más de 60 Ford T y sus tripulaciones.

Para el almuerzo se eligió el Hotel Sierras, con sus hermoso parque y caminos interiores. Por la tarde se visitó la “Fortaleza” de “Oreste Berta S.A.” y todos pudimos conocer en detalle los talleres y laboratorios de los que salen, entre otros, los Focus que representan a la marca en la categoría TC-2000.



Pero el espectáculo más maravilloso estaba por comenzar y nadie se lo imaginaba. El escenario sería la pista de 800 metros de longitud de los Berta y los artistas los 65 Ford T recorriéndola sin restricciones. Los que observamos el espectáculo desde la terraza de boxes no lo podíamos creer. 65 autos en 800 metros, andando a diferentes velocidades, sin encerronas, todos respetando los tres carriles de circulación. ¡Qué sonido!, ¡qué belleza!, ¡qué locura!, ¡qué espectáculo! Para que un festejo fuera único, debía brindar un momento único, y eso ocurrió allí, en esa pista. Nada pudo superarlo, ni antes, ni después. Porque si eso mismo ocurría en cualquier autódromo de 2.000 o 3.000 metros, los autos se hubieran dispersado, aquí estaban siempre juntos, girando descontroladamente, pero armoniosamente, con toda su potencia y su alegría.



Por la noche se desarrolló la cena de gala con entrega de presentes a todos los participantes.



Así, los Ford T una vez más cumplieron con todos: con los organizadores que quedaron más que satisfechos por la concurrencia, con sus dueños que pudieron disfrutar del placer que significa manejarlos y con todos los que acompañamos y “vivimos” un festejo que fue realmente inolvidable.

En resumen: fue EL EVENTO, por jerarquía, presencia de autos, vestimenta de las tripulaciones, por la organización, por el tiempo que acompañó, por el apoyo recibido de muchas empresas y particulares y en especial de Ford Argentina, representada por los señores Hernán Galdeano, Director de Ventas y Marketing y Eduardo Galdeano, Gerente de Relaciones Institucionales.



2009 Corral de Bustos, Córdoba

1º Encuentro de Ford T en Corral de Bustos

Todos contenidos

No fue un encuentro más, el organizado por la familia Forconi en Corral de Bustos. Durante tres días todos los que participamos hemos recibido una cantidad enorme de emociones, una suma de gratos momentos y alegría, veamos.

El día de la acreditación fue el sábado 23 de mayo y todo fue perfecto, muy bien organizado: el playón para la descarga de los autos de sus tráileres, la emotiva recepción en la plaza 25 de Mayo y la gran cena de bienvenida en el Club Corralense.

Para alegría de todos se dieron cita más de 50 tripulaciones provenientes de distintas partes del país y también del Uruguay.

De la provincia de Córdoba vinieron de La Playosa, Córdoba Capital, Isla Verde, Los Surgentes, Río Cuarto, Villa María, Arroyito, Laborde, Corral de Bustos y Hernando. Santa Fe aportó amigos de Rosario, Venado Tuerto y Chañar Ladeado. Buenos Aires trajo de La Plata, Pilar, Castelar, City Bell, Salto, Lobos, Chascomús, Quilmes, Bahía Blanca, Gral. Pacheco, Monte Grande y Olavarría. También llegaron autos de Gral. Alvear, La Pampa; de Catamarca Capital, de Mendoza y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.





El domingo 24 fue brillante, en todo sentido: Si bien la partida de la caravana de los 52 participantes desde la plaza 25 de Mayo en Corral de Bustos fue espectacular ya que todos salieron sin ningún contratiempo, la llegada a Isla Verde, distante a unos 30 km fue apoteótica: gauchos a caballo, mucha gente, autoridades municipales y hasta una avioneta dejando caer panfletos de bienvenida, nos estaban esperando. Y el espectáculo se armó de inmediato y al costado de la ruta, bajo la estricta custodia y vigilancia de las autoridades policiales, las tripulaciones luciendo como siempre sus mejores pilchas improvisaron una fiesta, con música y hasta baile.

Luego de disfrutar a pleno este momento, todos nos dirigimos al Museo de la familia Biondi, distante

unos pocos kilómetros. Allí nos esperaba otra sorpresa: una banda juvenil ejecutando marchas y hasta unos cañonazos de salva en honor a todos nosotros.

¡Qué emoción!, luego nos esperaban varias mesas con especialidades de la zona, léase salames de Colonia Caroya y diversos quesos, todos espectaculares.



La visita al Museo y el descubrimiento de los increíbles vehículos allí conservados por los Biondi, nos agregó otra cuota de sorpresa.

Luego de este otro gran momento de disfrute, vino la partida. Sugerimos que se hiciera utilizando el vasto ancho del terreno y así poderlo filmar para nuestro programa, y ese fue otro gran momento, ver a los Ford T en disparada. Notable.





En el centro de Isla Verde nos estaban esperando, más precisamente en su plaza principal, pero antes había que recorrer sus calles y así se armó una muy emotiva caravana. Digo emotiva porque los habitantes de Isla Verde al salir de sus casas hicieron una enorme y espontánea muestra de alegría al paso de los Ford T. Todo el mundo saludando, hasta con algunas lágrimas de auténtica emoción que contagiaba a todos.



Pero la mesa estaba servida, al asado le faltaba poco para estar a punto, había que acelerar el paso, pero todo se logró al ritmo lento pero constante característico del Ford T. Hubo tiempo de estacionar en la plaza y hasta de degustar unos panchos “cocinados” debajo del capot de un Ford T cordobés, algo que dejó a todos muy sorprendidos.

El almuerzo servido en un gran salón, con escenario y locutor incluido, fue también muy emotivo ya que contó con la presencia del Sr. Intendente de Isla Verde y se entregaron algunos recordatorios y un homenaje especial a nuestro amigo Juan Carlos Wortley.

Lentamente todos regresamos a nuestros vehículos y volvimos a Corral de Bustos en donde se realizaría una prueba de habilidad conductiva. Nos adelantamos y quisimos tomarles a todos una foto cruzando las antiguas vías del ferrocarril a la entrada de la ciudad, un lugar emblemático, sin dudas.



Numeroso público convocó la prueba de habilidad conductiva en la Plaza 25 de Mayo. Todos los participantes hicieron gala de una destreza para muchos desconocidas a fin de sortear los obstáculos en el menor tiempo posible. En medio de risas todo el mundo se divirtió. El espectáculo finalizó con un acto de magia a cargo del Ford T de la familia Sacco de Chañar Ladeado enseñando a ponerse en marcha, tocar bocina y encender sus luces ante el pedido verbal de algún niño presente en el lugar. Asombroso.

La cena de Gala fue eso, de gala absoluta, todos con sus mejores pilchas de época, se volvieron a sorprender frente a un espectáculo de fuegos artificiales que por primera vez formó parte de en un encuentro de Ford T. Sin duda muy original. Hubo abundante comida y obsequios para todos.



La fiesta finalizó el lunes 25 de mayo en la misma plaza con música y alegría momento en el que todos le entregaron al matrimonio Forconi un presente en agradecimiento por todos las atenciones recibidas. La música del acordeón a piano que nos acompañó en todo momento las seguimos escuchando aún a varios kilómetros de distancia, en nuestro regreso a Buenos Aires. Lo bueno deja un sabor en la boca que disfrutamos por largo tiempo y nos reconforta el corazón, así fue este encuentro: un viaje directo a nuestro corazón.



2009 Miramar, Córdoba – XIII Encuentro Internacional

Frente al Mar

El XIII Encuentro Internacional del Ford T, organizado como siempre por el Primer Club del Ford T de la Argentina, se realizó en la zona de Ansenuza, en la localidad de Miramar, sobre la costa de la Laguna Mar Chiquita, primera maravilla natural de la provincia de Córdoba.



La laguna de Mar Chiquita es un gran lago salado de 6000 km2 que constituye la mayor superficie lacustre de la Argentina y el quinto lago salado endorreico más grande del planeta, alimentado por los ríos Dulce, Primero y Segundo. Como consecuencia de la elevación de las aguas a partir de la inundación de 1977 Miramar quedó casi totalmente sumergida y tuvo que mudar su emplazamiento. Hoy es un pujante centro turístico, en donde la práctica de la pesca deportiva ocupa un lugar destacado, gracias el notable incremento de la presencia del pejerrey.



El sábado la actividad fue total, pero siempre al ritmo del Ford T, sin prisa, pero sin pausa. Salimos de Miramar rumbo a la localidad de La Para. Fue muy colorido ver pasar a las 40 tripulaciones, muchas de ellas con sus atuendos de época.

Eduardo Mainardi y su equipo nos tenía reservado un muy interesante programa: el viernes un paseo por las ruinas del Hotel Viena a orillas de Mar Chiquita y posterior exposición estática en el centro de Miramar. El Hotel Viena fue construido durante la Segunda Guerra Mundial con capitales austríacos y cuyos propietarios “misteriosamente” desaparecieron al finalizar la contienda. Se ha construido en torno al hotel todo tipo de historias o mejor dicho leyendas por demás interesantes.



Llegaron a Miramar Ford T provenientes de distintas partes de la Argentina: Arroyito, Río Cuarto, ciudad de Córdoba, Intendente Alvear, Corral de Bustos, Biale Masse, Villa María, Pilar, Gral. Pacheco, Salto, Castelar, Tránsito, Morteros, San Jorge, Sgo. del Estero, Santa Fe, Devoto, Olavarría, Santa Rosa, Río Ceballos, Corrientes, Chajarí, San Guillermo, entre otras. También llegaron de nuestra vecina república oriental del Uruguay varios vehículos que le dieron carácter internacional al evento.

Tras varias neutralizaciones se llegó a La Para donde el pueblo se volcó por entero a la plaza principal para recibir a la colorida caravana, siempre precedida por la Ranger de Ford Argentina con la cual El Ovalo Azul pudo cubrir el encuentro.





Luego de un refrigerio, el espectáculo se trasladó a la vecina localidad de Marull, en donde todos fuimos agasajados con un fabuloso asado.

Ya por la tarde, de regreso a Miramar hicimos una parada final en Balnearia, donde también recibimos la calidez de toda su gente y muestras de cordialidad que serán inolvidables.



Es de destacar la presencia, en todas las localidades visitadas, de las máximas autoridades municipales y el apoyo que cada intendente dio a la realización del evento.

Con los últimos rayos del sol, los Ford T se vieron arribar a Miramar, tras un periplo de todo un día en el que los autos volvieron a demostrar toda su fortaleza y confiabilidad, a pesar de los casi cien años transcurridos desde su salida de fábrica.





2010 Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1º Encuentro de Ford T en Buenos Aires

Conduciendo a Tin Lizzie

El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Fundación Museo Ford T Ferrero Trotti, lograron traer a la ciudad porteña medio centenar de Ford T provenientes de distintas partes del país y también de la república hermana del Uruguay.

El programa comenzó el viernes con la recepción de los primeros tráileres, El Ovalo Azul colaboró coordinando el ingreso de aquellos que accedieron a Buenos Aires a través de la Ruta 9. El lugar dispuesto por las autoridades para la descarga de los autos fue el estacionamiento



frente el predio del Centro Municipal de Exposiciones, en

Alcorta y Pueyrredón. A las 18 los participantes estacionaron sus Ford T frente a la sede del gobierno de la ciudad para el beneplácito del numeroso público que transita habitualmente a esa hora por el lugar. Todas las tripulaciones fueron agasajadas en el Edificio de la Cultura con música de tango y así los organizadores dieron oficialmente iniciado el 1º Encuentro Internacional de Ford T en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.





filmación y nosotros con 20 Ford T que estaban ya echando humo. No tuvimos más remedio que desviarnos por el interior del microcentro perdiendo contacto con la mitad de nuestros seguidores. Así a los tumbos llegamos a la zona de la Facultad de Derecho para reagruparnos y unirnos al resto de los participantes que nos esperaban.

Pero el gran espectáculo se dio durante el sábado. Bien temprano poco después de las 8:30 alrededor de 20 autos iniciaron el paseo partiendo de Av. de Mayo a pocos metros de la Plaza de Mayo. El Ovalo Azul tuvo la invaluable experiencia de encabezar la caravana y percibir los no pocos inconvenientes que se dan cuando uno quiere trasladar una veintena de autos centenarios por la ciudad. Si bien era temprano y un sábado, por las avenidas De Mayo, Callao y Corrientes, sin apoyo policial y sin comunicación con la caravana, todo fue visual, lento y complicado. Pero con reagrupamientos continuos la cosa iba más o menos bien, hasta llegar a la calle San Martín, para nuestra sorpresa comienza una congestión mayúscula, la causa: avenida Corrientes cortada al tránsito por una





Todos juntos continuamos la marcha ahora sí escoltados por cuatro motos de la Policía Federal Argentina. A pesar de la valiosa ayuda recibida la larga caravana volvió a sufrir cortes que obligaron a detenernos en repetidas ocasiones para un reagrupamiento. Esto sucedió en Palermo Chico, la Av. Salguero y sobre la Av. Sarmiento frente al Planetario. Esta última parada fue aprovechada también para realizar tomas grupales de este lugar tan emblemático de Buenos Aires.



Tal como fue anunciado en el cronograma, a las 11 la caravana fue ingresando en fila india por la avenida que circunvala los Rosedales de Palermo, ante numeroso público que aprovecha este hermoso espacio verde de la ciudad. Luego de la entrega de un recordatorio al representante de la comuna porteña, los Ford T salieron de los Rosedales rumbo a la Costanera Norte, pasando previamente por el Lago de Palermo y la cancha del club River Plate, arribando a las 13 para el almuerzo programado en el restaurante Clo-Clo.

Durante el almuerzo, sorpresivamente fueron llegando una numerosa comitiva del Club Amigos del Falcon para hacerles una escolta a sus primos más viejos.



La segunda parte del paseo comenzó minutos antes de las 16 recorriendo la Av. Costanera que bordea el Aeroparque Jorge Newbery, la Av. Sarmiento, Del Libertador, parando brevemente frente a la sede del ACA y frente a Plaza Francia donde se improvisó un baile al compás de la música de un acordeón a piano. Grata fue la sorpresa que le dieron a los T el Club de la EcoSport que a un costado esperaron el paso de la caravana, con vítores, gritos y mucha, mucha buena onda. Luego los intrépidos Ford T y sus coloridas y alegres tripulaciones continuaron viaje por Av. Del Libertador rumbo al barrio de Catalinas Norte, ingresando a Retiro y por la Av. Antártida Argentina al Puerto de Buenos Aires.

Tras cruzar los diques rápidamente la caravana comenzó su visita a Puerto Madero y la Costanera Sur bordeando la Reserva Ecológica. Tras pasar frente al monumento A Las Nereidas el siguiente punto de interés fue pasar por la ex Planta de Ford en la Boca, en la calle Wenceslao Villafañe. Allí se vivió un momento muy emotivo ya que la mayoría de los Ford T participantes, salieron un día, hace mucho tiempo atrás, de esta planta.



Tras una rápida pasada por la Ribera del Riachuelo, todos nos internamos por las pintorescas calles que nos conducirían frente a la cancha de Boca Juniors, para de esta manera, no generar diferencias con la otra hinchada. Tras un reagrupamiento sobre la calle Bernardo de Irigoyen, el broche de oro del paseo fue realizar un abrazo simbólico al Obelisco. Para ello fue muy valiosa la ayuda recibida por los cuatro motociclistas de la Policía Federal Argentina los que utilizaron toda su autoridad para permitir la invasión organizada de los Ford T que de repente alteró aún más el caótico tránsito de ese lugar de la ciudad.

Finalmente, todos los participantes regresaron a la Av. De Mayo, de donde habían partido 10 horas antes, ante numeroso público que los esperaba, junto nuevamente a miembros del Club de la EcoSport que allí esperaban.

Por los comentarios recibidos por la mayoría de los participantes durante la cena de gala realizada en el Museo del Jamón en Puerto Madero el 1º Encuentro Internacional de Ford T en Buenos Aires fue un éxito. Los rostros expresaban felicidad y satisfacción. Percibimos algo similar a lo vivido semanas atrás en El Calafate, esto es, poder disfrutar del manejo del auto que uno quiere, por un lugar que sería imposible hacerlo si no es a través de un evento organizado. Muchos expresaron su asombro ante la cantidad de personas que al paso de los Ford T sacaban sus celulares y comenzaban a capturar imágenes de recuerdo. La sofisticación tecnológica esta vez sirvió para perpetuar la mecánica más simple y sencilla, el Ford Modelo T volvió a demostrar que se atreve a todo, incluso a soportar, sortear y dominar el cemento de Buenos Aires.





2010 Villa María, Córdoba – XIV Encuentro Internacional

Récord de Ts

Y fue todo un récord. El Encuentro anual 2010 organizado por el Primer Club del Ford T de la Argentina tuvo un récord de participantes. Provenientes de todo el país concurrieron a Villa María 66 autos. A diferencia de cualquier otro modelo Ford, salvo muy raras excepciones, no llegan andando al lugar del encuentro, sino cargados en tráileres que son transportados por autos y camionetas. Por lo tanto, el espacio requerido para la maniobra de bajada y posterior estacionamiento de los vehículos debe ser considerable.



La familia Carnevale y la comisión organizadora dispuso del predio de la sociedad Rural de Villa María para recibir a las comitivas y fue todo un acierto. A pesar de la lluvia que castigó el lugar durante el viernes, todo el mundo pudo instalarse sin ningún contratiempo. Por la noche y a los postres de una opípara cena, El Ovalo Azul, aprovechó la ocasión y la importante concurrencia para contar su viaje a Dearborn, Michigan, Estados Unidos, proyectando en una pantalla gigante las imágenes exclusivas del mismo.



El sábado amaneció totalmente despejado y muy puntual arrancó la caravana hacia el Museo Don Iris de la familia Fenoglio donde todos los participantes serían agasajados con una aperitivo. De allí partieron a Arroyo Cabral, población distante a 18 Km, donde se realizó una exposición en la plaza principal, la entrega de donaciones por parte de los socios del club a un hogar de día para adultos mayores. Luego se sirvió un almuerzo y emprendimos el regreso con algunas paradas. Por ejemplo, fue muy divertido el paseo por la costanera de Villa María y las dos fotos grupales, la primera sobre la misma costanera y la segunda bajo el puente que cruza a Villa Nueva. Más tarde se fue a la plaza Centenario, cruzando las vías del tren a través del viaducto que fue cerrado para posibilitar otra foto grupal y la filmación de los autos.



Durante la cena de gala hubo presentes para todos destacándose la entrega de miniaturas en hojalata de Ford T fabricadas en serie por la familia Carnevale que sorprendió a todos. También El Ovalo Azul hizo entrega a todos los participantes de una bolsa con merchandising de Plan Ovalo y la revista.

Felicitemos al Club por la excelente organización, a la familia Carnevale por todas las atenciones recibidas durante nuestra permanencia en Villa María y a todos los participante por mantener vivo ese fuego sagrado que sólo ellos son capaces de mostrar.

Por todo esto y como otras tantas veces, la gente del Ford T no sólo se pudo jactar de manejar los autos más antiguos de la Argentina, sino que también pudieron demostrar que producen los eventos con autos en movimiento más completos y concurridos de cuantos acontecen en el país y que sólo pueden ser superados por ellos mismos. Y no es poca cosa.



Participantes

Adaro, Alejandro	La Playosa	Touring 1925
Aleman, Alfredo	V. Gral. Belgrano	Pick-up 1919
Anacleto, Juan	La Plata	Touring 1924
Asselbon, Hugo	Pilar	Baquet 1919
Bartolomei, Carlos	Córdoba	Touring 1926
Bognanno, Marcelo	Chaco	Touring 1910
Bollo, Daniel	Córdoba	Touring 1926
Bozikovich, Ismael	Los Surgentes	Station wagon 1926
Brignone, Claudio	La Laguna	Touring 1925
Buchele, Carlos	La Plata	Pick-up 1922
Buzzo, Alberto	Villa Maria	Coupé 1925
Cacciavillani, Jose	Río Cuarto	Runabout 1917
Carnevale, Jorge	Villa Maria	Touring 1923
Carnevale, Leonardo	Villa Maria	Tudor 1927
Clarenc, Gerardo	Córdoba	Pick-up 1927
Conci, Olicio	Córdoba	Touring 1926
Cordoni, Domingo	Pilar	Touring 1927
Correa, Adel	Cañada Rosquín	Touring 1926
Cravero, Gustavo	Devoto	Touring 1922
Crova, Carlos	Intendente Alvear	Runabout 1926
Damonte, Juan José	Salto, Bs. As.	Touring 1919
Del Castillo, Andrés	Córdoba	Touring 1922
Demonte, Daniel	Corrientes	Pick-up 1921
Derossi, Jorge	Escobar	Runabout 1925



Desimone, César	Salto, Bs.As.	Runabout 1914
Díaz, Iván	Lobos	Touring 1922
Dirosa, Claudio	Don Torcuato	Touring 1926
Esquenazzi, Miguel	Córdoba	Runabout 1917
Eyherachar, Guillermo	Mendoza	Touring 1922
Ferrari, José	Chascomús	Spesteer 1915
Ferrero, Luis	Ciudad Madero	Touring
Forconi, Sergio	Corral de Bustos	Touring 1927
Gavilán, Omar	Bahía Blanca	Pick-up 1924
Gentile, Hétor	Zárate	Fordor
Giordano, Domingo	La Carlota	Touring 1920
Giro, José	Río Ceballos	Fordor 1922
Giulianetti, Lucas	Berazategui	Touring 1925
Gonella, Norberto	Laborde	Runabout 1926
Hudack, Oscar	Pilar	Baquet 1922
Inchauste, Francisco	Bahía Blanca	Runabout 1919
Lareu, Carlos	Pilar	Touring 1925
Llavot, Martín	Córdoba	Touring 1924
Mainardi, Eduardo	Arroyito	Touring 1927
Martín, Raúl	Pilar	Baquet 1925
Martínez Pinto, Sergio	La Plata	Touring 1925
Martini, Néstor	Tránsito	Woody 1925
Massaroni, Alfredo	Córdoba	Touring 1923
Mileo, Roberto	Trenque Lauquen	Touring 1923
Oitana, Jorge	San Jorge	Coupe 1925



Oliver, José
 Peretti, Américo
 Rau, Evelin
 Rodríguez, Pablo
 Ruíz, Francisco
 Sacco, Alicia y Silvina
 Scruzzi, Benicio
 Seen, Hugo
 Spinella, Juan C.
 Toba, Carlos
 Traverso, Daniel
 Valentinuzzi, Ricardo
 Vergara, Guillermo
 Wortley, Juan C.
 Yammal, Nelson
 Zentena, Atilio
 Zgaib, Elías

Chajarí
 Hernando
 La Plata
 San Juan
 Córdoba
 Chañar Ladeado
 Córdoba
 Rafaela
 Olavarría
 Pilar
 Laborde
 Río Cuarto
 Catamarca
 Córdoba
 Córdoba
 Río Ceballos
 Mendoza

Coupe 1925
 Runabout 1926
 Runabout
 Baquet 1927
 Touring 1925
 Touring 1926
 Runabout 1923
 Woody 1922
 Baquet 1926
 Coupé 1922
 Touring 1926
 Touring
 Pick-up 1924
 Touring 1924
 Touring 1924
 Baquet 1914
 Coupe 1926





2011 Pilar, Buenos Aires

Encuentro Internacional de Ford T en Pilar

Paseo por Pilar

Los clubes PIVAC y Ford T Argentina organizaron el pasado 26 de marzo su ya tradicional encuentro en Pilar.

Medio centenar de vehículos provenientes de distintas provincias de la Argentina y también una delegación de la hermana república del Uruguay arribaron el viernes a las cómodas instalaciones de Villa Marista, lugar elegido por los organizadores para que todo el mundo estacione con comodidad sus tráileres y, bajo techo, sus preciados Ford Modelo T.





El Ovalo Azul, presente en cada encuentro desde 2003, registró que casi se rompe el récord de vehículos que duermen bajo un mismo techo, la mayor cantidad fue registrada en el encuentro de Salto de 2008, donde 50 Modelos T pasaron la noche “pegaditos”, paragolpes contra paragolpes.

De igual manera el espectáculo dado el viernes en el enorme garaje fue espléndido. El sábado el tiempo nos asustó a todos, ya que varios chaparrones amenazaron con arruinar la jornada. Por suerte un viento salvador borró de un plumazo las nubes del cielo, dejando a un espléndido sol para que nos acompañara durante toda la jornada.



El programa establecía dirigirnos por la ruta 25 a Escobar, más precisamente al barrio El Cazador, al museo del Carruaje del Dr. Guillermo Gibelli. La salida fue muy ordenada y muy al estilo del T, donde la informalidad y la amistad prevalecen siempre. En esta oportunidad todos esperamos que el amigo Forconi, de Corral de Bustos, Córdoba, fuera al hotel para recoger las llaves de su auto que se las había olvidado en la habitación. Todo un detalle. Ahora sí poco después de las 10:30 de la mañana la impresionante caravana se puso en marcha.

Tras varias detenciones para los reagrupamientos que marca las buenas costumbres, todo el mundo llegó al hermoso predio del Museo del Carruaje. Fue muy acertado por parte de los organizadores la elección de este lugar, ya que su parque fue ideal para acomodar y también poder lucir, semejante cantidad de vehículos.





Durante dos horas todos pudimos disfrutar del lugar, muy prolijamente mantenido por la familia Gibelli. El regreso fue a la ciudad de Pilar a la sede del Club donde se sirvió el almuerzo de rigor. Luego de una sobremesa placentera con música y baile, todos nos dirigimos frente al nuevo shopping Pilar Point sobre la vieja ruta 8 y allí un numeroso público que nos estaba esperando, pudo disfrutar del espectáculo que sólo el Modelo T puede brindar.

Así, sin ningún tipo de contratiempo, ya que la policía de tránsito de Pilar nos acompañó de manera permanente, se desarrolló este encuentro. Tranqui, muy

tranqui, como el andar de estos autos casi centenarios que de todas partes se juntan, varias veces por año, para vivir momentos inolvidables y fomentar una amistad duradera, como las de sus autos.



2011 Intendente Alvear, La Pampa – Presentación del Gobrón

Por Carlos Crova

En septiembre del año 2011 en Intendente Alvear, La Pampa, se realizó un encuentro de Ford T con un motivo muy especial, esto es, la entrega de un Auto Histórico, único en el mundo, que perteneció a la familia Alvear. El auto es un Gobrón del año 1911 aproximadamente y fue restaurado en su totalidad por una comisión de la cual tengo el honor de presidir y también mucha gente de este pueblo y el colegio Técnico EPET que se hicieron piezas y partes del auto respetando toda originalidad.

Toda esa restauración se hizo de corazón y sin nadie cobrar un solo peso. También tuvimos la suerte de que Leonardo Grilli, muy amigo nuestro de los T, que realizó una obra de arte con el tapizado.

En esa hermosa fiesta se quiso hacer un encuentro de T por ser un auto contemporáneo y con muchas similitudes al Gobrón como tres pedales, ruedas de madera, arranca a manija, tiene bigotes, etc.





Ese día arrancamos con los T y después de hacer un paseo por nuestro pueblo, visitamos el Ecoparque y salimos a Bernardo Larroudé, son unos 25 Km y almorzamos en las famosas termas que ahí se encuentran.

Volvimos a Intendente Alvear y a la tardecita los T acompañaron al Gobrn hasta la Municipalidad donde se construyó una casita de vidrio para que ahí pueda ser visto por quien pase por nuestro pueblo.

Fue una gran fiesta que, aunque pasaron ya nueve años todo el pueblo la recuerda con cariño y piden que se repita. Un gran agradecimiento a todos mis amigos y sus Ford T por acompañarnos y coronar tan inolvidable fecha.



2011 Huerta Grande, Córdoba – XV Encuentro Internacional

Alegría sobre ruedas

Y sí, creo que es el mejor título para resumir este tradicional encuentro que organiza, al llegar el 1º de octubre de todos los años, el Primer Club del Ford T de Argentina.

Luego de un par de años de visitar los llanos de Córdoba, volvimos a las Sierras, más exactamente a Huerta Grande en pleno Valle de Punilla.

Participaron de este encuentro sesenta y un vehículos procedentes de distintas zonas de la Argentina y también hubo representantes de la hermana República del Uruguay.

La convocatoria fue en el hermoso Hotel Casa Serrana de Huerta Grande, perteneciente a la Obra Social OSPEC. Sobre un predio de 12 manzanas la totalidad de los participantes pudieron arribar el viernes 30 de septiembre con sus respectivos tráileres y, ¡estacionar sus vehículos bajo techo!, todo un lujo dada la gran cantidad de participantes.





permanecimos allí se generaron micro shows para todos los gustos. De todos la ceremonia de bautismo de los Ford T fue la más festejada.

Imaginen a estos tres personajes: un oficiante (Guillermo Watson), un secretario (Daniel Bollo) y un asistente Daniel “La Chancha” Lafata. Por otro lado, los dueños de los vehículos y sus padrinos. El secretario diciendo: Documento Nacional de Identidad T (DNI T). En la fecha, 1 de Octubre de 2011, exactamente a 103 años del nacimiento de su hermano mayor, llamado EL NUMERO UNO, ante nosotros, representantes del Primer Club del Ford T de Argentina, único Registro Nacional de Identidades T de Argentina, Uruguay y zonas de influencia, comparecen:

El sábado 1º se desarrolló la actividad principal que se adelantó iba a ser bastante “tranqui”. Salida del hotel a las 10 de la mañana, como para que nadie tenga que madrugar, pero una hora antes todos ya estábamos alrededor de los autos. Muchos vestidos de época aprovecharon para hacer fotos y recibir los elogios y/o cargadas del resto.

La salida fue espectacular; el hotel dispone de pintorescos caminos internos en medio de una frondosa arboleda y esto sirvió de marco inmejorable para el espectáculo. En caravana se desarrolló sin ningún inconveniente un paseo por los alrededores de Huerta Grande rumbo a la vecina localidad de La Falda, donde el grupo estacionó sus vehículos en la Avenida Edén en pleno centro de la ciudad. Durante la hora y media que



Don Hugo Seen y Doña Marcela, quienes, identificándose como los padres del Ford T carrocería Depot Hack, número de motor XXXX, nacido en Dearborn, Estados Unidos de Norte América a las 10:30 Hs del día 13 de Febrero de 1922, solicitan le sea impuesto el nombre de: La Birocodia. Además, Jorge y Graciela en calidad de padrinos y/o madrinas, se comprometen firmemente ante la comunidad T, cuidar y velar por la existencia de su ahijado, su permanencia en el país y su conservación en el mayor estado de originalidad.

Luego el oficiante toma la tapa del radiador del Ford T a bautizar, la llena de vodka que se la sirve el asistente y dice: en el nombre de Henry, Edsel y Harry Bennett y se bebe la “tapita”, ante la sorpresa de todos los presentes (tiene prohibido convidar). Se firma el acta y se la entrega al dueño del Ford T.



Luego de grandes sesiones fotográficas donde todo el mundo quería posar al lado de cada uno de los vehículos y de sus personajes preferidos, se dio orden de salir rumbo al viejo Hotel Edén para cumplir con el rito del almuerzo.

La salida fue extraordinaria, se sintieron a pleno los 1.200 caballos de potencia distribuidos en los 60 vehículos presentes, más el color de las carrocerías y las vestimentas, más las circunstancias de empujar algún vehículo y respirar el humo de alguna carburación imperfecta y los clásicos bocinazos. ¡Qué armonía de conjunto!

En el Edén todos ya nos tranquilizamos. En el hermoso salón comedor ya restaurado para ocasiones como esta, todos pudimos disfrutar de una gran reabastecimiento, seguido por una charla que dio EL OVALO AZUL estrenando videos recientemente obtenidos e imágenes de la época de las revistas Ford Times y Fordowners, entregando además obsequios con revistas y merchandising de Ford Credit y Plan Óvalo para todos los asistentes.

Una foto grupal y nuevamente otra salida con el desorden organizado propio de quienes manejan un Ford T. Algunos optaron por dar un paseo por la vecina localidad de La Cumbre y otros fueron al hotel para seguir disfrutando de una tarde maravillosa.

Así, al ritmo de los fierros centenarios de autos que parecen nunca claudicar, se llevó a cabo una edición más del Encuentro Internacional de Ford T en Córdoba, donde siempre la alegría va sobre ruedas.

Nómina de participantes

Patente	Familia	Modelo
1	Carnevale	Touring 1923
2	Bartolomei	Touring 1926
3	Conci	Touring 1926
4	Damonte	Touring 1919
5	Llavot	Touring 1924



Patente	Familia	Modelo
6	Martini	Touring 1926
7	Cattaneo	Runabout 1915
8	Clarenc	Pick-up 1927
9	Cacciavillani	Runabout 1917
10	Bognano	Touring 1926
11	Lecumberri	Touring 1926
12	Bellotto	Coupe Doktor 1922
13	Bollo	Touring 1926
14	Mainardi	Touring 1927
15	Derossi	Roadster 1924
16	Carnevale	Tudor 1927
17	Giro	Sedan 4 puertas 1922
18	De La Rosa	Runabout 1915
19	Desimone	Coupe 1914
20	Inchauste	Touring 1924
21	Oitana	Touring 1925
22	Yammal	Touring 1922
23	Seen	Woody 1922
24	Ferrari	Speedster 1915
25	Scruzzi	Runabout 1923
26	Rodríguez	Baquet 1927
27	Wortley	Touring 1924
28	Spinella	Pick-up 1926
29	Nardi	



Patente	Familia	Modelo
30	Demonte	Pick-up 1921
31	Vacas	Baquet 1924
32	Largayoli	Pick-up 1925
33	Spinella	Speedster 1918
34	Morini	Runabout 1924
35	Cravero	Touring 1922
36	Gentile	Sedan 4 puertas 1926
37	Crova	Runabout 1926
38	Piccini	
39	Aragon	Touring 1924
40	Baez/Civalero	Runabout 1924
41	Giordano	Touring 1922
42	Giordano	Touring 1920
43	Giordano	Touring 1922
44	Praderio	Touring 1923
45	Dirosa	Touring 1926
46	Adaro	Touring 1924
47	Forconi	Touring 1927
48	Mariani	Touring
49	Broda	Coupe 1919
50	Sacco	Touring 1926
51	Oliver	Coupe 1925
52	Díaz	Tudor 1927
53	Lareu	Touring 1925



Patente	Familia	Modelo
54	Zentena	Speedster 1914
55	Borgero	1925
56	Watson	
57	Eyherachar	Touring
58	Asselbon	Baquet 1919
59	Amoruso	Pick-up 1927
60	Aleman	Touring 1927
61	Mareque	Touring



2012 Salto, Buenos Aires

4° Encuentro de Ford T en Salto

Familias & Amigos

Fue durante la Semana Santa que las familias Damonte y Desimone con 59 autos de época nos recibió en la ciudad de Salto, la tierra del sanador gaucho Pancho Sierra. Fue el cuarto encuentro organizado en esta localidad ubicada a 186 km de Buenos Aires, entre las ciudades de Carmen de Areco y Arrecifes.

El punto de reunión elegido fue el predio "APAS", de la Asociación de Productores Agropecuarios Salto y el gran evento se desarrolló durante el sábado a partir de las 9 de la mañana.



Iniciamos la jornada con un paseo por la ciudad, con una parada en el Museo Etnográfico "Rincón de Historia de Salto" donde se exhiben implementos agrícolas, fotos y utensilios diarios de los inmigrantes, que desde 1907 contaban ya con ferrocarril a Rosario, el de trocha angosta. La fertilidad del suelo y las represas de agua del río homónimo facilitaron el emplazamiento muy temprano de molinos harineros y por su importancia agrícola, allá por 1860, Salto fue línea de frontera contra los indios mapuches.

Luego de un refrigerio, todos nos lanzamos por la ruta RP N°31, recorriendo 38 km rumbo al centenario pueblo Inés Indart, ex parada



Cacique Leguel de línea ferroviaria San Martín que va a Mendoza, de tan sólo 1002 habitantes. Es de destacar qué con viento en contra, ¡los T tardaron 75 minutos!

En esta pequeña localidad, ubicada en una de las zonas de mayor producción agrícola de la Argentina, está la planta experimental agrícola “Maria Laura”, emprendimiento privado de desarrollo biogenético. Nos recibió el Intendente Municipal OSCAR BRASCA, Bandera Argentina en mano y luego, en la pionera estación, la Banda Municipal nos emocionó interpretando el Himno Nacional. Almorzamos en el antiguo y amplio salón del Club Social y Deportivo, atendidos por las fuerzas vivas y los bomberos.

El regreso a Salto, por un camino en medio de un mar de soja, fue un poco más lento, tal vez por el mayor peso de los ocupantes, que pudieron generar algunas pinchaduras de neumáticos y también por algunos problemas eléctricos.

Así y todo, se pudo concretar una exhibición estática en la plaza SAN MARTIN, con una discreta concurrencia de público que tal vez prefirió prolongar su siesta. A las 19 nos retiramos para descansar y prepararnos para la Cena de Gala. Muy buena comida y rápida entrega de premios, un buen espectáculo de folklore y pasando la medianoche quedó casi sin tocar una mesa de dulces, que fue atacada convenientemente a la mañana siguiente, antes de nuestro regreso a casa.





2012 Miramar, Córdoba – XVI Encuentro Internacional

Son multitud

Y sí, con un piso de treinta autos por evento, los encuentros de Ford T son multitudinarios. Más allá de la atracción lógica que despiertan estos vehículos contruidos entre 1908 y 1927, está la cuestión que para su traslado necesitan de un tráiler que, por lo general, arrastra una chata. Son muy pocos los casos de socios que llevan andando sus bien conservados automóviles. Por otra parte, todo el grupo necesita de grandes espacios para hacer la descarga y posterior estacionamiento y guarda de sus vehículos.

Este año, la localidad cordobesa de Miramar, a orillas del lago Mar Chiquita fue ideal para la realización del tradición evento por el que el Primer Club del Ford T de Argentina festeja un nuevo aniversario del lanzamiento del Modelo T, un 1º de octubre de 1908.

Fueron casi medio centenar los autos que llegaron de distintas partes del país, las provincias de Córdoba, Mendoza, Catamarca, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, La Pampa y Buenos Aires tuvieron sus representantes, más dos cachilas que cruzaron el charco procedentes de la hermana república del Uruguay.

Como es tradición, el sol siempre se asocia a estos queridos vehículos y así fue el último fin de semana de setiembre fue perfecto, el mismo viernes tuvimos una muy grata bienvenida en Miramar que, por otra parte, lució hermosa, prolija y acogedora. Su tranquilidad y seguridad siempre nos deslumbra: poco tránsito, gente distendida y amable que ve alterado su ritmo de vida por la presencia de la ruidosa y alegre mecánica de los T.



La jornada del sábado se inició con una concentración en el centro de Miramar, luego siguió con un paseo en caravana a las ruinas del Gran Hotel Viena, a orillas de la laguna de Mar Chiquita. Allí se procedió a sacar una foto grupal de todos los autos y sus tripulaciones. De allí se marchó por un camino costero de tierra con el marco de ese mar interior. El Ovalo Azul estratégicamente ubicado esperó y capturó ese espectacular paso.





Lentamente, pero sin pausa la extensa caravana se dirigió rumbo a Altos de Chipión, localidad de 2.200 habitantes situada a 30 km de distancia. Poco antes del mediodía y tras pasar frente a la Iglesia Parroquial San Eduardo Rey, todos los participantes estacionaron sus vehículos en la Plaza Principal, donde una banda juvenil entonó canciones populares. Las tripulaciones con sus atuendos de época más la presencia de la población del lugar le dio un marco festivo a la presencia de los Ford T.



Luego de un almuerzo servido en las inmediaciones de la plaza, todos emprendieron el regreso a Miramar, donde se realizó otra exposición estática. Durante el viaje El Ovalo Azul aprovechó para sacar fotos a cada participante en una tranquila y excelentemente pavimentada ruta provincial 17. Ya en Miramar esperamos en una rotonda muy colorida el paso de las máquinas.

Así a un ritmo que sólo el Ford T tiene, el programa de actividades fue cumplido en su totalidad y en horario, pudiendo todos disfrutar con suma tranquilidad de unas jornadas maravillosas.







2013 Corral de Bustos, Córdoba

2º Encuentro Internacional de Ford T en Corral de Bustos Ifflinger

¡Qué viva el show!

El más de medio centenar de Ford Modelo T que viajaron al sur de la provincia de Córdoba brindaron un verdadero show, gracias también a la excelente organización de nuestra querida familia Forconi.

Como es tradición todo comenzó el viernes 19 de abril por la tarde, en un enorme predio que antes ocupaban los talleres ferroviarios. Todo estaba dispuesto para recibir a las tripulaciones que, arrastrando un tráiler con su Ford T, comenzaron a llegar de distintos puntos del país.



Pero ya mismo hubo sorpresas: dos amigos llegaron andando, uno desde Canelones, República Oriental del Uruguay y otra de Quilmes, del gran Buenos Aires. Partiendo en distintos momentos y sin conocerse uno del otro, arribaron casi al mismo tiempo. También nos sorprendió un cartel que nos daba la bienvenida a El Óvalo Azul y que aprovechamos para agradecer de todo corazón.



Pero el show debía continuar y así fue cuando entrada la noche se armó una caravana de autos para hacer un paseo por la ciudad. El predio ferroviario estaba muy bien iluminado en su frente, donde los autos estuvieron expuestos, pero carecía de iluminación atrás, por donde tenían que salir los autos.

Poco a poco los autos se fueron acomodando y así se armó una exposición que fue premiada con la presencia de numeroso público de Corral de Bustos y amigos de otras localidades vecinas.

Para destacar tenemos dos momentos: la visita de los chicos de un jardín de infantes que disfrutaron de los autos, bajo la celosa mirada de sus maestras y la puesta en marcha de una marioneta o carroza mecánica de la familia Sampelungue que no era ni más ni menos que un Ford T de chapa, con tres simpáticas marionetas que se movían al compás de las subidas y bajadas del auto, generado todo esto por el accionar de un ingenioso juego de poleas y correas. Grandes y chicos quedamos asombrados y disfrutamos de este ingenioso espectáculo.





Para cualquier modelo esto no sería problema, pero resulta que no todos los Ford T tienen sus luminarias en condiciones de ser encendidas y esto se dio justo en los primeros de la caravana. Entonces fue que presenciamos y disfrutamos de un insólito espectáculo: conductores en medio de la oscuridad, tratando de adivinar por donde circular, sí, aunque cueste creer, no se veía nada, sólo se escuchaba el sonido de los motores y la música de un acordeón a piano. De pronto, se encendió una luz tenue y oscilante, ¡qué luz rara!, era una linterna de mano. En medio de las risas de todos, los autos salieron a la calle y comenzó otro espectáculo.

De repente la tranquila noche de Corral de Bustos se transformó en un Carnaval. La música del acordeón a piano de nuestros amigos de Berazategui improvisaba espontáneos bailes en las esquinas. La gente no entendía nada, pero igual se ponía a bailar. Un vecino que fue invitado a subir al colectivo amarillo de nuestros amigos uruguayos, celular en mano no se cansaba de avisar, como un chico, a todos sus amigos para que lo vieran pasear a él, mientras que con la otra mano no se cansaba de saludar a cuanta gente veía. Increíble.



Luego de semejante excitación, todos nos juntamos para cenar en el centro de Jubilados y Pensionados para reponer energías, exhaustos de tanto reírnos.

Pero el plato principal de esta fiesta se daría en sábado y literalmente fueron varios platos como verán a continuación. Todo comenzó a las 8:30 en la Plaza 25 de Mayo, frente a la Municipalidad de Corral de Bustos. Como otro detalle para destacar de la organización, Sergio Forconi había dispuesto un móvil del concesionario Rayco a nuestra disposición para poder cubrir el evento, esto nos facilitó enormemente nuestro trabajo.

La primera escala de la ruidosa caravana era el Arco de entrada a la ciudad sobre la ruta provincial 11. Nos adelantamos para preparar el lugar. Las autoridades policiales nos advirtieron que la ruta no debía ser cortada, por lo que nos ubicamos de manera de hacer una toma en un terreno lindante. Para mi sorpresa y también de los policías fue que cuando llegaron los T, directamente se estacionaron en la banquina, provocando un desvío forzoso de los camiones que pretendían circular por esta ruta. El caos fue mayúsculo, pero rápido, las tripulaciones bajaron prontas de sus autos, cortaron la ruta y se ubicaron donde ellos y no nosotros pretendíamos ubicarlos y así salió una foto grupal

memorable. En pocos minutos todo volvió a la normalidad y nuevamente los T volvieron a la ruta y se salieron la suya.

La siguiente escala fue Isla Verde donde arribamos pasadas las 10 de la mañana. Estacionamiento en la Plaza principal y tras una corta caminata disfrutamos de una “picadita”. En realidad, fue mucho más que eso, cerveza artesanal tirada, quesos y fiambres de los más variados, choripanes y una pata de chancho o algo parecido, todo exquisito.







Muy bien surtidos todos volvimos a ponernos en marcha rumbo a Monte Maíz. Paseo por la ciudad, exposición estática en la Plaza, baile y visita a la fábrica Agrometal. Luego en un amplio predio nos esperaban con un surtido menú de pastas caseras. ¡Basta de comer, por favor!

El regreso a Corral de Bustos fue inolvidable, a bordo del Touring de nuestro amigo Eduardo Mainardi, de Arroyito, Córdoba, entre chistes y chistes y creamos un ambiente muy propicio a la diversión, en realidad y por las caras que filmamos de todas las tripulaciones, todo el mundo estaba más que contento y entonados. Sería por la “buena vida” que nos estábamos dando. Sea por lo que fuere, se nos ocurre pasar en esa ruta desierta al T de Pepe Damonte de Salto, chauuuu, de repente vemos que nos intenta pasar, sin éxito la chatita de Nuchy Spinella de Olavarría, iba a fondo (50 km/h), la dejamos atrás y de

repente nos pasa casi como parados el rojo T de Pepe, y ¡se armó la picada! Durante varios km fue un ida y vuelta entre los tres T y otro Touring no identificado, divirtiéndonos como en el viejo ItalPark de Buenos Aires. Todo esto que contamos y que parece una locura, fue una simple diversión a velocidad ridícula para un auto común, pero muy exigida para autos como los T. ¿Cómo terminó el juego?, quedándonos sin nafta al costado de la ruta y parando a otros amigos para poder seguir. Uno aportó la nafta, otro una botella para llenarla y otro un caño flexible para extraerla. Así en comunidad llegamos a Corral de Bustos.





desembarcamos para vivir otro gran show, el último. Música, alegría, fotos grupales junto a la Reina del Mate y al intendente local. Regalos, menciones, mucha camaradería y otra “picadita” como broche final a un fin de semana inolvidable.



Por la noche fue la fiesta de gala y nuevamente nuestro aparato digestivo a full. Todo maravilloso y muy divertido.

El domingo por lo general es de la despedida y listo, pero no, todavía había más. A las 10 se armó una caravana con los que no partieron a sus hogares y nos dirigimos a Colonia Italiana, a pocos km de distancia. Allí se celebra todos los años la Fiesta del Mate y en un predio con monumento al gran invento rioplatense,



Más de sesenta autos de todas partes del país y también del Uruguay le dijeron sí a la convocatoria de María José, Jerónimo y Sergio Forconi, quienes agradecen a: la Municipalidad de Corral de Bustos Ifflinger y a su intendente, Sr. Héctor Pagani; a la Municipalidad de Isla Verde y a su intendente, Sr. Adrián Guzmán; a la Municipalidad de Monte Maíz y a su intendente, Sr. Luis Trotte; a la Municipalidad de Colonia Italiana y a su intendente, Sr. Alberto Priotto; a Rayco S.R.L., concesionario oficial Ford; a Canal 6, Reflejate y Noti 6; a la familia Sampelungue por la carroza mecánica; a Carlos y Norma Romano; a Juan Rozicky por el avión; a los colaboradores incondicionales, Soledad, Susana, Elvira, Alfonsina, Ramiro, Nicolás, Raúl Manonelles, Héctor Pierdoménico y Sergio Frezotti; a las familias Zarzoso y Forconi; y a todos los amigos Fordteístas de la Argentina y Uruguay que se sumaron una vez más al 2º Encuentro Internacional de Ford T.





2013 Colonia Caroya – Jesús María, Córdoba – XVII Encuentro

Haciendo historia

Este año el Primer Club del Ford T de la Argentina celebró un nuevo aniversario del lanzamiento del Modelo T unos días después del 1° de octubre, recorriendo el Camino Real y otras atracciones turísticas en Colonia Caroya y Jesús María.

Más de treinta Ford Modelo T, fabricados entre 1908 y 1927, se hicieron presentes en el Predio de la Sociedad Rural de Colonia Caroya, lugar elegido como base para este 17° Encuentro Internacional de Ford T. Es internacional porque este año contó con la presencia de la familia Praderio del Uruguay y de Retting Bailey de Estados Unidos.

De nuestro país concurrieron socios cordobeses de La Playoda, Ciudad Capital, Arroyito, Los Surgentes, Villa María, Corral de Bustos, La Carlota, Río Primero, Laborde, Colonia Caroya y Unquillo. De la provincia de Buenos Aires llegaron desde Don



Torcuato, Zárate, Chascomús, Olavarría y Bahía Blanca. De Santa Fe llegaron desde Cañada Rosquín, Sunchales y Rosario. También llegaron de Chajarí y Federación, Entre Ríos; de Resistencia, Chaco; de Intendente Alvear, La Pampa, de San Luis y la ciudad de Buenos Aires.

Como se puede apreciar, la concurrencia llega de distintos rincones de la patria, sin importar las distancias y los caminos. Todos llegan con su Ford T subidos al tráiler y los que viven cerca se animan a viajar andando en sus propios autos.





Este año el tiempo acompañó y el fin de semana del 4,5 y 6 de octubre fueron soleados como para disfrutar del aire libre que brinda un touring, runabout o pickup con su capota baja.

El programa fue intenso y el mismo viernes a la hora del crepúsculo se hizo un paseo a la Plaza Nicolás Avellaneda en Colonia Caroya, por la noche cena show en uno de los salones del Predio de la Sociedad Rural.

El sábado fue muy intenso, temprano los autos salieron en caravana para recorrer el primer tramo del Camino Real desde Jesús María hasta la Posta

de Sinsacate. Hubo pavimento, empedrado y tierra para disfrutar del manejo de los birlochos. Visita guiada, foto grupal y regreso a la Estancia Jesuítica Caroya, considerado Patrimonio de la Humanidad, donde los T pudieron lucirse estacionados en un amplio parque y sus ocupantes disfrutar de un merecido refrigerio.



Respetando estrictamente un programa establecido, luego la caravana se dirigió por la ruta E66 a Ascochinga, lugar elegido para el almuerzo. Si bien en su mayor parte el recorrido es plano, a pocos kilómetros de llegar se suceden unas cuantas cuchillas o toboganes que para los escasos 20 caballos de potencia del T fueron todo un desafío. Es de destacar que tanto a la ida, como a la vuelta todos los autos superaron esas subidas lo que demuestra el excelente estado mecánico de los autos y la gran capacidad de manejo de sus conductores y, por qué no, la audacia de sus acompañantes.





Por la tarde en Jesús María se visitó la Estancia Jesuítica que también es Patrimonio de la Humanidad y como broche final se “invadió” el predio donde se realiza todos los años el famoso Festival de Doma y Folklore donde desde las tribunas pudimos capturar otra hermosa foto grupal.

Por la noche se ofreció otra cena show, con sorteo de premios para todos los participantes. El Ovalo Azul premió al que se

consideró “el mejor auto”, recayendo esta distinción en Ismael Bosicovich que presentó un camión Ford T de reparto de cerveza, con sus barriles muy prolijamente contruidos y que fue la admiración de todos los concurrentes.



Es de destacar que, tanto en las salidas como en las cenas, los participantes lucen indumentaria de época que combinan y armonizan con sus vehículos antiguos.

Finalmente, el domingo por la mañana se hizo una visita a la bodega La Caroyense donde todas las tripulaciones recibieron una abundante picada con quesos y embutidos que hicieron muy famosa a Colonia Caroya.





2014 Los T por Abra del Acay, Salta

Más fuerte, más lejos, más alto

Por Daniel Bollo

Entre el 16 y 20 de abril, automóviles de la década del 20, cuatro Ford Modelo T, encararon el reto de transitar la ruta 40 en el tramo San Antonio de los Cobres - Cafayate, atravesando el Abra el Acay: el punto más alto del mundo de una ruta regular. Cinco mil metros de altura, cinco mil desafíos.

Parafraseando el lema olímpico, la motivación de este desafío se puede resumir en estas tres palabras latinas: Fortius, distantius, altius: más fuerte, más lejos, más alto. Estos vehículos ya han demostrado a través de los años su fortaleza, que se impuso al paso del tiempo y perdura en el resonar de sus motores. Lejos han llegado, transitando por caminos de todo el mundo, cuando aún no eran caminos.

Este vehículo, que fue seleccionado por más de un centenar de periodistas especializados de todo el mundo como el auto del siglo, ha dejado hace tiempo de ser simplemente un automóvil; fue creciendo en el corazón y el recuerdo de mucha gente y actualmente es un símbolo, no solo del automóvil, sino del cambio social que produjo.





Técnicamente incluyó innovaciones importantes para la época, como el block de una pieza con culata desmontable, su magneto, la alta resistencia y bajo peso de su acero gracias al vanadio, sus piezas intercambiables y su suspensión de solo tres puntos de soporte. Todas estas mejoras apuntaban a dos características que definían su diseño: simplicidad y robustez.

Si su tecnología fue revolucionaria para la época, su proceso de fabricación a gran escala exigió a Henry Ford todo su esfuerzo para hacer más eficiente el proceso de fabricación, y esto constituyó otra

revolución: la cadena de montaje, el aumento al doble de la remuneración de sus trabajadores, la planificación y documentación de la producción, el marketing y su cadena de distribución son los principales pero no los únicos ejemplos de esos cambios que, por su importancia son, aún hoy, objeto de estudio para la ciencia de la Administración.



Pero la verdadera transformación que produjo fue en la sociedad. El 26 de Mayo de 1927, cuando se terminó de armar el último de los 15.000.000 de Ford T, el mundo era muy distinto al que existía a su nacimiento, en 1908. Había sido transformado profundamente por



este vehículo en muchos aspectos: el intenso tránsito, la ampliación de la red vial, las nuevas estaciones de servicio y talleres, la necesidad de la clase media de tener un automóvil propio, hasta la arquitectura fue alcanzada por este efecto, exigiendo la inclusión de un garaje en cada casa.



Sus características técnicas y el método para su fabricación redujeron su precio a valores casi ridículos y cualquier obrero podía comprarlo con pocos meses de su sueldo. Nació humilde y así pudo llegar a millones. Aún en su vejez sigue siendo democrático: con un costo que actualmente no excede el de un auto chico moderno, una mecánica muy simple al alcance de cualquiera y la facilidad para conseguir documentación y repuestos está al alcance de cualquier restaurador aficionado que tenga el sueño de subirse a su propio trozo de historia.

Su inserción en la gente común fue muy grande y ello es posible apreciarlo por las emociones que genera a su paso: exclamaciones de sorpresa y hasta bromas en los más chicos, curiosidad en los adultos... pero lo que conmueve es la expresión de los ancianos, mezcla de sonrisa y ensoñación donde se dibujan sus recuerdos: cuando aprendió a manejar, los días de paseos con sus padres, las jornadas de trabajo compartido, las visitas a la noviecita... y cuantos más. Si hasta pareciera que Henry Ford hablaba en latín: Fortius (más fuerte) suena como Ford T.



No tenía refinamientos ni acabados; su andar era desparejo y su estética dejaba bastante que desear. Pero su bajo precio les puso cuatro ruedas a millones de sueños.

Pero ya estamos regresando de Salta. Desde el tráiler, El Caminante nos observa atentamente con sus grandes ojos de vidrio, a través de la luneta. Un largo y sereno camino para regresar a nuestros hogares, luego de la aventura vivida por caminos no tan plácidos.

Cuatro Ford Modelo T transitando a cinco mil metros de altura, ¡¡una verdadera locura!! Los kilómetros pasan rápidamente, como los días, los meses, los años....Tanto tiempo esperando que llegara este evento, tantos preparativos... y ya había concluido.

Aquella charla hace ya algunos años con Alfredo Aleman, otro socio del Primer Club del Ford T de Argentina fue la génesis del proyecto. Me gustó su idea de transitar las alturas con los T y lo amenacé diciéndole que le daba un año para hacerlo; si no la llevaba a cabo, lo haría yo. Luego, la idea le gustó a más de uno, y otros se prendieron. Fuimos cuatro autos los que encaramos el desafío: el sedán 1926 de Héctor Gentile, la baquette de Claudio Di Rosa, el Touring 1920 de Jacinto Druetto y El Caminante, mi touring 1926. Una verdadera fiesta.

Aprovechando la fecha (Semana Santa), planificamos un recorrido que era muy atrayente, aún sin los Ford T: Salta, San Antonio de los Cobres, Cachi, Cafayate y las pequeñas poblaciones intermedias, son referencias turísticas muy bellas que motivaron que la mayoría de las tripulaciones estuviera compuesta por la familia de los desafiantes.



¿Por qué la altura?, ¿por qué ese desafío? El hombre se ha comunicado por medio de símbolos desde sus orígenes. Los símbolos hablan por sí solos, tienen una gran capacidad comunicacional. Cuando con El Caminante unimos los extremos del país, desde La Quiaca a Ushuaia, y, años más tarde, en la Caravana Centenario desde Punta del Este a Valparaíso, lo que estábamos queriendo representar era la capacidad, fortaleza y vigencia de un auto que nos apasiona. Esos viajes simbolizaban esas características que buscábamos resaltar.



Al mismo tiempo, esos recorridos, montados sobre la geografía de nuestro país, hablaban de las dimensiones que era capaz de recorrer: el largo, de norte a sur, y el ancho, de este a oeste. Dos dimensiones. Faltaba una, la 3D: la altura.

Y de esto se trataba este hito, este símbolo. Transitar por el punto más alto del mundo de una ruta regular, la mítica ruta 40. Ese punto tan alto es un abra, el paso entre montañas que une dos valles. El Abra El Acay, al lado del nevado que le da su nombre, entre las localidades de San Antonio de Los Cobres y Cachi, en Salta. En Nepal existen caminos más altos, pero no son rutas regulares, sino más bien senderos. De altura debatida entre los 4.895 m. del cartel que está en el lugar a los 5.061 de algunas mediciones, fue, sin duda, un duro desafío.

El viaje continúa. Alfredo maneja y José dormita en el asiento trasero. Dos excelentes compañeros de aventura. Con Alfredo Civalero ya habíamos compartido el largo viaje de norte a sur. Con José compartía, además del trabajo, el interés por los Ford T y otros hobbies, como la fotografía y el trekking. Buen humor, espíritu de sacrificio y solidaridad; ingredientes imprescindibles de la camaradería que existía.

Hubo otros que, sin participar directamente del viaje, ayudaron, y mucho a su concreción. Cuando la idea se convirtió en proyecto, varios pensaban, aunque no lo dijeran, que era una locura: Un auto diseñado hacía más de 100 años, transitando a ¡¡cinco mil metros de altura!! Sin embargo, algunos si lo tomaron en serio, y colaboraron con sus ideas, experiencia y conocimientos, como Federico Kirbus y Sergio Baldi. Sus consejos fueron determinantes en el éxito que tuvimos, al elegir la fecha correcta, el sentido de la travesía, los problemas de temperatura, la inclusión de oxígeno para los automóviles, etc.

Los recuerdos siguen fluyendo al ritmo de los kilómetros que pasan: la emoción del abrazo con Alfredo al llegar al Abra, el vía crucis de El Caminante en ese viernes santo, a menos de 10 kilómetros por hora, pero insistiendo en su camino hasta llegar, el entusiasmo y buen humor de Héctor y su gente, la ansiedad de Jacinto, el espíritu de grupo de Claudio. Será lo que nos quede para degustar cuando el tiempo pase.

Para reforzar su representación, los viajes/símbolos anteriores se desarrollaron bajo una idea fuerza que se materializaba en un lema. El del largo raid de La Quiaca-Ushuaia fue: “Soñar es querer, querer es poder, poder es llegar”. La Caravana Centenario, que buscaba integrar aficionados de distintos lugares: “Tres países, Dos océanos, Un auto”, y este no podía ser menos, por lo que, parafraseando el lema



olímpico, resumimos la motivación de este desafío en tres palabras latinas: Fortius, distantius, altius: más fuerte, más lejos, más alto.



El Modelo T ya ha demostrado su fortaleza a través de los años, se impuso al paso del tiempo y perdura en el resonar de sus motores. Lejos han llegado, transitando por caminos de todo el mundo, cuando aún no eran caminos.

Estos cuatro “ancianos” diseñados hace más de 100 años, representantes del Primer Club del Ford T de Argentina con sede en Córdoba, superaron ahora el reto de ser más fuertes, llegar más lejos y volar alto, muy alto: Cinco mil metros de altura, cinco mil desafíos.

Misión cumplida.

2014 La Falda, Córdoba – XVIII Encuentro Internacional

Toda una aventura

A fin del pasado mes de septiembre participamos del tradicional encuentro de Ford T, organizado por el Primer Club del Ford T de la Argentina, en la ciudad de La Falda, provincia de Córdoba, en homenaje al fallecido presidente del Club, Sr. Jorge Baez.

Desde el año 2003 y de manera consecutivo hemos participado de este tradicional evento, realizado hasta este año en Córdoba, para conmemorar un nuevo aniversario del lanzamiento de este querido modelo de Ford, hecho ocurrido el 1° de octubre de 1908.

Si bien en esta oportunidad la concurrencia no fue tan numerosa como en otros años, la pasamos tan bien como siempre y nos divertimos mucho; hasta tuvimos tiempo de vivir un par de aventuras sobre ruedas que resultaron fantásticas.



La primera fue durante la mañana del viernes 26. Extrañamente a lo acostumbrado el tiempo se puso muy inestable. Tal fue así que a los pocos minutos de decidir dar un paseo para conocer el balneario Siete Cascadas, empezaron a caer unas pesadas gotas que se transformaron en “aguanieve”. Pronto el Touring de Graciela y Jorge Carnevale de convertible se transformó en sedán y junto a mi amigo Alfredo Civalero, presidente del Club organizador, emprendimos viaje.



Tan raro estuvo el tiempo que a los pocos minutos ya había mejorado y el Touring volvió a ser convertible para disfrute de todos. El complejo Siete Cascadas está en un extremo de un espejo de agua artificial y nuestro objetivo era recorrer por un supuesto camino el contorno del lago. Hasta el complejo fue todo bárbaro, luego siguió un camino de tierra (ideal para el Ford T), pero con cada vez más empinadas subidas. Los 20 caballos de potencia claramente no son suficientes para llevar a cuatro adultos por un camino que no se conoce. Con la excusa de sacar fotos, pronto fuimos tres, luego dos y finalmente

uno a bordo y el resto caminando. Pero con un tiempo soleado y agradable y unas vistas sorprendentes pudimos “dar la vuelta”. Jorge nos aclaró que en realidad eran menos los caballos de su motor por una descalibración de la primera, que al llegar al hotel pudo remediar. Así de fácil.

El sábado por la mañana alrededor de 30 Ford T salimos, evitando una caravana, hacia el zoológico “Tatú Carreta”. Un espacio abierto con unos 5 km de caminos de tierra y animales autóctonos dando vuelta por allí y otros más enjaulados. Bajo un cielo azul increíble, se aprovechó el paseo para realizar algunos bautismos. Sí, los Ford T en presencia de sus padres y padrinos, reciben unas gotas sagradas de alcohol, de manos del “Gran Watson” y a partir de ese momento los autos reciben un nombre para toda su vida.





Por la tarde la consigna era llegar a la Posada del Museo, un lugar encantado, muy próximo a la localidad de La Cumbre. Había dos caminos: el de pavimento y el de tierra, más largo y denominado “el camino de los artesanos”. A bordo del Touring del matrimonio Olmos, que llegaron desde Colonia Caroya, encaramos el viaje por la opción más larga y desconocida.

Todo iba bien hasta que el hermoso Ford T comenzó a toser, justo en una subida, en pleno camino de los artesanos. ¿Y ahora qué hacemos? Nadie iba adelante, ni nadie iba detrás, por lo menos a la vista. Celular, llamada y respuesta tranquilizadora, “unos tres T están a pocos minutos de Uds.”

Al llegar se hicieron las preguntas de rigor para tratar de detectar la falla mecánica. Pero la respuesta estaba un par de metros atrás, la tapita del carburador estaba en el suelo y a su lado, increíblemente, el tornillo de sujeción. Espalda al piso, aliento de todos los que mirábamos sin entender bien de qué se trataba y listo. Arranque y en marcha nuevamente. Menos mal, porque nos quedaba por delante unos km que nos parecieron muchos más, por desconocimiento y ansias de llegar a destino. Como pintoresco fue muy pintoresco, pero riesgoso para hacerlo sin compañía de otros autos.

Gran sorpresa nos causó al llegar a la Posada, todos nos estaban esperando, poco preocupados disfrutando del lugar, cómodamente sentados y disfrutando de bebidas heladas que tanto anhelábamos nosotros. En realidad, fuimos solamente cinco las tripulaciones valientes que optamos por el camino de tierra. Los demás, se lo perdieron.

Para destacar el lugar; la Posada del Museo son en realidad dos: una Casa de Té y el Museo de Motos y Bicicletas. Ambos atendidos por sus dueños, dos hermanos encantadores, que nos generan ganas de regresar y permanecer allí por más tiempo.

El regreso fue, por supuesto por pavimento y nos pareció terriblemente corto, respecto del de ida.



Por la noche fue Cena de Gala, con mucha y rica comida y un momento emotivo durante el homenaje que quien fuera alma, corazón y cuerpo del Primer Club del Ford T: Jorge Baez.

Así transcurrió este XVIII Encuentro, el último que se realizará en Córdoba, ya que actual comisión decidió que a partir del año que viene, se realizará en otras provincias. La edición 2015 se hará en Santa Fe y la de 2016 se haría en Mendoza.

Agradecemos al Club por habernos invitado, los felicitamos por la excelente organización y agradecemos también la hospitalidad recibida en el Hotel FATSA de La Falda y a todos los socios que nos permitieron compartir con ellos tan lindos momentos.



2015 Sunchales y Rafaela, Santa Fe – XIX Encuentro Internacional

Pura diversión

Efectivamente, este año los socios del Primer Club del Ford T de la Argentina decidieron transformar su tradicional encuentro en una pura diversión, incluyendo unas vueltas al mítico circuito de Rafaela, con una largada de tipo “Le Mans” incluida.

Los conocemos a todos bastante bien, hemos compartido sus encuentros por más de diez años y sabemos de su grado de locura. Los hemos visto hacer de todo y transitar por los más diversos caminos de la Argentina, pero este año los socios del Primer Club de Ford T nos han sorprendido aún más.

Todo comenzó la tarde del viernes 2 de octubre en la ciudad de Sunchales, provincia de Santa Fe. Por primera vez en su historia, el club organizaba su encuentro anual fuera de la provincia de Córdoba y la zona de Sunchales-Rafaela, lechera por excelencia, fue la elegida.



Un equipo liderado por dos de sus socios, Jacinto Druetto y Marcelo Fiuri fue el encargado de tener todos los detalles listos para recibir a unos treinta Ford T provenientes de distintas partes de la Argentina.

Pero este año había un condimento extra: el paso de la “Caravana T a 90 años del 100.000” que había partido de Pacheco y ya había llegado a Rafaela. Desafiando el tremendo tránsito de la ruta 34 un viernes a última hora de tarde, una media docena de autos se hicieron presentes en Sunchales.





El amplio espacio del sindicato de la Asociación de Trabajadores de la Industria Lechera de la República Argentina (A.T.I.L.R.A.), sobre la ruta 34 sirvió de parque cerrado para los tráileres y su preciada carga: los Ford T. Y el hotel Hostal del Parque Casic sirvió de hospedaje para toda la delegación. Justamente allí previo a la cena de bienvenida El Ovalo Azul organizó una charla técnica acerca de algunos secretos del diseño del Ford Modelo T.

Pero la gran jornada sería al día siguiente. Bien temprano todos fueron poniendo en condiciones sus reliquias mecánicas. Tengan en cuenta que algunos autos ya son

centenarios y otros pronto lo serán. La idea era dar un paseo por caminos de tierra, pero las lluvias caídas durante la semana podrían complicar el paseo, por eso se decidió ir a Rafaela por la ruta 34, no en caravana, sino de pequeños grupos, para evitar demoras en el intenso tránsito de esa ruta.



La gente del concesionario oficial Ford de Long Automotores nos estaría esperando. Tras 40 km de camino pavimentado todos los participantes hicieron foto grupal frente al flamante edificio de Long. Al mediodía los amigos del Club de Autos Antiguos de Rafaela prepararon un almuerzo en su hermosa sede, en el Antiguo Taller Ternengo Lacertosa que es a su vez la sede social del club.

En un ambiente lleno de recuerdos rafaelinos, muchos vinculados a las inolvidables 500 millas que tradicionalmente se corrían en el circuito local, todos nos reabastecimos, tras el tremendo “esfuerzo” realizado. Bueno, es un decir, porque en realidad en el ambiente de los Ford T todo es tranquilidad, marcha lenta pero intensa en emociones y en diversión. Son los intrépidos en sus máquinas motoras.





Pero lo mejor estaba por venir. Luego del merecido almuerzo en el CAAR, la gente de Long ya había organizado todo para que los T pudieran dar alguna vueltita al circuito, el mítico óvalo de Rafaela.

Como chicos ingresando a una fábrica de juguetes, así nos veíamos todos, pilotos, acompañantes, curiosos y colados. Gracias a los amigos de Long pudimos subirnos a la caja de una Ranger y así capturamos imágenes inolvidables de la vuelta completa al circuito de 4.662 metros de todos los participantes. Para un auto de noventa años, pensado para andar en la tierra a 45 km/h, un circuito como este despierta en sus conductores las fantasías más insospechadas. Y todos pudieron dar rienda suelta a esa fantasía que,

seguramente, iba mucho más rápido que sus autos.

Pero como los chicos siempre quieren algo más, a pesar de estar dentro de una juguetería, se nos ocurrió luego de estacionar prolijamente los autos a 45 grados en la recta principal; ¿qué tal si hacemos una largada tipo Le Mans?, y dale...ya que estamos...

Y el espectáculo que vivimos y que quedó plasmado en el video que se puede ver en youtube titulado, "Vértigo en Rafaela", fue realmente para la historia. En realidad, no fue nada del otro mundo, pero hacer algo habitual sobre un Ford T, deja de serlo para transformarse en algo sobrenatural. Pero hay que vivirlo para entenderlo. ¿Qué más se podía pedir?



La tarde todavía estaba a pleno y nos faltaba otra visita más. Por caminos de tierra algunos y por pavimento otros nos fuimos hasta la localidad de Ataliva, casi de regreso a Sunchales. En este cálido pueblo nos esperaban sus vecinos frente a la plaza principal en el local de la Sociedad Italiana de M.S. Patria e Lavoro de Ataliva. Fundada en 1913 esta sociedad administra un teatro de la época, recientemente restaurado, que luce tal cual fuera hace un siglo atrás. Contentos y excitados por lo recién vivido y deslumbrados por la grata recepción y por estado de ese teatro que nos llevaba a la época de estos autos, no tuvimos más remedio que aceptar una picada descomunal con un chorizo casero único en el mundo, acompañado por otras delicias del lugar.

Vuelvo a repetir, ¿qué más se podía pedir? Un tiempo espléndido, paseos distendidos, gestos de amistad, sin contratiempos, así concluyó la actividad con los Ford T. La cena tradicional de camaradería con la entrega de recuerdos para todos fue el broche de oro a una jornada excepcional.



2015 Caravana a 90 Años del 100.000



ahora completó el raid es un auto con 89 años de antigüedad. Una verdadera hazaña de esos fierros y de la confianza depositada por su dueño, conductor y acompañantes.

A fines del año 1924 la unidad número 100.000 del Modelo T armada en la Argentina recorrió buena parte del país. El 30 de diciembre inicia una gira por el interior del país recorriendo un total de 6.000 km.

Para recordar ese evento el Primer Club del Ford T organizó una Caravana y finalmente un socio logró la hazaña de completar todo el recorrido con su Modelo T de 89 años de antigüedad.

El Primer Club del Ford T de Argentina, fiel a su objetivo de revalorizar este auto, no solo por lo que significó desde el punto de vista técnico, sino por su aporte a grandes franjas de la sociedad y la transformación socio-cultural que produjo, auspició junto a Ford Argentina la reedición de este viaje histórico durante el mes de octubre de 2015.

La idea original era la de armar postas con grupos de socios que con sus autos recorrerían las diferentes etapas del itinerario prefijado, pasando por las mismas localidad visitadas hace 90 años por el Ford T 100.000. Pero nadie se imaginó que además de esa participación de socios, hubiera uno que completaría todo el trayecto de casi 5.000 km.

El Ford Modelo T de Héctor Gentile, un Fordor cuatro puertas de 1926, fue el que completó esta verdadera hazaña. Si bien los caminos no son los de 1925, el auto que

Cronograma de la Caravana a 90 años del 100.000

Siete etapas, 4.600 km, completada por el Ford T Fordor 1926 de Héctor Gentile (piloto y mecánico), Adriana S. Gentile (navegante) seguidos por vehículo de apoyo conducido por Juan Irigoyen (mecánico y logística), José Santucho (acompañante) y Gustavo Morelli (logística)



Etapas 1 de 714 km

Setiembre 29 - 10 horas: Partida simbólica Planta Pacheco Ford Argentina. Septiembre 30 - Pilar-Rosario (Desde concesionario Ardama, pasando por Arrecifes y Pergamino). Octubre 1º: Rosario-Santa Fe (pasando por Gálvez, Gesler, San Carlos). Octubre 2: Santa Fe-Sunchales (pasando por Esperanza, Rafaela). Octubre 2 y 3 - XIX Encuentro Internacional en Sunchales y Rafaela.

Socios participantes: Claudio Di Rosa (piloto), de Uruguay, Carlos Jorge Praderio (piloto) y Carlos Sanni (mecánico) y Gustavo Velazco, esposa e hijo

Etapas 2 de 660 km

Octubre 4: Sunchales-Villa María (pasando por San Francisco, Las Varillas). Octubre 6: Villa María-Río Cuarto

Socios participantes: Jorge Carnevale (piloto) y Graciela Frosasco (navegante) y Alfredo Civalero (piloto, comediante, corresponsal, nunca mecánico)

Etapas 3 de 726 km

Octubre 7: Río Cuarto-Laboulaye (pasando por La Carlota). Octubre 8: Laboulaye-Junín (pasando por Rufino, Vedia). Octubre 9: Junín-Intendente Alvear (pasando por Lincoln, Gral. Villegas).



Etapas 4 de 782 km

Octubre 11: Intendente Alvear-Trenque Lauquen (pasando por Fortín Olavarría, América). Octubre 12: Trenque Lauquen-Bahía Blanca (pasando por Tres Lomas, Salliqueló, Caruhé, Puán, Pigué).

Socios participantes: Nelson y Héctor Yammal (piloto y navegante) y Roberto Mileo (acompañante)



Etapas 5 de 637 km

Octubre 14: Bahía Blanca-General Lamadrid (pasando por Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Suárez). Octubre 15: General La Madrid-Tandil (pasando por Olavarría, Azul)

Etapas 6 de 588 km

Octubre 16: Tandil-Tres Arroyos (pasando por Juárez, González Chaves). Octubre 17: Tres Arroyos-Mar del Plata (pasando por San Cayetano, Necochea, Comandante Nicanor Otamendi).



Etapa 7 de 505 km

Octubre 20: Mar del Plata-Chascomús (pasando por Maipú, Coronel Vidal, Dolores). Octubre 21: Chascomús-Buenos Aires (pasando por Echeverry, Avellaneda, ex Planta Ford La Boca)

Socios participantes: Jacinto Druetto (piloto) y Alfredo Civalero (acompañante, agente de prensa, nunca mecánico)



La partida

Varios socios se hicieron presentes a la partida simbólica realizada en la Planta Pacheco de Ford Argentina aquella mañana del 29 de septiembre. El presidente de la compañía señor Enrique Alemañy personalmente se interiorizó de todos los detalles de esta travesía entregándole al presidente del Primer Club del Ford T de Argentina señor Alfredo Civalero una carta que manifestaba lo siguiente:

“Desde Ford Argentina celebramos la iniciativa de vuestro Club de reeditar, luego de nueve décadas, la caravana llevada a cabo por el Ford T número 100.000 producido en nuestro país.



Los 4.600 kilómetros por recorrer serán un desafío que, sin duda, los Ford T participantes superarán instalando otro hito en su vasta trayectoria forjada a lo largo del siglo pasado y un nuevo motivo de satisfacción para todos los integrantes de la familia Ford.”

Poco minutos después, los socios Héctor Gentile y Claudio Di Rosa iniciaron de manera simbólica la travesía escoltados por otros Ford T pertenecientes a otros socios del club.

El Ovalo Azul siguió de cerca, día a día, el paso de la caravana por distintas localidades del país (ver fotos) y pudo comprobar el apoyo dado por muchos amigos entre los cuales podemos mencionar a Carlos Meligeni de Serra Lima S.A., Andrés Arregui de Todo sobre Fierros de Rosario, Marcelo Prigioni del American Ford Santa Fe, Automotores Long de Rafaela, el Club de Automóviles Antiguos y Especiales Esperanza, al Bocha Baldoni, Aroldo Power, Carlos Crova de Intendente Alvear La Pampa, Guillermo Simone S.A. y Miguel Vitelli. Seguramente la lista es mayor, a todos muchas gracias.





La llegada

Al mediodía del 21 de octubre, tal lo inicialmente establecido en el cronograma, el Ford T de Héctor Gentile, acompañado por otro T del socio Jacinto Druetto junto al presidente del Club Alfredo Civalero ingresaron a la ciudad de Buenos Aires guiados por El Ovalo Azul para hacer la última escala de este viaje histórico: la vieja planta Ford de La Boca. En medio de tremendo tránsito de la hora se llegó a destino para realizar allí las fotos de rigor.

Luego, ya más distendidos la comitiva se dirigió a la zona del Lago Regatas en la zona de Palermo donde todos compartieron un merecido almuerzo con la entrega de recordatorios para todos.

Sin duda alguna, la Caravana “A 90 años del 100.000” fue todo un éxito, con un inesperado desenlace, esto es, que un vehículo diera toda la vuelta, casi cinco mil kilómetros, sin ningún contratiempo, imitando lo hecho hace 90 años atrás por otro similar pero que era, por entonces un 0 km. Hoy los caminos, felizmente, no son los de entonces, pasaron 90 años, pero los fierros del auto de Héctor Gentile tampoco son los de un 0 km, son fierros con 89 años de antigüedad, por lo que en definitiva podemos concluir que este paseo evocativo terminó siendo una verdadera hazaña de un hombre y su querida máquina, un Ford Modelo T.



2016 San Rafael, Mendoza – XX Encuentro Internacional

Te con vino

Este año, tal como estaba previsto, la tradicional reunión de los Ford T se trasladó a Cuyo, más precisamente a San Rafael, Mendoza donde una veintena de vehículos se dieron cita para disfrutar del buen sol y mejor vino.

Para festejar 20 años de encuentros, el Primer Club del Ford T de la Argentina organizó su clásico encuentro en San Rafael y realmente en esta oportunidad fue muy especial. La clásica doble jornada se transformó en tres para aprovechar los bellos lugares de la región y justificar la distancia adicional que la mayoría de los participantes tuvieron que recorrer hasta esta zona cuyana.

Así, fue que el jueves 29 de septiembre se organizó, solo con los autos de calle, una excursión de todo el día al Cañón del Atuel, una verdadera maravilla natural que, tal vez, es desconocida para la mayoría de los argentinos. Las características de la ruta, más exigentes que lo habitual, impidieron el uso de los Ford T centenarios, pero no para disfrutar de un picnic en las cercanías de la central hidroeléctrica y a la vera del correntoso río Atuel. Una maravilla.





La jornada se completó en la ciudad de San Rafael con una merienda en la confitería Delicias del Boulevard, el pasaje de videos sobre el Modelo T en el auditorio del Hotel Vecchia Terra y la cena de bienvenida en el mismo hotel.

Unos veinte Ford T provenientes de diversas provincias se pusieron en marcha el viernes. En hora temprana visitaron la bodega Valentín Bianchi, ubicada a pocos kilómetros de San Rafael. El hermoso parque sirvió de marco perfecto para la primera foto grupal y un desfile de los autos, luego de la correspondiente visita a las instalaciones.

Unos cuantos kilómetros tuvo que andar la caravana para llegar a la UT Los Reyunos, donde todos recibimos un estupendo almuerzo con vistas al embalse que lleva el mismo nombre. Otra excusa para otra foto grupal.

El paréntesis del mediodía sirvió para la realización de una ceremonia que para los legos más se parecía a un exorcismo. A instancias del presidente del club, Guillermo Watson, se procedió a verificar la carga de los magnetos de algunos autos y a su recarga para mejorar aún más su funcionamiento. Para ello se utilizaron baterías, cables y hasta una brújula que, sumado a la curiosidad del grupo, hizo que esto se transformara en una ceremonia.



Bien distendidos, por la tarde se procedió a la visita de la fábrica de aceite de Oliva Yancanelo, con merienda incluida en mesas muy bien surtidas de “cositas” dulces, entre las que se destacó una pastafrola memorable.





Por la noche se adelantó la cena de gala que habitualmente se realiza los sábados en la que los comensales hicieron gala de todo su glamur luciendo trajes y vestidos de época. El momento más emotivo tuvo lugar al proyectarse un video aportado por la familia Royón que, como ser locales, hicieron de anfitriones. Todos nos emocionamos al ver tantas imágenes de encuentros pasados con momentos inolvidables, algunos compartidos por amigos que hoy ya no están físicamente con nosotros. Pero para EL OVALO AZUL la emoción alcanzaría un punto más alto todavía cuando el presidente del Club, Guillermo Watson, tras una sentida introducción, anunció que a partir de ese momento su editor era “socio honorario” del club.



El sábado 1ro. Octubre, aniversario mundial del Ford Modelo T, fue celebrado con una salida en caravana hasta Valle Grande, distante 35 km a lo largo de la ruta provincial 175. El almuerzo se sirvió en las instalaciones del Complejo Extremo Rafting, luego del cual se pudo optar por una travesía haciendo rafting y un paseo en catamarán por el embalse del dique Valle Grande. Como se puede apreciar hubo diversión para todos los gustos. De regreso se hizo tiempo también para visitar la Vieja Bodega Serra, en donde luego de una recorrida se procedió al bautismo de algunos Ford T que todavía estaban penando. Recordamos que en estos encuentros anuales se realiza esta ceremonia, con presencia de los padres y padrinos de cada auto, los que deben elegir un nombre ante la “autoridad celebrante”. Un certificado emitido en el momento deja constancia de tan importante ceremonia.

Así, con otra proyección de videos y la cena de despedida, concluyó este 20mo. encuentro que se transformó en internacional al contar con la presencia de un amigo chileno.











2017 Ciudad de Córdoba, Córdoba – XXI Encuentro Internacional

Las Chicas del T

Ese fue el eslogan del reciente encuentro de Ford T realizado en Córdoba, un homenaje a las mujeres, las incansables compañeras de ruta que comparten su alegría y belleza en cada reunión de estos autos de época.

Fue muy intensa la agenda armada por el Primer Club del Ford T para este tradicional encuentro de todas las primaveras.



Con base en el Hotel César Carman del Automóvil Club Argentino en Córdoba Capital, todo comenzó el último jueves de septiembre con la llegada de los primeros participantes. EL ÓVALO AZUL llegó a primera hora de la mañana y pudo participar de la primera salida de un Modelo T Touring del año 1915, restaurado para este evento. Gran alboroto armó este auto centenario cuando se mezcló con sus pares mucho más jóvenes en el centro de la ciudad. Y más aún cuando comenzó a lanzar vapor, pidiendo a los gritos un poco de agua.



Luego del cálido reencuentro con tantos amigos, por la tarde hicimos un breve paseo al Museo Gardeliano de Valentín Pazzi, para sorprendernos y sumergirnos en la historia del Zorzal Criollo. De regreso al hotel nos estaban esperando unas combis para llevarnos de paseo a Villa Carlos Paz, donde permanecemos hasta la mañana del viernes.

Ese día nos esperaba una larga jornada: una veintena de Ford T, llegados desde distintos puntos de la Argentina se pusieron en marcha para un paseo a la vecina localidad de Alta Gracia. La muy valorada presencia de motos de la policía local y provincial facilitó el paso de los autos por las calles y avenidas de Córdoba con muy intenso tránsito a esa hora.



En la Plaza Central, frente al Museo Estancia Jesuítica en Alta Gracia, nos esperaban los amigos de la Secretaría de Turismo con una visita guiada organizada. Ante numeroso público los T improvisaron una colorida exposición estática.

Ya al mediodía nos dirigimos a la Pulpería de Achával a pocos kilómetros de allí, en la localidad de Falda del Carmen, excelente lugar para reponer energías.

Por la tarde el regreso a Córdoba Capital se hizo por la ruta provincial C45, que desemboca en la autopista que viene de Villa Carlos Paz; pero desde ya no ingresamos a esta, sino que circulamos por la colectora.



Con un reabastecimiento de combustible todo muy ordenado y prolijo, al ingresar a la gran ciudad se produjo un descalabro absoluto por culpa de los semáforos, el intenso tránsito y un socio travieso que no respetó las instrucciones y «se llevó» a otros que simplemente lo siguieron. La caravana desapareció y los Ford T aparecieron por cualquier lado. Pero como «todos los caminos conducen a Roma», aquí todos los Ford T llegaron al hotel Carman, sanitos y contentos; no sin generar un breve momento de angustia, claro, algo que ya es tradición en este tipo de paseos.



Tras un par de horas de descanso, fue el turno de la cena de gala. Con la vestimenta de época correspondiente todo el mundo participó de un momento muy especial. Se inició con un merecido y sentido homenaje a un amigo que ya no está entre nosotros: Jorge Praderio. A continuación, entre plato y plato hubo entrega de recuerdos a todos los participantes y un número artístico. Para finalizar, una enorme torta con cintas blancas permitió que todos pudieran tirar de ellas y acceder a los premios sorpresa.

El sábado sería otra jornada intensa, pero localizada en la ciudad de Córdoba. Primero fuimos a la Plaza San Martín, frente al Cabildo Histórico, donde los autos se estacionaron para el deleite del numeroso público que habitualmente pasea por ese lugar tan céntrico.

Dejando los autos con vigilancia particular, todos nos dirigimos caminando al Museo de la Manzana Histórica y luego al Museo de la Mujer, donde EL ÓVALO AZUL organizó una charla, precisamente sobre el Ford T y la Mujer. Luego de un sabroso brunch todos regresamos al Carman, previo paseo por el Parque Sarmiento con tiempo para una parada y foto grupal.

Sin darnos tiempo para un descanso, la jornada continuó con una salida en micro al Palacio Ferreyra donde EL ÓVALO AZUL compartió otra charla, esta vez sobre la vida de Henry Ford y donde todos pudimos disfrutar de los distintos salones y de una terraza en la cual se nos ofreció un número artístico a cargo de la hija del presidente del club y sus compañeras de la escuela de danza.



De allí fuimos caminando a Colores Santos Resto Bar, donde nos esperaba una muy completa merienda, y luego dimos una caminata por el Paseo del Buen Pastor y el Paseo Güemes, para finalizar con una cena en el Milo Lockett Bar. Más no se pudo hacer.

El domingo, como si esto fuera poco, nos despedimos con un inolvidable asado en el Museo de Valentín Pazzi con la visita de Ana María Socci de Gradassi y su legendario Falcon de Turismo de Carretera, que condujera el campeonísimo Héctor «Pirín» Gradassi.

Así fue el XXI Encuentro Internacional de Ford T. Agradecemos a la comisión directiva del Primer Club del Ford T por la invitación y por todas las atenciones recibidas durante el Encuentro, y los felicitamos por la excelente organización del mismo. ¡Hasta el año que viene, amigos!

















2018 Zárate, Buenos Aires – XXII Encuentro Internacional

A mal tiempo buenos son los T

El mal tiempo jugó en contra para todos aquellos que se juntaron en Zárate, provincia de Buenos Aires, para celebrar como todos los años, el nacimiento del Auto Universal, el querido Ford Modelo T.

Como hace ya más de veinte años, el Primer Club Ford T de Argentina organiza su encuentro anual, que este año se hizo en la localidad bonaerense de Zárate.

Gran cantidad de amigos se dieron cita el viernes 28 de septiembre en el Complejo Polideportivo Municipal, lugar elegido para estacionar los tráileres con los T de los participantes.



Es de aclarar que, a diferencia de cualquier otro modelo de vehículo de época, los Ford Modelo T fabricados entre 1908 y 1927, son transportados sobre tráileres a fin de poder recorrer largas distancias hasta los lugares del encuentro. Tengamos en cuenta que a Zárate concurrieron socios de Chaco, Córdoba y otras localidades de la provincia de Buenos Aires.



Linda fue la jornada del viernes, que sirvió para reencontrarnos todos ya que entre los socios existe una amistad que más se parece a una gran familia.

La cena se realizó en el galpón entre medio de una veintena de queridos autos que, bajo techo, pasarían la noche protegidos de las inclemencias del tiempo. Se pronosticaba lluvia.

El sábado amaneció complicado, a las nueve de la mañana se empezó a oscurecer y el pronóstico de mal tiempo se cumplió al pie de la letra. Viento, lluvia, granizo... no faltó nada. ¡Hasta se cortó la luz! (Aunque es algo habitual en esos casos, por razones de seguridad).





Pero a las 10.30 una dama cordobesa, apelando a su experiencia —casi diría que más coraje que experiencia—, arengó a la tropa. Salimos igual. En ese momento parecía una locura, aunque los que tienen un Ford T —corno es sabido— se atreven a todo. Y salimos igual, aunque se hablaba de calles anegadas y cosas así.



Todos con las capotas levantadas, encaramos un programa de emergencia o plan B, un paseo que en principio tendría como destino la plaza Mitre, frente a la Municipalidad.

Y los milagros existen: poco antes de llegar a destino, ¡dejó de llover! Grande fue la alegría y a partir de ese momento todo cambió. Los rostros dejaron ver esa mística que solo el Ford T crea en quienes lo conducen y se dejan llevar en él. Luego, foto grupal mediante, seguimos hacia la costanera.

El almuerzo, por razones organizativas, se tuvo que cambiar de la Quinta «Nuestro Ensueño» (más conocida como la «Quinta del Conejo») al galpón del Polideportivo.



Por la tarde, ya con mejor tiempo, los T sin techo pudieron salir de paseo en una hermosa caravana rumbo a Campana, con destino en el Museo del Automóvil Manuel Iglesias.



De regreso, el encuentro tuvo su pico máximo de emoción y aventura: el cruce por el «Puente Zárate-Brazo Largo». Originalmente ese paseo se tendría que haber hecho mucho más temprano, ya que una merienda nos estaría esperando en el bohemio Barco Hotel; pero los caminos, luego de la tremenda tormenta, se encontraban cortados.

Pero todos estos cambios no impidieron que al caer el sol disfrutáramos de la Noche de Gala en el galpón donde funcionó la Antigua Aduana. El domingo por la mañana sirvió para que todos pudiéramos despedirnos hasta un nuevo encuentro de Ford T.









2018 Berazategui, Buenos Aires

Un día en Ford T en Berazategui

Después de ir a varios encuentros de Ford T en varias ciudades, ser agasajado por muchos amigos y otras personas que recién conocía tuve ganas de recibirlos en mi ciudad Berazategui, una ciudad ubicada al sur de la Capital Federal a mitad de camino entre esta y la Ciudad de La Plata.



La idea de un encuentro como los que conocían, de dos días daba vueltas, pero no veía la forma de hacerlo ya que al no ser una ciudad turística y por la cercanía con ambas capitales no posee hotelería.

Junto con unos amigos del Auto Club Berazategui del cual soy socio y que también tienen Ford T empezamos a organizar una salida exclusiva para los T.

Ya que es un auto muy especial en todos los sentidos, pensamos un recorrido no muy largo, a una velocidad lógica para nuestros veteranos autos.



Sin querer ya teníamos un mini encuentro de Ford T, pero había que darle forma y un nombre.

Así nació "Un día en Ford T en Berazategui", un evento de un solo día, un sábado a puro Ford T.



Íbamos a ser cuatro o cinco autos de la zona, pero la idea empezó a gustar en otro amigos entusiastas del Ford T y para cuando nos dimos cuenta ya éramos quince autos de varias ciudades,

Vinieron amigos de Salto, Pilar, La plata, Pacheco, CABA y hasta de Catamarca nos visitaron.





El día elegido fue el 12 de Mayo del 2018, el lugar de encuentro, la costanera del rio de la plata en la zona se Hudson, un paseo relativamente nuevo que gracias al apoyo de la Secretaria de Cultura y la gente de transito de la municipalidad de Berazategui pudimos usar para dejar los tráiler, armar la mesa de inscripciones y servir un desayuno de bienvenida.

Una vez terminado el desayuno y que todos los autos estuvieron listos con varias de sus tripulaciones vestidas de época salimos en caravana con destino a la casa museo del reconocido arquitecto Alejandro Bustillo, conocido por obras como el hotel Llao Llao, El banco nación, el hotel prov. De Mar del Plata entre otro.

En el barrio de Plátanos partido de Berazategui tenía su residencia de verano la que él llamaba el pueblito, ya que está conformada por la casa principal donde está la cocina y el comedor con un gran parque con una torre rodeada de otras casas, pero sin cocinas ya que todos los integrantes de la familia se juntaban a almorzar y cenar en casa principal. Hoy quedo encerrada dentro del predio de un colegio religioso en muy buen estado de conservación.

Luego de estacionar los autos en la puerta realizamos una visita guiada que termino con una picada en el parque frente a la torre. De ahí partimos en caravana hasta la ciudad jardín Ranelagh donde nos esperaban para almorzar en uno de los salones del club de golf, club donde inicio y desarrollo toda su carrera deportiva el gran golfista Roberto De Vincenzo.



Luego de un exquisito almuerzo realizamos la entrega de presentes y partimos todos juntos de vuelta a la costanera de Hudson donde estaban estacionados los tráileres y luego de varios saludos cada tripulación partió rumbo a sus hogares.

Y así de una charla entre tres amigos con un auto en común salió una hermosa reunión de amigos y sus amados Ford T.

Lucas ZAZA Giulianetti



2019 Río Ceballos, Córdoba – XXIII Encuentro Internacional

En familia

La continuidad de tantos encuentros hace que la convocatoria del Primer Club del Ford T de la Argentina sea una verdadera reunión familiar, donde los autos y el lugar, simplemente acompañan.

El lugar elegido para el Encuentro 2019 fue la ciudad de Río Ceballos, en la provincia de Córdoba, a los pies de la Sierras Chicas y a solo 30 km de la capital provincial.



Medio centenar de anotados representaron las más diversas procedencias geográficas: de la provincia de Córdoba llegaron representantes de la Capital, Villa María, Los Surgentes, Villa Nueva, Alta Gracia, Río Ceballos, Arroyito, Colonia Caroya, Mendiolaza y Oncativo; también de las provincias de Santa Fe (Rosario y Sunchales), San Luis, La Pampa (Intendente Alvear), Buenos Aires (Gral. Pacheco, Máximo Paz, Acevedo-Pergamino, y Trenque Lauquen), Santa Cruz (Río Gallegos), Entre Ríos (Chajarí), Catamarca (Capital) y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, así como representantes extranjeros de Estados Unidos (California) y Chile (Santiago).

El último fin de semana de septiembre fue el elegido, con una triple jornada: el viernes para la recepción de las delegaciones, el sábado para el paseo y la cena de gala y el domingo para un asado y despedida.



Como se trata de autos casi centenarios, todos llegan sobre tráileres y el primer día sirvió para la puesta a punto de las unidades para el gran paseo del día siguiente. Los caminos cordobeses han sido históricamente los ideales para estas máquinas y sus divertidas tripulaciones.

El sábado los 37 autos participantes se concentraron frente al San Pedro Hotel para recorrer los 24 km que los separaban de la primera parada del día: Saldán. Allí fueron recibidos por las autoridades en la plaza principal, donde se ofreció un abundante y necesario refrigerio.



A la salida todos los participantes atravesaron los Arcos de Saldán que forman parte del canal de agua que viene desde el dique Mal Paso, construido entre 1888 y 1890 por los ingenieros Cassaffouth, Biale Massé y Dumesnil, los mismos que idearon el dique San Roque.





El destino final de ese mediodía fue el Chateau Milenium, en Villa Allende, un lugar encantador. Allí todos los participantes fueron agasajados con un buffet organizado en sus parques verdes y cuidados.



Luego se sirvió un almuerzo en uno de sus salones. Luego de la infaltable foto grupal, la caravana se dirigió al Polo Audiovisual Córdoba, en la vecina localidad de Unquillo. Este espacio, ubicado en la hermosa Casona de Villa Forchieri, fue recientemente restaurado y allí funciona el Centro de Producción de Animación. Tras una merienda y las correspondientes fotos, comenzó el regreso a Río Ceballos para la foto en las elevadas escaleras del Hotel de France.

Por la noche la cena de gala se realizó en otro lugar emblemático: el Salón Villegas de Viró Eventos, un histórico casco de estancia ubicado en el corazón de Río Ceballos, con un parque amplio desde cuyas terrazas se puede apreciar el paisaje de las sierras. El domingo hubo un bonus opcional: un asado en el Museo Valentín Pazzi.

Así transcurrió otra reunión familiar del Primer Club del Ford T de la Argentina.













2020 Virtual, en todas partes – XXIV Encuentro Internacional

Con bigotes y barbijos

No podía ser de otra manera, el tradicional encuentro anual de los Ford T esta vez fue virtual, no obstante, fue todo un éxito con la participación de 86 tripulaciones de Argentina, Uruguay, Chile y España.

Todo comenzó a mediados de mayo, sabiendo que la Pandemia por el Covid-19 iba a ser por bastante tiempo, el Primer Club de Ford T y El Ovalo Azul se unieron para organizar algo “diferente”.

El encuentro no podía ser presencial y se pensó en algo digital y “algo más”. Y ese algo más fue la idea de crear el Libro de Oro del Ford T, algo que hiciera del evento muy especial y compensara la imposibilidad de darnos todos un abrazo, como todos los años.

Ya dimos cuenta de cómo fue el Libro de Oro en nuestra edición de octubre, ahora les contaremos cómo fue el Encuentro Virtual.



Sabiendo la gran repercusión y participación en el Libro, la comisión del club armó un programa por demás interesante.

Viernes 2 de octubre

17:00 Apertura del Encuentro, reunión virtual

17:30 Apertura del AutoJumble

18:00 Presentación a cargo de Alfredo De Lorenzo del Libro de Oro del Ford T





Los horarios fueron establecidos para compatibilizar la diferencia horaria con España y todo se desarrolló a través de la herramienta Meet de Google. A fin de tener ya un entrenamiento en reuniones virtuales, fue que durante las semanas previas al evento se desarrollaron una serie de charlas técnicas, denominadas “Charla T algo” utilizando esta misma herramienta con gran éxito. Por lo tanto, la concurrencia fue muy importante y con la puesta al aire de un video de bienvenida, se dio formalmente iniciado el encuentro.

Apelando a herramientas digitales se concretó un Autojumble (venta de repuestos) y la tradicional

charla que en todos los encuentros da El Ovalo Azul, esta vez sobre el Libro de Oro.

Sábado 3 de Octubre

11:00 Bautismo de los Ford T.

13:00 Almuerzo. El Chef Watson indicará por Whatsapp el menú

15:00 Salida individual o en pequeños grupos en cada localidad, algo optativo si las condiciones sanitarias lo permiten.

Importante: Conductor y tripulantes deberán participar, como es habitual en nuestros Encuentros, con indumentaria de época. Se premiará a la tripulación mejor vestida.

19.00 Charla técnica: Marcelo Fiuri, el sistema eléctrico del modelo T





Es habitual en los tradicionales encuentros de Ford T que los autos sean bautizados a través de una curiosa ceremonia realizada por “el reverendo” Watson. En esta ocasión se realizó de manera virtual gracias a la conferencia a distancia.

El acta de “Bautizando T” dice así: “Nos llevan de un lado a otro, nos permiten disfrutar de encuentros con los amigos, son fieles, nos piden poco, pero le negamos lo más importante: su identidad. Y allí andan nuestros Ford T por esos caminos de Dios, llenos de tierra y grasa, sin un mísero nombre que los identifique. Consciente de

ello, el Primer Club del Ford T de la Argentina en el marco de la campaña internacional “Demos identidad a nuestros T” asume la responsabilidad de registro civil del Modelo T otorgándoles, tras formal acto de bautismo, el Documento Internacional de Identidad T,

Sobre una “trompita baustismal”, que en realidad es un capot de una chatita que se está restaurando y que resultó ser histórica ya que se utilizó para promocionar la construcción del Autódromo Oscar Cabalén camino a Alta Gracia e inaugurado en el año 1968, “el reverendo” llenó de vodka (líquido sagrado) la tapita de radiador bautismal y la introdujo por la boca del radiador, hizo la señal de Ford e invitó a que hagan lo mismo con sus autos a los siguientes socios:



Nibaldo Candia de Chile y Daniel Bollo de Córdoba con “El Trasandino” ubicado en la ciudad de Córdoba, Roberto y Feliciano Gutierrez con el “Porteño” ubicado en Bahía Blanca, Jorge Carnevale y Graciela Frosasco con “Cuarentena” en Villa María, Guillermo Palumbo con “Don Oreste” en Córdoba Capital, Enzo Teniente con “El Criollo” de la ciudad de Córdoba Capital, Natalia y Juan Moyano con “La Tehuelche” en Río Gallegos, Jorge Enrique Schneeбели y Elizabeth Margarita con el “Verde” en Lanús, Jorge Ernesto Schneeбели con “Jimmy” en Lanús, Germán Boiteaux y Mirta con “Reserito” en San Juan, Jorge Carnevale y Graciela Frosasco con “Don Enri” en Villa María, Juan Bautista Segarra Segarra y Miguel Vicente con “Chicharrito” en España, Sergio Martínez Pintos y María Florencia Oliver con “Araña Antigua” en La Plata, Jorge Praderio y Sheila Hermida con “Bombero” en La Floresta Uruguay.



Respetando lo acordado en el programa, a partir de las 15 horas se pusieron en marcha los siguientes autos en sus respectivas localidades: Villa María 5, Córdoba Capital 8, Alta Gracia 1, Arroyito 3, Colonia Caroya 1, Intendente Alvear 1, Lanús 1, Río Primero 1, Bell Ville 1, Zárate 4, Chivilcoy 1, San Juan 1, Bahía Blanca 3, Capilla de Sitón 1, La Floresta (Uruguay) 1, Oncativo 1, Chajarí 1, Los Surgentes 4, La Plata 3, Tucumán 1, Chascomús 1 y Chañar Ladeado 2. Se movieron en total más de cuarenta autos.



Lo interesante fue como el grupo de Whatsapp se fue llenando de videos y fotos que daban fe de todo este movimiento sincronizado en tantos lugares de la Argentina. Aquí la tecnología hizo el “milagro” de juntarnos a la distancia.

La jornada del sábado culminó con una interesante charla técnica sobre el sistema eléctrico del Ford T, a cargo del socio Marcelo Fiuri.

Finalmente, en horas de la tarde del domingo hubo otra conexión virtual por la cual se dio a conocer el resultado del concurso a los mejores “vestidos” del encuentro, siendo los ganadores la familia Praderio de la Floresta y su “Bombero”.





Y así fue como se concretó el tradicional encuentro anual de Ford T, esta vez fue diferente a otros años, pero se hizo y esto fue lo importante. La Pandemia Mundial por el Coronavirus no impidió que los entusiastas de este modelo centenario de Ford pusieran en marcha sus vehículos y se “encontraran” como todos los años. Felicitamos a la comisión directiva del Primer Club del Ford T de la Argentina por la brillante organización del evento, utilizando las más modernas tecnologías disponibles como para que, de distintos lugares del mundo, todos pudiéramos disfrutar de un gran espectáculo virtual, con bigotes y barbijos.









Testimonios: Henry Ford el 2 de octubre de 1907

Amigos, les escribo desde mi despacho en la Planta Piquette, disculpen por la desprolijidad de mi escritorio, es que estoy con mucho trabajo. La empresa va viento en popa, el Modelo N es todo un éxito y una confirmación que los autos económicos son el futuro y no los caros que son para pocas personas que lo pueden adquirir.

Les voy a contar un secreto

y que quede entre nosotros: desde hace un año, junto a mis más selectos colaboradores le estamos dando forma a un nuevo modelo de auto que creo que será otro éxito de la compañía. Todos los días nos juntamos en el tercer piso de esta Planta, en una habitación que llamamos de experimentación y vamos cambiando ideas y dándole forma al nuevo modelo.





Me encanta sentarme en el sillón hamaca que perteneció a mi madre y escuchar como mis colaboradores me explican sus ideas a las que aportó las mías. Como me cuesta imaginarme las cosas dibujadas en el pizarrón que tenemos en esa habitación, mi amigo Charles Sorensen se encarga de darle forma corpórea y así avanzamos.

Hemos descubierto una aleación de acero que nadie utilizó todavía en nuestro país que hará fuerte y, a su vez, liviano al nuevo modelo. Además, hemos diseñado un chasis muy simple de fabricar, un sistema de suspensión basado en triángulos que permitirá a nuestro auto superar los desastrosos caminos que hoy tenemos. Vamos a ubicar el volante a la izquierda así evitamos, entre otras cosas, el peligro que significa a nuestras mujeres bajar por el lado en que circulan otros vehículos. El diseño del motor también es nuevo ya que tendrá una tapa de cilindros desmontable que facilitará su fabricación en grandes cantidades.

Mi socio y amigo James Couzens hoy se encarga de casi todo lo relacionado al funcionamiento de la empresa y eso me permite dedicarme de lleno al desarrollo del nuevo modelo.

No sabemos cómo se llamará, pensamos lanzarlo el año que viene y se me ha ocurrido definirlo así: Será un automóvil para las multitudes, lo suficientemente grande para la familia, pero lo bastante pequeño como para que el individuo pueda mantenerlo y cuidarlo. Estará construido con los mejores materiales, por los mejores hombres que se puedan contratar, en base a los diseños más sencillos que la ingeniería moderna pueda trazar. Su precio será tan bajo que cualquier hombre que perciba un buen salario podrá adquirirlo y disfrutar con su familia la bendición de horas de placer en los grandes espacios abiertos de Dios.

Yo creo que va a funcionar, le tengo mucha confianza... ¿Y Uds. que opinan?

Henry Ford el 2 de octubre de 1927

Amigos, en 1908 yo tenía cuarenta y cinco años y era socio mayoritario de una importante empresa de los Estados Unidos. En 1927, luego de quince millones de Modelo T que produje fui el hombre más rico del mundo. Mi fortuna superaba los mil doscientos millones de dólares y mi renta anual los cien millones. Cuando en 1919 adquirí la totalidad de las acciones de la Ford Motor Company y pagué por ellas la mayor cifra de la historia, sabía lo que hacía.



Durante esos diecinueve años el Modelo T me dio todo cuanto soñé y se me antojó hacer; y no hablamos sólo de dinero. Pude vencer al consorcio Selden que pretendía monopolizar la producción de automóviles. Creé el complejo industrial más grande del mundo, y allí implementé la cadena de montaje móvil y reduje los tiempos y costos en la fabricación del T. Dupliqué el sueldo de todos mis trabajadores sin que nadie me lo exigiera, y bajé el precio de mis autos a medida que aumentaba la producción. Intenté, sin éxito, detener la Primera Guerra Mundial por medio del Buque de la Paz. Fabriqué el Fordson que transformó para siempre las economías agrícolas de América y buena parte de Europa. También fabriqué barcos cazasubmarinos y tanques cuando supe que la guerra era inevitable. Adquirí una línea ferroviaria que luego sería modelo de organización; fabriqué los primeros aviones de pasajeros y fundé una línea aérea que fue precursora. Invertí en bosques, minas de carbón y hierro. Tuve mi propia línea de buques de ultramar para transportar mis vehículos a otras partes del mundo. Adquirí grandes extensiones en Brasil para explotar el caucho natural y romper así el monopolio mundial. Mi poder fue tal que incluso pretendí influir en la vida privada de mis trabajadores, para que siguieran mis ideales puritanos.

Todo esto fue gracias al Modelo T. ¡Hasta puso al mundo sobre ruedas!

Pero hoy estoy muy feliz y orgulloso de participar junto a un grupo de amigos de habla hispana el festejo de otro aniversario de mi creación. ¡Salute!



Jorge Carnevale

¡Hola, amigos! Hoy les voy a hablar de un integrante de mi familia. Apareció sin querer, sin buscarlo, pero enseguida se ganó su lugar. Pasé muchas horas a su lado tratando de entenderlo para hacerlo caminar lo más pronto posible. No tardó mucho tiempo en moverse por sus propios medios y la alegría fue inmensa. Todavía no sabía el mundo de amigos y aventuras que me esperaba andando con él. Este integrante de la familia del que hablo es un Ford T Touring del año 1923. Mi primer Ford T, al que bautizamos Atahualpa.

Logré armarlo después de conseguir tres autos, para dejarlo como está hoy. En algún sentido creo que lo encontré y fui armando parte a parte pero, también el T...me fue armando a mí.

Con esta máquina de casi 100 años, conocí cada rincón de mi país y parte del Uruguay, y en cada lugar, innumerables amigos que son como hermanos y compartimos la misma pasión.

Hace aproximadamente 18 años que pertenezco al Primer Club del Ford T de Argentina. Es difícil enumerar los momentos inolvidables que vivimos con él...Caravana de los 90 años Ford T 100.000, parte de la Caravana Centenario, y eventos en casi todo nuestro país y Uruguay.





Cuando se nos permitía circular libremente por las rutas, hemos ido a los encuentros realizados en nuestra provincia andando en el T. Cada vez que nos deteníamos a cargar combustible se nos acercaba la gente, especialmente aquellos que revivían con nuestros autos momentos de su infancia ya lejana, a contarnos sus anécdotas con un T. Es un auto que inspira cariño y despierta bellos recuerdos.

Tuvimos el honor de participar en la presentación del Gobroń Brille, auto histórico que perteneció a la familia Alvear y que fuera restaurado por un grupo de amigos, conocidos gracias a nuestros queridos autos.



Otras aventuras inolvidables fueron recorrer más de 400 km del antiguo Camino Real del norte cordobés, todo de ripio, visitando sus postas y estancias jesuíticas, pasear por los bosques de Palermo, llegar hasta el Obelisco, ir de El Calafate hasta el Glaciar Perito Moreno, dar la vuelta inaugural en el autódromo de las Termas de Río Hondo y muchísimos eventos más, no menos importantes.

Muchísimas salidas las hemos realizado en familia, con nuestros hijos y nietos, quienes comparten nuestra pasión por los T.

Fue en el Primer Encuentro, fuera de los de Villa María, al que concurría la familia completa.

Cuando nos comentaron la idea de ir todos, no retrocedieron cuando les dijimos que habría que vestirse de época. Enseguida se armaron los preparativos para estar acordes a la ocasión.

Para nosotros fue una alegría inmensa ver ¡¡cuánto lo disfrutaron!! Otro recuerdo familiar imborrable...

De Gabi Carnevale en nombre de ella, Dani y Leo.

Felicidad absoluta por haber vivido un fin de semana completamente mágico, a bordo de los "T", a contramano del tiempo. Tiempo que atesoran las construcciones, escrito de modo majestuoso en sus paredes y en el detalle de sus ornamentos. Tiempo grabado en las historias de vida, como la del genio dibujante Forchieri y también de todos los habitantes del pueblo.

Detrás de cada una de estas verdaderas máquinas del tiempo, hay una historia llena de búsquedas, esperas y hallazgos, como en toda historia de amor. Son autos que fueron tomando brillo de la mano de artistas, en quienes el conocimiento y la habilidad se conjugan con la camaradería. Imposible restaurar sin equipo. Equipo de amigos –todos tirando de la misma cuerda- que a veces son padres, a veces son hijos y a veces es como si lo fueran. Estos Encuentros son las ocasiones en que esas historias se cruzan, coinciden, con la pasión en el sitio de la brújula.





...Y de todas estas historias, nuestra preferida es la de ustedes, que es también la de un sueño que conocemos desde el primer fierro. Ya este agradecimiento tiene varios capítulos; así debe ser para unos días de novela. El último se llama “Niños felices” (y aquí entramos todos: los quince) porque tampoco nos vamos a poner muy poéticos... Justo ahí no sabemos cómo hacer para que “GRACIAS” se torne una palabra gigante, para nombrar una vida de siembra y cosecha. Por ser ejemplo de perseverancia e ideales, por la alegría y el entusiasmo, por la generosidad y el esfuerzo para brindarse a otros. Gracias por el hermoso árbol que un día plantaron, cada día asistieron –con sacrificio y amor- y que hoy da tanta sombra. Así es: estamos orgullosos y felices por sus logros, que festejamos especialmente en este día, justo

cuando se cumplen algunos añitos del “sí, quiero” y del “para toda la vida”.

Parece que la vida está hecha de encuentros... Y, si hay distancias, que en FORD T se deshagan. Hacia una meta, por una historia, tras un ideal, con la vida.

Se hizo un poco larga la cuestión. Todo para decir GRACIAS, FELIZ ANIVERSARIO Y LOS QUEREMOS MUCHO. Era más fácil de lo que parecía. Es cierto: seis inmensas palabras.

Daniel Bollo

Un viejo amor

Nuevamente estaba allí. Como muchos de los días que pasaba para ir al trabajo por la avenida Duarte Quirós, estaba estacionado allí.

Llamaba mi atención su antigüedad, el pequeño capot, su capota, pero, sobre todo, sus altas y delgadas ruedas de rayos de madera.

Fue hasta que un día la curiosidad pudo más y me detuve a hablar con su dueño, que le estaba haciendo alguna tarea de mantenimiento.

Ese día conocí al que sería luego mi amigo y tutor en temas de los Ford T, Daniel “Machito” Misano y su T modelo 17. En un corto diálogo, me relató las principales características de los Ford T, modelos, años de fabricación y otros datos que yo asimilaba con mucha atención, porque siempre me gustaron los autos antiguos, pero, casado hacía pocos años y construyendo la casa familiar, casi descartaba lo que consideraba debía ser caro y casi inaccesible en ese momento para mí.

No resultó tan así, según lo que me decía, y comencé a darle alas a mi sueño de tener un auto antiguo, verdaderamente antiguo. Y creía que ese anhelo se podía concretar más fácilmente en la próxima visita a mis suegros en la localidad de San Carlos Centro, Provincia de Santa Fe.





Al fondo del pueblo, casi en sus afueras, estaba una antigua herrería. A su lado, un gran ombú servía de referencia. Allí vivía solitariamente Eduardo Amadei, trabajando en lo que había sido el oficio de su abuelo y su padre. Solterón y parco en su trato, me llevó a un garaje en el extremo del taller y allí estaba el auto, un modelo 26 con un perro durmiendo en lo que había tomado como su cucha, su asiento trasero.

Así fue que, comenzando el otoño del 78, viajamos en nuestro Fiat 600 a ese pueblo con la ilusión de mostrar a la familia de mi esposa a nuestro recién nacido hijo Mauricio.

Ya allá, comencé a indagar sobre algún Ford T a la venta. Dos o tres conocidos de mi suegro me apuntaron coincidentemente a un modelo 26 que había sido prácticamente vendido a un desarmadero local. Inmediatamente y con la ansiedad que eso implicaba, me trasladé los 10 kilómetros que me separaban de San Carlos Norte, donde estaba ese auto.



Fue un amor a primera vista. Yo lo anhelaba y él me necesitaba. Amadei me explicó que había sido el auto de la familia desde que su padre lo compró 0 Km., pocos meses antes de su nacimiento, pero ya le daba vergüenza andar en él, y me contó que tenía casi cerrado trato para venderlo a la chacarita, donde sería desarmado y vendido por partes. Me costó convencerle de que me lo vendiera y quedamos que a los 15 días volvería a buscarlo.

Antes de retirarme, le pedí ver el resto de la herrería. Me quedé asombrado, era prácticamente un museo. Constaba de tres o cuatro salas donde había viejas y pesadas máquinas movidas a correa plana por medio de un eje con poleas de madera, el que cruzaba todas las dependencias a la altura del techo y, lo más llamativo, movido por un viejo motor de Ford T al que le habían sacado dos pistones, para disminuir su consumo. Al lado de este motor, estaba el que había sido la fuente original de potencia, un pequeño motor a vapor, ya herrumbrado y fuera de uso. En la sala principal había una gran fragua encendida, con su carbón mineral al rojo vivo avivado por un gran fuelle de madera y cuero con forma de corazón, que también pendía del techo y del que colgaba un contrapeso que cada tanto era elevado por el viejo herrero y, al soltarlo, hacía que el fuelle enviara aire por una gruesa manguera hasta la base de la fragua. De esa manera calentaba, para dilatarlo, un aro de más o menos 2 metros de diámetro que luego calzaría a presión sobre la gran rueda de madera de un carro que ya esperaba reposando en su plataforma de cemento en el suelo.

Y así regresé a la casa de mi suegro, haciendo figuritas en la ruta con el volante del Fiat, de puro contento. Por supuesto que no le dije a la familia, menos a mi esposa, lo que había pagado por el auto, que no era un precio excesivo, pero era plata que estaba distrayendo del presupuesto destinado a la obra de los dormitorios de los chicos.

Al segundo fin de semana, volví a San Carlos a buscar el auto.



Me recibió un temeroso Amadeí, quien me dijo que se había arrepentido de la venta ya que el auto no tenía papeles y no estaba hecha la sucesión. Un largo diálogo y algunos pesos más lo terminaron convenciendo. Fuimos a un escribano del pueblo, donde su madre, aún viva, estampó su huella digital en el boleto de venta, ya que no sabía escribir ni firmar.

Desde el comienzo de nuestra relación con El Caminante, el tema de los viajes de larga distancia fue una constante. Precisamente en el más largo de todos, de la Quiaca a Ushuaia, varios años después, fue que lo bautizamos con ese nombre.

Para traerlo a Córdoba no se me había ocurrido buscarlo con un acoplado o tráiler, que, además, no poseía. Lo iba a traer rodando los 330 kilómetros que nos separaban de Córdoba. Mirándolo con la

perspectiva de los años transcurridos, ese primer viaje ¡era una total locura! Si bien conocía de mecánica, a la vejez del auto se sumaba mi desconocimiento absoluto del modelo, con su particular sistema de encendido original con bobinas de madera, ni su transmisión con solo pedales y menos aún como se conducía.





Una rápida y no muy entusiasta clase teórica de conducción y regulaciones de encendido y carburación bastaron para la poca paciencia del vendedor y la ansiedad del comprador. Y así, corcoveando y tosiendo, regresamos al pueblo de mi suegro para fabricar con una cinta de ventana de enrollar la correa plana del ventilador, que faltaba. Casi sin dormir por el nerviosismo del viaje a emprender, salimos con mi hermano siguiéndome con el 600. El trayecto a Córdoba pasaba por el pueblo originario del auto, y nos permitió consultar sobre una falla que tenía al andar, que el anterior dueño, con tantos años de conocimiento de ese auto, solucionó al instante sacando una basura del carburador.



Más de trescientos kilómetros y diez horas después, cansado pero feliz, llegábamos a Córdoba en tres cilindros, ya que no sabía regular las bobinas de encendido. Ya estaba El Caminante en su nueva casa.

Al mes siguiente se desarrollaba aquí, en Argentina, el mundial de fútbol, y, al salir con él a festejar los triunfos de nuestro equipo por las calles de la ciudad, terminábamos con más de 10 personas subidas a sus estribos, con banderas y vitoreando.

En esa época sin Internet y con poca bibliografía disponible, muchas veces el auto, con un alto nivel de originalidad dada su historia poco accidentada, sirvió de referencia y ejemplo para amigos que estaban restaurando los suyos.

Su restauración y pintura se alargó por más de diez años, merced a las prioridades económicas de la familia. Participaron, en la mecánica, mi primer contacto con el mundo T, Daniel Misano y la chapa estuvo a cargo del personaje cordobés apodado “cara e’ yuvia”. La tapicería y capota requirieron otro viaje a San Carlos, para que las realizara quién había hecho el mismo trabajo hacía treinta años, el sancarlino Rey. A fines de 1991 finalizó su restauración.

Y allí comenzaba una larga historia de muchos años y kilómetros compartidos, salidas con amigos, viajes cortos y largos, pero esa es una historia que requiere un capítulo aparte.



El bisabuelo fue a la escuela, a enseñar

El pasado 30 de Junio, y como un ejemplo para generaciones más jóvenes, un bisabuelo cumplió con una de las misiones más importantes de la vida, enseñar.

Ese día, un Ford T de más de 80 años fue motivo de estudio y trabajo para los alumnos de la Escuela Técnica Ing. Cassaffousth. Un grupo de ocho alumnos lo ensambló completamente, partiendo del chasis, en escasas seis horas.

Esta actividad fue la culminación de un proceso que había comenzado un mes atrás, en una iniciativa del Primer Club del Ford T de Argentina, con sede en Córdoba (www.fordt.org.ar).



Con el convencimiento de que la actividad de la institución debe trascender hacia la sociedad donde se desarrolla, el Club propuso a los directivos de la escuela este programa, el que fue aceptado de muy buen grado y apoyado permanentemente.

Fue así que durante el mes de Junio se dictaron cuatro clases, una por semana, a los alumnos de los últimos años de la rama automotores: Henry Ford y el Modelo T, la caja epicicloidal, el sistema eléctrico y de encendido y el método de ensamblado.

Por supuesto, la clase que más interés despertaba era la “clase práctica”: el armado completo de un Modelo T. Para ello se contó con el aporte de “El Caminante” (www.fordt.org.ar/caminante), un Toring modelo 1926 que se preparó al efecto, con todas sus partes restauradas y pintadas.



Los alumnos seleccionados conformaron cuatro equipos de dos “mecánicos” cada uno y se les asignaron las instrucciones paso a paso, tal como lo presenta el capítulo dos del Manual de Servicio Ford, edición 1927, organizadas estas tareas para que cada equipo ocupara una posición fija alrededor del chasis y no se estorbaran en el reducido espacio de trabajo.

El escenario fue el amplio gimnasio de la escuela y allí se podían observar, a primeras horas del día, las más de 300 piezas, algunas ya pre armadas, que se debían ensamblar.

Los equipos comenzaron a trabajar a las 10 hs., coordinados por miembros del Club y, poco a poco, el auto fue tomando forma: El tren delantero, el trasero, batería, el motor, luego la carrocería, frenos, la columna de dirección, guardabarros y faldones, radiador, capot, aceite combustible y agua y, a las 16 hs., tras un par de manijazos, el gratificante ronronear del motor despertó la algarabía de los cientos de estudiantes que siguieron todo el proceso desde las gradas del gimnasio.



Esta actividad, única en el país y muy posiblemente a nivel mundial, seguramente ha despertado mucho interés, pero habrá cumplido su objetivo si revaloriza una actividad educativa tan importante para el desarrollo del país como la educación técnica y sobre todo, si reafirma la vocación de estos estudiantes por los fierros.



Alejandro Adaro

De la localidad de La Playosa,
Pcia. de Córdoba

Mi Ford T está bautizado con el nombre de LA FORONGA, es un Touring negro del año 1924 y sus padrinos son Guillermo Watson y Rubén Pignatta (quienes le pusieron su nombre) mientras intentaban sacarle un poco el olor a ratón en un lavadero en Cba.-

El auto es parte de mi familia desde el año 1955 más o menos cuando lo adquirió mi abuelo en la localidad de Pilar prov. de Bs. As. Y se lo compró a una maestra que daba clases en una escuela rural de (en aquel momento paraje) La Lonja.-



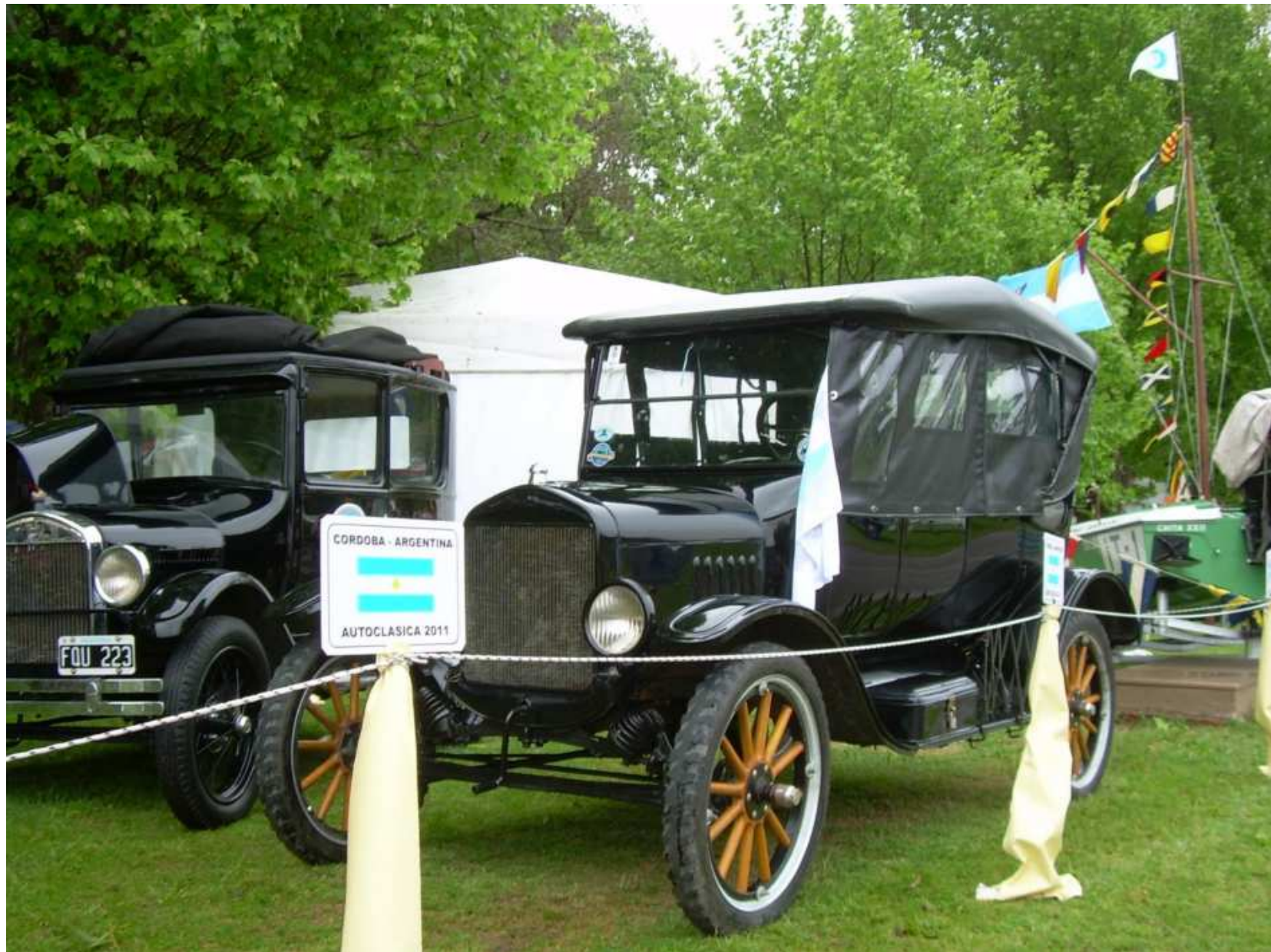


En principio lo uso mi padre para sus andanzas de joven por Bs. As. Luego fue a parar al campo donde estaba guardado y cada vez que llovía era una buena excusa para ponerlo en marcha y salir al barro, ahí tuve mis primeras clases de manejo T, debo haber tenido 10 años, ya manejaba un carting que me había comprado mi viejo con motor Sach 98, y también a veces le sacaba la camioneta del garaje o volvía manejando desde el pueblo, pero el manejo del Ford era algo muy distinto.

Un día, un empleado del campo se lo llevo de contrabando a los carnavales del pueblo y saco el primer premio llevando a la reina, esto enfado a mi viejo entonces lo coloco sobre unos troncos y desarmo algunas partes para que no funcionara y quedo varios años

descansando en el galpón, custodiado por ratones, arañas y otras alimañas.

El tiempo pasó, los años me llevaron por diversos caminos pero siempre con la idea de volver a ponerlo en marcha. Un día allá por 2001 cargando combustible en Cba. Encuentro varios Ford T juntos haciendo una salida y me llamo la atención, pero no era el momento.





Finalmente en el 2008 decidí ponerlo en marcha y restaurarlo, (como esta en las fotos). El camino de la restauración empezó buscando unas cámaras y un rulemán delantero, a través de un conocido consigo el tel. de Guillermo (Watson), me contacto y me invita a conocer su taller, por aquellos días estaba en una quinta de Jorge Baez, conocido socio del club, Le muestro unas fotos y me dice, tenés que traerlo y lo ponemos en marcha, así fue que una mañana de Agosto del 2008 llegaron al campo Guillermo y Ramón Castañeda (Moncho), casi no nos conocíamos pero de todos modos como iba a desconfiar de alguien que vino con tráiler del club, cargamos el auto y mientras picábamos unos salames y queso me dicen “podrías hacerte socio del club”. Entonces pregunto si me tiene que presentar algún socio, cuales son los requisitos? Y Moncho me contestó, yo soy el presidente y Guille el Vice, pagas el año por adelantado y listo. Me hice socio y ahí nació esta

amistad con ellos y con muchos otros socios a quienes fui conociendo con el tiempo en diferentes eventos.

El viaje, no más largo pero si más anecdótico fue la primer salida después de puesto en marcha y sin restaurar (así como estaba), fuimos con alguna gente del club (yo era reciente socio novato) desde Córdoba hacia Colonia Caroya, lo que implicó una mezcla de emoción y adrenalina (los guardabarros delanteros flameaban, los rayos de las ruedas crujían y la fragancia a ratón era muy intensa), el tipo fue y volvió como si nada. Me termine de convencer de restaurarlo completo, para los Cien años del Ford T apenas había arreglado un poco los guardabarros y los óxidos como para no lastimar a nadie y salimos, hicimos toda la vuelta sin mayores problemas. Siguió la restauración como venía planeada y un día sin darme cuenta estábamos invitados a participar con el Club en Auto clásica, que gran alegría y orgullo.

Desde ahí seguimos estos caminos juntos.-

LA FORONGA Y YO.-

Alfredo Civalero

Historia de El Duende

Hace más de medio siglo decidí que debía poseer un Ford Modelo T. Comenzaba mi adolescencia y disfrutaba las pequeñas libertades que otorgaban los padres en aquellas épocas.

En una de mis primeras salidas nocturnas por el barrio caminaba apurado, pues el horario de regreso era estricto y mi tiempo terminaba.

De pronto, estacionado en la ochava de una esquina encontré un antiguo automóvil que me deslumbró: gallardo, brillante, digno nuevamente por una mano que con amor lo había devuelto a la vida.

Yo sabía qué auto era, había algunos herrumbrándose en baldíos o arrastrando su miseria penosamente por las calles. Pero esa noche aprecié un Ford T por primera vez y ya no hubo retorno.

Llegué tarde a casa, me retaron y fui feliz a dormir, tenía otra meta, otro sueño para mi vida futura: comprar un T y lograr que luciera nuevo.

Años más tarde, con mi primer empleo formal, apareció la oportunidad, en abril de 1976.

Visitaba a un amigo en su casa y vislumbré a través de un postigo de celosías la forma curva de un guardabarros. Preguntar y salir a ver fue todo uno.





Mi amigo no entendía mi alegría y yo no entendía su apatía cuando advirtió mi admiración por ese Ford.

Tenía ruedas de Jeep adelante y patonas atrás, tapizado de lona a rayas multicolor, una redonda manija de llave de paso de agua de 2" era la tapa del radiador, tablero e interior rojos y – ¡por fin algo bien! - estaba pintado de negro (esmalte sintético pero negro). La capota y su estructura no existían.

Para mí no tenía defectos, todo estaba por hacerse.

– ¿Anda?

-Sí, anda.

Me convencí que el destino nos había unido cuando Tito – mi amigo- me pidió que por favor le desocupara la cochera y me llevara esa cosa. Del precio se hablaría otro día, lo

había recibido como regalo de su reciente casamiento y no lo quería. Directamente lo rechazaba.

Regresé a mi casa luego de leer una breve explicación de manejo en una carta del anterior propietario a Tito y que aún conservo.

El enojo de mi padre por la adquisición de “esa cafetera” mutó a estupefacción cuando lo estacioné en su jardín y lo tapé con una lona.

El T poco a poco se ganó a mi familia, papá me ayudó con las maderas y tapizados que mi madre cosía en cuerina negra.

Fue el primer auto que compré en mi vida y el único que he conservado. El “Duende” fue testigo y compañero de buenas y malas, triunfos y derrotas, alegrías y tristezas a lo largo de mi vida.

En la primera estrofa de “Cambalauto” Jorge Ortiz dice : “Un auto puede darte status lujos y placer...”. Las dos primeras son vanidades que no existen en este vehículo desde su propia concepción. En cambio, el placer bien entendido, el del trabajo cumplido, la alegría del sano esparcimiento, es la esencia misma del Ford T.

Seguramente eso pensaba Henry Ford cuando se encerró en 1906 en aquella legendaria habitación con un reducido grupo de colaboradores. Estaba por diseñar el vehículo que sería la revolución de la industria automovilística mundial y que lo convertiría casi cien años después en “El auto del siglo XX”.



El vehículo que llegaría a las masas y les daría la libertad de moverse a distancias impensables en ese momento excedió largamente las expectativas de Don Henry y también las mías.

Compré un auto para divertirme y me subí a un mito que me llevó a lugares que jamás imaginé con amigos que nunca esperé encontrar en la ciudad, el país y finalmente por el mundo.

El primero fue Daniel Lafata. La “Chancha” era un veterano fuerteísta de 23 años que sin conocerme fue a mi casa para controlar la puesta a punto a la semana de haber adquirido el auto.





El 21 de septiembre de 2016, cuarenta años después, repetimos ese viaje. Las chicas nos habían abandonado pero el Ford y la amistad siguen incólumes.

Todo lo que vino después de aquel primer viaje excedió, como dije, tan largamente mis expectativas que solo me resta agradecer a Don Henry, al Primer Club del Ford T de Argentina y a quienes plantaron su simiente, El Escribano Raúl del Castillo Vieyra y el Ing. Jorge Báez.

Alfredo Civalero, Socio N° 58 Primer Club del Ford T de Argentina

No lo advertí en ese momento, pero acababa de entrar en una especie de “hermandad solidaria” donde la ayuda mutua es palanca y punto de apoyo. Nadie que tenga un T permanece mucho tiempo en la banquina, siempre aparece el consejo, la ayuda o el repuesto.

Para septiembre con La Chancha ya éramos “chanchos” y fuimos a Carlos Paz para festejar la primavera con nuestras novias. Llegamos en tres cilindros y regresamos en dos, felices y sujetando entre los cuatro una lona para protegernos de la lluvia.



INAUGURACION DEL CIRCUITO PIRIN GRADASSI EN CARLOS PAZ MARZO 2003 (De cómo la tortuga les ganó a las liebres)

Con mis hijos y el Ford ganamos en el flamante circuito. Durante tres días busqué la explicación de lo inexplicable, la racionalización de múltiples causas y un solo efecto sorprendente, tan sorprendente que nuevamente me parece inexplicable.

¿Cómo puede un Ford Modelo T sin velocímetro, con dos marchas hacia delante y freno sobre las ruedas traseras vencer en su categoría a vehículos que no padecen de esa falta de tecnología? ¿Cómo puede un vehículo de 80 años igualar puntos con una potente cupé Mercedes medio siglo más joven?

¿Cómo puede imponerse sobre más de cincuenta autos y vencer en la general?

El auto más viejo que participó gana sobre todos. Parecía una broma. Entonces comprendí: FUE UNA BROMA, NOS TOMARON EL PELO. Tenía que ganar el más viejo y yo fui un mero agente de ese destino. Mi mérito fue estar allí, sobre el auto elegido a la hora indicada.

Se clarifica el panorama. Para que todo salga bien algunas cosas debían estar mal. Cambia el recorrido el día de la prueba, se modifican las planillas de los corredores y finalmente se eliminan.

El trayecto es veloz, ayudado por bajadas que permiten recuperar el tiempo perdido en las curvas cerradas, luego se asciende suavemente Me anima la posibilidad de circular casi todo el tramo en directa a mediana velocidad. Los tres Ford T que participan no harán mal papel, de cualquier forma 40 Km por hora es un promedio inalcanzable. Decido dar las seis vueltas sin cronómetro y sin llenar la planilla para girar concentrados a una velocidad digna. Mi hijo Leandro tendrá que ayudarme a “leer” el circuito.



Sé que los otros Ford T son difíciles, los “Danieles” Lafata y Bollo me aventajan largamente en experiencia. Lo que no sé es que mi auto será más estabilizado y doblará mejor.

Hay un duende jugando entre los autos, es el mismo que no me permitió inflar los neumáticos como es mi costumbre (me olvidé). Es el que empujó a mi hija Luciana a venir a último momento, el que subió a Verónica Lafata y en los últimos minutos a Nahir Watson. De esa forma lastró el eje trasero sobre las cubiertas bajas.

El duende sabe que el auto más antiguo es un Darrach sin posibilidades deportivas, le permite exhibirse y asombrar, luego lo retira de la competencia.

Largamos la prueba, no soy buen volante, pero el duende es un experto. Coloca sus manos sobre las mías y dibujo el circuito con una seguridad que jamás había sentido. El freno casi no se usa, para eso está el motor que responde increíblemente al pedido del “bigote”.

Leandro está insuperable: "tirate a la derecha, hay una alcantarilla hundida, "desacelerá, la curva es difícil", “papá los conos son para que hagas eslalon", yo obedezco. De fondo se escucha el bullicio del “lastre”, las chicas ríen y saludan, el público nos responde cálidamente.

Alcanzamos y pasamos a Lafata, que asombrado nos deja ir y luego acelera. Jugamos a pasamos, le doy lugar. Me estoy distrayendo, una voz en mi cerebro me amonesta. Nuevamente concentrado damos la última vuelta y salimos del circuito.

El conductor que viene atrás dice que estamos equivocados que dimos cinco vueltas ¿será cierto?, no importa, nos divertimos y el público ovacionó nuestro paso. Objetivo cumplido.

El resto es conocido, solo diré que mi auto no tenía nombre, pero la hazaña merece uno que la perpetúe: desde hoy el viejo Ford 1923 se llamará “El Duende” por abreviatura de “EL DUENDE DE PIRIN”.

Pirín nos gastó una broma en el circuito que lleva su nombre. Ojalá sea la primera.

Samuel Segura

Así comienza la historia de "PANCHITO" Fort T 1925:

Corría el año 1958 cuando mi Viejo por medio de un trueque recibe un auto FORT T chatita... yo tenía tan solo 8 años cuando vi por primera vez el auto estaba feliz....mi viejo me sentó en sus piernas y me hizo manejarlo, desde ahí fue un amor a primera vista.

Durante mucho tiempo fue nuestro único auto familiar, yo fui creciendo y comencé a usarlo para salir con mis amigos. Desde ahí varios recuerdos quedaron en mi por haber compartido tantos momentos con el T.



Una de las anécdotas más lindas que atesoro es que con mis amigos nos disfrazábamos para los corsos y utilizábamos el T como carroza, éramos los Bomberos Suplentes, le habíamos atado un tanque de agua atrás y con una manguera tirábamos agua a todo el mundo.



Podría seguir contando mil anécdotas más pero prefiero continuar con la historia... pasaban los años hasta que un día mi viejo decidí vender el Ford T y con la venta se fueron muchos de esos recuerdos vividos.

Luego siguió mi adolescencia y pasaron muchos modelos de autos más, pero siempre el T quedó gravado a fuego en mi corazón.

No hace mucho tiempo mi familia se agrando.... Llegaron los nietos y como todo Abuelo me puse a contarle anécdotas de mi pasado y a mirar fotos. Allí estaban los bomberos suplentes, las carreras hechas con el T, las saliditas con amigos, con la novia, ellos prestaban mucha atención a todo lo que les contaba y me dijeron: que lindo sería volver a tener este auto para que nos lleves a dar una vueltita.

Otras de las tantas anécdotas en el año 1968 ya varios de mis amigos tenían su propio Ford T, nos juntábamos en la plaza del pueblo los fines de semana y de charla en charla surgió la idea de organizar junto con un Club una carrera de autos. Así fue como logramos la carrera y vinieron autos de los pueblos vecinos a competir. También fue el auto con el que pasaba a buscar a mi novia (actualmente mi esposa) para dar vueltas en el pueblo. Cuando tenía 19 años con mis amigos programamos un viaje a las Sierras Cordobesas y para poder realizarlo buscamos publicidad de los comercios locales donde tuvimos que pintar los autos con todos los sponsors que nos ayudaron ya que no eran épocas fáciles.



A partir de ese momento se encendió en mí una mecha de entusiasmo y de búsqueda... tenía que volver a tener la posibilidad de ser dueño de un Ford T.

Así fue que comenzó mi búsqueda incansable por encontrarlo.... Recorrí el país entero, llamé a todos los que podían llegar a tener contacto con un T, fui a ver muchos y estuve mucho tiempo de acá para allá tratando de volver a tener un amor a primera vista como cuando tenía 8 años. Un día en la Provincia de Buenos Aires veo el auto que yo quería, pero su dueño actual no lo quería vender, pero yo en el fondo sabía que tarde o temprano ese T sería mío... así fue como durante mucho tiempo estuve en contacto con su dueño, comunicándonos telefónicamente de acá y allá, esperando el momento justo para que el auto fuera mío... después de unos meses me manifestó que había una posibilidad de que me vendiera el auto... desde allí supe que iba a volver a reencontrarme con el auto que marco gran parte de mi vida.







El auto estaba todo original, restaurado, yo solo le agregue un par de cosas más para darle mi toque personal.

Con el T en mi poder me hice socio del Club de autos FORT T y ellos me invitaron al primer encuentro que se realizó en la ciudad de San Rafael (Mendoza).... En ese encuentro la pasamos espectacular, nos remontamos a la época de juventud y revivimos un montón de emociones que nos hicieron tanto a mi como a mi esposa poner la piel de gallina. En esa oportunidad como la tradición dice en el Club bautizan a cada auto de socio nuevo que ingresa, fue entonces cuando le puse un nombre a mi auto en homenaje a mi viejo quien me inicio en el mundo del Fort T. Se lo bautizo como PANCHITO que era el nombre que tenía un tordo chaqueño de mi viejo. Quiero destacar que en ese momento le comenté al Sr. Guillermo Watson que el magneto de mi Fort T no funcionaba... él se ofreció a hacerlo andar y a

través de su conocimiento y experiencia, delante de todo el grupo lo puso en funcionamiento dejándonos a todos asombrados... desde ese día el magneto nunca más fallo.



Desde aquel encuentro... asistimos a todos los otros que se hicieron, donde nos hicimos amigos de un grupo de gente magnífica, gente que comparte la misma pasión... pero principalmente vamos felices a dichos encuentros ya que nos acompañan nuestros nietos PEDRO, JULIA y VICENTE, los cuales se visten junto a nosotros de época y van contentos en el Fort T escuchando todas las anécdotas que le vamos relatando y que nos transportan a aquellos años de gloria en donde con mucho o poco teníamos pasiones y nos divertíamos como podíamos.

Que más decir... de un tiempo a esta parte logre el objetivo... tengo el FORT T, puedo disfrutarlo y compartirlo con toda mi familia.

Hoy soy yo el que sienta a sus nietos en las piernas y les enseña a manejar el T. Ojalá les grave a fuego la PASION y el SENTIMIENTO que implican tener un Fort T... pero principalmente les deje la enseñanza de luchar y buscar, así como lo hice yo, todo aquello que les guste y los haga felices... porque de eso se trata la Vida.

Gracias, Samuel Segura.



Ismael Bozikovich

Un T con mucha espuma

Ismael Juan Bozikovich tiene unas jóvenes 76 primaveras, es de la localidad de Los Surgentes, provincia de Córdoba y en el último evento organizado por el Primer Club del Ford T de la Argentina, en Jesús María nos sorprendió con su última creación: un camioncito cervecero Ford Modelo T de 1920. Esta es su historia contada por su constructor.

“Entre los autos restaurados además del que le voy a contar tengo en mi haber las restauraciones de un Chervrolet voiture roadster modelo 1928 (Campeón), un Ford A voiture cabriolet modelo 1930, un Ford T Touring doble Phaeton modelo 1925 y un Ford T Station Wagon modelo 1924.





Una vez concluida la restauración de este último me surgió la inquietud de realizar una nueva restauración sobre otro vehículo Ford T. Por el modelo de vehículos tan antiguos es imposible encontrar originales y que solo requieran de restauración, por eso la tarea en gran parte necesita de la construcción de las piezas por ausencia de las mismas. Entonces me aboqué a buscar un modelo posible a ejecutar, que al igual que el Station Wagon, por tratarse de un vehículo no producido por la fábrica Ford, cada usuario en función de su demanda lo desarrollaba.

Así, fue que de una publicidad de una empresa americana que produce autos clásicos y antiguos a escala rescaté el modelo de Ford T Truck Beer que sinceramente me pareció algo innovador

dentro del mundillo de los que restauramos este tipo de vehículos.

El trabajo de construcción y restauración llevó aproximadamente 3 años, dentro de los cuales ocupé tiempo para construir incluso la máquina para fresar los flejes de madera para la construcción de los barriles.



propiedad y que tuvo ese gesto por enterarse del noble fin de volver este vehículo a la vida. Al motor le faltaba el cárter y la tortuga de imanes que conseguí por canje en la localidad de Laborde. En la localidad de Lobos conseguí el capot del motor, pieza muy difícil de encontrar.

Hasta ese momento tenía un montón de piezas herrumbradas, claro es el precio que sabemos tenemos que pagar los que nos dedicamos a revivir máquinas viejas y en desuso.

El vehículo, como ya mencioné no estaba en funcionamiento, sino que se empezó a construir a partir de piezas sueltas que fui consiguiendo como ya sabemos hacer los restauradores, es decir averiguando, buscando datos y haciendo amigos.

En una chacharita de Marcos Juárez, localidad vecina a Los Surgentes, compré un chasis herrumbrado con los guardabarros traseros que sin dudas estaban en muy mal estado, junto a ellos vino también un radiador que hubo que reconstruirle el circuito. En la búsqueda se cruzó un amigo de la localidad de Cruz Alta que hacía tiempo no veía y que me regaló un motor y dos guardabarros delanteros que tenía en un galpón rural de su







El trabajo comenzó arenando el chasis y dándole las manos de anticorrosivo necesarias. Durante un tiempo lo monté sobre unas llantas no originales para poder moverlo dentro del taller porque las llantas originales que coloqué sobre el final de la tarea tuve que reconstruirlas por completo puesto que sólo tenía los aros a los que tuve que torneear, armar, lustrar y centrar los rayos de madera. Las cubiertas fueron compradas nuevas de la única fábrica en el país que las fabrica, la firma Castagno de Marcos Juárez.

A partir de allí comenzó el trabajo sobre el motor que hubo que rectificarlo completo recomponer piezas, restaurar y poner en funcionamiento el carburador y ponerlo en marcha para asegurar que su funcionamiento estaba en orden para luego montarlo sobre el chasis.

Siguiendo en la línea del armado y restauración construí los faldones laterales de los estribos y restauré estos últimos. Procedí a realizar todos los trabajos de restauración de los guardabarros para dejarlos listos para el trabajo de pintura. De los faros delanteros lo único que tenía eran las tazas y las ópticas por lo que tuve que construir los aros que los hice en bronce y los portalámparas para evitar realizar reformas innecesarias y evitar además perder la originalidad del modelo. Construí además los faros de parking a kerosene en bronce realizando absolutamente todas las piezas a excepción de los vidrios. He fabricado además otros modelos de faros a kerosene a pedido para vehículos de amigos que pertenecen al Club del Ford T.





A partir de allí comencé con la construcción de la carrocería en madera utilizando piezas de madera de pinotea de demolición, madera sumamente estacionada y vistosa que hubo que maquinarla para obtener los tirantillos y flejes a la medida necesaria. Los trabajos de maquinados y fresados de la madera, así como el lustre también los realicé yo mismo. Los tapizados de la capota y de los asientos los trabajamos en el taller buscando armar un diseño simple y compatible con el modelo de vehículo.

Finalmente quedaba la fabricación de barriles que por las dimensiones de la caja y la cantidad requerida (12 unidades) debían tener una dimensión determinada. Luego de buscar en bodegas cercanas y ante la imposibilidad de conseguirlos me dispuse a construir los barriles, pero previo a eso tuve que fabricar la fresadora para maquinar los flejes de madera con la forma adecuada para conseguir el formato y la dimensión adecuada. En eso hubo que construir una maqueta de cartón a escala y así acercarnos al ideal. Para esto hubo una exploración respecto a las maderas a utilizar pasando por madera de álamo, kiri y roble.

Quedaba sólo las inscripciones publicitarias que en un primer momento se pensó en plotearlas, pero finalmente y para seguir en la línea del modelo las realizamos con pintura al estilo fileteado.”

Hasta aquí el relato de Ismael, pero para que esta historia sea completa falta mencionar que, durante estos tres años de restauración, su creador hizo de ingeniero, mecánico, chapista, tapicero, carpintero, electricista y pintor. Todo, absolutamente todo lo que vemos en el cervecero pasó por su mente y sus manos. Sin dudas, nos cuenta, que este es el vehículo que más satisfacciones le está dando, pero no será el último, ya tiene en mente otro proyecto para sorprendernos. ¡Salute!



Elías Zgaib

Para mis amigos

Verdaderamente soy un hinja de Ford, aunque mayormente del Ford T. Es que en mi familia hubo varios Ford T. Recuerdo que en el corralón de mi abuelo tenían una chatita T con la que mi papá repartía hielo y carbón. También con un Ford T él y sus hermanos cruzaron a Chile cuando el camino era una huella. Y cuando yo era chico veía en el taller de mi tío una chatita con la que soñaba que me invitara a ponerla en marcha. Así, fue que a los 16 años compré mi primer Ford T y desde aquel entonces, nunca he dejado de tener uno a mi lado.





La historia de mi colectivo T 1924 comienza en el año 2005 con una visita a nuestros amigos Pepe y Ana Damonte de Salto, provincia de Buenos Aires. Como de costumbre el tema de conversación con Pepe era relacionado con el Modelo T y en un momento, Pepe me dice: "¿No sabés a quién le puede interesar un camioncito? Por supuesto que la pregunta despertó al indio fordteísta que anida en mí (soy propietario de 6 Ford T de distintas carrocerías) y muy suelto de cuerpo le contesté: "¿Cómo que quién lo quiere?" Dando por sentado que a mí no se me podía hacer semejante pregunta. Pepe calmó inmediatamente mi angustia prometiéndome ir a ver el camioncito apenas termináramos el asado con el que me a mí y mi familia agasajó. Y eso hicimos, al rato estábamos en su taller, parados al lado del camioncito.

Pepe me había advertido que estaba incompleto, y yo ya sabía que estos camiones, denominados TT, salían de fábrica sin carrocería, o sea un chasis pelado con mecánica de camión. Difería del auto en que tenía un chasis más grande, fuerte, y un diferencial grande con ruedas también grandes para soportar la carga. En cuanto al motor, caja, dirección, ruedas y elástico delanteros, eran iguales al del auto. Si bien estaba incompleto, rápidamente recordé que yo tenía una batería de piezas de repuesto para completar el querido camioncito. Y me di a la tarea de revivir esa reliquia.







Comencé por conseguir las ruedas traseras de palo gracias a la intervención de mi amigo Sergio Garino, un gran restaurador sanrafaelino. Las cubiertas traseras las conseguí afortunadamente con la colaboración de Luis Garbotta.

Ahora sí, ya estaba en la tarea de preparar una buena carrocería de colectivo, que se realizó a la usanza de aquellos tiempos, con madera dura, terciado y las formas particulares del momento gracias a un gran amigo carpintero de Mendoza: Sergio Naranjo.





Como se acercaba la fecha del Encuentro del Ford T de Salto 2008 pensé que sería una buena oportunidad de agradecerle a Pepe llevándole el Colectivo de los Amigos, como lo nombramos en honor a esa hermosa amistad que nos brindara la familia Damonte. Pero aún faltaba algo: un pequeño homenaje a quienes dedicaron sus esfuerzos a la restauración de sus queridos T. Y aprovechando que la carrocería dejaba sus costillares de madera a la vista decidimos filetear sus cuadros con los nombres de todos los socios del Club del Ford T tanto de Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires, San Juan, La Pampa, Mendoza y de toda la República Argentina.

Nos llenó de satisfacción ver como todos en ese evento descubrieron que sus nombres estaban escritos, formando parte de la carrocería de un verdadero Colectivo de los Amigos.



Juan Ramón Cárcano

Mi querido Ford Modelo T lo compré en el mes de enero del año 2014 en la ciudad de Santo Tomé, provincia de Santa Fe. Lo interesante de este auto es que se conoce su origen, ya que fue comprado «cero kilómetro» en la vecina Franck, otra localidad santafecina.

En agosto de 2015 terminamos de restaurarlo. Esta tarea consistió en: corregir detalles de pintura, ya que tenía algunas marcas; tuvimos que hacer la capota nueva, porque estaba muy deteriorada —todo ese trabajo lo hizo un excelente tapicero: Edgardo, de la ciudad santafecina de Esperanza.

Luego, nos enfocamos en la parte mecánica: controlamos motor previa puesta a punto y calibrado de sus bobinas, y conmutador, reemplazamos toda la instalación eléctrica con cables originales forrados en tela que conseguimos gracias a nuestros amigos de Old Car de Buenos Aires.





Algo para destacar fue que a medida que iba desarmando el auto, pude comprobar la absoluta originalidad de este, algo que no siempre se da; los pistones que tiene el motor son de fundición y en el motor de arranque, en todas sus piezas, se puede ver estampado el óvalo de Ford—en su diseño de la época, y en muy buen estado de conservación. Otro gran detalle son los farolitos de estacionamiento que funcionan a kerosene, con sus mechas originales, ya que nunca habían sido encendidos; me los regaló mi amigo Lito Depetris, que corresponden a otro auto Ford Modelo T 1919, convertido en chatita en aquellos años por su padre y su abuelo.





Más importante aún: en septiembre de 2015, tuve la satisfacción de estrenado para el casamiento de mi hija. Y puedo asegurar que este querido Ford T se quedará por siempre con nosotros, pues ya es un bien de familia.



Guillermo Watson

Corría el año 1998. Hacía dos años que mi interés por los autos antiguos me había llevado a comprar un Ford 1935 y, como su reparación requería de alguien que entendiera de ese tipo de autos, pensé en un vecino que siempre tenía al frente de su casa alguna reliquia, muchos de ellos, más antiguo que el mío. Fue así que recurrí a Daniel Misano, quien, con el correr del tiempo, se convirtió en mi maestro.



En su taller conocí a una caterva de personajes, de los cuales, uno de ellos y a quien recuerdo permanentemente, sobresalía por su entusiasmo por este hobby: Jorge Baez. En esa época, Daniel le estaba restaurando una Runabout 1915 y su pasión era tal, que quería que todos tuvieran un Ford T.



Justo en esos momentos, otro amigo, Jose Pepe Quevedo, vendía un T, muy bien mantenido y ya casi totalmente restaurado por Don Picapietra.

Y allí fuimos un día con Baez. Yo fui convencido de volver sin nada. Para qué quería más autos si con el 35 me alcanzaba y además, como solía decir: "tengo un solo culo".





Pero la historia fue otra, fue un amor a primera vista, por lo que llegar a un acuerdo no fue difícil y de allí salí siendo feliz propietario de un T 1927 Touring. Lo complicado era comunicarlo a la familia, en especial a mi esposa Elisa, por lo que el T fue a un sitio “refrigerante”, un galpón-garaje en el que el grupo de amigos guardaba sus autos.

Allí fue donde Misano lo puso en marcha y luego, ya blanqueada la situación, de donde partí a rodar por la vida a bordo de mi querido Henry Viejo.



Roberto Gutiérrez

Estimados amigos, a pesar de que soy relativamente nuevo en el club, ya que recientemente me he inscripto en el mismo como socio, y tener mi Ford T modelo Touring del año 1922 desde el año 2018, no quería dejar de transmitirles algunas anécdotas y experiencias vividas con mi querida criatura.



Contador por profesión, amante de los fierros e improvisado mecánico por herencia de mi querido padre, desde joven empecé a adquirir esta hermosa pasión por los fierros.

Luego de experimentar con diferentes vehículos antiguos, como clásicos de los 60, 70 y 80, así como una Ford A roadster de 1929, durante una tarde de taller compartida con mi amigo fierrero Leonardo (Leo) Condit y mientras estábamos tratando de reparar el carburador de su Ford A, él comenzó a insistirme sobre la posibilidad que adquiriera un Ford T, argumentándome que yo ya tenía varios autos, pero que no podía dejar de experimentar lo que significa subirse y manejar un T.



Es así como me recomendó un auto que él había estado a punto de comprar y que desistió de hacerlo, por no ponerse de acuerdo con su dueño en el valor de venta. Fue así que, sobre el pucho, buscó en su teléfono, en el cual ubicó varias fotos que aún conservaba, porque, al parecer, el auto lo había dejado bastante "calentito".

El caso es que, tras varias tardes de mates y reparaciones compartidas en el taller, logró su objetivo, convenciéndome de que me contactara con el dueño del auto.

Como en ese momento no podía viajar a Buenos Aires (vale aclarar que el Ford T se hallaba en esa ciudad), llamé al dueño en forma telefónica, poniéndonos de acuerdo en que mi yerno y mi hija, allí radicados, fueron a revisar el mismo; concretada la visita, el informe no tardó en llegar, y rápidamente me convencieron de su adquisición.



Cómo los habrá impactado el Fordcito que, como había algunas diferencias monetarias entre mi oferta y la que pretendía su dueño, me dijeron que el auto era hermoso y que, si fuere necesario, ellos ponían la diferencia.

Así fue cómo ellos se encargaron de la compra y me lo enviaron a la ciudad de Tandil, desde donde, con mi tráiler, lo traje hasta Bahía Blanca.



Cuando lo recibí, fue un amor a primera vista, sentimiento que se fue afianzando cuando fui descubriendo sus cualidades y la historia del mismo, ya que había participado en varios Recoleta-Tigre (años 2009, 2010, 2011, 2014 y 2016), así como en Autoclásica en los años 2009, 2010 y 2012.

Ni bien lo tuve, me surgió la imperiosa necesidad de ponerlo en marcha a la brevedad posible y (pequeño y gran detalle) aprender a manejarlo.



Para quienes no están interiorizados del manejo de un Ford T, aclaro que, salvo el uso del volante, se aparta en algunos aspectos del que puede usarse en un auto más moderno: Así, el bigote de la derecha sirve para acelerarlo, mientras que el de la izquierda avanza y atrasa el encendido, punto vital para que la manija del arranque no patee. Un aspecto no menor es el uso de los pedales y la palanca de la directa: pedal izquierdo embrague y primera; pedal del medio marcha atrás y pedal de la derecha, freno.

Nuevamente con la ayuda de mi amigo Leo, procedimos a ponerlo en marcha y partir en la primera salida, que fue para visitar al gran Paco Inchauste, un ilustre personaje de nuestra ciudad y que nos honra y nos nutre con su rica historia en los T y por sus extraordinarios conocimientos sobre los mismos. Para decirlo claramente y en pocas palabras: Paco es la enciclopedia Británica de los Ford T.



Para qué contarles todo lo que pasamos en esa primera salida, en la cual Leo, con cierta experiencia en el tema, lo manejaba, mientras que yo hice de acompañante. Apenas habíamos recorrido las primeras tres cuadas cuando nos quedamos sin combustible; se podrán imaginar los autoinsultos que nos propinamos ("pero, ¡qué b.....s!"); en fin, el caso es que, por suerte, teníamos una estación de servicio muy cercana, adonde llegamos empujándolo, para regocijo de los playeros; aunque, debo consignarlo, nos atendieron con la simpatía que surge espontánea ante la presencia del Fordcito.

El auto no funcionaba como correspondía, pero, como con el T siempre se llega, a los tirones y en medio de varias explosiones, arribamos con toda ansiedad hasta lo del querido Paco, a sabiendas de que nadie mejor que él podría darnos un diagnóstico acertado sobre nuestra flamante adquisición].

Si bien afirmó que el auto le gustaba, me aconsejó dejarlo en su taller y pasarlo a buscar al otro día con un tráiler, pues su marcha no se acomodaba y rápidamente diagnosticó que tenía problemas con alguna válvula pegada. Pero no se quedó en ello y, con gran predisposición, se ofreció a darme una mano para sacar la tapa y proceder a verificar las mismas.



Debo confesar que esos momentos han quedado grabados para siempre en mi memoria: Paco, como el gurú con el pequeño saltamontes, me hacía comenzar las actividades muy tempranito, no más allá de las 7 de la mañana, y así sacamos la tapa encontrando que, efectivamente, y de acuerdo con su exacto diagnóstico, había problemas de válvulas.

También me han quedado en el recuerdo las exactas y esclarecedoras observaciones de Paco cuando yo intenté asentar las válvulas y, debido a mi torpeza e inexperiencia, no sincronizaba un movimiento parejo y uniforme, pero, con la sapiencia de un gran maestro, pudo lograr que lo hiciera por lo menos como correspondía y así poderle brindar una mínima ayuda, ya que la mayoría del trabajo lo realizó él.



No puedo menos que destacar todo el esfuerzo puesto de manifiesto por Paco, con el sólo objetivo de ayudar y movido por su gran cariño a estos autos, porque, cuando le consulté cuánto tenía que abonarle por el trabajo, por poco se me ofende.

Después de una semana de trabajo, que también contara con la colaboración de mi entrañable amigo mecánico Emilio Armillei, el arreglo llegó a su fin y el querido T volvió a la vida plena, con una marchita excelente.

Desesperado por probarlo y como mi amigo Leo no podía acompañarme en ese momento, salí solo con muy pocos conocimientos de su manejo y a experimentar la aventura; de entrada, nomás, por un problemita en la directa, no podía acoplarla, aunque, por lo neófito que era, no lograba darme cuenta del problema; fue así que salí a la ruta desesperado, recorriendo casi diez kilómetros en primera; ¡Cómo bramaba ese pobre motor! Recuerdo que mi nieto Feliciano, muy pequeño, quien era mi acompañante, me decía "abuelito, se me queman los pies".

Fue en esa experiencia que comprobé de primera mano la nobleza de ese motor.



Luego de esa excursión y regulados como corresponde los pedales y palanca de la directa (también con la invaluable colaboración de Paco, quien me fue transmitiendo sus conocimientos al respecto), participé de un evento vintage en la ciudad de Santa Rosa, La Pampa; ahí manejé durante varios kilómetros, lo que sirvió para ir poniéndome ducho en el manejo y disfrutar muchísimo de las cualidades del T, comprobando lo que siempre me decían: que la experiencia de manejarlo es maravillosa e incomparable.

Les cuento también que, mientras en ciudad andaba bárbaro, en la ruta notaba que todos me pasaban y no podía lograr una buena velocidad final.

Así, fue que, al regreso de ese evento, me sentía, por un lado, muy satisfecho por la experiencia, pero, a la vez, preocupado, tratando de encontrar la causa de ese bajo rendimiento del auto.

Para mi vergüenza, todo se debió a una novatada: Como a mí me gusta que los autos regulen bien bajito, había colocado un resorte para que el acelerador volviera a su posición más atrasada, pues el mecanismo de varillas no estaba bien puesto a punto. ¿Qué pasaba? Pues que, cuando yo aceleraba con el bigote, el maldito resorte me lo desaceleraba, por supuesto que, por mi poca experiencia en el manejo del T no llegaba a darme cuenta.

Solucionado este inconveniente, retirado el resorte y cambiada la varilla correspondiente, el mecanismo comenzó a funcionar a la perfección, tal como lo diseñó Don Henry y como siempre me recomienda Paco ("No modifiques nada, porque si así anduvo 100 años es como debe estar" son sus palabras).

Bien, con todo en orden, nuevamente surgió la desesperación por salir a las pistas. Por supuesto, llamé a mi amigo Leo y, con él al volante y yo de acompañante (con un detalle un tanto vergonzante por lo anacrónico, pero necesario: GPS en mano), salimos por el camino a La Carrindanga, bastante accesible y, en ese momento, muy poco transitado aquí, en Bahía Blanca.

Cuando llegamos a una zona muy tranquila y con muy poco tránsito, Leo comenzó a pisar el acelerador y no puedo contarles con palabras cuál fue mi alegría cuando iba cantándole las velocidades que iba verificando: 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 y ¡75!; a esa altura tomamos conciencia y bajamos la velocidad instantáneamente: se imaginan a esa velocidad en un T con casi 100 años, con cubiertas bastantes viejas y ajadas y sin tener un conocimiento profundo del auto: podría haber pasado cualquier cosa, pero el glorioso T se las bancó, pudiendo volver a boxes con una enorme satisfacción y placer.

Como punto final a esta historia, sólo ruego a Dios poder terminar con esta maldita pandemia y así poder seguir disfrutando de todas las bondades de este fabuloso vehículo, así como continuar transmitiendo a mis nietos todo el amor y pasión que siento por el magnífico y glorioso T.



Napo Sirtori

Cuando era un niño, revolviendo una caja con viejas fotografías familiares, encontré una, color sepia, que me llamo la atención, era el frente de un comercio con un Ford T al costado.- Al consultarla a mi madre, me dijo que era el auto de su padre, mi abuelo, y que lo habían traído en Ferrocarril todo envuelto en papel corrugado, y lo bajaron rodeado de toda la gente curiosa, era el primer 0 Km. de Chajarí.



Pasaron los años y en mi juventud la pase con las famosas carreras de Cafeteras, donde la mayoría eran Ford T, éramos tan corajudos que preparábamos hasta los motores y se corría en circuitos de tierra. Con chasis y motores de Ford T se llegaron a correr hasta en Formula 5, por esa razón fue muy difícil conseguir Ford T en esta zona



Cuando empecé con este maravilloso hobby de los autos, siempre quise tener un Ford T, pero recién en Enero de 2012, un regalo de mi esposa por los 40 años de casado, llegó el ansiado.- Viajamos, con una pareja de amigos, hasta Rivera (Provincia de Bs.As., al límite con La Pampa, 1050 Km. pero valió la pena, allá no estaba esperando en un galpón, sucio y harapiento el Ford T Touring, motor Nº 8.644.924, nacido en Dearborn, Estados Unidos de Norte América a las 9,32 hs del día 29 de Octubre de 1923, bautizado el 27 de Setiembre de 2014 en La Falda (pcia. de Córdoba) con el nombre de "CHILA".

Y empezamos a disfrutarlo en familia, se le fue poniendo bastante cariño, costaba algo, porque estuvo muchos años parado, de a poco se le fueron haciendo los rayos, luego tapizados hasta la capota que no tenía.



Comenzó nuestra participación en los encuentros, primero fue en el año 2012, en Miramar donde hicimos un recorrido hasta los Altos del Chipión, se portó "Chila" y completamos la vuelta sin problemas.

Al año siguiente, 2013, nos encontramos en Jesús María, donde recorrimos hasta Ascochinga con buen viento y empinadas cuestas para volver a Colonia Caroya, nuevamente el Ford T se comporta de maravillas.

Llega el año 2014 y la Falda nos espera, disfrutamos de todos los paisajes y como siempre de los lindos momentos vividos con las familias de los Forteistas y bautismos de las máquinas, una lástima que el cansado motor, dijo basta, pero la alegría de lo pasado, supera cualquier amargura.



Hicimos una pausa hasta qué en el 2018, terminamos la restauración a 0, se desarmo completo se le hizo, motor, carpintería, chapa y pintura, listo para salir a las pista nuevamente.





En Zárate en Octubre de 2018, lo reestrenamos, era un lujito como había quedado, y lo probamos subiendo el puente y llegamos, siempre acompañado por mi Señora y este año se sumó nuestra hija "Gaby", la cual disfruta muchísimo los encuentros en el Ford T.

En el 2019 participamos del XXIII Encuentro Internacional del Ford T, en Rio Ceballos, como siempre una alegría encontrarnos con tanto amigos que nos da el Ford T, disfrutamos a pleno los 3 días que nos tocó vivir, volviendo a nuestros pagos con la esperanza de un pronto reencuentro. Y volverán las charlas con olor a nafta, mientras nuestros Ford T, marcan territorio con agua y aceite.



Lucio Lafata

Por qué T quiero Ford T

Hace 55 años o sea más de medio siglo, cuando viajaba hacia un lugar cerca de donde actualmente estoy (Capilla de Sitón al NE de Córdoba) y cuando estaba a la altura de Jesús María, encontré viniendo frente con un camión Ford Modelo TT y me produjo una emoción tremenda, una sensación inexplicable. Comenzaba así mi admiración y locura por ese auto.

Pasaron los años y al ingresar a la facultad mi hermano me regala un Ford T Touring 1927 o, mejor dicho, ½ Ford T porque le faltaban las puertas y los guardabarros, su nombre era Abelarda.



Ahí empecé a disfrutar de todo tipo de andanzas, historias y aventuras cómo, por ejemplo:

- Entrar al autocine gratis (empujando y en silencio por la parte de atrás de la pantalla)
- Entrar a discoteca Keops (Carlos Paz) marcha atrás ya que no lo podía hacer en 1ra.
- Dejar manchas de aceite donde paraba (sino no era un Ford T).

Una noche de invierno a la salida de Keops estaciono con una amiga en la playa del Lago San Roque y cuando decidimos irnos, bajo a darle manija y se me fue el T con amiga al lago (estaba muy frío) hasta que no se mojó el distribuidor no paró). El frío que pasamos ni que contar. Luego de sacarlo, secar el distribuidor y volver a Córdoba, previo dormir bajo el puente que retoma a Alta Gracia; siempre llevaba colchas.

Otra noche bajando por Buenos Aires al 800 (bajada pronunciada para el Ford T) cargado de amigos se me corta chaveta de piñón y por su cero freno se empezó a acelerar el T (sensación horrible pareciera que te caes de un 5to piso) y antes de llegar a Bvrd. San Juan maniobro y freno con el estribo en la ochava de la casa esquina. Aparece una señora y me dice: “¿Pobrecito no le paso nada? No señora, estoy bien le contesté”, entonces ella me dice: “¡¡¡no, le pregunto por el autito!!!”



Otra vez salimos de madrugada 5 amigos a un rally de los tantos que se hicieron en Córdoba, con un asado por supuesto. Fuimos ni más ni menos que a Copina; cuando llegamos nos dimos cuenta de que no teníamos leña. ¿Que hicimos? Los pisos de madera del T son excelente madera, fácil de rehacer, y proporcionan muy buenas brasas. Volvimos con los pies colgando y toda la gente aplaudía cuando pasábamos y obviamente nos filmaron los de Canal 12 de Córdoba y como era tal amontonamiento de gente que sin querer entramos al parque cerrado. Recuerdo que en esa carrera de Rally corría Loeffel y los hermanos Suarez y había como novedad un Mercedes V8.







Luego me hice socio en la ACCAA, Asociación Cordobesa Coleccionistas Autos Antiguos, allá por el año 1980 y conocí un grupo hermoso de entusiastas de autos antiguos e hice varias salidas de regularidad. Pero hubo dos en especial que quedaron para el anecdotario del T. Una: que salimos con mi hijo (9 años) de navegante. ¿Qué iba hacer yo en un rally de regularidad entre semejantes profesionales de la regularidad? Bueno, mi hijo con el cronómetro del reloj nomás salimos y se me ocurrió lo siguiente: le dije a mi hijo que constantemente mirara hacia atrás (iba a un minuto de un genio de la regularidad: Scruzzi y señora en Ford A y adelante a un minuto de Morcchio y Señora con su Nash, súper profesional y también ganador de infinidad de Ralis. Moraleja, manteniendo igual distancia entre los dos mejores salimos segundo en un rally Nacional. La otra: clavé el bigote de 1er. Ford T en una de las rayitas del acelerador en una prueba de regularidad en la que había que dar tres vueltas a un circuito de aproximadamente 1 km. Error cero y salimos primeros con mi navegante Nelson Yamal.

Otra: solía meterme en el Lago San Roque unos 50 metros paralelo a la costa y andar con el Ford T unos cientos de metros y desde la costa veía que me hacían señas como si saludaran, yo por su también saludaba y cuando salí y pasé por el lado de ellos me dijeron de todo un poco, pero hicieron énfasis en que ¡¡les había arrastrado sus líneas de pescar!! (Solo con el T se puede hacer eso).



También les cuento que hice desde cero un Camión TT ahora de mi amigo Eduardo Boldetti y una baquet 24 Ames construcción (Ahora de Miguel Esquenazi). Y un colectivo réplica del 1er. colectivo que unía Posadas son Oberá, Misiones, de la Empresa Don Casimiro. Se encuentra en Posadas y su dueño el Sr. Marcelo Sbicoski nieto del fundador de la empresa que empezó con un Ford T allá por los treinta del siglo pasado.

Ahora, hace poco (25 años), creamos el 1er. Club del Ford T de Argentina en el cual soy socio fundador, número 6, junto con los que mucho hicieron por este querido Ford T como el Escribano del Castillo y el Ing. Jorge Baez y ahí empiezan muchas, pero muchas anécdotas, hermosos momentos y, sobre todo, gracias al querido Ford T tener un hermoso grupo de amigos. Sí, sí, una máquina llena de simpatía que fabrica amigos.



Una realidad es que hice toda la universidad yendo en el T y que gracias a las salidas visitamos lugares muy interesantes donde aprendí de todo un poco como también exposiciones muy instructivas. Así que el Ford T es también una máquina de obtener sabiduría. Por eso T quiero Ford T me distes amigos y sapiencia. que más quiero?!!!!

Ariel Rivata

Un deseo llamado “Fortachín”.

Recuerdo que cuando era chico mi Nona Magdalena, al ver pasar al frente de casa o por TV a un Ford Modelo T, siempre decía:

- ¡¡¡Mirá!!! ¡¡¡Parece el Fortachín del Nono!!! (Refiriéndose al Ford T que supo tener su padre.)

De allí saldría el nombre del T que compraría en el 2010. ¡¡¡El Fortachín!!!!

Las charlas con mi abuelo Atilio se hacían largas si yo preguntaba sobre ese simpatiquísimo autito que a mí me gustaba tenerlos de juguete. Él supo tener uno que seguro adquirió usado ya que él había nacido en 1918.

A mí me causaba tanta gracia cuando contaba que a más de un dueño sacó corriendo calle arriba al darles arranque. O que al aflojarse los rayos de madera de sus ruedas iban a parar irremediabilmente al tanque de agua de las vacas para que se hinchasen al igual que las ruedas de un sulqui.

Me maravillaban los T o los A desde muy chico. Muchísimos años después yo adapté una frase de Walt Disney sobre los trenes y quedó así:

“Ver pasar un coche antiguo es, en definitiva, ver pasar un auto viejo; pero ver pasar un Ford T ¡¡¡es todo un espectáculo!!!”





Un día, vaya Dios a saber por qué, se me ocurrió comprar uno. No me importaba el modelo, solo debía ser auto y tener rayos de madera.

Encendí las antenas parabólicas y preguntaba a todos sobre ellos. Muchos aparecieron, lindos y carísimos o baratos y desmantelados.

Una tarde a principios de setiembre de 2010 lo vi publicado en un aviso clasificado, con foto y todo, en la ciudad de Rosario. ¡Estaba impecable! Y contacté al dueño. Me sorprendió el precio ya que viendo la foto era bajo. Me dijo que lo había parado hace mucho, pero andaba bien. Ya no arrancaba. Lo pienso y le aviso; le dije. Yo no tenía ni un cospel pero lo que no sabía es que en ese mismo día tenía los planetas alineados y sucedería algo casi mágico.

Le comento a mi hermano, que estaba tan “seco” como yo, y me dijo: - mañana te gestiono un crédito que nos ofrecieron. A la mañana siguiente ya tenía en mano más dinero del que necesitaba así que pactamos encontrarnos en Rosario cuanto antes. Organice viajar con mi papá lo más rápido posible para ir a ver al citado juguete. A las 13hs del jueves 30 de setiembre de 2010 estábamos golpeando las puertas de un galpón y lo vi por primera vez. Ahí me di cuenta qué, la foto publicada era viejísima, hacía más de 12 años que estaba depositado en ese lugar; pero estaba enterito. Tenía su bocina, sus cuatro bobinas, su espejito retrovisor, su tapizado comido por los ratones, y sus ruedas infladas para la ocasión que al empujarlo se iban desmenuzando. Lo que le faltaba era “glamur” y sus correspondientes papeles. Pero así mismo fue amor a primera vista. Luego de pelear por un descuento y firmar boleto, el dueño se lo quería sacar ya de encima y el nuevo ya se lo quería llevar; lo empujamos hasta un camión que lo llevaría a su morada final: mi garaje.

Al día siguiente comenzaba en mi ciudad el “14° Encuentro Nacional e Internacional del Ford T.” que me perdí por estar tres días corridos sin trabajar tras el famoso T y tenía muchas cosas que hacer que solo me hice tiempo el domingo siguiente verlos partir desde la Rural. Luego vino la puesta en marcha. Un señor mayor y mecánico fue el encargado de cambiar el aceite, limpiar el carburador, acomodar los cables y las bobinas, y al apretar el pulsador de arranque quedó moderando. No moderaba; ¡¡¡Ronrrroneaba!!!

Luego de cambiar las bandas de la caja y de escuchar algunos Tips de manejo me lo llevé andando a mi casa.

¡¡¡Nene con juguete nuevo!!!!



Luego vino mecánica ligera, chapa, pintura, tapicería, en 6 meses parecía recién salido de la “Concesionaria Federico Maddery – Felicia – Santa Fe” como reza su placa adherida al tablero.

Muchos años lo disfruté así, sin tocar su motor. Con el uso apareció una preocupación lógica: los papeles correspondientes. Algunos decían que era imposible, otros que era un trámite extensísimo de nunca acabar, y muy costoso y mi preocupación iba aumentando al igual que mi deseo de patentarlo.

Un día se me ocurrió dar el puntapié inicial y acudí a una Sra. Gestora conocida, Gloria. Y me preguntó:

- ¿Que tenés del coche?
- Solo el número del motor y una chapa patente que encontré bajo el asiento con la letra E; le dije.

Eso fue un viernes. Lo que yo ni sospechaba era que nuevamente los planetas se me habían alineados nuevamente para favorecerme. Al martes próximo siguiente me llama Gloria para darme dos noticias:

- Según el informe de dominio esa placa que encontraste es de ese auto y que está registrado en Buenos Aires.

- El Sr. Titular me dijo que, si lo pasas a buscar y lo llevas al registro y luego lo retornas de nuevo a su casa, te firma sin problemas la transferencia.

¡¡¡No podía creer lo fácil que era!!! El titular era un Sr. Mayor llamado Robin Garvie, y que residía en Ciudad Evita en la Capital Federal. Me dio su teléfono fijo para que lo contacte e inicie los trámites. Al otro día lo llamé a Don Garvie, un señor amablemente me atendió del otro lado, irlandés de nacimiento con más de 80 años que gentilmente se puso a mi servicio. Muy bien predispuesto, me dijo que vivía solo y que al principio le sonaba a “cuento del Tío” ya que él se acordaba que en 1973 compró dos Ford T, uno se lo vendió a un señor para ser exportado a Barbados y el otro lo compró un santafesino. Este último es el mío, y nunca se transfirió. Me dijo que cualquier día lo pasara a buscar menos los lunes y los miércoles, pues eran ¡¡¡sus días de cárcel!!!





Sin entrar en detalles para hacer lo más rápido posible, acordamos que ese próximo jueves estaría a las 8hs en su casa. Y así fue. Con mi papá nuevamente salimos a cumplir con mi deseo de patentar al Fortachín. A las 7:30hs estábamos en el lugar a encontrarnos y Don Robin nos invita cordialmente a pasar. Descubrimos a un ser muy bonachón y simpático, recientemente viudo, sin hijos, jardinero de profesión y Pastor de vocación, así supe el por qué no podía acompañarme los lunes y los miércoles ya que esos días iba a la cárcel cercana a leer la Palabra de Dios. Al rato partimos los tres a un Registro del Automotor a media cuadra del obelisco, en plena calle Corrientes. Allí



estaba la carpeta del T que no se abría desde 1973. ¡¡¡Un año antes de que yo naciera!!! Antes del mediodía ya estábamos de nuevo en casa de Robin y mirando la TV informaron que no fueran al centro ya que ese día era el cierre de campaña de un político candidato a presidente y que era inaccesible llegar al obelisco. Por suerte el trabajo ya estaba hecho. Obviamente se reusó a cobrar por su impagable servicio, y como yo ya lo había intuido le regale una caja inmensa de productos lácteos y salames que había llevado para obsequiarle.

En muy poco tiempo conseguí mi T, lo restauré, lo transferí y lo Bauticé. Ahora está descansando en su garaje, mi garaje, siempre listo para salir. Y a mearse a chorritos de felicidad como perrito faldero cuando sale a la calle. Todos los domingos, como mínimo, da una vuelta a la manzana, excepto, si llueve.

Una vez, un amigo me dijo:

“Cuando desees algo, deséalo desde el alma. ¡¡¡No pierdas tiempo en preguntarte como lo conseguirás, pues el Universo se complotará para dártelo!!!”

... y así fue.

Leonardo Carnevale

Me uní a la pasión de los Ford T compartiendo travesías con mi padre.

Cuando compró este Ford T, (al que solo tuvimos que hacerle tapizado y detalles menores), modelo Tudor, año 1927, bautizado con nombre de “Mimoso”, me uní al grupo de salidas.

Como este auto tiene vidrios y yo llevaba a mi familia, fue el más adecuado para trasladarnos.

Arrancamos con la participación en los Encuentros cuando mi hijo mayor, que tiene 16 años, tenía tres meses.







Cuando mi hija menor era bebé, cargábamos su cochecito de época en el portaequipajes del T.

Con este T paseamos por el Obelisco porteño, La Falda, Carlos Paz, Huerta Grande, Corral de Bustos, Chajarí, Arroyito y muchos lugares más.

Hemos entablado grandes amistades en todo el país, gracias a estos queridos autos.

Con mi papá hicimos más de 100 autitos Ford T en miniatura, de varios modelos, para obsequiar en el encuentro realizado en Villa María. Fue un arduo trabajo. Armamos una cadena de montaje en casa. Hicimos pieza por pieza artesanalmente y el premio fue la alegría de los participantes al recibirlos.

Para nosotros, mis hijos y mis sobrinas, los T...son parte de la familia. Y para mí, una fuente inagotable de buenas amistades.



José Ferrari

Mi experiencia en un T

Cuando tenía 15 años mi padre me mandaba a levantarle la rueda y poner en marcha la chatita (auto cortado) para salir a trabajar, iba mi papa y lo sacaba del galponcito en el que se guardaba. Un día, ya cansado, puse marcha atrás y salí a la calle, cuando llegué a la carpintería no sabía cómo frenar; mi papá tuvo que correr para decirme como tenía que hacerlo. Esta fue mi primera experiencia manejando el T.

Desde que tenía 5 años andaba con mi abuelo y mi hermano y de ahí nació mi amor por el T.

En el año 2004 concurrí con mi esposa al encuentro en Valle Hermoso con una fotografía con mi abuelo, mi hermano y el T, me recibieron como si hubiese ido con uno propio. Hicimos el recorrido del evento con Alfredo Civalero que con mucho gusto nos llevó en su T. Hermosa gente de la cual me traje grandes amigos y en ese año me hice socio del club.

Desde ese momento se me despertó el afán por restaurar el T de mi abuelo, el cual lo había comprado en el 27 siendo un coche el cual lo cortó para poder ir al campo a trabajar de carpintero.







Hace 50 años compré una carrocería para poder llevarlo a su originalidad, modelo 22. Las partes pasaron muchos años entre chapistas, pero nunca las hicieron. Al ver en la revista EL OVALO AZUL la speedster de Cattaneo decidí hacer una a modelo 1915, con radiador de bronce.

En el año 2008, cuando se cumplieron los 100 años del lanzamiento del primer Ford T, en Córdoba Capital y Villa Carlos Paz, la speedster fue bautizada como “la costosa”, de ahí que con mi señora que me apoya en todo, hemos ido a muchos encuentros, el último en Zarate.

Otra cosa que he hecho con mi T fue la de conocer a muchísimos amigos en todos estos años y es lo más importante que me ha dado mi querido Ford T.

Este año con la cuarentena y contando con casi 70 años de vida y luego de esperar 15 años de pasar por distintos chapistas encontré una persona que sin ser chapista me ha reparado todo lo picado que estaba el auto que era mucho. Estoy haciendo la madera con mucho esfuerzo por no tener que copiar, pues en Chascomús no hay otro T, pero creo que voy a tener la suerte de volver a la vida al auto que compro mi abuelo en el 27 y que quede de herencia para mis nietos.

El día que lo bautice llevará el pseudónimo de NININ, como le decían a mi padre quien me lo regaló.

Esta es mi experiencia en un T, el cual amo y amaré por siempre, gracias.



Enzo Teniente

Hola, me presento, mi nombre es Enzo Leonardo Teniente, tengo 51 años, herrero de profesión, un tanto tornero y mecánico de motos antiguas, es decir un obsesionado por hacer andar cosas que se dan por desahuciadas...

Pasaron muchas motocicletas por mis manos, pero siempre en mi mente una materia pendiente. El mítico Ford T, y todo se dio por cosas del destino, en una de mis recorridas buscando motos en galpones rurales, veo un chasis con tren delantero y trasero y motor de un Ford T, semi enterrado y se notaba que era un juguete más para los chicos de varias generaciones pasadas...



Ahí estaba esperándome...luego de una breve transacción con el bisnieto del dueño (yo diría más con su esposa que estaba muy contenta que saquen ese "armatoste" de su patio) procedimos a desarmarlo, como fuese, había que cargarlo en mi camioneta ...también Ford... mi cara de felicidad de ese viaje con esos restos de Ford T en la caja de carga era de no creer, sabía lo que se venía... y vino...la pasión inexplicable...única... esa que solo hasta ese preciso momento me provocaba una Gilera Saturno o una moto inglesa, esa vez era diferente ...



Solo pasaron dos años de estos gratos episodios y sin perder tiempo comencé a desarmar el chasis completo que venía todo soldado y reforzado con planchuelas, reparar cada componente y procedí a remacharlo completo tratando de imitar a los obreros de Henry en esa tarea y en todas las demás. Siguió tren delantero, tren trasero, motor, etc., hasta que un día, logre ponerlo en marcha, y poder dar mis primeros metros conduciendo mi propio Ford T...

Ese día fui feliz, así, sin carrocería, solo chasis motor y ruedas...mientras más me metía en este mundo más cosas conseguía y lo principal de todo, conocía a personas espectaculares, con muy buena onda, con el mismo pensamiento y pasión.



Seguí recolectando cosas, pasé de armar un auto pelado, después intentar una pick up hasta que encontré una carrocería Touring 1923, en la cual estoy trabajando, porque la consigna en mi taller es: hacer todo en casa y usar lo que se encuentre, porque hasta eso te permite el Ford T. Ya le cambié el nombre varias veces...pero cuando estamos solos, yo le digo "¿cómo anda mi criollo...?" así que es oficial su nombre es "El Criollo" de Enzo Leonardo Teniente...



Rubén Pignatta

Mi Amor por el Ford T nace exactamente el 9 de julio de 1998, día en el cual mi amigo Guillermo Watson me invita a hacer un rally de regularidad hasta la localidad de Lozada, distante de la ciudad de Córdoba aproximadamente unos 40 km, rally que según nuestro razonamiento lo ganamos, puesto que no habíamos cumplimentado los requisitos de los tiempos, decidimos entrar primeros y triunfantes, fue así que decidimos de forma unánime con Watson darnos por ganada la carrera por llegar primero aunque para el jurado quedamos en el último lugar.



Otra de las tantas anécdotas fue en el año 2004, cuando con Jorge Baez en su Ford T 1915 vamos a la casa de otro amigo “El Moncho” Ramón Castañeda en la que se encontraba Guillermo Watson para de allí hacer un desfile por la ciudad. Al verme llegar Watson decide, sin darme posibilidad al rechazo (lo cual agradezco), enseñarme en ese momento a manejar la famosa Ford T Woody del Moncho. Después de un exhaustivo entrenamiento (10 minutos y una cuadra de distancia) obtuve el tan ansiado reconocimiento como chofer experimentado de Ford T.



desgraciado semáforo con una sonrisa burlona se nos ponía en el tan temido ROJO.

Yo seguía con todo el pánico del mundo viendo que el Moncho ya se tiraba, cosa que yo no podría hacer, por no tener puerta de mi lado. El Moncho que me decía cualquier cosa... “elegí el auto más barato para frenar” y unos metros antes del semáforo éste se puso en el tan ansiado color verde, si, con otra sonrisa burlona el desgraciado.

Desde allí partimos raudamente hacia el desfile con El MONCHO como copiloto y dueño de la unidad. Después de unas pocas cuadas por la avenida Fader y a la altura del Canal 12 de TV, aparece delante nuestro la conocida bajada de la Fader. En ese momento mi corta experiencia como piloto avezado de Ford T desaparece por completo de mi mente. Empezaron a cruzarse las imágenes de Donde Carajo está el freno en este Bicho. Al verlo al Moncho agarrado del parante del parabrisas y con un pie en el estribo y los ojos desorbitados, con una aparente tranquilidad me decía: “el de la derecha y la palanca”, repetidamente, mientras observábamos como el







Después de este episodio llegamos al lugar de encuentro donde nos esperaban los otros amigos con sus respectivos autos, “pónganse en la fila detrás de Miguel Esquenazi”, nos dijo un señor, dicho esto y sabiendo donde encontraba el pedal del freno logré estacionarme detrás de Miguel. Para que les voy a contar como tiritaba mi cuerpo entero después de semejante suceso.

La anécdota más importante de este, mi primer contacto con un Ford T fue que al empezar el desfile, nuestra Woody no partía pese a estar en marcha, se acerca Watson y como si nada nos dice que SE NOS HABIA CORTADO LA CHAVETA en el momento justo de frenar detrás de Esquenazi. Dios existe y estuvo con nosotros ese día.

Obviamente hay más anécdotas: subida a La Cumbrecita con un Ford T 1915 por camino de montaña y todo de tierra, salidas domingueras, etc.

Lo que más quiero agradecer a este tan noble vehículo es las amistades que pude hacer a través de él, buenos amigos y mejores personas.

Agradecimiento muy especial a Guillermo Watson, Jorge Baez y al amigazo MONCHO CASTAÑEDA, quienes me hicieron conocer esta pasión por el FORD T.

Rodrigo Morales Muñoz

Soy Rodrigo Morales Muñoz Ingeniero Agrónomo nacido en San Fernando Chile el 8 de junio de 1949 y ya mi padre tenía en esa época un Ford A del 1928. Lo manejaba por los caminos de la zona y en especial áreas rurales donde mi madre también aprendía a manejar ese auto y con mi hermano sufríamos en el asiento de atrás porque en realidad ella no tenía muchas habilidades conductivas.

Lo más triste fue cuando por minutos no se quemó ese auto por un incendio de la casa del vecino y más aún cuando decidieron que con tierra y arena se protegía de quemarse totalmente y el pobre auto y motor quedó casi enterrado con tanta arena y tierra que le tiraron...pero se salvó.



Aún recuerdo el olor de ese auto y cada vez que me subo a uno de mis Ford 's y se me vienen inmediatamente esos aromas como una mezcla de gasolina...aceite...tapices antiguos. Tristemente mi padre con el tiempo vendió el auto y quedó en mi mente ese olor y deseo de algún día recuperar un auto como ese.





Luego compré un Ford A Roadster del 28 y luego un Phaeton también del 28 y sigue mi enamoramiento por los Ford con un Coupe 1931...pero buscaba algo más antiguo y clásico de épocas pasadas y en mi mente se clavó la idea del T ignorando los modelos y preguntaba si en Chile habría alguno factible de adquirir, ante lo cual las respuestas siempre eran...ufff...muy difícil...hasta que empecé a buscar fuera de Chile.

Viví en Venezuela tres años y nada había...luego regresé a Chile y por trabajo fui transferido a México y estuve allí por más de nueve años y no me quitaba la idea de un T y decidí comprar uno en Estados Unidos y me lo traje a Chile y felizmente logré mi objetivo y hoy tengo un Ford T del año 1924 Runabout el cual terminé de restaurar acá en Viña del Mar, V Región, Chile.

Obviamente no tenía idea de manejar ese tipo de auto y también felizmente logré aprender a manejarlo y con las dificultades que se tiene cuando el Área de Viña del Mar - Valparaíso -Concon tienen muchos cerros y es difícil que la gasolina salga del estanque bajo el asiento llegue al carburador.



Pero hoy día feliz con ese auto y modelo que sólo produce alegría a quien lo ve y si yo cobrara por las fotos que gentilmente me preguntan si le pueden sacar, uno estaría con un buen fondo de dinero...pero eso no es lo importante sino la alegría que produce...sin decir cuánto te piden que haga sonar la bocina más alegría aún.

Un lindo recuerdo de este chileno con la pasión en la sangre aún sin ser en absoluto experto en mecánica y feliz porque a mis hijos también le gustan estos autos y en especial uno de ellos quien también participa en los paseos y ya tiene su auto antiguo también...aunque no es Ford, pero al menos es uno del año 1936.

Un cariñoso saludo a este grupo que me permite participar.



Nelson Yammal

Mi Ford T Touring 1922 (El loco)

Cuando era chico me encantaban los autos cuadrados con techo de lona de FORD, no sabía distinguir cual era el Modelo T o el A. Pero, siempre tuve en claro que quería uno de ellos.

Un día hablando con un amigo le comenté que quería comprarme un auto antiguo y, me recomendó algo más nuevo para aprender



mientras entraba en el hobby. Fue así que en 2004 compré una camioneta del año 1964 a la cual empecé a restaurar, ya en 2007 el día anterior a la famosa nevada me invitó mi amigo Gustavo Moyano a una salida a Oncativo, provincia de Córdoba. Allí conocí a la gente del club del Ford T.



Al ver los maravillosos autos que tenían, entendí que había llegado a donde quería, solo era cuestión de buscar un auto para restaurar. Fue así que Jorge Báez me pasó el teléfono de un hombre muy mayor que tenía uno y que, hacia 40 años aproximadamente, que no lo usaba. La negociación fue muy difícil ya que, como siempre pasa, él se creía que tenía el gran auto antiguo. Luego de 15 días desistí de la negociación porque cada vez que hablaba con él me subía el precio. Esa noche me habló su esposa diciéndome que me lo lleve al auto... jajajaja... cuanta alegría....

Allí empezó la segunda odisea, ir a buscarlo, estaba en el negocio de su hijo que era una ferretería industrial en la que ni siquiera sus empleados sabían de su existencia. Sacaron con una mula unos tambores de 200 litros y allí estaba la silueta de mi querido T. Totalmente destruido sucio pero completo. Hubo que esperar 15 días más porque el hijo del dueño y propietario del negocio se iba de vacaciones y no podían sacar el auto. Llegado el día indicado fuimos a buscarlo con mi padre Guillermo y el Moncho. Que emoción. Allí me enteró que soy el tercer dueño, lo hicimos lavar en una estación de servicio y directo a restauración. Estuvo listo unos días antes del evento centenario del 2008.



Este auto me ha dado muchísimos amigos y he conocido lugares que, de otra forma nunca hubiera ido. He viajado por una gran cantidad de provincias de Argentina y hasta fui a un Evento de Ford T en EE.UU., por supuesto sin él.

Carlos Crova

Mi gran amor por el Ford T.

Creo que mi amor por tan querido auto está en mí de antes de nacer. Digo esto porque desde muy niño tengo el recuerdo de mi padre y mi abuelo estar siempre con un T y ser el auto que en esa época tenían.

A los catorce años, después de un gran susto con una moto Tehuelche que tenía mi padre, me hizo abandonar la moto y me compró una chatita T. La alegría fue tan grande que la incorporamos con mis compañeros del Colegio Comercial como algo muy querido y fue tal que debajo del asiento había libros y carpetas de los nueve alumnos que en ese momento éramos. Tuvimos montones de aventuras...picnics del estudiante y muchas anécdotas muy graciosas que hasta el día de hoy recordamos.





Como algo muy divertido es que tenía una bobina de madera original debajo del asiento y con una llave le daba corriente y electrificaba todo el auto. Inolvidable esa parte de mi vida...luego fin de curso...y muy cerquita la colimba y ese T quedó en el olvido.

Después de muchos años y mucho trabajo siempre estaba en mi resucitar mi T o conseguir otro. Hasta que el destino quiso que en una gran inundación donde estaban todas las rutas cortadas fuimos, casi por favor y después de mil problemas, a cosechar unos lotes de maíz que habían quedado aislados en un campo cerca de Bouchardo y allí semienterrada en un galponcito de chapa encontré mi querida cupecita.







Fue un gran amor a primera vista...parecía que me estaba esperando. Me costó mucho lograr que me la vendan, estaba en la familia de 0 Km hasta que por fin pude concretar la compra. Ese día que la fuimos a buscar tengo tan presentes todas las imágenes que parecen recientes y ya pasaron casi cincuenta años. Fuimos con mi padre y después de sacarla de ese lugar casi enterrada pensábamos en traerla a remolque...pero ya cuando la vi libre de su cautiverio enseguida pensamos en ver si el motor giraba ya que en ese lugar llevaba más de veinte años que su único dueño y el único chofer había fallecido.

Le dimos con la manija y giraba bien, pero sin nada de compresión...bueno sacamos las bujías le echamos un poco de aceite, limpiamos los platinos, limpiamos la cañería de nafta, le levantamos la pata y casi sin darle mucha manija ¡¡¡arrancó...!!! Bueno fue una fiesta traerla en marcha casi 60 Km. El motorcito después de andar un rato parecía que se había parado ayer...

Y ese motor después de usarlo más de cuarenta años...aunque parezca mentira, sigue andando sin hacerle casi nada ni ninguna reparación importante. Bueno esa es un poco la historia de mi Ford T. También quiero contarles que el tono de su pintura es el original.

Aparte de los testimonios de sus primeros dueños, al momento de pintarla le sacamos la puertita de la tapa del tanque de nafta y debajo de su bisagra apareció el color original. Fui a un concesionario Ford y como algo increíble

ese color lo traían las F 100 que en los años ochenta venían importadas. Muchas gracias y un gran saludo para todos los que amamos a este querido auto que es el Ford T.

Germán Boiteux

LA HISTORIA DE MI FORD T "EL RESERITO"

Hola soy Germán Boiteux Genovart, tengo 46 años soy de la Provincia de San Juan, mi historia arrancó desde muy joven, en donde empecé esta pasión por los Autos Antiguos, mi Familia siempre desde mis Abuelos fueron fanáticos del Ford. Mi abuelo paterno tuvo una Ford A pick-up modelo 1928 y mi abuelo materno un Ford TT 1927.

Cuando gané mis primeros sueldos empecé mi búsqueda y compré un Ford 40 clásico cinco puertas en un desarmadero para restaurar, luego lo vendí y al tiempo en una chacarita de chatarra encontré un Ford A doble Faeton modelo 1929 también para restaurar, pero bueno mi pasión me llevaba a algo más antiguo al automóvil que cambió la historia del mundo: El Ford Modelo T.

Fue así como en el año 2014, me predispuse a buscar un Ford T. Fue una aventura; la búsqueda más hermosa que uno puede hacer cuando lo mueve una pasión. Estuve buscando por varios lugares, pero el factor económico a veces me jugaba en contra, hasta que por fin un día veo un anuncio en una página de internet de Compra y Venta de esta provincia. Sin más prisa me contacté con el anunciante y a los días fui a la dirección y era en una finca. Luego de presentarme al dueño me llevó a donde estaba el Ford T; era un gallinero con techo de chapa, pero estaba tapado con una lona.



Mi corazón empezó a latir fuerte cuando levanto la lona. Fue ese amor a primera vista y vi el maltrato de los años y la dejadez en todo su esplendor. Me dije para mis adentros “es ahora o ahora”, no había vueltas. Luego de escuchar su historia y que detrás de esa historia tenía otra historia, fue como que el encanto se me fue acrecentando a la emoción y luego llegó el momento de definir precio. Yo sabía que era una piedra preciosa dentro de la escoria y luego de unas idas y vueltas logré llegar a un precio que estaba dentro de mis posibilidades. Sin más vueltas al día siguiente me puse a conseguir el monto acordado y lo logré con un préstamo.



Era invierno, me levanté bien temprano para ir a gestionar el préstamo y luego de esperas lo logré y sin más esperar fui hacer el trámite. No lo podía creer hasta que tuve en mi poder el boleto de compra y venta. Al día siguiente llamé al servicio de grúa y como es algo especial lo tenía que mimar desde el principio por lo que renté una grúa tipo cama, muy cuidadosamente lo subimos y en casa lo bajamos muy lentamente como un abuelito.





Luego empezó la aventura de hacerlo arrancar y no lo logré. Intentos fallidos, baterías agotadas y me entristeció el tema de que no lograría nunca ponerlo a mi nombre porque tenía chapa patente antigua municipal y me deprimió tanto pensando de que no lo lograría poner nunca a mi nombre fue que tomé la decisión un día de venderlo en el año 2017, fue el día más angustiante de mi vida.

Siempre lo extrañaba y cada vez que veía los Ford T de los Amigos del Ford T en sus encuentros, me entraba una nostalgia que no tenía consuelo.

A principios de 2019 me enteré de que se había aprobado el decreto de que se podía patentar los autos antiguos que nunca fueron patentados en el Registro Nacional del Automotor, eso fue una luz de esperanza. Fue algo que me quitaba el sueño, hasta

que un día pasé por la casa de antigüedades donde me lo compraron y ahí estaba como esperándome, me volvió loco. Ese mismo día me contacté con el que me lo compró y me dijo que lo había hecho arrancar, que le hizo un par de mejoras y fue una espina que se me clavó en el corazón. Ahí mismo me pasó unos videos y al verlo andar me emocionó mucho. No lo dudé más, me puse en campaña como aquel que se enamora de una chica y hace todo lo posible por conquistarla y ponerse de novio. Así empezó mi transitar hasta que luego de varias charlas, idas y vueltas con el precio, lo logré. Ese fue uno de los día más hermosos de la vida y El Ford T volvió a casa.

Empecé a trabajar contra reloj porque lo puse en condiciones con una lavada de cara para poder concretar uno de mis sueños: llevar a mi hija Araceli al salón de la Fiesta en su cumpleaños de 15 Años.





Ese día tan anhelado llegó en donde me sentí más que feliz al concretar mi sueño y disfrutar los 15 años de mi Princesa, gracias por compartir la historia de mi Ford.

Se llama “Reserito” porque perteneció a la familia Montilla, los primeros dueños de la Bodega que producía el famoso vino Resero, “el vino que hizo famoso a San Juan”.

En Octubre me contacté con una gran amiga, Alicia Montoya y gracias a ella hoy puedo decir que legalmente soy su Dueño y el Ford T ha vuelto a la vida, haré que recupere su vida de tantos años parado y disfrutarlo a pleno en Familia.



Miguel Angel Gioda

REGALO DE LOS REYES MAGOS

Mi Ford T Modelo Touring nació al mediodía del miércoles 5 de enero de 1927 con el Motor Numero 14.632.890. Se vendía a U\$S 380 (Trescientos ochenta dólares).

Después de circular por la zona y transcurridos más de 60 años, fue restaurado por Miguel Angel Pelaez, quien nuevamente lo puso en marcha el 6 de Enero de 1996 a las 21,50 hs y salió a rodar las calles de Alta Gracia al día siguiente.

Yo lo compré en mayo del año 2019 demorando más de un año los trámites para inscribirlo en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor (RNPA) con el número de DOMINIO AE 250 IB.

Fue bautizado durante el XXIII Encuentro del Primer Club del FORD T de Argentina, realizado los días 27, 28 y 29 de setiembre de 2019 en la ciudad de Rio Ceballos. Su nombre: TANGO 27. Son sus padrinos Guillermo Watson y Elisa Bruzzesi.



Como dije anteriormente lo compré en mayo de 2019 llevándolo a un tapicero de la ciudad de Córdoba para confeccionarle la capota y algunos detalles menores para dejarlo en condiciones óptimas. Al realizarse el encuentro del Primer Club del Ford T en la ciudad de Rio Ceballos en setiembre de 2019, fue llevado desde Córdoba por un integrante del Club y allí se puede decir que lo conduje por primera vez en zona con tráfico, pues anteriormente lo había hecho como probando y tratando de adaptarme al sistema del FORD T, con sus pedales y bigotes. Fue toda una experiencia bastante estresante conducir un sábado entre el intenso tráfico y en zona de sierra.



En lo personal puedo decir que en mis 72 años nunca había conducido un FORD T, pero era una asignación pendiente así que cuando se me presentó la oportunidad pude lograrlo.



Desde muy pequeño, aproximadamente a los 10 años, conduje por primera vez un automóvil pues vivíamos en el campo y no había problemas de tráfico. En ese entonces mi padre tenía una FORD A, por eso el primer auto antiguo que compré y aun lo tengo es una FORD A Roadster modelo 1930, la cual disfruto muchísimo y me siento muy feliz. Aun no puedo decir lo mismo del Ford T, esperando que pase esta situación de cuarentena que nos toca vivir para poder pasear y participar en los eventos, compartiendo experiencias y amistades.

¿Por qué Regalo de los Reyes Magos?, porque nació un 5 de enero y después de ser restaurado fue puesto en marcha un 6 de Enero.

¿Por qué fue bautizado como TANGO 27?, uno de mis hobbies es la aviación civil, como Piloto Privado de Avión. En lenguaje aeronáutico la T se dice TANGO y 27 por el año de fabricación.



Su dominio es "ALFA, ECO dos cinco cero INDIAN BRAVO" (AE 250 IB). Si me tuviera que comunicar con una torre de control de un aeropuerto así me identificaría. Aunque el FORD T no tiene alas, algún día me gustaría sentirme en las nubes andando en él y aterrizar en el Aeropuerto Córdoba.

Estoy muy contento de participar en este grupo de amantes de los autos antiguos y dentro de 7 años espero poder contar mis experiencias con el "AUTO DEL SIGLO", cuando el TANGO 27 cumpla 100 años.

Roberto Pigliacampo

MI HISTORIA CON EL FORD T

Hola, soy Roberto Pigliacampo, de Los Surgentes, provincia de Córdoba. Quiero contarles cómo y cuándo empezó mi amor por el Ford T.

Transcurría el año 2009 y en un evento de autos antiguos multimarcas, mi amigo Sergio Forconi, me invita a un encuentro de Ford T que él estaba organizando en la ciudad de Corral de Bustos. Para el mismo, me comprometí a llevar a Ismael Bozicovich, que tenía uno casi terminado, pero nunca había participado de los encuentros. Logro convencerlo y allí fuimos.





Nos recibieron con tanta hospitalidad que realmente nos hicieron sentir que pertenecíamos al grupo desde siempre. Participamos de la muestra estática, de los paseos en caravana y de la habilidad conductiva, siempre sentados sobre los resortes porque no tenía terminados los asientos. Por la noche, asistimos a la entrega de premios y a la fiesta de gala vestidos de época. Recuerdo que improvisamos unas galeras de cartulina, ¡una experiencia inolvidable!

Llegué a mi casa con la certeza de que quería tener un Ford T. No sabía por dónde empezar, pero estaba convencido de lo que quería. Me enteré de que un señor de Casilda vendía uno y al otro día viajé muy entusiasmado. Cuando llego me encuentro con muchos pedazos de chapa y fierros y con un señor que me decía que en el siglo pasado todo eso había sido un Ford T. Cerré finalmente el trato con él, cargué el chasis y el motor en un auxilio y, con mis compañeros de hazaña, Ismael y Omar Sabino, empezamos a cargar todo el resto en mi camioneta.

Cuando llegué a mi casa estaba feliz, era el comienzo de mi obra, con Ismael como maestro, Omar como alumno obediente e incondicional y la mano de obra artesanal de mi amigo Benito Zanatto en las piezas de madera, empezamos a trabajar. Durante tres años le fuimos dando forma a mi querido Touring 1924.





Llegó el gran día, mi primera participación fue en la ciudad de Chajarí, Entre Ríos, en un encuentro multimarcas donde coincidimos con varios socios del club del Ford T, que de una manera u otra habían colaborado. Fue muy emocionante para mí salir a manejar mi obra de arte y escuchar el motor marchar. Se parecía al nacimiento de un hijo, salvando las distancias.

Al poco tiempo, un momento muy esperado, el encuentro Internacional de Ford T, donde mi auto fue bautizado con el nombre “Rosana con S”. Desde ese momento, mi corazón marcha al ritmo del T, trato de ir a todos los eventos posibles ya que siempre es un placer encontrarme con todas las personas que me alentaron, me dieron consejos y me ayudaron a resolver cada inconveniente que se me fue presentando en este apasionante y hermoso camino.



¡Infinitas gracias a todos!

Sergio Martínez Pintos

Yo siempre fui un apasionado por los autos antiguos y como hincha de Ford, siempre quise tener un Ford A.

Sin embargo, siempre hubo otras prioridades en mi vida y no lo podía materializar, pero allá por el año 2000 cuando el gobierno de turno implementó un corralito, donde se podía sacar el dinero del banco solo por transferencias hacia terceros, me puse a buscar un Ford A y que pudiera pagarlo de esa manera.



No obstante, un día fui a ver un Ford T que me habían pasado el dato en la localidad de Carlos Casares, fue así como, sin saber de qué se trataba (era totalmente distinto en la conducción), me compré el primer Ford T, dado que me recibía la transferencia bancaria.



Luego de aprender a manejarlo, (ya que la primera vez que lo saque marcha atrás, choque una pared dentro de mi casa), fue el comienzo de la pasión por el Modelo T. Con él fui a distintos eventos y a la vuelta de uno del Club del Ford T, me encontré en una estación de servicio con un señor que me dio el dato de uno que estaba tirado en un galpón en San Cristóbal Prov. de Santa Fe.



Resulta que se trataba de un roadster 1912 que estaba muy deteriorado, pero tenía muchos accesorios originales, por lo que luego de arreglar con el dueño, a la semana desesperadamente lo fui a buscar, lo desarmé integro y lo rearmé de nuevo, tardé más de 3 años para tenerlo en marcha después de haberlo hecho todo a nuevo.

Hoy me subo e imagino estar en esa época con un jazz de fondo, paseando por las diagonales adoquinadas de la ciudad de La Plata, hasta que alguno me toca bocina con el pulgar levantado, haciéndome notar que estoy en el enloquecido tránsito del año 2020.

Lo disfrutamos a full, también fuimos a algunos eventos locales, hicimos dos veces el paseo Recoleta-Tigre y sigo tan entusiasmado con mi antigua araña, que nunca más busqué un Ford A.



Germán Canto

Mi pasión por el Ford T

Comenzó siendo el primer auto que tenía mi padre y yo con 16 Años no tenía libreta para conducirlo. Todos los fines de semana íbamos a las afueras de Canelones donde mi padre tenía un solar que él le llamaba “la estancia” donde pasábamos el día, asado por medio.

Deportes con amigos, pero lo más importante para mí era que me permitía conducirlo al regresó por un camino vecinal hasta la ruta principal y hacíamos el cambio de conductor. Esa hora para mí era única, el momento más deseado.



Cuando cumplí mis 18 AÑOS infinidad de anécdotas, salidas con amigos, bailes, tiempo de estudiante. Para mí era “El Auto”.



Como la encontré y pude adquirirla pasaron más de 35 Años y un día frente a la catedral de mi ciudad había estacionada una Ford T año 1923, la de mi padre era de 1926, pero esta me despertó la pasión y los recuerdos. Está sin restaurar, pero excelente estado. La habían estacionado ahí ya que era el paso obligado de turistas que venían desde Argentina.

La restauración la realizaron dos veteranos mecánicos, uno de ellos había trabajado por años en la Ford de Montevideo. Llevó más de 8 meses ponerla a punto, faltando sólo pintura y tapizado.







Llevo andando en ella más de 30 AÑOS. He recorrido entre todos los eventos más de 58 MIL kilómetros, llegó siempre en marcha tres veces a Argentina y recorriendo Uruguay en infinidad de eventos.



Lo que siento cuando escucho su motor es indescriptible, un montón de sensaciones encontradas y variadas, por momentos de adrenalina en su máxima expresión. Por sus pasajes de ciudades y rutas uno recibe toda la admiración y cariño de las personas que la ven pasar. Aunque no lo crean, yo hablo con ella, la mimo, le agradezco todo lo que me brinda, son momentos únicos.

La Ford T es un sentimiento muy difícil de explicar, a pesar de sus primeros 109 años sigue uniendo personas, forjando Amistad

Carlos Lecumberri

Queridos amigos del Ford T: Aquí van mis vivencias con los queridos Ford T, creo que, para mí, como para muchos de ustedes se ha convertido en un sano vicio.

Tengo un Ford T Touring 1927 verde inglés con guardabarras y estribos negros, que me lo compró mi padre en Tigre, con él iba de Tigre a Villa Crespo donde estaba haciendo el servicio militar adelantado, por supuesto iba vestido con el uniforme de policía.



Teníamos turnos rotativos y un invierno me tocó de 22 hs a 6 hs. Yo había estacionado mi Ford T frente a la comisaria donde prestaba servicio, por supuesto que con el frío que hacía, cuando salí no me quería arrancar. Yo estaba uniformado y en el trajín de hacerlo arrancar veo que en la puerta de la comisaria estaba el comisario mirándome, me llama y me pregunta que estaba haciendo, le digo que estos autos con el frío se ponen pesados para arrancar, me mira fijamente y me dice: “no le da vergüenza estar uniformado y dándole manija a esta porquería”. Lo tuve que dejar e ir a buscarlo a la tarde que ya no hacía tanto frío. Esta es una de las tantas vivencias con este auto.





Mi segundo amor fue el TT 1925 que se lo hice comprar a mi padre en un remate en los estudios de filmación Lumiton. Me sorprendió el estado general en que se encontraba. Lo primero que hice fue destrabarlo y ponerlo en marcha y tuve la alegría que el motor giró. Recién en el año 2004 que me hice socio del club, el querido amigo Jorge Baez, quien en ese momento era el presidente del club, me empezó a dar manija para restaurarlo ya que en el club hasta ese momento no había ningún TT. Este TT me dio una identidad en el club, la del Hielero, porque esa era su función en Capital Federal. Yo logré conseguir todos los elementos con los que se realizaba esa tarea y los exhibo en cada evento.

En el año 2007, en Autoclásica, tuve la satisfacción de recibir el segundo premio en la categoría de utilitarios.

El camioncito tiene una gran trayectoria filmica, ya que fui convocado para las películas Neruda de Pablo Larraín y Encontraras Dragones, de Tomas Joffe.

En Marzo /Abril de 2009 fue Tapa de la revista Model T Times de EEUU, además de contar con un extenso artículo en la misma.

En Julio de 2009 me convocaron para la publicidad de YPF que se realizó en San Antonio de Areco. Como verán este es mi preferido y más mimado.





Y como les dije antes que esto se convierte en un sano vicio, mi tercer amor es una chatita 1927 que compré en Cañada Rosquín en 1979. Recién la comencé a restaurar en 2018, hice todo a pulmón. La inauguración fue en el evento de Río Ceballos de 2019. Tiene caja de madera y yo la decoré con los elementos que me quedaron del negocio que tenía, que era de despacho de combustible y aceites de Shell Argentina.



Américo Peretti

Respondiendo al amable pedido de Jorge Carnevale, un amigo al que mucho valoro, voy a relatar algo de mi relación con el tema que nos ocupa, que, si bien no es muy interesante ni particular, es lo que realmente sucedió.

Comenzaré por presentarme, mi nombre es AMERICO PERETTI, soy de Hernando, un pueblo de 16000 habitantes, situado 150 km al sudeste de la ciudad de Córdoba y a 60 km de Villa María. Soy el socio Nº 27 del Club.

Desde hace aproximadamente 35 años soy propietario de un Ford T "Runabout" 1926, armado en fábrica, no reconstituido con partes sueltas, a punto tal que en la parte inferior del piso de madera figura el número de pieza grabado a fuego.





Según la información que me dio “El libro gordo de Petete” (Perdón y gracias Daniel Bollo), fue fabricado el 6 de enero de 1926.

Como todo Ford T tiene su historia, fue comprado por un agricultor de Pampayasta, luego vendido a un señor de James Craik, posteriormente lo compró un curso de una escuela, lo pintaron color gris a pincel, para hacer una rifa. Lo ganó una señora que luego lo entregó en la concesionaria como parte de pago de un 0 km.

Ahí fui y lo compré. Hasta aquí nada raro, lo curioso es que el coche fue vendido nuevo a comienzos del siglo y vuelto a vender, casi a fin de siglo en la misma concesionaria, solo en manos de otros dueños.





Yo me hice socio del Club por invitación de “sí o sí” de Jorge Baez, con quien compartí muchos momentos y sobre todo el proceso de ubicación y ejecución de la escultura que conmemora los 100 años del Ford T y que se encuentra en la Facultad de Ingeniería de Córdoba.

Y a modo de cierre pienso que, así como en un acto de total justicia el quincho de la familia Carnevale fue designado “La Casa del Ford T”, considero que las empanadas de Graciela, que ya han alcanzado reconocimiento nacional, justifican sea considerada “La empanadera del T”, o que por lo menos se la destaque en El Libro de Oro.

Concluyo con un cordial saludo a la familia Carnevale, a Alfredo De Lorenzo y a todos los amigos que este viejo auto me trajo. Un abrazo para todos.



Víctor Giraudo

Me llamo Víctor Santiago Giraudo, vivo en Río Primero Provincia de Córdoba, tengo un FORD Modelo T 1926, se llama "Los Abuelos" y sus padrinos son Marilina y Paco.

Quiero relatar brevemente la historia de mi pasión por el T.

Allá por el año 2000 me empezaron a atraer los fierros viejos, los autos antiguos, tuve la oportunidad de conseguir una coupe FORD modelo 1937, estaba bastante deteriorada y luego de varios años de esfuerzos, horas de dedicación, búsqueda de piezas...ayuda de amigos...la armé y la puse en marcha.

Creía que había conseguido realmente el auto antiguo que me dejaba satisfecho hasta que un día, mi amigo "Coco" Athemer amante y apasionado por los fierros, me invitó a participar de un encuentro. Fui orgulloso con mi coupe, me encontré con autos de varias marcas y modelos, uno más lindo que otro, sí uno más lindo, era un Ford T color verde, mi mente quedó tildada en ese auto y el ronronear de su motor me llevó a los años de mi infancia.

Creo que a partir de ese momento el Ford T pasó a ocupar el primer lugar en mis preferencias.

Cada vez se hacía más fuerte la idea de conseguir uno, entonces recurrí a mi amigo Coco que me ofreció la estructura de un Ford T modelo 1926... le faltaba ruedas, capota, tapizado, y muchas piezas.





No entendía mucho de mecánica y armado de Ford T pero encontré abundante bibliografía la que consultaba permanentemente y como tuve la suerte de que mi vida fuera la metalúrgica, eso me facilitó para fabricar o acondicionar algunas piezas, recuperar chapas, hacer estribos etc. También me conecté con gente que tenía Ford T o que estaba restaurando, que compartieron sus conocimientos, experiencias, datos, donde se podía conseguir piezas... todo esa movida me hizo muy feliz, reforzó mi preferencia por el T y descubrí que realmente era mi pasión.

Con mi esposa nos asociamos al Primer Club del Ford T de Argentina, allí encontramos camaradería, buena gente, sencilla, con los mismos objetivos y nos invitaron a participar del próximo encuentro que sería en Miramar, Córdoba, año 2012.

Sin prisa... pero sin pausa...había que poner en condiciones el auto para poder debutar en el encuentro... le faltaba algunos detalles, pero... todos los días aparecía otro nuevo.

Fue tanto el entusiasmo y las ganas de terminarlo que no me tomé el tiempo necesario para familiarizarme con el vehículo, su manejo... los pedales...las marchas... el embrague... era todo un aprendizaje manejar un Ford T. También un operativo trasladarlo en camión, llevar repuestos, gomas, batería, por si algo se rompiera, claro... con 86 años algo le podía pasar.





¡¡¡El primer encuentro fue una experiencia maravillosa vivida en familia!!! Mis nietos se quedaron asombrados ver tantos FORD T juntos... debo confesar que tuve algunos percances con el arranque... el embrague no estaba bien regulado y por momentos nos dejaba parados.

Faltaba mucha experiencia, pero ¡¡¡sobraba entusiasmo y pasión!!! Y como dijo el gran maestro Henry Ford " El fracaso es una gran oportunidad para empezar otra vez, con más inteligencia" ... y redoblamos los esfuerzos.

A partir de entonces asistimos con mi esposa, a casi todos los encuentros. También en el año 2018 acompañamos a nuestros hermanos uruguayos en el encuentro Piriápolis - Punta del Este con motivo de festejar los 110 AÑOS DEL FORD T.



Lo más importante de todo esto es el aprendizaje, los encuentros, la camaradería, las amistades que se cosechan, los consejos, la ayuda desinteresada de amigos como en el caso de Olicio que puso sus manos y su corazón en el motor de mi T y dejé de tener dificultades.

CADA DÍA QUIERO MAS A MI T por su nobleza, sencillez y robustez. Cuando recorro las calles de mi pueblo siento placer...felicidad...orgullo...poder rendir homenaje a mis antepasados ¡¡¡disfrutando un pedacito de historia de mi Patria!!!

Miguel Esquenazi

Arcanos Archivos Automóviles Antiguos

Por motivos muy largos de enumerar en estas páginas, tuve la oportunidad de visitar la biblioteca infinita (Remitirse a biblioteca de Babel - José Luis Borges). En esta biblioteca, están contenidos todos los libros de la humanidad, (Los escritos, o los por escribirse y aún, los que no se escribirán nunca.). Para darse una idea uno comienza a recorrerla, y hay salas con letreros que indican vagamente su contenido.

Comencé entrando en una sala cuyo letrero decía: A.

Tomé el primer libro cuyo título comenzaba con AAA, y vi que pertenecía a una oscura e infame organización que había existido en nuestra Argentina.

Luego tomé el segundo, con el título, AAAA y vi que se refería a Arcanos Archivos Automóviles Antiguos.

Como había tenido algunas dificultades y confusiones en recordar las instrucciones de manejo de mi querido Ford T; decidí buscar lo que encontrara sobre el tema, y hacer un ayuda memoria para todos los amigos que sufren los mismos inconvenientes que yo, a la hora de recordar cómo se maneja esta insuperable máquina.

Con lo primero que me encontré, es con dos palancas bajo el volante, que siempre confundo en sus funciones, y decidí identificarlas con las iniciales de sus funciones. Estas son Avance y Acelerador, así que comencé con identificarlas a cada una con su inicial. A saber, una A para Avance y una A para Acelerador, como puede apreciarse en la figura "A1".

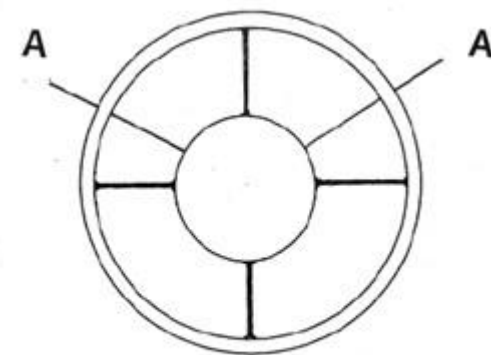


Figura "A1"

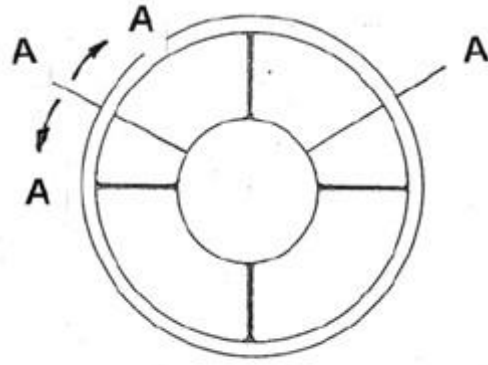


Figura "A2"

Luego tomé la palanca Avance, y vi que tenía dos posiciones que se llaman Avanzado y Atrasado, que decidí marcar con sus iniciales, a saber, A para Avanzado y A para Atrasado. Como puede apreciarse en la figura "A2".

También tomé la palanca del Acelerador, y vi que su función se obtiene de desplazarla, para variar las diferentes velocidades, así que decidí nominar estas posiciones con sus iniciales; A por Acelerar y A por Aminorar. Como se puede observar en la figura "A3".

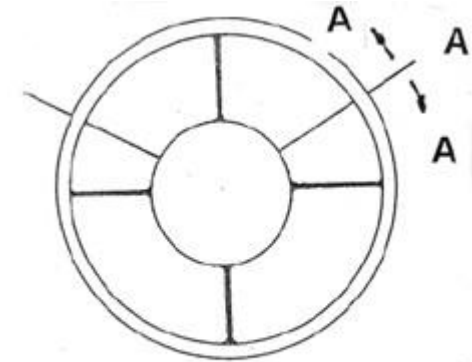


Figura "A3"

Poniendo todas las funciones en un diagrama, que podemos llevar pegado en el tablero, este quedará como en la figura "A4".

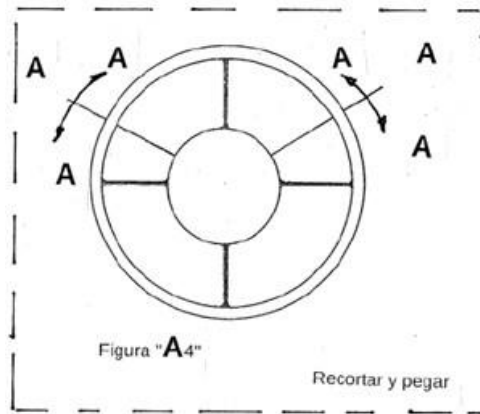


Figura "A4"

Recortar y pegar

Recomiendo recortar y pegar la figura "A4" donde en un solo esquema tendremos todas las funciones que necesitamos recordar para conducir sin confusiones este Automóvil.

Finalmente tengo un Accionador de cambios (palanca), que denominaré por su inicial A, que puede desplazarse hacia Adelante o Atrás para otras funciones, teniendo también

una posición para Área central, donde puedo tener los cambios y el freno de mano.

Identificaré estas posiciones también (por practicidad) con sus iniciales; A por Adelante, A por Area central y A por Atrás. Para más claridad figura "A5".



Figura "A5"

También tenemos los Accionadores inferiores (pedales) que nombraremos por sus iniciales y estas irán pegadas en los respectivos pedales. A para marcha Adelante, A para marcha Atrás, y A para Aminorar (frenar). Aclaramos que hay automóviles que tienen el volante a la derecha, y otros a la izquierda, pero la figura "A4" es válida para ambos; solo hay que tener en cuenta que, en este caso, solo suplantaremos la A de Avance por la A de Acelerador y viceversa.

Espero que estas indicaciones contribuyan a eliminar toda confusión, y solo con un simple esquema, cualquier primerizo, estará en condiciones de manejar este Automovil.



De más está decir, que el modelo que Ford desarrolló para simplificar todas estas Ambigüedades, basándose en estas indicaciones, fue denominado Ford A.





Lucas Giulianetti

Mi Ford T Touring 1925.

Mi Ford T lo encontré x casualidad a mediados de año 2006, fui a buscar un auto para un amigo con mi tráiler a Pacheco.

Este auto o lo que quedaba de él venía en camión desde Entre Ríos.

Hablando con el vendedor le pregunto x algún Ford A, pero me dice que solo tenía un T y que estaba a un par de cuadras, lo había traído para otra persona, pero esta nunca lo fue a buscar.

Lo fuimos a ver y me encantó, ya tenía el auto de mi amigo en el tráiler así que al otro día volví a buscarlo, nos encontramos en una estación de servicio y lo pasamos de un tráiler a otro.

Yo compré mi Ford T en la Av. Henry Ford Ruta 9, de ahí en más todo fue aprendizaje.

Estaba bastante bien o eso parecía, la carrocería negra pintada a pincel, completa pero un poco maltratada, de la capota solo las partes metálicas, ni lona ni maderas, no tenía el piso y los rayos de las ruedas muy apollados. A me olvidaba, las cubiertas solo dos zafaron.

Al otro día ya en mi taller limpié el carburador le improvisé una instalación eléctrica, no tenía un solo cable, pero después de un rato de trabajo despertó después de varios años de estar parado.





Una vez que pude conseguir dos cubiertas prestadas estuvimos listos para aprender cómo se maneja un T, lo sacamos empujando a la calle y una vez en marcha empecé a probar los pedales, había leído un viejo libro de cómo manejar un Ford T.

Un metro adelante otro para atrás y así me fui hasta la esquina en primera, en la esquina dando la vuelta en U descubrí cuán directa es la dirección, me subí a la vereda, pero después de varias pruebas ya iba y venía mejor, hasta probé la directa, sentado en un asiento con el tapizado roto y sin piso, un pie en la caja y el otro en el aire.

Así fue mi debut al mando de un Ford T, sabía que era un auto especial pero nunca me podría haber soñado todo lo que venía junto a un T.

A los pocos días de ya tener un poco más acomodado el auto, le hicimos el piso de madera, le acomodamos las luces y algo más, veo en una revista de El Ovalo Azul que en Salto se realizaría el tercer encuentro de Ford T, llame por teléfono para averiguar si podía ir a ver los autos y conocer un poco más del tema, pero para mi sorpresa quien me atendió fue un entusiasta del T y hoy un amigo, Pepe Damonte, quien luego de preguntar si tenía un T le conté que estaba muy caído, que recién hacia poco tiempo que lo tenía, me dijo que si anda por sus propios medios lo lleve, no importa el estado siempre es un T más en la ruta.

Y cuando llegó la fecha lo cargué y salí para Salto, ahí descubrí un grupo de personas increíbles. Fue un viaje de ida, por primera vez sentí todo lo que se vivía alrededor del Ford T en un encuentro.

Conocí a mucha gente que me recibió como uno más y por primera vez lo era, estaba participando de un encuentro junto a mi Ford T.

Volví del encuentro fascinado por lo vivido, lleno de nuevos amigos, anécdotas, recuerdo en mi primera cena de gala a un loco Conde Drácula corriendo entre las mesas escapándose de otro con una cruz y riestra de ajo.

No podía esperar para ir a otro encuentro y por fin llego el día de ir a manejar por las Sierras de Córdoba, todo un desafío frenar en las largas pendientes y sufrir en las subidas.



Seguí conociendo nuevos amigos que me enseñaron más cosas sobre el T

Ya en casa a la vuelta del evento en La Cumbre desarmé todo el auto por completo y empecé a repararlo. Mandé la carrocería por partes al chapista, mientras yo trabajaba en el chasis, suspensión y motor.

Le hice hacer los rayos de las ruedas nuevos, cámaras y cubiertas nuevas.

Antes de empezar a preparar para pintar el auto me invitan al primer encuentro en Pilar, les digo que esta todo desarmado, pero no tardan mucho en convencerme y con dos semanas de plazo empecé el armado de la carrocería, una mano de anti oxido y con el auto medio desarmado, sin tapizados, sin parabrisas, la parte mecánica ya terminada y con muchas ganas de divertirme.

Nuevamente cargamos con un amigo el T, salimos para Pilar a disfrutar nuestros queridos autos.



El T color naranja anti oxidado nos llevó por todos lados, en un tramo de ruta nos pasó un camión cargado con semillas, como no teníamos parabrisas nos pegaron todas en la cara.

Cuando volví de Pilar nuevamente a desarmar el auto y seguir trabajando en la carrocería.

El porqué del color crema.

Cuando le di la primer mano de base antes de pintar, si lo pinte yo y no soy pintor. Me gusto como quedo el color claro y empecé a buscar un color crema que me gustara hasta que uno me convenció, el beige del Fiat 147 y así nació el pálido. Con su nuevo color y ya terminado.



En la primera salida luego de terminar el rearmado fuimos con unos amigos desde Quilmes hasta Baradero.

Después el evento del Centenario en Carlos Paz, Corral de Bustos, Villa María y muchos otros lugares más.

De ahí en más fueron solo satisfacciones y muchos kilómetros con amigos.

Si me preguntas cuales el mejor auto del mundo, para mi es el FORD T, es único que rinde tantos amigos por Km recorrido.



Carlos Buchele

FORD T

AL TRANCO, TRANQUILO...

Se abre un portón en pleno centro de City Bell, en la Provincia de Buenos Aires. Ese mismo pueblo donde nació Carlos Buchele, en el mismo lugar físico, en una habitación de un chalé estilo inglés y junto a él, su esposa Margarita Spini, ambos sentados como indiferentes, sobre una bola de óxido para algunos, para otros, una genialidad de los años 20.





Unos minutos antes con los tacos de madera y la rueda levantada, la manija acaricia los engranajes del pequeño motor Fort T, lo mimó e invita a despertarlo. Al minuto, abre sus ojos y el ruido clásico de esos que cualquier entendedor lo escucha en su corazón. Parejo, como feliz. Baja la rueda y sale despacio, arrogante, luciendo su carrocería oxidada de historias, de caminos polvorientos, de quizás, algún desliz en alguna zanja de vaya a saber qué pueblo, de empedrados y arboledas a sus costados, de anécdotas, de tranqueras abiertas, de paso de generaciones, de historia, de sueños.....

1922, Doctors, así es el modelo. Mientras sigue avanzando por las nuevas calles de City Bell, imágenes del recuerdo pasan por la cabeza de los dos pasajeros. Recuerdos de un gallinero allá por un campo lejano de La Plata, en el 2003, cuando esta misma bola de oxido asomó entre alambrados y yuyos que lo cobijaban. Olvidado y a punto de pasar a fierro viejo, Carlos y Margarita lo adoptan y lo trajeron sobre un tráiler a su nuevo hogar. Sin guardabarros, sin una rueda y con el resto de ellas llenas de polillas, sin capota, con heridas de otros tiempos, que serán curadas a través de los años y con el único cariño que puede dar las manos de un restaurador. Poco a poco va recuperando su vieja silueta, y se pone esbelto y orgulloso hasta el día de hoy, transitando con su paso, al tranco, tranquilo, por las calles asfaltadas.





No hace mucho anduvo coqueteando con un burro, que lo perseguía desde atrás, comiéndole el fardo que transportaba en un encuentro de hermanos Ford T. En otra oportunidad anduvo regalando frascos de miel, con sus colmenas arriba en el cumpleaños número 100.

El continuo sonido de su motor adormece su mente y solo en alguna curva sale de aquellos sueños para hacer crujir sus rayos de madera al tomar la plaza del pueblo. El portón vuelve a abrirse, Carlos y Margarita lo acomodan entre los demás autos en su galpón con aires de museo. La sombra de la noche llega, el olor del motor se acurruca en el viejo capot, y un suspiro de felicidad envuelve su sueño.

Por Adriana Buchele



Carlos Jorge Praderio

FORD T

La pasión por las cachilas y el Ford T nació gracias a mi padre, Carlos Jorge Praderio.

Un día de verano se apareció con una Ford A del 29. Cuando la vimos por primera vez, nos llamaba la atención su volante a la derecha, en ese momento no entendíamos el verdadero significado de ese vehículo y mucho menos imaginábamos el camino que comenzábamos a recorrer.





Luego vinieron unos restos de lo que parecía una Ford T pick up del 24, muy llamativa por su cajita de madera trasera y su manera de conducirla. Con su restauración aprendimos y nos asombramos de ver lo que implicaba tener, mantener y manejar un Ford T en cuerpo y alma, sin dudas una máquina totalmente nueva para nosotros. A partir de acá fue un viaje sin retorno. La familia cada vez más estaba involucrada con estos autos, la afición pasó a ser de todos, por lo que empezamos a participar en encuentros tanto en Uruguay como en Argentina. Al abrir y cerrar los ojos estábamos todos vestidos de época y en un auto antiguo, compartiendo momentos hermosos, junto a compañeros de hobby, pero mucho más aún, grandes amigos.





Al darle manija y escuchar el sonar de un Ford T lo primero en que pienso es en mi padre, quien de la mano de estos vehículos antiguos, nos enseñó muchísimas cosas, sobre todo disfrutar de un paseo en un vehículo, que con mucho sacrificio hay que cuidarlo, mimarlo, arrancarlo, etc.; por ello cada paseo en un Ford T, no es un paseo más, es un viaje al pasado, donde andar en auto no era moneda corriente y hoy en día poder vivir la experiencia de pasear en una Ford T es realmente espectacular y muy gratificante.

Esta pasión se va construyendo en cada km recorrido, en cada repecho y en cada bajada, desde que se prende hasta que se apaga, con los que están y con los que ya se fueron. Estos fierros viejos me acercan a todos los momentos que vivimos junto a la familia y amigos. Aún queda un gran desafío, traspasar este sentimiento a las siguientes generaciones.

En definitiva, el Ford T te une, te enseña y sus latidos, es decir sus ruidos al andar, te hacen valorar las cosas simples de la vida.

Flia. PRADERIO - HERMIDA

La Floresta – Uruguay



Roberto Sacco

Siempre me gustó el Ford T. Tengo muy buenos recuerdos con él de mi infancia. La idea de comprar uno fue porque mi abuelo tenía una chatita modelo 1925. Yo viajaba sentado en la parte de atrás con mis padres, en un banco, que todavía lo conservo. Mi papá me enseñó a manejarlo. Fue así, que siempre tuve la idea de tener uno, y gracias a Dios, en la actualidad tengo dos en marcha y uno en restauración.

El primero que adquirí, es de color negro. Se compró en el año 2004, y es del año 1926. Era de una persona del pueblo, Chañar Ladeado, prov. de Santa Fe, se lo restauró porque había algunas cosas que mejorar por el propio desgaste de los años, pero estaba en marcha.

Como anécdota se lo preparó para los 60 años de casados de mis padres, Nélida e Indalecio Sacco y los 80 años de mi tío Neri Sacco. Fue un gran acontecimiento, ya que nadie sabía que el auto se preparaba para esa fiesta. Se hizo en un club Chañareño del pueblo, donde entró al salón en marcha y donde nos esperaban los invitados y el grupo Los Mariachis con tiros y su música. Fue muy emotivo y sorpresivo.





También se utilizó para el casamiento de los hijos de algunos amigos y, por supuesto, para los encuentros de autos antiguos ya que ambos autos son miembro del Club de Autos Antiguos de la ciudad de Córdoba.

Al principio y sólo para los encuentro de los Ford T, se le puso un anexo al auto, que resultó muy divertido y entretenido para nosotros que vamos a los encuentros en familia y para los demás, con los que compartimos lindos momentos, ya que el auto prendía las luces, tocaba la bocina con un mando a distancia que guardaba en mi bolsillo y ante mi indicación. Surgió, luego, la gran pregunta: “¿cómo lo hace...?” y yo respondía: “tengo un enano debajo del asiento” lo que era muy gracioso.



Otra anécdota importante es que, con este auto, pudimos con algunos amigos, hacer una travesía de muchos km desde Corral de Bustos hasta Santa Rosa de Calamuchita, prov. de Córdoba, con base en Santa Rosa, luego, pasando por Villa Gral. Belgrano y Los Reartes.

El otro auto es de color rojo. Lo compré dos años después, a un chatarrero de Gödeken, un pueblo cercano a mi localidad, siendo éste también modelo 1926. En ese entonces era un auto que lo habían convertido en chatita, pero logré pasarlo nuevamente a auto. Algo que tiene de particular, es que tiene un carburador kerosenero. Este auto, prende las luces, arranca solo y toca la bocina con el mando de mi indicación, haciendo pasar lindos momentos en los encuentros.



Luis Ángel Olmos

Historia de El Gringo Tin Lizzie

Mi relación con el Ford T se remonta a mi niñez, ya que en mi familia. antes que yo llegara a este mundo, mi padre tenía un Ford T. Él corría carreras de T por el año 1933 aproximadamente, luego de ese auto armó un 27 totalmente original y así me transmitió su pasión. Yo siendo muy joven allá por el 65 me pude comprar una pick up modelo 25, era un grande con ella, tuve las mejores andanzas de juventud hasta que la tuve que vender.

Siempre añore tener de nuevo un Ford T.

La vuelta de la vida me trajo a Colonia Caroya y encontré un grupo de fierreros locos como yo por el T y armamos uno de carrera Categoría Zonal Limitada 27, todavía lo tengo y anda y conservo como en esa época, el cual nos trajo broncas, renegadas y también satisfacciones. Íbamos a todas las carreras en Carlos Paz, Río Ceballos, Colonia Caroya, Cruz del Eje, en fin, donde había una carrera ahí estábamos, hasta que no se realizaron más y quedó archivado en un galpón y en el olvido.

Formé mi familia en Colonia Caroya y uno de mis hijos Manuel Ángel me empezó a alentar para ponerlo en marcha ya que él corría en Karting con apenas 7 años, pero no se pudo en ese momento y quedó de nuevo guardado.





Hasta que un día mi esposa ve un anuncio por Internet que se vendía un Ford T que en la foto se lo veía lindo, pero era en Chaco, en realidad una locura, muy lejos. Mi hijo Manuel se entusiasmó y se puso en contacto con la dueña, no teníamos ni tráiler para ir a buscarlo, consiguió uno y nos embarcamos en la aventura. Por supuesto la llevamos a mi esposa la cual tenía que dar el veredicto final de la compra, previo 900km.hasta Resistencia, taladrándonos la cabeza; “fíjense, que no sea una porquería, en foto todo es lindo, que no esté podrido de chapas, el tapizado”, ta ta,ta, en fin, todo lo que te puede decir una esposa cuando quieres comprar un antiguo....

Un buen día veo que aparecen en una fiesta del pueblo, año 2005 más o menos, unos locos lindos con unos hermosos autos eran del Primer Club del Ford T de Córdoba. Mi pasión se enardecíó y no pude con mi genio, hicimos amistad principalmente con el “Lord Mayor” Guillermo Watson el cual me embaloó a que formara parte del club, “pero no tengo un auto así”, le dije, y sin embargo me convenció y hasta me prestó un T de don Paco Ruiz, para ir a un encuentro en La Cumbre año 2007 y hasta mi esposa se enganchó. Después fuimos con Wortley a Villa María año 2010 esta vez de acompañantes, lejos estaba de tener un auto.







Nos embarcamos y partimos al Chaco el 27 de noviembre del 2012. Hacía calor, salimos bien de madrugada, llegamos tipo 16hs. cómo sería las ganas de verlo que fuimos directamente al galpón. Cuando la dueña nos ve llegar y charlamos con ella nos enteramos qué el auto pertenecía a Don Segovia, el cual había participado de encuentros con el Club y después de fallecido le quedó para su hija, la cual lo vende por no poder seguir manteniéndolo. A todo esto, nos dice “bueno ya les abro el galpón así lo ven”, mientras mi esposa seguía, por lo bajito, con las recomendaciones y fíjense bien, etc., etc.

Cuando la señora nos levanta la persiana del galpón para ir a verlo, ¡oooooh sorpresa!, ahí estaba en el medio del galpón entre hierros y chatarras, como esperándonos, hasta mi esposa se sorprendió y dijo “¡que hermoso que esta!” Ahí en ese momento supe que ya era mío... Lo cargamos en el tráiler ese mismo día, hicimos la papelería y partimos de regreso con el T felices como chico con juguete nuevo.

En el 2013 pude participar por primera vez con mi propio Ford T en el encuentro de mi localidad Colonia Caroya.

En Mayo de 2016 decidimos con mis hijos restaurarlo por completo y volverlo a su color y tapizado original para poder participar del encuentro en San Rafael, Mendoza. Quedo como nuevo, hasta hoy nuestro mayor orgullo.

Participamos de varios encuentros ya y tengo la suerte de tener mi pasión hecha realidad y ver a mi hijo tan feliz como yo con la misma pasión. Esto me hace muy feliz.

Seguiremos con el T hasta donde nos lleve y agradecido a la vida por tanto y haber conocido a todos estos amigos fierreros del T.



Héctor Frescino

En el año 2016 vimos una publicación de un Ford Modelo T, el cual nos llamó la atención. Desconociendo su funcionamiento y lo divertido que es manejarlo nos atrevimos a hacernos dueños de él.

Esto nos trajo hermosos momentos vividos e inolvidables anécdotas; a los pocos meses de la adquisición un conocido nos pidió llevar hasta el altar a una pareja. Así fue como un sábado lavamos bien el auto, le pusimos unas latitas en el porta auxilio en decoración y esperamos en el Hotel Cañuelas el arribo de la novia.

Fuimos a algunos lugares emblemáticos para las fotos y luego nos dispusimos a ir hacia la iglesia. Al término del casamiento y con una fuerte lluvia quise poner el auto en marcha, pero no arrancó, con poco conocimiento del mecanismo en ese momento le eché la culpa al agua, luego de eso me dirigí a hablar con los recién casados y pedirle disculpas por el mal momento, a lo cual y por suerte ellos supieron entender respondiéndome que era un auto antiguo y que esas cosas podían pasar.

De todas maneras, esto nunca nos detuvo, sino que nos dio más ganas de andarlo, cuidarlo y mimarlo. Y así fue como poquito a poco nos enamoramos del "Morenito" quien nos fue llenando de nuevos encuentros y amigos por todas partes y nos hizo disfrutar de lugares hermosos y conocer a la gran familia que conforman los propietarios del Ford T, que cabe destacar que son de una generosidad y una camaradería excepcional.





Hoy con la llegada de Nuestra primer hija Delfina estamos ansiosos de poder disfrutarlo en familia.

¡Viva El Ford T!

Héctor, Mónica y Delfina de Cañuelas, Buenos Aires



Guillermo Gabriel Palumbo

Mi pasión por los antiguos empezó de chico, en el barrio había un loco por los antiguos de apellido Lugano, un lutier, amante de las armas y excelente ebanista.... a la salida de la escuela lo ayudaba haciendo reparaciones eléctricas y así comenzó la semilla, ayudando. Mi familia no es fierrera, pero si había autos en la familia. Mi abuelo materno Oreste tenía un Ford T del cual me quedan las herramientas. No pude comprar ninguno de los autos de la familia, había varios, pero siempre decían que no los venderían y todos se fueron vendiendo y cada vez que me enteraba me decían que eran basura. Con el tiempo y ya de grande grande tuve mi primer Antiguo, El Ford 1940 V8 Deluxe a mis 40 años y la cosa siguió con otros autos hasta que un día Guillermo Watson nos invita a un encuentro del Ford T en San Rafael, Mendoza en el 2016. Fue algo inexplicable, nada de lo conocido, solo que le decían el Ford a Bigotes (según palabras de mi abuelo), 3 pedales y un botón en el piso y ninguno era el acelerador ni el embrague... ¡qué místico.! Había que probar...



El encuentro para mi empezó desde que partimos de Córdoba, cargamos el tráiler y fuimos en busca del Ford a bigotes.... todo una mística. El amigo Civalero saca su Modelo T a la acera y lo cargamos en el tráiler junto a mi compañero de viaje Josegi y allí comenzó la aventura. Sencillamente a medida que rodábamos la gente se daba vuelta para vernos, no a nosotros sino al pasajero negro que viajaba en tráiler, una y otra vez se repetía esa sonrisa en la gente. En cada estación de servicio la gente se acercaba para decir si podían sacarse una foto y comentaban "hace un rato paso una camioneta con un Ford negro detrás..." Y llegamos a destino, ¡que hermosa postal!, fue algo inigualable, tantos Ford T juntos en un solo lugar y rodeados de gente excepcional y me enamoré del modelo....





¡Ni hablar cuando estaba viajando de copiloto en el auto de Alfredo y se detiene en el camino de pendiente elevada y me dijo “amigo es momento de Hacerse Hombrecito, ¡hay que llegar hasta arriba donde están todos ...! Mi amigo José me dejó solo, no se quiso subir al Ford T, ya tenía otros planes “Hacer de chofer de prensa junto a Alfredo De Lorenzo” De todo pasó por mi cabeza, que emoción y compromiso aprender en pleno evento, inexplicable momento de manejar. Tremenda máquina (gracias a Alfredo Civalero y Guillermo Watson), después me fui subiendo a otros T, el de Marcelo COQUI que me mostró a lo que puede llegar el fabuloso Modelo T ..., de allí solo pensé en conseguir un Ford T, se dio año pasado un Touring 1921 que terminó siendo más viejo y de color "verde loro". Lo llamé DON ORESTE por mi abuelo. Hoy ya tengo casi 46 y espero poder estar en el encuentro virtual y poder bautizarlo como Ford manda con el reverendo

Watson. A pesar de los inconvenientes que tuve en el traslado no pude rodar en el encuentro del 2019 en Río Ceballos, aunque lo pude traer a Córdoba y agradezco a tres amigos: mi amigo Hernán de la grúa en Baires, a la empresa de traslado y al amigo López que lo trajo al taller desinteresadamente.

Quien no se subió a un Ford T, no sabe lo que se pierde, en cada lugar que llega, marca territorio y roba sonrisas, amigos y anécdotas.

Guillermo Gabriel Palumbo

Saludos

Guillermo Royón

Algunas cosas que decir del Henry... el Ford T: Se empezó a restaurar más o menos al mismo tiempo que yo nací.



Te pega todo el viento en la cara, pero vas con los pies calentitos. Está piola porque es descapotable. Las puertas casi que están al pedo.

Una vez salimos a dar una vuelta y le robaron a mi bisabuela.

Mi papá nunca había apretado las muelas como cuando vio los tacos con los que se le apoyaban las reinas de la vendimia.



La verdad no me molesta el auto, está ahí cuando está en el garaje y cuando no estaba ahí, estaba en el taller. A los gatos no los dejamos entrar para que no se vayan a subir a los asientos. Es así, está ahí calladito e inerte, pero de alguna forma estas cosas se personifican. No sé habla de una simple antigüedad cuando se habla de él.





Aunque yo no siento ningún tipo de pasión por los autos ni tampoco por las princesas, estaba bueno sentarme domingo por medio en los asientos de cuero y convertirme en Lady Di, saludando por la Villa 25 de Mayo o por Montecomán. La gente se va acoplando a la felicidad que causa escuchar una bocina tan ridícula.



Y aunque, de nuevo, no tengo ninguna pasión por los autos, fue lo que me llevó a conocer Córdoba. A veces nos mueven cosas inesperadas. En el marco de ese peculiar desfile de carcazas renacidas, de cadáveres motorizados vueltos a la vida, terminé varada en la montaña, bailando cuarteto, encontrando gente a la que querer.





El auto tal vez no sea nada para mí. Tal vez, como dice mi papá, lo malvenda algún día. Pero puedo ver que en esas estructuras metálicas convergen las pasiones de muchas personas: las pasiones de un hombre que maquinó esa creación en su cabeza, la pasión de los que se dedican y rebuscan por horas partes faltantes, esa misma pasión incomprensible que genera esta comunidad hoy.

No se habla de cualquier cosa cuando se habla del Ford T. Tiene dos historias por detrás,

porque vaya uno a saber cómo fue antes de ser lo que ha creado mi papá hoy.

Varios dolores de huevo se llevaron que por fin se traducen en ver funcionar años de trabajo. Verlos avanzar sobre cuatro ruedas de madera en las que se guarda el trabajo de las manos conocidas de mi abuelo.



Mucho más no sé decir... A veces me gustaría que tuviera radio. Pero si tuviera la posibilidad de elegir, no se la pondría.

Catalina Royón Lemesoff



Mauricio Costa

Me llamo Mauricio Alejandro Costa, alias “EL CHUCHI”, soy de Villa Nueva, Córdoba y quiero compartir con ustedes mi historia para con los autos antiguos.

Allá por el año 2006 un amigo me invitó a pasar por su galpón de trabajo a tomar unos mates. Cuando llego veo lo que parecía ser un auto, solo estaba el chasis con la carrocería y dentro de ella los guardabarros y un sinfín de partes. Me sorprendí y pregunté qué hacía “eso” allí, con toda la paciencia me dice, “no sabés lo hermoso que es este auto restaurado”, claro que me intrigó cuando me dijo que marca y modelo era, ¡nunca lo había visto!



Cuando regresé a casa comencé a buscar en Internet y vi los colores, los detalles, los distintos modelos y formas, realmente AHÍ COMENZO MI PASION POR LOS COCHES ANTIGUOS.

Particularmente los coches antiguos FORD ocupan gran parte de mi corazón, quizás porque mi viejo me enseñó a manejar en un Falcon, inclusive poseo varios modelos (T, A, V-8), pero respeto y admiro todas las marcas que existen.

Si mal no recuerdo por el año 2010 o 2011 veo una chatita Ford T en Chascomús, (modelo que me gustó mucho, dado que fueron escasas), me contacto con el dueño y me dice que viajara, la viera personalmente y no me arrepentiría de comprarla. Pasaron unos días, cuando me acomodé para viajar me contacto nuevamente y ya la habían vendido... ¡¡¡Que amargura!!!



Con el correr del tiempo, año 2015 ¡¡¡vuelvo a reencontrarme con la misma pick-up y en el mismo estado!!! Tanta alegría me dio que no lo pensé mucho, consensuamos con quien la tenía y pudimos llegar a un acuerdo para enviarla hasta la ciudad de Rosario, el tema era traerla desde ahí hasta Villa Nueva. En ese momento consulte con nuestro actual Presidente del Primer Club del Ford T y gran amigo Alejandro Adaro y ni lo dudó, ¡¡¡allá fuimos y la trajimos!!!

Luego de un tiempo, don Jorge Carnevale, me invita, ya que habíamos guardado la misma en su casa, a revisar y ver en el estado que se encontraba, lamentablemente había varias cosas para hacerle y aún es un proyecto para concluir.





Esta situación de no tener el T en funcionamiento no impidió que me invitaran a formar parte de tan prestigioso Club, compartir encuentros y conocer a mucha gente que tiene la misma pasión por estos simpáticos coches. La camaradería y generosidad que existe entre las personas que lo conforman, trasciende ciudades, provincias y/o países.

Realmente estoy muy agradecido con las personas que hicieron posible que formara parte de este y aportar mi humilde granito de arena.

Saludos cordiales.



Jaime Torrent Cerda

Llegué a comprar un Ford T al conocer la especial mecánica que posee y a posteriori liderar el Grupo Ford T del CAACH por la necesidad de preservar tan innovador diseño que dio pie para su masificación mundial a través del ingenio de Henry Ford y todo su equipo técnico.

En mi hogar de nacimiento no hubo automóviles, pero si en las familias de mis amigos, todos los primeros paseos fueron en los autos de ellos, el barrio era acomodado por lo tanto habían autos notables que aún recuerdo pero no es la ocasión de rememorarlos, mi interés por las cosas prácticas y mecánicas se me presentó rápidamente en la niñez por lo cual mi padre me matriculó en la Escuela de Artes y Oficios a los 13 años indicándome que eso era beneficioso para mí en vez del Liceo que estaba frente a nuestra casa y no al otro lado de Santiago como estaba la EAO, hice toda la carrera de 12 años para titularme, en consecuencia a los 25 ya tenía un título.

Durante todo el período de la universidad desarrollé la afición mecánica con vehículos de familiares y amigos, generalmente de épocas pasadas y ahí se fue presentando el afán de preservar lo antiguo, para finalmente ya en el trabajo y con el recurso monetario disponible se presentó la ocasión para comprar, o mejor dicho ayudar a un subalterno en problemas, un Coupe Chevrolet 1938 rescatable, que logré reparar y transformar en el primer vehículo de la familia, UN CLASICO.

Por circunstancias de la vida lo vendí, llegó un señor con su hijo a mi casa preguntando por la venta del auto, para ahuyentarlos les dije un precio exorbitante, el metió la mano a su bolsillo y sacó un fajo de billetes y no me quedó otra que vendérselo, al retirarse con el auto me indicó “no estoy comprando un auto, estoy comprando un hijo, él quería que le comprara una moto”.



Al poco tiempo después en el año 1981 cumplí uno de mis sueños juveniles, uno de los vecinos vendía su Ford A que yo conocía desde pequeño, los recursos estaban y ahí comenzó a tomar cuerpo la preservación de vehículos antiguos iniciándose una carrera que aún se manifiesta fuertemente y que no he podido, o mejor dicho no he querido dejar de lado, en pocas palabras se transformó en una PASION.

Compré otros vehículos, hice amigos tuercas, formé el Club Regional CAAVI que posteriormente me llevó a ser Presidente del CAACH a inicios del siglo 21. Con todo ese bagaje de conocimientos, emociones, vivencias, anécdotas, dificultades, alegrías, logros, etc., conocí la esencia del Ford T gracias a que otros socios los empezaron a considerar y a medida que nos familiarizábamos con él comenzó la admiración por todo el concepto que significa: su supuesta fragilidad, sus notables diseños mecánicos, su mágico sistema eléctrico inentendible para la mayoría, un auto sin batería pero con encendido eléctrico e iluminación, 4 bobinas, un solo aceite, la inubicable caja de dirección, sus bigotes y sobre todo su andar de alfombra mágica, o ustedes no han sentido una sensación de ir volando al manejarlo en soledad por algún paraje especial de la naturaleza. Ante tan impensado descubrimiento la admiración se materializó, un socio tenía dos T y uno de ellos pasó a mi poder.

Bueno, no fue difícil seguir el camino de la preservación y unos años atrás me transformé en el líder de un grupo heterogéneo de socios dentro del CAACH y de otros personajes externos provenientes de todo el país, unidos estamos desarrollando actividades para seguir recuperando para su preservación en el tiempo otros Ts abandonados y exhibirlos a la comunidad.

Una confesión, por mi tamaño tuve que ampliar el habitáculo y por mi torpeza solo lo manejo en cancha abierta, tengo arraigada en mi mente el manejo tradicional y debido a mi edad difícil de modificar.

El nombre de mi T es "LA RANCAGUINA", es cuanto les puedo contar.

Saludos cordiales desde RANCAGUA CHILE a los SOCIOS del PRIMER CLUB DEL FORD T DE ARGENTINA y a todos los FORTETEROS y TETEROS DEL MUNDO.



Horacio Fagalde

Corría el año 1970, en mi casa quedaba solo yo haciendo el secundario, mis tres hermanos ya habían terminado y tomado diversos rumbos, había que mantener la casa de la ciudad abierta solo por mí, y al decir de mi padre si me animaba a viajar mi madre se iría para el campo con él, y se ahorra un gasto importante de mantener la casa, pero lo que realmente quería era lo primero.

Obviamente accedí, primer año en ómnibus, pero el siguiente no coincidían los horarios y la solución ideal más para un adolescente era comprar una moto. La propuesta de mi padre: plántate esa chacra de girasol y con el producido te compras la moto. Eso se hizo. El producido: \$ 500.000. El objetivo una Suzuki 70 semiautomática en \$318.000 que estaba próximo a entrar en el mercado. La importación se demora y aparece una Matchless 500 en \$500.000, pero no se puede probar porque habían mandado a reparar el magneto.



Estábamos a la espera de la importación o del magneto cuando acierto a pasar por un taller mecánico, en la vereda estaba un Ford T 1927, pregunto si se vendía, contestan afirmativamente, era de un capataz de una estancia, lo había arreglado íntegramente, viajaba hacia el campo con su familia cuando un cortocircuito hizo que tuviera un principio de incendio, sin mayores consecuencias, solo quedar a 15 Km de su destino en plena noche de invierno. Consecuencia, no quiso saber absolutamente más nada con el Ford T. Se compró en \$250.000 y me permitió viajar todos los días durante dos años recorriendo los 22 Km que me quedaba la ciudad de Trinidad.



Me radico en Montevideo para continuar los estudios, el Ford T había cumplido heroicamente su cometido y ahí el destino hace lo suyo, como había lugar en los galpones el Ford T se guarda y no se vende como hubiera sido lo lógico. Culminados los estudios en la capital, surge una oportunidad laboral en la Central Hidroeléctrica de Salto Grande, y allá fuimos, como no tenía nada en que moverme cobra vida nuevamente el Ford T, luego el casamiento y era el auto del novel matrimonio. Es más, de un grupo de cuatro parejas junto con dos motos era lo que nos permitía movernos.

Sobreviene la compra del 0 Km. y ahí a esta altura el Ford T formaba parte de mi vida ya definitivamente, no me desprendía de él por nada del mundo, y tuve buenas ofertas, pero no se vendía ni se vende, es más, con el correr del tiempo aparece una 24 que me gustaba por ser más

alta y más corta pasando a formar parte de la flota, hoy en proceso de restauración total, luego un TT que era de un tío de mi señora, una 26 que encontró mi suegro en una estancia casi original, y para formar lotería una Pick Up desarmada.

Historias, hechos curiosos, anécdotas en un número muy importante, escribiendo esto se me ocurrió escribirlas, hay que ver que son 48 años que me acompaña. Hoy salimos los domingos a requerimiento de una mis nietas que parece haber heredado la pasión, concurrimos a todos los encuentros que podemos, especialmente a los exclusivos de Ford T como los que organiza el Primer Club del Argentina del Ford T, y acá en Uruguay a los que organiza anualmente el Primer Club Uruguayo del Ford T, club que se formara ante la insistencia de Daniel Bollo fundándose el 25 de julio de 2008, hoy llegando casi a una treintena de socios, diseminados por todo el territorio uruguayo.





Nibaldo Candia

Durante gran parte de mi vida he tenido especial aprecio por las cosas antiguas, dentro de ellas están todo tipo de vehículos y en especial automóviles, tengo una gran gama de ellos, muchos europeos de preguerra y también un grupo importante de Clásicos Mercedes Benz, soy especial para mantenerlos y restaurarlos me gusta la innovación y darles un aspecto único generalmente con elementos de madera.

Participo en todos los eventos que se desarrollan en Chile y que estén dentro del radio de acción de mis facilidades, un camioncito con remolque, o sea, generalmente llevo mi vehículo y el de algún amigo que me quiera acompañar.

En pocas palabras, tengo bastante experiencia y mucha empatía que me ha llevado a alternar con muchas otras personas con similares características que me han hecho sentirme plenamente integrado a la gran familia de los cacharreros chilenos y que han respetado mi especial estilo.

Por razones comerciales tengo facilidades para comercializar con autos antiguos de importación, dentro de ellas conocí la oferta de un FORD T en USA con la típica historia de la viuda que desea vender el juguete del ex marido, logré hacerlo llegar a Chile después de una ardua tramitación con la viuda, pagar en efectivo, retiro desde el domicilio, traslado al puerto, titulación, embarque, viaje marítimo, ingreso a zona franca, etc., y yo girando dólares y más dólares, finalmente llegó a mi poder en NOS localidad a 30 kilómetros al sur de Santiago.





Pareciera solo una operación comercial, lo cual, no era tan cierto ya que en los últimos eventos en que había participado se venía sintiendo una atmosfera de reencontrar lo más antiguo, eso me motivó a mirar esta adquisición de otra manera, coincidentemente había conocido al Grupo Ford T del CAACH y a ellos recurrí para dar los primeros pasos en el FORD T recién importado.

Me invitaron a una de sus actividades en esta ocasión en el sector de Angostura ubicado un poco más al sur de mi casa, específicamente a una que ellos denominan CLINICA DEL FORD T, donde concurren los teteros para compartir todo tipo de información, repuestos y lo principal hacer andar sus máquinas, llevé la mía que estaba tal cual había llegado de USA, el grupo se puso a la obra, limpiaron, midieron, inflaron, etc., hasta llegar al momento de hacer funcionar el motor que al principio se puso reacto a colaborar, la manivela algo insinuó con una explosión inidentificable, una soga y a tirarla con otro vehículo,

explosiones por todos los orificios y a unos 50 metros surgió un acompasado ronroneo que indicaba que los esfuerzos daban buenos frutos y se cumplía la máxima que se escucha habitualmente “estos motorcitos son partidores” para el grupo la alegría se transformó en aplausos y se escuchó a un socio aclamar “milagro”, “milagro” y así es como quedó definido el momento vivido, EL MILAGRO DE ANGOSTURA .





Ya estaba sembrada la semilla, me transformé en un admirador más del Ford T lo que me llevó a comprar un segundo y a empezar a compartir animadamente con todos los que se me han presentado, el CCAV también me alentó y de ahí a conocer a los trasandinos solo fue un paso más, el ímpetu inicial me llevó a mirar sobre la cordillera y nuevamente surgió la necesidad de favorecer la preservación y la amistad a través de un tercer Ford T que adquirí con el único propósito de retribuir la amistad con que me han favorecido allende Los Andes.

NIBALDO CANDIA

FORD T BAUTIZADOS: LA NEGRA - LA VERDE - EL TRASANDINO



Olicio Conci

Desde siempre me gustaron los fierros y en especial los más antiguos. En la adolescencia junto con dos amigos logramos tener un Ford A, luego por distintas circunstancias lo tuvimos que vender. Pero siempre mantuve viva la esperanza de algún día volver a tener uno.

Con los años y por razones de trabajo empecé a recorrer los distintos caminos del interior de la provincia de Córdoba. Un día trasladándome de un pueblo a otro y pasando por Santa Rosa de Río Primero "LO VÍ", debajo de unos árboles, haciendo las veces de gallinero. En realidad, no sabía bien que modelo de Ford era, no tenía palanca de cambio, ni embrague, en el volante dos "bigotes". Pasó un tiempo y todas las semanas paraba para verlo... entonces ofrecí comprarlo. El dueño era del sur y primero no lo quería vender y luego accedió. Mientras tanto escucha de un encuentro de autos antiguos organizado por el club en la plaza Colón. Allí encontré varios del mismo modelo y comencé a preguntar de que se trataba, como conseguir repuestos, sacaba fotos para ver los detalles.





En el año 1998 lo compré, lo subimos a un camión volcador en el borde de las vías del tren y lo llevé a Obispo Trejo, allí con bidón de nafta y habiéndole limpiado algunas cositas lo puse en marcha, había estado parado 14 años, ¡y arrancó!

Después vino el desguace, lo desarmé completamente y comencé a hacerle chapa y todo lo relacionado a la mecánica, menos motor. Así comenzó mi peregrinar por las chacaritas de todos y cada uno de los pueblos y ciudades por donde anduve y ando. Dos años después lo armé como para trasladarlo a la ciudad y había que volver a casa con el chiche, que hasta ese momento nadie sabía que lo tenía, excepto mis

compañeros de trabajo. Le dije a Elba y a los chicos que les llevaba un regalo... y así ingresó a la familia "SUEÑO CUMPLIDO" nuestro querido "T".





Ya en casa lo volví a desarmar para seguir con la restauración. Luego comenzamos a ir a las juntadas de los autos cada vez que nos enterábamos de una. Un día, en mayo del año 2005 nos enteramos del encuentro en Villa María, SUEÑO CUMPLIDO todavía estaba totalmente desarmado. Entonces Elba me dio el "ultimátum" o lo armas para el primero de octubre para el encuentro de la Falda o vendes todo... jajajaja obviamente ¡¡¡lo armé!!! Nos faltaban un montón de cosas, como las luces... entonces Elba armó unas flores blancas y celestes y se las pusimos como farol y así comenzamos éste hermoso camino...



Así fue como comenzamos con el camino de los Ford T, espero no sea demasiado tarde para que lo incluyas en el Libro de Oro, estimado Alfredo. Estamos buscando alguna foto para enviarte, pero estoy segura de que vos tenés millones. No encontramos la de las flores en los faroles jajajaja.

Besos y gran abrazo Elba y Olicio

Daniel Demonte

Aventuras, Andanzas y Anécdotas con La Colorada (no son pocas).

Recuerdo el encuentro del año 2011: luego de las acreditaciones, saludos a colegas socios del club y exposición de los vehículos en Pilar; salimos en caravana rumbo a Luján. Ya en la ruta acompañado de mi amigo y copiloto Ignacio Verdura, quien fumaba como chimenea de tren, desarrolló "La Colorada" una velocidad importante (acorde al tránsito). En momento de tomar el rulo de empalme autopista a Luján, sin reducir la marcha, siento un ruido a metal golpeando el asfalto y empiezo a inclinarme hacia la izquierda con Verdura encima de mí. Registro fotográfico; agradecimiento a Rafa Vallejos.

Habíase desprendido la rueda trasera, con la fortuna de que la máquina resistió el accidente sin tumbar. Dicha rueda fue recuperada a casi 100 metros por la otra banda de la autopista. Con la buena voluntad de amigos integrantes del club, que pararon a dar la mano, estuvimos en condiciones de continuar el viaje y terminar este encuentro anual que nos convoca y reúne para así afianzar la amistad y el placer de quienes conducimos un Ford T.

Daniel Demonte, Corrientes, Argentina





Pablo Marchesotti

El amor por los Ford T

Desde nene tenía karting a pedales con caños forma deportiva de la década del 70, pero ya a esa edad sabía y quería uno con forma de Ford T, no lo tuve.

Mi pasión por estos autos siguió desde muy temprana edad, iba desde chico a las Expo de autos que se organizaban en La Plata o Palermo, pero no para ver las naves últimos modelos que entraban al país, sino para ver los autos más primitivos y siempre mirar con mucha ternura a los T.

A todo esto, se suma una foto de mi abuelo con sus padres en un T 17 por el año 18, tiene hasta surcos la fotos por tratar de calcarla...



Más las historias familiares de la nobleza del Ford, a bigotes, qué si no andaba, era suficiente lijar los contactos de las bobinas que estaban adentro y seguir viaje, y en los grandes barriales era suficiente con atar en las ruedas una pinza o cualquier herramienta o una soguita, ¿cómo no tener pasión con estas historias...?



A los 14 años me iban a comprar mi primer T, que encontré en la revista Segunda Mano, ¡¡¡más otro desarmado!!! Estaba lejos, era una historia, sin fotos, sin Internet...así que pasé al Modelo A, mi primer Tudor, a los 14, primer motor que armé a esa edad. Seguía esperando el T...fui creciendo y seguí comprando, disfrutando y sacándole el jugo a los Modelo A, pasaba el tiempo y por una cosa o por otra no se daba de comprar el T, tuve en casa y disfruté el T de un amigo, que me lo dejaba, puse en marcha otros que estaban abandonados con los cilindros con verdín y agua ...y así pasaban los años, pero se siguieron presentando A para comprar y no T.

Pasaron los años y seguí disfrutando y compartiendo salidas en T, con mis amigos Mónica y Héctor de Cañuelas disfrutando salidas con el T de ellos, que me lo han confiado y viajaron de copilotos, ¡¡¡sorprendidos de la velocidad que llegaba en la tierra!!! ¡¡¡Nunca se atrevieron a tanto bigote bajo!!!

El año pasado con ellos fuimos al encuentro casi obligados por Guillermo Watson y Guillermo Palumbo, ¡lo disfrutamos muchísimo!, para no ir con tráiler y papeles en espera los Guillemos

se ocuparon de conseguir un auto, ¡¡otro agradecimiento a la chancha!! Le pregunté, ¿puedo bajar la capota? Hace lo que quieras, vení cuando quieras ¡acá tenés auto! El día que llegamos al galpón 27/9 nos pusimos a ayudar con los autos para que puedan salir la mayor cantidad posible, otra casualidad, gusto probar la coupe 17 de Miguel, ¡¡qué maravilla!!, y justo el día de mi cumpleaños ¡manejando un 17 volante a la derecha como el auto de la foto de mi familia que me generó tanta pasión!







Gracias a todos por los momentos disfrutados con tanta pasión y tanta camaradería que se da en los grupos de T & A.

¡Y llegó el día del T propio!! En diciembre del 2019 hablo con Marcelo, un compañero del club, y terminamos cambiando autos, mi Tudor 31 por su T 22 Touring. Falta restaurar, pero ¡ya lo disfruto así!! color antióxido, escuchando susurrar su motor, mi vieja con casi 90 que se emociona cada vez que lo escucha en marcha, mi hijo que tiene 10 que se encarga de sacarlo hasta la puerta, y terminamos disfrutando salidas de 20 cuadras en cuarentena con Carlos Buchele paseando, corriendo y despertando sonrisas con los T por nuestro amado City Bell.



Raúl Stábile

Encuentro Ford T en Corral de Bustos abril 2013

Dos milésimas de segundo después que Germán me dijo de ir a Corral de Bustos, Córdoba, Argentina, en Ford T me di cuenta qué era una locura. Una milésima más tarde, le dije que contara conmigo en forma incondicional.

La aventura nos esperaba.

Permítanme presentar a los protagonistas de este viaje:

“La Dama” nació en julio de 1923, fecha que determinamos por el número de motor y los registros de fabricación que encontramos en Internet. Ford Doble Faeton Modelo T, reza en su certificado de nacimiento.

Germán, emprendedor nato, es supersticioso y está siempre de buen humor. Le encantan los desafíos y ponerles fecha y hora a las metas. Se cruzó con “La Dama” hace más de veinte años, la rescató del olvido y desde entonces, la ha llevado a recorrer los caminos del mundo, muchos de los cuales jamás ella imaginó conocer. Germán, siempre soñó con un largo viaje en Ford T sin la urgencia de llegar, ahora que supo delegar a sus hijos las responsabilidades comerciales, apareció el tiempo y la oportunidad del encuentro. Se esmera en maquillarla, lustrarla y hacerla ver elegante y decidida como la señorita que era hace casi 90 años.





Yo, Raúl, pese a que siempre soñé con volar, soy más realista y apegado a la tierra. Mi loco amigo da el puntapié inicial que necesito y ya está, seguro que los tres, ¡¡¡llegamos a Córdoba!!!

De manera complementaria a él, me ocupo de la salud de “La Dama”. No pueden faltarle los vitales líquidos: nafta, aceite, agua que consume en grandes cantidades. La falta de cualquiera de ellos significaría su muerte... chequeo constantemente sus signos vitales. Para ello me valgo del termómetro, que luce orgullosa coronando el radiador y el amperímetro, que me informa el balance de su sistema nervioso. Para el resto, oído, olfato, tacto, vista e intuición...



Si realizamos un largo viaje en auto, es probable que sólo hablemos con los pisteros, los mozos del parador, los aduaneros o la policía caminera (si tenemos la mala suerte que nos paren). En cada parada nuestra, prácticamente, ¡Germán tenía que dar número para las entrevistas! La diferencia radica en “La Dama”. Escuchen este relato: km 202 de la ruta 2 nos pasa un Mercedes Benz E250, balizas encendidas, bocina y señas del conductor para que nos detengamos. Nos orillamos, saluda y señalando un casco de estancia dice: “esa es mi casa, vengan, pasen, acompañenme a almorzar”



¿Les pasó alguna vez algo así? Agradecemos la gentileza y le explicamos que debemos seguir pues un largo camino nos espera. “La Dama” ni se inmuta frente al veloz Mercedes y ¡parte rauda rumbo a Mercedes, ah!, “Las Coronas” se llama la estancia, digo, por si quieren pasar...



Daniel Alberto Spahr

El Ford T y yo -una historia de vida-

Yo aun no soy propietario de un Ford T, pero existieron dos autos que marcaron mi vida.

Uno, el Trueno Naranja (Chevrolet-Pairetti)

Impactó mis ojos en las primeras carreras que se hacían en el nuevo Autódromo Oscar Cabalén, allá por 1968, cuando yo tenía 10 años.

Auto que aún hoy parece “moderno”, apareció en la época en que el Turismo de Carretera quería dejar atrás a las “cupecitas” de los años 40.

Derivado de unos novedosos pero trágicos Prototipos de Ford Motor Argentina, despertó mi pasión por los fierros, y marco a temprana edad, mi rumbo hacia la Facultad de Ingeniería.

Mucho más cerca en el tiempo, leyendo curioso su historia, descubrí que esos autos tenían un chasis de Ford T, casi de “adorno”, metido entre los caños de sus chasis reticulados, porque el reglamento de la categoría exigía motores americanos y chasis de vehículos de gran serie. ¡Y el chasis del T era livianito y vaya que de “gran serie”!

Prototipo Ford F-100 – 1967





Trueno Naranja Chevrolet 250 – 1968

El otro, el Ford T.

Apareció en mi vida por allá a mis 12 años, en una bolsita y muchas piezas para armar, un regalo de navidad.

Ahí se encendió mi pasión por conocer como estaban hechas las cosas, sus partes, mecanismos y funcionamiento.



Ford T Runabout 1912
Escala 1:32
Fabricante Airfix
(Inglaterra) década 60



Y tuve otros muchos modelos. Mas antiguos y más modernos. Pero el T me atrapó con su aspecto de araña, con su capota elevada, sus patas altas y finitas. ¿Spider?

Grabó en mí el estereotipo de un auto de otros tiempos. Único.

En mi adolescencia escribí una carta a Volkswagen Alemania, y me la contestan con un libro con la historia de la marca complaciendo mi pedido. Y ahí estaba esta foto.



17 de febrero de 1972, planta de Volkswagen en Wolfsburg, Alemania

El Escarabajo “tuvo” que superar a otro auto “grande” de verdad. Tal fue que hicieron una fiesta cuando salió el Escarabajo 15 007 034, habían superado a un gigante. Al Ford T.

Nacido también para motorizar y mejorar la vida de las personas. De espartanos conceptos, los dos hicieron historia. Como debe ser la historia la escriben ...los grandes.

En mi juventud perseguí la idea de restaurar un T, pero el dinero y los estudios (y mis padres) me alejaron de la idea.

A los 20 y tantos terminé comprando a medias un Ford A, que tuve que mal vender por no poder terminarlo...Pero la presencia del T seguía apareciendo en mi vida...

Como profesor de Ingeniería en la Universidad Nacional de Córdoba, descubrí e incorporé a mis clases, películas de las cadenas de montaje del Ford T, para que mis alumnos vieran como aquel concepto de fabricación en masa, seguía siendo utilizado en la actualidad, cosa que hablaba de la genialidad de Henry Ford.

Y el protagonista de la historia era el T, con sus asombrosos datos de diseño del vehículo, de producción, de ventas, y mil récords alcanzados.

Hasta a veces me salgo un poco de la materia y les muestro filmes donde se lo ve al T chapaleando en el barro, cruzando zanjas y andando por lugares donde las mejores 4 x 4 actuales pasan vergüenza.

¿Porque no mostrarle eso a las nuevas generaciones? Sí es un triunfo de la tecnología, pero sobre todo un triunfo del hombre.

Resumida una parte de la historia en un producto industrial, en forma de T.

Un caso digno de estudio. Y me atrapó su historia.

...por ahí un historiador escribió, que generaciones de norteamericanos sabían más de como reparar un Ford T que de métodos anticonceptivos, y que muchas de esas personas habían sido concebidas en el asiento trasero de un T.

Y siempre aparecen datos que transmito a las nuevas generaciones de estudiantes.

Conceptos relacionados con el T, la cadena de montaje, el desarrollo de proveedores, la integración vertical desde la materia prima hasta el auto puesto en la concesionaria, a propósito, una red de concesionarias y talleres para que el producto tenga asistencia. Todas genialidades que parecen de un tiempo más reciente. Lo del color negro...subir marcha atrás las cuestas...y mil cosas más.

Realidades o anécdotas, pero siempre la historia miró y seguirá mirando al mito que cambio al mundo.

...siempre quise manejar un T, pero recién pude hacerlo un día que un gran amigo, Daniel Bollo me lo cedió generosamente yendo por la autopista a Carlos Paz, completé un sueño.

...el otro, el de restaurar y tener un T propio todavía está esperando...

Daniel Alberto Spahr

Norberto José Acastello

MI INICIO CON EL FORD T

AÑO 1974/76 aproximadamente, o sea a mis 14 o 16 años, estando en un campo con mi padre, que tenía maquinas cosechadoras, en la localidad de Chilibroste, Córdoba, campo del señor W. Smith, debajo de un alero de chapa veo un auto antiguo: FORD Modelo T año, estimo 1922, le digo a mi padre: “papi comprame ese auto”, “para qué querés eso?” me dijo mi padre, “para ir a la confitería” le respondo. El señor NO vendía el auto, ahí quedo todo. Aclaro después de 46 años, ese T, sigue estando en el mismo lugar, su dueño aún no lo vende.



Año 78/79 con mi primer trabajo en una Cooperativa, Agrícola de Noetinger, primero o segundo sueldo, compramos a medias con un amigo un T 1927, original totalmente el cual luego de 2 o 3 años vendimos.

Año 81/83 en Alicia, Córdoba, con mis horas extras, ya trabajando en Banco de Córdoba, compro mi 2do. T, un 1926 color rojo, el que vendí años después.



Año 80/83 aproximadamente, no recuerdo bien, estando en Villa Gdor. Gálvez, Santa Fe, mi tío abuelo Juan Terán, me muestra y regala una foto de un TT, de cuando él trabajaba como repartidor de soda, no recuerdo el lugar, el TT estimo año 21/22 ruedas macizas. ESTO me dejó una marca:

Quiero armar un T repartidor de soda, llevé la pequeña foto a Villa María a un laboratorio de fotos para ampliar la patente, la cual no se pudo ver bien, pero al dorso de la foto una leyenda:

BELLA VISTA, no sé dónde queda, si era barrio o ciudad y no recuerdo si mi tío me dijo. Quedó en mí esa idea, armar un T comercial, compré repuestos, partes de T, visité encuentros de T, en Villa María, La Falda, Miramar en septiembre de 2012.

Fui con mi padre e hijo Tomás para ver T comerciales, visitamos Isla Verde a Ismael Bosicovich, hice construir los rayos de madera con Sergio Moro en La Falda, a todo esto solo tenía un chasis de TT, que había comprado en San Antonio de Litín, Córdoba, a don Muga, una chacarita que había en aquellos años y un TT que había comprado en el 2007 en El Fortín, Córdoba, a Víctor Conte, que luego vendí porque las ruedas traseras era 700 x 20 no había tantos contactos para hacer las rueda como ahora; celulares, WhatsApp, Instagram, así que lo vendí a Alta Gracia a Sebastián Torres y que lo restauraría El Alemán.



Ford T 1925 - Comercial



**Carrozado por: José B. Acastello
Noetinger – Cba. Octubre 2015**



Hasta que en 2010 en Bell Ville compré un T 1925, chasis con motor y cabina cortada a Celso Martín. Se desarmó y mi amigo-mecánico Juan C. Foresto, se encargó de hacer enarenar el chasis, ejes, diferencial, desarmó, pintó y armó; luego llevé todo a Noetinger, Córdoba, donde mi hermano Damián junto con mi padre, alargó un poco el chasis, aliguito de chapa y.... papá José Bautista, con sus 80 y pico de años, inició la construcción de cabina y caja de madera. “¿Cómo lo querés hacer?”, me dijo, “como vos digas”, le dije; a los 15 días tenía armada la estructura de la cabina, montada sobre el chasis, hecha toda en madera de cedro. Luego continuó con la caja que no le mezquinó esfuerzo y la hizo con división al medio para poner los cajones de soda y cerveza, la realizó en madera dura, quina creo. La foto que paso con mi padre y el T es de 15/10/2015, al año siguiente lo traje a Bell Ville y en 2018, el 7 de noviembre, lo llevamos a Córdoba de Don Watson (Guillermo) con auxilio de Carlos Andrada, para su puesta en marcha. En Octubre de 2018 ya estaba en mi galpón y el 7 noviembre de 2019, desfiló por primera vez para el día de la ciudad en Bell Ville.

Un sueño cumplido (después de más de 30 años) gracias a la colaboración y trabajo de varias personas y amigos, especialmente al artesano que fue mi padre José B. Acastello que pudo verlo marchar, desgraciadamente al mes siguiente falleció y me quedó el pendiente de realizar una filmación con él y una plaqueta de bronce que hice grabar donde menciona “carpintería Santa Rosa”, en la que hizo este recuerdo para mí invaluable. Gracias Papi por cumplir con mi sueño del T comercial.



Resalto que Bell Ville fue organizador de las Mil Millas argentinas para FORD T en el año 1956.

Gracias a Todos los fanáticos del Ford T por la paciencia y apoyo, a los que organizaron este hermoso libro, los que colaboran y al señor De Lorenzo que producirá esta obra que permanecerá para siempre en todos nosotros.



Guillermo Eyherachar

Momentos imborrables de mi vida

Mi primer auto fue un Ford A 1929 comprado en 1986. Al poco tiempo compré un Modelo T 1925 que estaba abandonado en la caballeriza "La Cautiva" en Sucre y Libertador, en la ciudad de Buenos Aires...fue amor a primera vista...sin dudas era para mí el auto más lindo del mundo. Junto con el modelo A eran mis "daily cars..."

El Modelo T durante un par de años lo usé para ir de la Escuela Nacional de Náutica a mi trabajo, en la Escuela Nacional Fluvial, que queda en la isla De Marchi...al final de la costanera sur, al lado de astillero Domecq García y del helipuerto de la Policía Federal.



Por las mañanas me tomaba el tren Mitre que iba de Belgrano a Retiro y allí caminaba un par de cuadras hasta el estacionamiento de la escuela Nacional de Náutica... a las 7 de la mañana, le daba un "manijazo" y salía raudo a mi trabajo. 7:30 llegaba justo para tomar lista a los alumnos ... jamás nadie le hizo nada al Modelo T.

Al año siguiente, con 24 años cumplidos, decidí festejar el fin de año con mis amigos de una manera muy especial: buscarlos con mi Ford T y ver el amanecer en el Río en la zona de Martínez. Uno por uno los pasé a buscar cerca de las cuatro de la mañana. Imaginen el estado de seis jóvenes, luego de los festejos familiares, a bordo de un T, sin controles de alcoholemia. Era todo pura alegría.



Íbamos por la avenida Del Libertador y para doblar a la derecha en la calle Gral. Pacheco aminoro la marcha y al doblar, como tendríamos una bajada, apreté el pedal de primera para lograr una velocidad controlada. Cual fue sorpresa que ya encarando la bajada la primera no responde. Veníamos a 30 km/h. Pero cuando se aprieta el pedal de primera y NO PASA NADA, la constricción anal que experimenté todavía está en mí, a pesar de los años transcurridos.

Nunca pude reducir la velocidad, la caída iba ser libre, sorpresiva y con final incierto. A unos 10 metros de iniciar el derrotero inesperado veo a la derecha un portón “enorme” que se encontraba felizmente abierto. No lo dudé, doblé como venía y lo traspusimos sin ningún aviso previo y sin tocar timbre alguno y a una velocidad inaudita. Todo un milagro.

Ingresamos a una “enorme casa patricia” que nunca supe quién sería el dueño. Con el envión en la calle empedrada del interior a unos 20 metros nos detuvimos. Sorpresivamente la casa estaba llena de luces, pero no había nadie y nadie salió a recibirnos. Acto seguido nos bajamos del T y empujando el auto lo dejamos en la esquina de Gral. Pacheco y Libertador. Al día siguiente se constató la rotura de chaveta de rueda.

Han pasado 33 años y esa sensación de espanto, impotencia y terror nunca en la vida se me va a olvidar, al apretar el pedal de 1ra... Vivo todavía esa sensación. Al día siguiente ya estaba funcionando como si nada. San Isidro uno de los lugares más lindos para tener un Ford T. A ninguno de mis amigos nunca les dije la verdad, solo que tuve un problemas en los frenos...





Una de las cosas más lindas que recuerdo de mi Ford T y a la que estoy agradecido de por vida, son los momentos que me permitió pasar con mi abuelo de más de 80 años.

Mi abuelo Fernando, el papá de mi mamá Elsa, entró a trabajar a el concesionario Ford de Mendoza en el año 1925, teniendo solo 18 años. Imaginen lo que representaba para él el Modelo T. Por eso recuerdo los momentos más hermosos de verlo cómo disfrutaba cuando salíamos a andar por la Avenida Del Libertador. “Vamos a dar una vuelta” y ¡cómo se emocionaba! Fue él que a los 7/8 años me enseñaba a diferenciar los modelos de autos. Yo Vivía en Tierra del Fuego, en la ciudad de Río Grande. Todos los



años íbamos a visitarlo a

Mendoza en un Fairlane. No puedo olvidarme la cantidad de horas que escuchábamos al Varón de Tango, Julio Sosa, única distracción sonora que emanaba de un por entonces llamado “magazine”. Tal vez por eso odio el tango...

Muchos años después, fue mi abuelito el que me acompañaba, junto a mi mami a los rallis. Competíamos todo el calendario: San Nicolás, Rosario, Rafaela, San Francisco y Río Cuarto. El T lo dejábamos en Rosario o en otras localidades para evitar tanto traslado.

Después de tantas “horas de vuelo” con mis Ford T puedo concluir que una de las grandes virtudes que tiene el auto es que permite a uno solucionar casi cualquier inconveniente inesperado con muy pocas herramientas y nuestros “deditos”. Una verdadera maravilla mecánica que me permitió vivir momentos imborrables en mi memoria.



Jorge Schneebeli

MI HISTORIA CON LA RESTAURACION

Les voy a contar la historia de cómo me hice en el hobby de la restauración hace ya 45 años. Corría el año 1971 y como de costumbre veraneábamos en Pilar, un pequeño pueblo de la Provincia de Córdoba donde nació mi esposa Elisabeth. Ese día, habíamos ido a Oliva, un pueblo cercano, a visitar como lo hacíamos habitualmente a unos tíos que allí vivían. Siempre pasábamos todo el día repasando lo ocurrido durante el año, poniéndonos al día con las historias familiares,



Esa vez, además de estar con la novedad de presentar a esa

rama de la familia a nuestro primer hijo Jorgito de casi un año, mientras estábamos almorzando salió el tema acerca de mi gusto por los autos antiguos y de mi interés por empezar algún proyecto de restauración. En ese momento los tíos me comentaron que tenían un vecino que guardaba desde hacía tiempo en un galpón un vehículo que creían era un viejo fordcito. En seguida acordamos ir a visitarlo por la tarde. No habíamos terminado de comer que ya estábamos ansiosos por ver de qué se trataba.







Junto a mi suegro Francisco y mi primo Amadeo Tamarit, en ese entonces un joven de 19 años, llegamos al lugar indicado por los tíos. Luego de las presentaciones del caso fuimos al galponcito donde efectivamente estaba guardado desde hacía varios años un Ford Modelo T 1927. Ante la pregunta de si podía llegar a andar, el dueño luego de indicarnos que se habla parado funcionando y que esos autos siempre andaban, nos ofreció ir a buscar una batería y nafta para probar. Siempre fui una persona optimista, más tratándose de un Ford, pero la verdad que no estaba muy convencido que arrancaría. Luego de agregarle un poco de agua y de varios intentos, el autito efectivamente arrancó para alegría nuestra.

Ahí mismo nos pusimos de acuerdo en el precio y nos fuimos para la Municipalidad, donde este hombre tenía un conocido, para hacer enseguida los tramites de transferencia y traslado de legajo al Municipio de Lanús.

Una vez realizadas las diligencias surgió la pregunta de cómo íbamos a trasladar el vehículo, primero al menos hasta Pilar. Con Amadeo nos miramos y un poco por el entusiasmo y otro poco por la audacia de la juventud decidimos llevarlo andando los 60 kilómetros que había desde Oliva. Emprendimos el regreso Amadeo y yo en el Ford T mientras toda la familia nos seguía en el auto familiar, una Ford Courier 1959 que aún conservo a pesar de varias vicisitudes, aunque eso es otra historia.

Hoy a la distancia y teniendo en cuenta que en ese momento la Ruta 9 era muy angosta, solo mano y contramano y con mucho tránsito da camiones, nos parece de lo más loco el haber hecho al camino con un auto que ya tenía más de 40 años, llantas de madera y que no conocíamos lo suficiente. Estábamos convencidos como en el día de hoy que se trataba de un verdadero 'fierro'.

De esta manera empezó mi pasión por esta actividad y en particular mi cariño por los Ford T, gusto que se transmitió a varios miembros de la familia y amigos con los que nos juntamos los sábados a trabajar. Viendo además incluso a mis nietos empezar a acompañarme en estas aventuras estoy seguro que tenemos muchos años y nuevos proyectos por delante.

Diego Ciganda

Cómo surgió mi pasión por el Ford T

Corría el año 1982 y yo contaba con 12 jóvenes años. Mi hermano Yamandú, que es 4 años mayor que yo, me pedía que yo lo ayudara a convencer a nuestro padre que nos comprara una moto. Es así como una o dos veces por semana encarábamos al viejo intentando convencerlo de aquella compra.

Mi padre ya nos había dicho que ¡no! Pero nosotros insistíamos y él casi que no nos escuchaba, y con algún gesto o movimiento de cabeza nos comunicaba que no íbamos a tener moto.

Un día, cansado y molesto de nuestra permanente petición, levantó un poco la voz y nos dijo: “¡Ya les dije que no! ¡No les voy a comprar una moto porque es un peligro!” Si quieren tener algo para andar les compro una Cachila”. (Cachila es una expresión que se usa en Uruguay para nombrar a un auto viejo, de las décadas del 20 y 30).

Para mi hermano y para mí, que mi viejo nos comprara una cachila era una aventura ¡diez veces más divertida que una moto!

Es así como cada domingo mirábamos los avisos clasificados en el diario y salíamos a recorrer por las calles de Montevideo todos los Ford A publicados. Hasta ese momento yo no tenía ni idea de lo que era un Ford A o un Ford T, ni mucho menos que diferencia había entre ellos.



Un día fuimos a ver una cachila al populoso barrio de El Cerro en Montevideo. Yo creo que el propietario de ese auto no sabía que tenía un Ford T, pero se esmeró mucho en explicarnos como se manejaba. Yo no entendí nada, pero quedé maravillado con aquella máquina que no tenía palanca de cambios, el acelerador estaba en el volante y los cambios se hacían con los pies. Sin saberlo, ese día y por culpa de esa persona que no recuerdo ni su cara ni su nombre, quedé apasionado por el Ford T.

No la compramos. Nos fuimos. Meses después compramos un Ford A Victoria 31. Pero siempre me quedó rondando en la cabeza lo complicado que sería de manejar aquel auto y me prometí a mí mismo de comprar algún día uno de esos.

Pasaron unos cuantos años para que me pudiera comprar mi propio T. Ésta es la historia de mi vinculación al Ford T. Vaya desde aquí un gran abrazo a mi viejo que ya no lo tengo.

Gabriel Bulnes

Mi nombre es Gabriel Bulnes, y mi camioneta Ford T modelo 1926 está en mi familia desde el año 2009.

Estuvo muchos años abandonada en un campo. Con motivo del Centenario del Ford T, año 2008, y el entusiasmo que despertó en quienes la tenían de asistir al evento de celebración en Córdoba, pusieron manos a la obra. Así fue como se restauró la chapa, pintura, tapizado y capota... pero la falta de tiempo y otras circunstancias fueron apagando la ilusión de lograr asistir con ella.



Mi Ford T no fue a Córdoba (aun no nos “conocíamos”) asistí al evento con un amigo y en el Hotel de Carlos Paz, en su inmenso “playón” manejé por primera vez un ejemplar y quedé fascinado.



Al año siguiente (2009), mi amigo Jaime, propietario de la camioneta que seguía guardada en el campo, ofreció vendérmela, ya que había sido vandalizada y temía por ella... El 7 de Agosto fuimos a verla... mi "sí" fue tibio, con mucho temor por el trabajo que se venía por hacer. A la semana, el 14 de Agosto de 2009 mi chatita llegó a casa... Empezamos a armarla, arreglar lo dañado, con ayuda de Francisco Lloret, muchas visitas de Paco Inchausti, horas de paciencia, enseñanzas y mucha amistad en torno a ella. Este Señor es la biblioteca del Ford T en Bahía Blanca y una biblioteca pública, ofrece su saber solo por amor a los fierros...







En el 2015 ella “debutó” en los eventos del Ford T en Argentina, asistiendo al de Sunchales, en el 2016 al de San Rafael Mendoza, ahí fue su bautismo y recibió el nombre de “La María”, siendo sus padrinos Jaime Lloret y Paco Inchausti.

Detalles para mejorar siempre se encuentran, pero mi chatita nos acompaña y se disfruta mucho.



Vicente Ramos

Estimados compañeros fortistas, mi historia sobre el Ford T viene de anécdotas que me comentaba mi padre sobre un Ford T que tenía su padre y el hacía de conductor.

Una de las anécdotas era que tenía que poner un calzo al estribo para que no volcase el coche al subirse mi abuelo. Una vez subido al coche en la parte trasera lo sentaba en medio para que el coche fuese más menos nivelado. De esta manera lo llevaba en verano a un balneario que se encuentra a unos 50 km de donde vivía. Para realizar este trayecto estaban dos o tres días, ya que dicho balneario se encuentra en lo alto de una montaña con lo cual el coche se calentaba y tenían que hacer paradas para su enfriamiento.

No hace mucho le enseñé el coche a un gran amigo de mi padre y mío que tiene actualmente 89 años. Cuando lo vio se puso a llorar de recordar que cuando tenía 9 años se puso a trabajar en un taller de ballestas llamado Talleres Cortés y a dicho taller fue mi padre con el Ford T para que le reforzasen la ballesta trasera para que no tocasen los guardabarros traseros a los neumáticos cuando subiese mi abuelo.

Este coche sobre el año 1938, en plena guerra Española y con la crisis de la propia guerra, mi padre no disponía de dinero para mantenerlo y lo enterró en un hoyo, tapándolo de piedras y tierra unos primos míos jugando. Estos primos son mucho más mayores que yo por lo cual no llegué a conocer este coche, mi padre me comentó más o menos donde lo enterró, pero no he podido encontrarlo.







Por lo anteriormente expuesto y con todo mi cariño hacía mi padre y abuelo que no llegué a conocerle, sobre el año 2010 encontré un FORD T de 1926 y lo compré. Estaba en un concesionario de Ford expuesto con lo cual de chapa estaba muy bien, pero de mecánica fatal. Yo en aquel momento no conocía nada de este mundo de la restauración, no sabía si podría encontrar repuesto o fabricarlo, estando con este dilema me llamo JOSE RAMON NAFARRATE, que no sé de dónde saco mi teléfono, y me propuso montar un CLUB de Ford T en España y no dudé en aceptar la idea con lo cual nos reunimos unos cuantos que teníamos Fords T en LOGROÑO y empezamos a formar dicho Club con la grata asistencia a esta reunión de Daniel Bollo.

Poco a poco fui aprendiendo y lo puse a punto mecánicamente del cual estoy muy satisfecho

tanto es así que he comprado dos más. Uno de 1914 que lo vi por Internet en Inglaterra y no dude en enganchar el remolque y hacerme 2.650 km sin levantar el culo del asiento hasta llegar donde estaba. Y otro de 1911 que lo traje de Estados Unidos. Los tengo todos en estado de funcionamiento y debido a la zona que vivo puedo disfrutarlos diariamente durante casi todo el año.

Vicente Ramos Torlá

Benicasim/Castellón/ ESPAÑA

Juan Bautista Segarra Segarra

Mi nombre es Juan Bautista Segarra Segarra, socio del club Ford-T España.

Acudí hace 4 años a la concentración Ford-T Francia con V. Ramos, Miguel, José Ramón Nafarrate, todos tenían Ford-T menos yo, viendo 130 de estos vehículos en esta concentración se me metió el gusanillo para tener uno. Al cabo de meses localicé uno en muy mal estado en una granja de cerdos.

Durante 2 años lo restauré perfectamente, se trata de un Ford-T Runabout de 1924, en perfecto estado con encendido de chicharritas, todo original salvo que lo he transformado de 6 a 12 voltios, ya que me arranca mucho mejor y desde entonces el coche noto que ha mejorado.



Este coche nunca estuvo matriculado, carecía de toda documentación, solo tenía en mi poder el recibo de venta por parte del hijo del anterior dueño. A partir de entonces y con mucho papeleo, el coche hoy tiene matrícula histórica, ITV, seguro de responsabilidad civil, está dado de alta cumpliendo todos los requisitos habidos y por haber.



El coche hoy en día está funcionando perfectamente, conservando su encendido original y toda su mecánica de la época, mi ilusión era tener un Ford-T y tengo uno precioso. El periodo de aprendizaje para conducirlo me fue un poco costoso, pero a base de practicar en un polígono hoy en día no tengo problemas. A parte de este coche tengo un Ford-A Roadster de Luxe, un Ford-A doble Phaeton, ambos de 1928 y un Amilcar CC4 de 1925, todos en perfecto estado de funcionamiento.

NOTA: Todos mis compañeros ya nombrados, desconfiaban de mi capacidad para conducirlo, hoy en día los he superado con creces y soy yo quien voy a empezar a darles clases, tanto de mecánica como de conducción, dudo de que sean capaces de asimilar mis enseñanzas, esto es broma, pero tiene mucha parte de verdad.



Miguel Ortíz

Corría el año 2005, y en el mes de febrero me encaminé con mi mujer a “Retromovil” el objetivo, comprar una motocicleta de colección, no tenía nada decidido.

Ni marca, ni año, ni nada, caminando por los pasillos, de repente una imagen me llamó la atención. No era una moto ni nada parecido, era un “Ford” de color verde. El vendedor me informó que era un Ford T del año 1926, Faetón y fue amor a primera vista. Le dije a mi mujer, acabo de cambiar mi moto por este coche, y le pareció una buena idea, le gustaba también aquel coche verde con radios de madera.



Ya en casa empezó la restauración, porque si bien la carrocería, tapizado, etc. estaban en buenas condiciones, la mecánica estaba fatal.

La falta de conocimientos especialmente el que era mi mecánico, (que no tenía ni idea), fue muy penosa, pero superamos los problemas más o menos, y el coche pudo salir a la calle, año y medio después.

En agosto del 2008, hicimos un viaje a la Argentina, y fuimos a Córdoba, para conocer el Primer Club Ford T Argentina, allí conocimos a Daniel Bollo que nos recibió muy amablemente, nos enseñó las instalaciones y nos presentó algunos socios, y esta fue la semilla para iniciar un Club en España y en el año 2009 nos puso en contacto a José Ramón Nafarrate y a mí, y después de charlar y tomarnos un buen Rioja, decidimos emprender la formación del que es hoy Club Ford T de España.



José Ramón Nafarrate

Paso a contarte la historia de cómo me hice con el Ford T en el año 1979 en el mes de abril me fui a ver las procesiones de semana santa a Jaén, yo en mi casa siempre le había oído hablar a mi padre del famoso Ford de pedales.

Y en aquel viaje me encuentro uno en un desguace que estaba destrozado así que me lo compro y a casa con él, todos menos mi padre me dijeron que estaba loco así que empecé con el Forito y con la ayuda de mi padre y mi hermano, después de las horas de trabajo y días festivos lo desmontamos desde el primer tornillo hasta el último tornillo y en el mes de Septiembre ya se hizo el primer rally por la Rioja de toda una semana aprovechando las fiestas de San Mateo. Y toda la gente fue el coche que más les gusto.



Héctor Gentile

Mi primer auto cuando cumplí 18 años fue un Ford T. Fue una gran satisfacción y alegría. Lo disfrute mucho y he aprendido su mecánica y, luego, he restaurado autos de amigos, pero lo que más he disfrutado con él fueron varias aventuras de viajes y de desafío increíbles, miles de kilómetros y mi casamiento en el año 75.

A lo largo de mi vida me movilicé y trabajaba con el T en la ciudad, era mi auto de trabajo.

Después de varios años comencé a restaurar El Audaz, durante 10 años y con él comencé a participar en la mayoría de los encuentros anuales del Primer Club del Ford.



En especial, en el 2008, fue un gran acontecimiento por los cien años del Modelo T y la gran caravana de los 2 océanos, en la que participamos con Gustavo Morelli, el cual me apoyó para probarlo y luego arrancamos en BS AS esperando a Daniel Bollo en el puerto que venía de Punta del Este y fuimos juntos hasta el encuentro en Córdoba, con Gustavo siempre acompañado todo el trayecto llegando al encuentro con gran recibimiento y satisfacciones.





Desafíos increíbles con el T, como subir a 5.000 metros de altura o recorrer desde Salta hasta Ushuaia.

Agradezco al Club, que nos conocen como la “banda zarateña”, que me apoyaron constantemente y me ha dado fuerzas para seguir adelante con El Audaz.

En Octubre del año pasado tuvimos un accidente, donde El Audaz sufrió muchos daños, pero él es fuerte, está hecho con vanadio, así que ya está casi reconstruido y pronto estaremos rodando de nuevo, buscando nuevos desafíos.



Gustavo Morelli

¿Por qué un Ford T?

Mi nombre es Gustavo Morelli. Alrededor del año 2000, conocí a Héctor Gentile, actualmente socio del Primer Club del Ford T de Argentina. En esa época Gentile tenía un Ford T en restauración que lo terminó a principios de 2008. Con ese Ford T, sin saber demasiado sobre esos autos, lo acompañé en la travesía desde Buenos Aires hasta Córdoba. Él me enseñó a manejarlo y de a poco me fui enamorando del Ford T.





Luego comencé a concurrir a los encuentros del Primer Club del Ford T de Argentina, en los cuales conocí a mucha gente, dueños de Ford T, con mucha buena onda y muy buenas personas. En uno de estos encuentros conocí a Claudio Di Rosa, también socio del club, quien me ofreció un Ford T modelo 27 que tenía como repuesto, a un precio regalado.

Luego lo acompañé en la travesía de la ruta más alta, saliendo de San Antonio de los Cobres, pasando por Habrá el Acay. En ese viaje Gentile estaba con una fuerte gripe y tuve el privilegio de manejar varios tramos de ese recorrido, en caminos muy difíciles hasta para los autos modernos. La resistencia de estos autos hizo que me terminara de enamorar. También tuve el privilegio de acompañarlo en otras travesías como la de los 5 mil km y el recorrido de la Ruta 40.







En el 2017 fui al encuentro XXI con mi propio auto. La sensación de manejar entre las sierras, al lado de otros Ford T fue inolvidable. Eso me llevó a querer acompañar a Gentile al último tramo de la ruta 40 desde Bariloche a Ushuaia. En muy poco tiempo Héctor pudo arreglar el motor de mi T, ya que en el encuentro de Córdoba el motor terminó golpeando como si fueran martillazos. Encarar ese tramo de la Ruta 40 con un Ford T, que no estaba en las condiciones óptimas para ese recorrido nos hizo pensar que solo podíamos realizar hasta cierto punto del desafío.

En ese recorrido todos los días se me rompía algo del auto. Viajaba con una caja de herramientas en el asiento trasero y ahí fue donde más aprendí de la mecánica del Ford T. No puedo explicar la emoción que siento cada vez que veo las fotos de los dos Ford T en el Perito Moreno.

Cuando llegamos a Ushuaia no podíamos creer que mi Ford T amarillo, bautizado “Tweety”, hubiera llegado a terminar la travesía. Fue una de las cosas más emocionantes de mi vida.

En ese recorrido el Ford T volvió deteriorado, como por ejemplo los rayos de madera de las ruedas, los vidrios de las luces reemplazados por platos hondos para poder continuar con el recorrido, pero con su mirada muy orgullosa de haber completado ese tramo de la Travesía de la Ruta 40.

¿Por qué un Ford T? fue la primera pregunta que me hicieron en un reportaje de un canal de televisión al llegar a Ushuaia. Por lo noble, fuerte y hermoso de ese auto, el cual me hizo pasar momentos mágicos e inolvidables.



Marcelo Fiuri

Mi pasión por los Ford T

Allá por el 2008, -casi por casualidad- leo un artículo de Daniel Bollo sobre “la restauración”. La clara descripción de lo que implica restaurar un auto allí plasmado, me cautivó y permitió que conociera a este gran amigo.

El me indicó días después de charlar telefónicamente que había un Ford T en Buenos Aires a la venta. Allá fui, y empezó mi incipiente pasión por los “T”.

El auto estaba completo, pero totalmente desarmado. Recuerdo su anterior dueño me dijo, con unos discos de embrague roto en la mano, “seguro vas a poder conseguir por acá algo para hacerlos, no te preocupes...”. Y yo miraba esa chapitas rotas y me preguntaba, donde irá eso y para que servirá...??. antes de ver donde conseguir el reemplazo.



Vale aclarar, que yo soy Contador de profesión y me gustan los autos, pero jamás había visto mecánicamente un Ford T y menos desarmado totalmente. Entonces, nuevamente recurrí al “culpable” del tema (Bollo) y le pregunté: y ahora ¡¿qué hago?! Su respuesta fue obvia para una persona del ambiente docente: buscate este libro, y estos artículos y mirá por Internet, que está todo.... Gran amigo.

Así hice y dediqué muchas horas a la lectura e investigación del material que me aconsejó Daniel y cualquier otro que podía ubicar. Claramente ya estaba atrapado en el tema Ford T. Viendo sorprendido que, con más de un siglo de historia, Don Henry, documentó todo sobre este auto.

Pasaron los años, y por un problema de salud, que me tuvo fuera de actividad operativa, solo podía enfocar mi tiempo en la lectura de temas del "T" y me contacté con Ron Paterson en USA. El no habla castellano y yo tampoco inglés, pero nos entendíamos fenomenalmente, vía traductor de la compu.





Y, al estilo Bollo, me envió una frondosa cantidad de material para leer y aprender del Sistema de Encendido y en especial de Bobinas de Ford T. Mucho de verdad.

Ron, vino a uno de los encuentros en Argentina del Club del Ford T (el de Alta Gracia) y estuvo también en mi taller, para sellar una amistad que perdura hoy a la distancia. Gran persona y mejor maestro. Nunca retaceó nada de lo muchísimo que conoce del Ford T, las "Coil" y el resto del sistema eléctrico.

Hasta me bautizó el "Coilman Argentino". Un honor de verdad.

Un párrafo especial merece el Ford T, que me permitió entablar una gran amistad con el ingeniero agrónomo Jacinto Druetto, dueño de un hermoso Touring 1920, el cual armamos juntos, aprendiendo e investigando todos los días. Con la incondicional ayuda de Omar Villegas.

Con Jacinto, socio de aventura, nos complementamos para reparar bobinas de Magnetos. Yo en restaurar Bobinas y cargar imanes. Lo hacemos aportando nuestro tiempo, para que los Ford T, puedan mantener su originalidad.

Hoy luego de muchos años, todavía no tengo un auto operativo para poder pasear, pero sigo dedicado en mis tiempos libres (y algunos más...) a los cinco proyectos de restauración. Un Touring 1919, otro 1925, un 1926 y uno 1927. Y también una chatita 1927. Todos los estoy haciendo con la mayor originalidad posible, y con un avanzado grado de terminación. ¡¡¡Espero pronto poder andar con uno de ellos por las calles!!!

También me permitieron, a pesar de no tener auto andando, los miembros del Primer Club del Ford T, participar en encuentros y tener un "grupete" de amigos que atrapados por el Ford T, hacen de la amistad un culto. Mi agradecimiento sincero a ellos.

El Ford T, un auto que honrosamente, es la evolución del carro a caballos, con más de 100 años de historia, y que funciona sin bomba de nafta, ni de aceite, ni de agua, es para mí una pasión que sorprende y cautiva.



Juan Moyano

Cuando era niño, en la finca de mi abuelo en La llave Vieja, San Rafael Mendoza, había una Ford T Pickup del año 1925. Y recuerdo pasear por los callejones e ir hasta Almacén de Lara, con mi abuelo.

Tiempo después en la década de 1970, un rayo cayó sobre el eucaliptus que estaba al costado del galpón donde estaba guardada la chatita. Y se prendió fuego el galpón, no quedó nada del galpón de chapa, ni de lo que había dentro.



Siempre fue mi anhelo poder conseguir una Pickup Ford T original, y busqué durante mucho tiempo.



En el año 2016, me puse en contacto con un hombre que vendía una chatita original, a restaurar, ese señor es don Daniel Missano de Córdoba.

Da la casualidad que un gran amigo, Guillermo Watson, lo conocía a este señor Missano. Le pedí ir a ver la chatita, y con el ok de Guillermo, le compré la Ford T Pickup año 1927 a Don Missano.

En estos momentos la pickup se encuentra en restauración en el Taller de Guillermo Watson, y la parte de Carrocería en el taller de Guillermo Palumbo y José Jiménez.

Después, averiguando la procedencia de la Pickup, me doy con que esa Ford T Pickup 1927, había pertenecido al Club de Pilotos de Córdoba, y en la década del 30 y 40 oficiaba como vehículo de auxilio del viejo autódromo. En la década de 1950 se puso a la venta por la comisión del Club de Pilotos de Córdoba para recaudar fondos para la construcción del alambrado perimetral del predio del Actual Autódromo Oscar Cabalén.

Cuando la compré, aún estaba pintada con los colores del club de pilotos de Córdoba. El capot no quisimos tocarlo, y Guillermo Palumbo y José Jiménez le dieron un tratamiento para conservar la pintura original con las leyendas de época. Compré otro capot y el original lo llevaré a los encuentros o exposiciones para exhibir.

Le pusimos de nombre “La Tehuelche” en honor a los pueblos originarios de la Patagonia y Santa Cruz.



Sergio Forconi

Mi pasión por los autos viene de chiquito. Los recuerdos más lejanos en mi memoria se remontan a un juguete que era para mí el máspreciado: un autito miniatura con aspecto de Ford A de color blanco con los guardabarros negros. ¿Qué cosa no?, era mi chiche preferido.

En mi familia siempre hubo un Ford...F-100, Falcon, Sierra, Mondeo...

Recuerdo en mi pueblo a la Carrera del Siglo, un evento muy tradicional en Isla Verde que duraba todo un fin de semana y era todo una fiesta para todas las familias. Mi papá participaba con un Ford A seis ventanas, se corría en un circuito, nos disfrazábamos y divertíamos del viernes a la noche hasta el domingo.





Y así fue como me compré un Doble Phaeton de cinco plazas convencido que al auto había que disfrutarlo con la familia y los amigos. Amigos que comencé a conocer y valorar apenas concurrí a los eventos que se organizaban en mi provincia.

Pasaron los años y siempre pensé que en algún momento de mi vida iba a tener un auto de época. El primer auto que adquirí fue un Modelo A del tipo "voiture", fue como cumplir un sueño, fue como tener un "Pagani" de hoy día. Luego tuve la posibilidad de tener un V-8, una cupé 35 y en su búsqueda "descubrí" que existía un auto que me estaba aguardando y que desconocía hasta entonces: el Ford Modelo T.

Nunca había reparado en él, sin embargo, al conocerlo fue como "un amor a primera vista". Fue al adquirir mi primer T que descubrí un auto diferente a todos, con una sensación al manejarlo distinta y no solo por sus pedales y bigotes.





Y fue para el festejo del Centenario del T, en 2008 que, a mi esposa María José, se le ocurrió que le pintáramos leyendas alusivas a semejante acontecimiento histórico, “El Auto del Siglo Ford T”. Recuerdo que concurrimos a la ciudad de Córdoba con el auto andando desde Corral de Bustos. Desde entonces a mi T se lo reconoce por esas leyendas y permite a todo aquel que lo vea pasar reconocerlo y saber de que quien se trata.



Tal fue nuestro entusiasmo al concurrir a los diferentes eventos que se organizaban que nos atrevimos a organizar nuestro propio evento en Corral de Bustos, no solo una vez, sino dos veces. Recuerdo con emoción los momentos vividos, el compromiso asumido por familiares y amigos, incluso de localidades vecinas, que se sumaron a semejante esfuerzo que significaba recibir a tantos amigos en nuestra ciudad, incluso a algunos que llegaron andando en sus propios T desde lugares lejanos como la hermana República Oriental de Uruguay y llevarlos de paseo durante dos jornadas, tratando de colmarlos con todas las atenciones que se merecían.



De eso encuentros surgieron nuevas amistades que, a su vez, atraieron a otros que se fueron sumando más y más.

Respecto a mi Ford T, ya solo al verlo me causa alegría, por lo pintoresco y sencillo que es. Su peculiar y exclusivo arranque a manija, su particular vibración al andar, su bocina... me atrevo a ir con él a cualquier parte porque se que al verlo con sus leyendas pintadas en su carrocería negra la gente se emociona y reconoce en él a un auto simpático capaz de seguir andando más allá del paso de los años.



Eduardo Mainardi

Mi nombre es Eduardo Mainardi, de Arroyito, Córdoba. Ya el solo salir con un Ford T empiezas a hacer anécdotas, desde que se los carga a un tráiler para ser transportado hasta que finaliza un evento.

En la actualidad tengo restaurados dos Ford T, uno 1927 "El Impecable" y una Runabout 1927 "La Estrella".



Mi primer recuerdo es de mi primer evento, fue por allá el año 2000, que vinieron los hermanos uruguayos y trajeron dos Ford T y entre los demás y los acompañantes sumaban ocho personas. Salimos de Plaza San Martín, Córdoba capital, rumbo hacia La Falda. En la autopista Córdoba-Villa Carlos Paz nos íbamos pasando el termo mientras viajábamos de un Ford T al otro. Lo curioso era que, en vez de contener agua caliente, el termo contenía whisky con coca-cola.

En otro evento bajábamos de la montaña, yo venía adelante, me alcanza un colega con otra máquina, por supuesto otro Ford T y me tenía mal porque me pisaba los talones. Yo asombrado me preguntaba: "¿cómo puede ser?" "El Impecable", como llamo a mi Ford T, transpiraba hasta la capota. No sabía de quien se trataba, era un socio nuevo, era el amigo Luis Ferrero. Cuando llegamos a destino me confiesa que mi T caminaba lindo y resultó ser que el suyo, que me pisaba los talones, tenía una mecánica Fiat 1500, con carrocería Ford T. ¿Qué podía hacer El Impecable contra eso?



con todos las pasé muy bien.



Les cuento de un evento en Corral de Bustos. Habíamos ido de paseo a la vecina localidad de Monte Maíz, al regresar con el amigo Alfredo De Lorenzo que me acompañaba, empezamos a pasar a otros Ford T, aprovechando el poco tránsito ya que era a la hora de la siesta. De repente algunos de los T que pasamos quisieron hacer lo propio con nosotros y fue así como bajamos los bigotes y se armó una furiosa "picada" a la tremenda velocidad de 40 km/h. El Impecable mantuvo siempre la delantera y cuando faltaban 3 km aproximadamente para llegar a Corral de Bustos, nos quedamos sin nafta. Ni les cuento las cargadas que tuve que aguantar cuando llegamos últimos, después que nos auxiliaran. No voy a mencionar a ninguno en especial ya que



Para terminar con las anécdotas les cuento esta. Estábamos en un evento de multimarcas en la ciudad de San Francisco, regresados de la localidad de Zenón Pereira. Todos se reabastecieron menos yo, y salí último. Veníamos como siempre disfrutando de El Impecable...de repente veo que había tres autos parados en la banquina, uno era Nelson Yammal. El Impecable se detiene justo en ese lugar. Se acerca Nelson y me dice: "continua Eduardo que ya solucionamos el problema" y le contesto: "¿cómo voy a continuar si me quedé sin nafta?"



Infinidades son las anécdotas y momentos vividos, todos inolvidables. Imposibles de contarlos todos, porque algunos se pueden y otros no, de lo contrario muchos de los integrantes iríamos presos...ja,ja,ja.

Tenerlo, pasearlo, cuidarlo, limpiarlo y, por, sobre todo, disfrutarlo hizo que ame tanto a mi Ford T hizo, hace y hará más historias por siempre.

Bailey Rettig

Mi Ford Modelo T

Crecí en Venice, California, que está a unas pocas millas al oeste de Los Ángeles, cerca del Océano Pacífico. Aproximadamente en 1950, cuando tenía 10 años, visité a un vecino que tenía cuatro autos Ford antiguos. Su nombre era Louie Mahoney y vivía con su padre. Louie tenía unos 23 años y trabajaba en sus autos todo el tiempo porque no había televisión en nuestro vecindario. Louie probaba sus autos y les daba paseos a todos los niños en su Modelo T Touring de 1913. También era dueño de un Touring de 1912, una Coupe de 1926 y un Ford Modelo N de 1906.

Solo el 1913 andaba y conducía. Los otros coches estaban en proceso de reparación y restauración.

En 1951, Louie fue llamado al ejército de los Estados Unidos y fue enviado a Corea donde murió. El garaje donde se guardaban los coches estuvo cerrado y tranquilo durante unos siete años. Cuando tenía unos 16 años comencé a preguntarle al padre de Louie si me vendería uno de los autos. Se mostró reacio a causa del recuerdo de su hijo, pero se dio cuenta de que había que hacer algo con los coches. Me dijo que me vendería el Coupe 1926 por 135 dólares. No tenía dinero porque todavía estaba estudiando en la escuela, sin embargo, comencé a ahorrar dinero y a hacer trabajos ocasionales en el vecindario. Toda la gente del barrio empezó a ayudarme dándome trabajo.





Los vecinos sabían que estaba trabajando para comprar el Coupe de Louie, así que me ayudaron mucho dándome trabajo para hacer como jardinería y pintura. Finalmente ahorré el dinero y compré el auto y me llevé a casa. No había estado funcionando durante unos 10 años y no sabía nada sobre las partes mecánicas de los autos, especialmente los autos antiguos. En ese momento, no había clubes Modelo T en ningún lugar de los EE. UU. Así que tuve que aprender del Manual del propietario Ford Modelo T original. El manual original de 1926/27 ya tenía 30 años y estaba desactualizado, pero seguía siendo útil. Logré ponerlo en marcha y lo manejé por el vecindario para el deleite de mis amigos y compañeros de la escuela. Fue muy divertido.

En 1959 había servicio militar obligatorio en los Estados Unidos. La edad habitual para la convocatoria era de 21 o 22 años. Desde que tenía solo 17 años, me ofrecí como voluntario para el ejército de los EE.UU. En junio me gradué de Venice High School el viernes y partí para el campo de entrenamiento el próximo miércoles. Seis meses después estaba en la estación de Berlín, Alemania. Mi madre vendió mi Coupe de 1926 y yo comencé mi carrera de 20 años en el ejército estadounidense. Durante este tiempo me casé y tuve tres hijos, pero desafortunadamente no tuve tiempo para los autos viejos, aunque todavía estaba interesado. El servicio militar no me permitió establecerme en un solo lugar, por lo que no había posibilidad de poseer un Ford Modelo T.

Avance rápido hasta 1980 cuando terminé mi servicio militar. En base a mis conocimientos de alemán, me ofrecieron un trabajo en Frankfurt, Alemania, en el Departamento de Defensa de EE. UU. El trabajo era muy bueno y disfrutaba viajando por Europa, así que año tras año me quedé en Alemania, pero después de 20 años decidí volver a California.



Alrededor de 1995, cuando todavía estaba en Alemania, el club británico organizó un viaje desde Inglaterra a Normandía, Francia. Conduje de Alemania a Normandía para asistir al evento de 3 días no tenía coche, pero los miembros del club fueron muy amables y me dejaron viajar en uno de sus autos y nos divertimos mucho.



Después del viaje a Normandía, me uní al club británico Model T y al Model T Club of America como miembro vitalicio. También me incorporé al club francés. En 2000 regresé a Pensilvania para completar mi carrera en el gobierno de los Estados Unidos y luego regresé a California. Mientras estaba en Pensilvania compré un Modelo T Touring de 1923.

Como viajaba a Europa dos o tres veces al año enviaba mi coche a Inglaterra, donde un muy buen amigo lo guardaba durante los meses de invierno. Durante los veranos viajaba a Inglaterra en coche y asistía a muchos mítines y visitaba a amigos en Inglaterra, Irlanda y Escocia. Luego decidí que mi auto era confiable y estaba en buenas condiciones mecánicas, así que comencé a tomar un ferry a los Países Bajos, donde tenía muchos amigos del Modelo T. Desde allí conduje hasta Alemania, Francia, Bélgica y de regreso a los Países Bajos para tomar el ferry de regreso a Inglaterra. A veces me quedaba de 1 a 2 meses.







En 2005 decido que quiero visitar Sudamérica, así que busco un club Modelo T en Argentina. En ese momento solo había un club ubicado en Córdoba, así que le escribí una carta al Sr. Jorge Báez, presidente del Primer Club del Ford de Argentina. Me invitaron a Córdoba en mayo de 2005 porque había una gran fiesta planeada para el cumpleaños de Guillermo Watson. Primero pasé unos días en Buenos Aires y luego volé a Córdoba. Me esperaba una gran sorpresa. Había cuatro Ford Modelo T estacionados frente al aeropuerto y todos los dignatarios del Primer Club del Ford de Argentina me condujeron por la ciudad de Córdoba para celebrar mi estadía.

Esta fue mi primera visita, pero luego descubrí que no sería la última. Regresé en septiembre de 2005 para la reunión anual de tres días de Ford T. Mis nuevos amigos me hicieron sentir como en casa y me invitaron a sus casas y garajes personales. Así comenzó una historia de

amor con mis nuevos amigos que ha durado hasta el día de hoy. En 2013 me casé con mi esposa Olivia y la llevé a Córdoba a conocer a mis amigos. Como Olivia habla español (yo solo hablo inglés y alemán) se convirtió en una estrella porque le gustan mucho los eventos del Ford Modelo T. Desafortunadamente, este año no pudimos viajar a ningún lugar excepto a “Balcona”, nuestro balcón y patio.

Hemos encontrado verdaderos amigos en Argentina. Olivia se ha unido al grupo “Las Chicas” de mujeres Modelo T. No tenemos tal grupo en los Estados Unidos. Ha aprendido a preparar empanadas argentinas que disfrutamos en el desayuno.

Hace varios años, el club Tin Lizzie me otorgó el título de “Master Smuggler”. Siempre había escasez de repuestos, así que en mis visitas siempre traía muchas piezas pequeñas porque era fácil para mí pasar por la Aduana. Un año hubo un pedido de un tubo de escape Modelo T grande y pesado. Olivia lo tenía en su equipaje porque yo tenía muchas piezas pequeñas. En ese momento no era posible importar autopartes al llegar en avión. Le dije que dijera que era una pieza de barco para el barco de su tío que estaba atracado en el lago Miramar. Llegamos a Buenos Aires y se produjo una pelea con el funcionario de aduanas de turno que dijo que era una pieza de automóvil. Una larga conversación tuvo lugar en español y debido a la persistencia de Olivia, el tubo de escape (del barco de su tío) finalmente pasó.



Mi evento más memorable fue la entrega del Premio de Apreciación al Fundador de Model T Ford Club, International (MTFCI) a Jorge Báez, ahora fallecido. Fue nominado para recibir el prestigioso premio (MTFCI) por su arduo trabajo para establecer el Primer Club del Ford T de Argentina. El premio fue entregado en la reunión anual que se celebró en Vermont, en la zona más al noreste de Estados Unidos. Todos los gastos del viajes y hospedajes, de Córdoba a Vermont fue financiado por el MTFCI. Los invitados a asistir fueron la hija de Jorge, Bárbara, Daniel Bollo, Nelson Yammal y su padre y yo. En ese momento estaba de vacaciones en España, por lo que organicé un vuelo a Estados Unidos para asistir a la cena de gala que se realizó después del Rally de 5 días que contaba con más de 200 coches. Poco antes de la cena de gala, conduje hasta Montreal, Canadá, para recoger a Daniel Bollo, que estaba visitando a su hija.

Tuvimos algunas dificultades para cruzar la frontera de Canadá a EE. UU. Debido al pasaporte argentino de Daniel, pero finalmente lo logramos. La noche de la cena había unas 250 personas sentadas en el comedor. No había vino en la mesa, algo muy normal en Argentina, solo té helado y refrescos. Los estadounidenses no beben mucho vino. Encontré al gerente y me dijo que el restaurante no servía vino. En ese momento fui a mi habitación, recogí mis 6 botellas de vino español y las llevé al comedor en mi bolsa de viaje. El contingente argentino estaba sentado junto, así que pedí 6 vasos de agua, abrí las botellas debajo de la mesa y serví vino para todos. Nos divertimos mucho y, por supuesto, todos extrañamos mucho a Jorge Baez.

Juan Carlos Wortley

Un viaje en Ford T por la cordillera

Quien cuenta esta pequeña historia, es el socio N° 83 del Primer Club del Ford T de la República Argentina con sede en Córdoba, Juan Carlos Wortley que contó con la colaboración de Miguel Antacli y Victor Hugo Racca.

El día posterior al Evento del Club del Ford T Cordillerano de Mendoza, el 13 de marzo de 2006, emprendí un viejo anhelo que nació hace dos años atrás, cuando Elías Zgaib me comentó de hacer la primera reunión del Ford T en Mendoza, y la meta fue, viajar con mi Ford T Touring 1924, "con la caja automática original" (el chancho), desde Mendoza hasta el corazón de la Cordillera de los Andes, Villa Las Cuevas, unos 210 Km y a 3.151 m.s.n.m. y pasar por el Túnel Internacional hasta la República de Chile si era posible.

La primera parte del viaje, en la Precordillera fue relativamente accesible hasta Uspallata (120 Km), pues pocas veces utilicé la primera marcha, en directa trepaba bien.

Pero a partir de Uspallata comienza el ascenso a la Cordillera de Los Andes, en donde la pierna izquierda se "duerme sobre el pedal de la primera", pues las cuestas son cada vez más empinadas y cada vez más largas. Pasamos muchos túneles, y como estamos recorriendo la ruta más hermosa que a mi criterio tiene nuestro país, el paisaje visto desde UN FORD T sin ventanas, tiene una belleza impresionante, por la tremenda magnitud de las montañas, sus formas y sus coloridos cambiantes a medida que el atardecer nos iba envolviendo.





Hicimos noche en el Centro Invernal de los Penitentes, en el hotel Ayelén, su responsable Don Armando Pini, al ver "la máquina con la bandera de El Óvalo Azul", se emocionó y nos hizo sentir como en casa, y dejamos como testimonio para su Galería de Personajes, el banderín del Club del Ford T y la foto de los integrantes del equipo con el auto.

El día 14 de marzo emprendí la etapa final para hacer cumbre, saliendo de Los Penitentes a 2.580 m.s.n.m. hasta Villa Las Cuevas a 3.151 m.s.n.m. subiendo en solo 31 km una altura de 571 metros.

Pasando Puente del Inca, a unos 12 km se encuentra el mirador del Aconcagua, único lugar del Sur del Continente que se puede observar desde una ruta, la cumbre del cerro, fotos de por medio, continuamos

subiendo y nos encontramos con la última pendiente, para llegar al "Premio", la particularidad de ella es su longitud, de más de 10 Km, se realizó toda en primera.

El motor de nuestra noble máquina, diseñada más para llanura que para alta montaña, comenzó a sentir los efectos de la altura, por un lado, la elevada pendiente, sube el carburador con respecto al tanque de nafta, y como el combustible baja por gravedad desde el depósito al carburador, al disminuir la diferencia de altura entre ambos, el pasaje de nafta tiene menor presión, la mayor altura sobre el nivel del mar, disminuye la cantidad de oxígeno en el aire y la menor presión atmosférica, sumado a la elevada temperatura reinante nos provocaba evaporación de nafta en la tubería de alimentación.





El resultado fue que el motor se detuvo, comenzamos a purgar la alimentación de nafta, y trabajar con los bigotes y la regulación manual del combustible del carburador, con lo que recuperamos la marcha del motor.

La tremenda pendiente "para nuestro automóvil", termina en un túnel de unos 70 metros de longitud, y al salir del mismo, ¡Encontramos La Felicidad! Villa Las Cuevas en toda su plenitud allá abajo, los gritos de alegría y la bocina típica del Ford T, llenaron el valle con rumor a hierro antiguo.

Como premio al esfuerzo, me enteré de que, para pasar a Chile, la Aduana Conjunta está ubicada a unos 10 km del Túnel Internacional, por lo que, con un módico peaje, nos dimos el gusto de llevar el Ford T con la bandera de El Óvalo Azul hasta la república hermana.

También tenía intención de subir al Cristo Redentor y le consulté a un señor chileno, que asistió al Evento de Mendoza, con amplia experiencia en montaña, y me dijo que es un despropósito subir con un Ford T

con caja automática original, pues a su criterio, sería peligroso quedar sin cintas en la caja, por la trepada y más aún por el frenado bajando.

Para realizar el ascenso utilicé la Ford Transit, y realmente no lo podría haber hecho en el Ford T.

Pero cumplí el objetivo de visitar al Cristo Redentor y dejar nuestro testimonio de El Óvalo Azul.

Soy el socio N° 83 del Primer Club del Ford T de la República Argentina con sede en Córdoba y conté con la colaboración de Miguel Antacli y Víctor Hugo Racca.



Carlos Romero Frittis

Mi nombre es Carlos Romero Frittis, toda mi vida a girado en torno a los autos. Mi primer auto fue una camioneta Ford A, a los 15 años herencia de mi papá con la misma que aprendí a manejar. Luego un conocido me ofreció otra Ford A Cabriolet a los 18 años, la cual me costó en esos años \$15.000 y lo mantengo hasta la fecha. También tuve otros autos que quedaron por el camino y otros por restaurar.

En el año 2000 tuve mi primer encuentro cercano con un Ford T, cual encontré ese año dando vueltas por La Calera. Me llamó la atención el estado que mantenía y el particular diseño en su pintura; parecía como si hubiese sido del "circo" cual bromeábamos con un sobrino y mi hijo.



El auto lo habían traído del norte para venderlo acá en la zona a un precio más alto. Al comienzo pedían un precio de locos, pero después de un tiempo el que lo vendía se dio un poco por vencido y le ofrecí 200kg de paltas... oferta que no se resistió e hicimos negocio.



Cuando encontré el auto por primera vez tenía sus llantas cuales que cuando me lo ofrecieron ya no estaban.... Al cabo de unas semanas el mismo que me lo vendió llegó con las mismas llantas ofreciéndolas, pero esta vez pintadas jaja, en fin, para no entrar en discusión se las compre igual...

Luego cuando ya tenía casi todos los componentes comenzamos el desarme, confección de partes faltantes, búsqueda de repuestos y mecánica por completo.



En el transcurso del proceso de restauración trabajé con la ayuda de mi hijo y un sobrino, mismo grupo que bromeábamos con el auto del Circo.





Hasta que llego el día, la ruta comenzaba saliendo al alba desde guardia vieja con destino final el Cristo, íbamos dos clubes Viña y Santiago.

Comenzamos dos T uno quedó en el camino y yo seguí ruta con mi hijo, cual a mitad de subida tuve que dejar en la mitad de la subida (a bajar el lastré) jajaja para hacer cumbre.

El camino por la parte de Chile era muy adverso pero el T no defraudó y me llevo a la cima, con las bandas cristalizadas, pero llegamos.

Al paso del tiempo fue tomando forma el proyecto y un amigo del colegio me fabricó el pick up de madera, hasta que, sin darme cuenta, al paso de dos años y medio tenía el auto camino a un primer paseo en hijuelas, luego seguí trabajando, afinando detalles para prepararnos a un gran desafío que era subir el Cristo Redentor conmemorando los 100 años.



Hugo Seen

Historia de Mi Ford T

En un campo ubicado entre Rafaela y Susana, había una vieja casa y varios galpones que estaban siendo desarmados. En uno de ellos se encontraba el Ford T, dato que me había acercado un amigo que acababa de visitar el lugar. El vehículo estaba totalmente deteriorado, enterrado en el piso de tierra hasta los ejes, sin la capota, parte de la carrocería arruinada.



Pero como no me asusto fácilmente, me contacté con los dueños del campo. El propietario, un hombre mayor, me comentó que el coche había sido de su padre, quien lo había comprado cero kilómetro, en el año 1922, en la Agencia Ford de Humberto Primo. Luego de patentarlo, al año siguiente, en el pueblo de Susana, ese señor lo usó como auto hasta 1928, fecha en que lo convirtió en chatita para los trabajos rurales, ya que en aquella época no había camionetas.



En 1964, después de cumplir con largas jornadas en los quehaceres del campo, fue guardado en un galpón hasta el 2007, año en que finalmente llegó a mis manos, traía hasta sus herramientas y manual original. Lo pusimos en marcha sin problema, ya que su detenimiento no se debió a algún desperfecto, sino porque simplemente se había dejado de usar.

En cuanto a la restauración, lo construí íntegramente en mi taller, madera, lustrado, mecánica, tapicería y demás.

Y así fue como después de 9 meses, el Ford T Depot Hack volvió a nacer, y gracias a él soy socio del Primer Club del Ford T de Argentina, que tiene sede en Córdoba.



Una vez en marcha, año 2008, comencé a participar junto a mi esposa de todo tipo de eventos y encuentros. La primera presentación fue en Córdoba, con motivo de los festejos del Centenario del Ford T, celebración que se hiciera a nivel mundial.





Otro momento que guardo con emoción, fue en octubre de ese mismo año, cuando participamos en Autoclásica, junto a otros integrantes del Club Ford T.

Uno de los eventos que me trajo una gran satisfacción fue el que se realizó en febrero de 2011 en El Calafate “El Rally de los Glaciares”, encuentro que congregaba a unos 120 autos de Argentina, Chile y Uruguay. La alegría llegó cuando nuestro Ford T fue elegido el mejor auto del evento y el encargado de encabezar la caravana para el cierre del rally. El reconocimiento tubo mucho valor para nosotros, porque, éramos los participantes quienes votábamos.





A fines del 2014 lo vendimos, ahora está en una estancia de San Antonio de Areco, allí se lo exhibe y se lo utiliza para pequeños paseos, y en eventos que se realizan en ese lugar.

Los nuevos dueños nos invitaron para que vayamos "a visitarlo"...seguramente algún día nos volveremos a encontrar.

Hugo Seen, Rafaela, Santa Fe



Rolf Rautenberg

Igual como en los cuentos de Hadas...

Érase una vez...

...Un volante

Hace muchos, muchos años, cuando ya había nietos en la familia y yo fui operado con un pronóstico muy malo, decidí darle rienda suelta a un viejo anhelo restaurar un auto antiguo. En mi mente rondaba un "rueda de palo".

Y uno empieza a buscar fierros viejos, cacharros de cualquier marca y estado, y se reciben consejos de los amigos, un A como experiencia porque hay muchos repuestos. Así pasaron por mis manos seis autos como donantes. De turno estaba un A del 30 y no había entusiasmo para comenzar un proyecto... hasta que un día pasó un amigo (Sady, quien tiene un T 25), miró con asombro el desarme en curso y me dice: "pero si este cacharro tiene el volante de T". Ahí comenzó el entusiasmo, y ese mismo día le dije: "en 2 años le construyo un auto a este volante." Y lo dije con convicción.

Empezó la fase de documentación y recolección de repuestos. No importaba donde, pero yo veía en cada rincón un repuesto de T. Y mis amigos estaban alertas manteniendo los ojos abiertos. El chasis se encontró en Santiago en un pequeño taller debajo una ruma de fierros, y me costó día y medio con 2 ayudantes recuperarlo. Media cabina y un eje delantero me lo vendió una leyenda del T en Chile: Teddy Rivas. El eje trasero en Constitución. Tapabarros delanteros en Sierra Gorda. Motor y caja en Calama con 15 años de gallinero, y sin embargo al destaparlo de abajo...estaba limpio y fue la base de mi T. Las 4 bobinas en Antofagasta. En resumen, tenía partes y piezas recolectadas desde Iquique a Puerto Montt. Y ya habían pasado más de dos años. Faltaba un buen chaperero, porque una mala pintura deja el T desvalorizado. Y se encontró uno, con esto el proyecto se relanzó.





Arenado y pintura epóxica de chasis y motor, bruñido, cambio de anillos, ajuste de bielas y bancadas, armado, bujes de caja, bujes rodamientos y pasadores en los ejes... y un sinfín de detalles que un trabajo así requiere.

Pero con mucho entusiasmo se armó, se hizo andar y hasta hoy está andando así. Pisaderas de madera, sin tapabarros ni capota.

Hay lindos recuerdos de esta época plasmado en una entrevista periodística para los 100 años del T, y subido a YouTube como Ford T Penco y una foto de mi madre con sus entonces 100 añitos, feliz y comentando que así eran los autos cuando ella era joven...

Capítulo aparte, los rayos: se estudiaron, se analizaron, se compró un torno de madera chino y se adaptó una ingleseira al problema, con

excelentes resultados. La madera empleada fue un tablón de castaño muy seco y nunca tuve algún problema de rayos sueltos.

Ya a esta altura seguían algunos faltantes, los que recibieron un gran y gentil empujón desde el otro lado de la cordillera. Fe de capota, tapabarros traseros, recambio de bobinas (Elías, Daniel, Coilman).

Pues ahora que está hecho el 99% (siempre habrá algo que queramos mejorar) es tiempo de hacerse la gran pregunta: ¿¿Vale la pena?? Cientos de horas y algunas pequeñas cuentas invertidas (al menos así le contamos a la Sra... jajaja)

Y la respuesta es un rotundo SI.

Cuantos problemas nos fueron resueltos (Gigio CAACH) con diligencia por alguien que apenas conocía, cuantos consejos nos toca dar, todo entorno de la pasión por nuestros cacharritos. Y ya inmersos en esta nube de cacharritos - relaciones sociales alrededor de eventos, reuniones, etc. vamos conociendo más amigos y placenteras vivencias que tenemos el honor de compartir.

Mis agradecimientos a las personas nombradas, las que no nombré y en forma especial a quien me ha acompañado en todo estos años: Mitzi, mi esposa a quien le dedico el bautizo de este T.



José Cattáneo



Hicimos 59 rallies, sin contar los encuentros

Buenos Aires Mar del Plata 1968

Participamos con la coupé Ford 1917.
Participaron 600 autos. Salimos del 0km
en el Congreso, neutralizamos en
Chascomús y al mediodía llegamos a Mar
del Plata. Hubo una recepción en el hotel
y estuvo el presidente de Firestone de
EE.UU. quien hablo en alusión a la carrera.
Llegamos en el 10° lugar.





Canal 9

Participamos con la coupé Ford 1917. Fue con vestimenta de época. Nos hicieron entrar al canal por ser el auto más viejo. Neutralizamos en Campana y llegamos a Rosario.

RECOLETA TIGRE 1997

La primera Recoleta-Tigre fue en 1906. Al conmemorarse los 90 años, en 1997 participamos del evento, la largada fue en La Biela. El evento fue con vestimenta de época y ganamos el premio a la mejor vestimenta. Salimos en una nota y nos hicieron reportaje en el programa de televisión El Garage y en la revista Muy Interesante.



En la foto la nieta de Marin con copa Challenger.

Lomas de Zamora a Viña del Mar



Desde Lomas de Zamora hicimos varias etapas hasta llegar a Mendoza, y luego cruzamos y llegamos a Viña del Mar en Chile y volvimos a Mendoza donde nos dieran bajada de bandera. Con CAdeAA.

Eran 60 autos de colección y nos dijeron que salgamos temprano porque al ser los más viejos creían que íbamos a llegar muy tarde. Pero en la mitad del recorrido en un puente hubo un choque de camiones y no se podía pasar y nosotros ya habíamos

pasado.

Nos costó llevar el Ford T porque decían que un auto tan viejo no iba a llegar, que iba a tener problemas y nos querían dar otro modelo, pero me empeciné con este y fuimos nomás.

Y nuestro tráiler que fue por si teníamos algún problema mecánico tuvo que traer al Dodge de Madoto que se averió. Nosotros llegamos lo mas bien.



Encuentro en Mendoza

Terminado el encuentro salimos para ver si podíamos subir el Cristo Redentor. Nos encontramos con el amigo Hugo de Pilar y nos acompañó a subir con la camioneta para ver cómo era el camino. Subimos y bajamos lo más bien. Una experiencia muy importante.



José García

Allá por el año 1996 mi Papá tuvo su primer Ford Modelo T, y también me tuvo a mí... Por algún capricho del destino llegamos a su vida juntos. Imagino que habrá sido una alegría por partida doble a pesar de que los dos lo debemos haber hecho renegar parejito.

Por aquellos años se formaba el Primer Club del Ford T y mi Padre participó activamente de varios encuentros, entre ellos el de La Falda y Alta Gracia, ¡seguía dando alegrías el T con sus "tantos" años!!

La vida siguió y el T quedó guardado por muchos años.





Hoy con algunas pasiones encontradas pero enamoradas de los fierros entre sí me comparto entre la velocidad en el Cabalén y la letanía de mi T.

Con amor y pasión luego de convencerlo a mi Viejo lo he vuelto a la vida, participando en el XXIII Encuentro Internacional del Ford T el año pasado con sede en Córdoba y varios encuentros y salidas por la ciudad y las Sierras.

Ésta es la historia de mi T, la próxima se las contará mi Hijo que nació cuando mi T volvió a la vida...





Néstor Boidi

Mi Ford T 1927 roadster (doble faetón)

Hoy no está operativa, quizá pronto regrese a las rutas, calles y caminos, situación que no impide recordar algunas de sus historias.

Origen: Fue el primer vehículo de mi padre, que adquirió con su primer trabajo asalariado, comprada de segunda mano por los años 40. Quien se la vendió le argumentó que era de un funcionario de la Embajada de EE.UU. (palabra de un vendedor de autos usados)

Algunas historias que compartió mi padre con la Ford T: el viaje de “luna de miel con mamá”, trajo médicos, parteras hizo paseos con la familia; recuerdo que en invierno la calefacción eran unas mantas con que nos cubría mamá. Repartía productos elaborados en el molino cuando no había camiones, siendo mecánico realizaba auxilios y remolques a los clientes. Recuerdo un regreso de un viaje a Colonia del Sacramento en 3 cilindros por haber roto un pistón. Su última tarea fue en las elecciones de 1962 que hizo campaña política llevando gente a votar.

Luego quedó sobre tacos esperando mi mayoría de edad para conducirla. Desde 1968 fui yo, Néstor BOIDI BENTANCUR, su Capitán y Papá, RAUL BOIDI OTTONELLO, el armador de esta nave.





Mi primer viaje fue a Canelones con mamá y atropellamos una vaca que se nos atravesó en el camino. En otra oportunidad regresando de un baile hice una pestañada de sueño y la di vuelta sobre un puente, rompiendo la capota, el volante contra el pavimento, radiador y pérdida del líquido de la batería. Con ayuda de unos parroquianos que me ayudaron la pusimos sobre ruedas y penosamente llegué andando a casa manejando la dirección transformada en manubrio.



Mi padre me convenció de no ponerle más la capota y cortar la parte de atrás transformándola en lo que hoy sería un SUV: le decíamos el deportivo utilitario. La pintó al estilo hippie, color lila y salmón, con flores emulando las cachilas que en esa época aparecían en películas argentinas. Fue mi compañera de garufas, bailes y cumpleaños de 15. Como aficionado tuerca me llevó a innumerables carreras de autos y motos en pistas de tierra y al finalizar las competencias oficiales entrabamos a modo de "vale todo" a rodar entre amigos. Con ella participé, y con éxito, en la cacerías gymkhana del Club Social Canelones, por supuesto durante la semana era mi chatita de transporte de mercaderías del comercio.





En oportunidad que el Rally Londres-México pasó por Uruguay, concurrí con ella al puesto de aprovisionamiento de Ford Escort en la Shell de “Tropas Viejas” ruta 1, el jefe de mecánicos me la pidió para manejarla, foto que se llevó para las Islas Británicas. Ella tenía el placer que damas amigas la elegían para regresar de cumpleaños y fiestas, despreciando autos más modernos y de mayor valor que manejaban mis amigos.

Nunca me dejo a pie, siempre regresé con problemas, muchos resueltos con alambre. Hay cientos de historias, pero las comentaré en próximo libro, junto a las que sucedan luego de ponerla en marcha, sueño que pronto pienso cumplir.



Jacinto Druetto

AMIGO DE FIERRO

Hace ya 58 años que se inició la historia con mi "AMIGO DE FIERRO".

Todo empezó cuando estaba por iniciar mis estudios universitarios de la carrera de Agronomía y buscaba un medio para viajar de Sunchales a Esperanza. La primera idea fue una moto Gilera 150 cc Super Sport, la cual fue rechazada en forma terminante por mi padre diciendo un rotundo NO, porque el paragolpes sería mi cabeza.

Buscando opciones, encuentro que mi vecino, el Sr. Alesso, tenía a la venta un FORD T, modelo 1925. Cuando lo vi me enamoré de inmediato y no dudé en comprarlo, con la autorización por supuesto de mi padre.

Después de un tiempo me di cuenta por el número de motor que en realidad era modelo 1920, al que solo le habían cambiado la capota y parabrisas para hacerlo más moderno.





En 1963 con mi FORD T, ya con look juvenil pintado de color marfil, con tapizado rojo y capota blanca, inicié mi carrera universitaria en Esperanza, Santa Fe. Fueron 5 años y 6 días con muchísimas anécdotas: Imposible olvidar al “AMIGO DE FIERRO” estacionado frente a la pensión y las maniobras que hacía para emprender las salidas, poniéndolo en contacto, los tres manijazos con cebador, el arranque y desplazamiento de una cuadra en promedio sin tocar pedales ni palanca, lógicamente corriéndome al costado porque te pasaba por arriba. También dejó sus huellas en los 21 de setiembre en las famosas y únicas FIESTAS DEL ESTUDIANTE, en especial la de 1963

siendo el vehículo que arrastraba a la carroza de la Facultad, una exuberante langosta de 7 metros de largo, que con unos organitos (máquinas manuales que se usaban para controlar plagas) se polvoreaban harina en todo el desfile. Experiencias incontables en los trayectos de Sunchales a Esperanza, de ida y vuelta, con mis amigos. Recuerdo una en particular cuando al subir a la Ruta 270 estaba pasando un minibús Borgward de la época con pasajeros, y el chofer al vernos nos mostró una caja de fósforos, sacundiéndola. La velocidad de esos micros era de aproximadamente 60 km por hora. Eso no podía quedar así, decidimos enfrentar la odisea: enrosqué los dos bigotes y antes de llegar a Rafaela ¡logramos pasarlo! ¡Alegría Total! Llegando a Sunchales, el pobre había fundido una biela. Sábado urgente reparación y lunes de regreso a la Facultad, 100 km, 10 litros de nafta común.

Finalicé mis estudios en 1968. Con la profesión, ya con familia, y con el transcurrir de la vida, mi “AMIGO DE FIERRO” descansó por más de 40 años en el galpón del campo de mi padre. Toda mi vida activa fue su relax, como preparándose para la siguiente etapa.



En el año 2009, cambios en mi vida profesional y personal me llevaron recuperar a mi amigo, y decidí que volvería a las pistas, pero esta vez en su formato original. Sería el auténtico FORD T del 1920. Iniciamos la restauración completa, con el apoyo incondicional de un amigo, Marcelo Fiuri.

Desarmamos y restauramos pieza por pieza, en forma manual, artesanal, con mucha paciencia y trabajo, reemplazando solo aquellas que no eran originales o funcionales a la unidad, como tapizado, capota y algunas otras que tuvimos que importarlas. El ensamblaje fue toda una experiencia y la puesta en marcha un proceso sublime, sobre todo de gran aprendizaje y con muchos momentos compartidos.





Mi “AMIGO DE FIERRO” recobró vida una vez más 40 años después, y comenzamos a compartir otras tantas experiencias. Destaco entre ellas:

- el Camino Real con mis amigos del 1° Club de Ford T,
- invitación y participación al evento de Cumpleaños N° 100 de Ford Motor Argentina, en Pacheco Bs As,
- una aventura sin igual en la travesía de la Ruta 40 desde San Antonio de los Cobres al Cafayate, la ruta nacional más alta del país, pasando por el Abra del Acay a 4895 m de altura.
- la Reedición RAID 4600 KM realizada en 1925 por el FORD T N°100.000 producido en Argentina, etapa desde Mar del Plata a la Boca, Buenos Aires, dónde inicialmente estaba la fábrica.

También estuvo presente en la celebración de mis 70 años con mi familia y amigos. Socialmente tiene sus momentos de gloria acompañando en eventos a jóvenes y no tan jóvenes que disfrutan también de su andar y alaban su belleza. De vez en cuando un paseo dominguero con mis nietos, una pequeña travesía a un pueblo cercano, escuchando el latir de su motor, colman esta amistad de toda la vida.



Emiliano Dibiasi

Soy Emiliano Dibiasi de Malabrigo Santa Fe, tengo 30 años.

En mi ciudad se lleva a cabo cada año la Fiesta Provincial del Citrus en donde me encargo desde hace ocho años de organizar un encuentro de Autos Clásicos y Antiguos.

El FORD T ingresa a nuestra familia por mi viejo, el dueño desde hace 13 años, quien lo recibió por parte de pago por un trabajo de movimientos de suelos. Lo fue a buscar a Baradero provincia de Buenos Aires, trayéndolo en un camión. Al bajarlo de dicho camión se fue a la

estación de servicio a cargarle nafta y al ratito paró un señor que se lo quería cambiar por una Hilux modelo nuevo insistiendo; mi viejo le pidió a cambio dos Hilux y ahí se echó para atrás el muchacho (risas).

En mi familia somos 16 hermanos, el único que lo maneja, lo entiende y lo atiende soy yo.







Participé en varios encuentros, en distintos lugares de la provincia, también organizamos eventos acá en la zona en donde hay muy pocos Ford T y el viejito se lleva todas las miradas.

Una anécdota para no olvidarla fue en un casamiento en el cual tenía que llevar a los novios y mi viejo no se encontraba en ese momento entonces me tocó a mí, yo no estaba muy ducho en el manejo. Al llegar al club en donde tenían que adornar el carro había una columna en el medio, se me

mezclaron los pedales y lo pare con el contacto justo antes de la columna. (risas)

Este auto sigue estando en la familia, es parte de nuestros fierros, quien paseó novios, cumpleaños/as, turistas, y también a nuestra familia los fines de semana o los feriados.



El porqué de mi pasión



Alfredo Aleman, Villa Gral. Belgrano: Con el Ford T encontré amigos de toda la vida y la pasión es porque me lleva a todos lados y encuentro gente afín a todo lo que me gusta.



Juan Carlos Anacleto, de La Plata: Mi pasión por el Ford T despertó hace 20 años, yo ahora tengo 70 y cada vez lo quiero más porque es noble, simple y nos da muchas satisfacciones.



Aroldo Power, de Ituzaingó: Mi pasión por el Ford T tiene 40 años. Movidio por la curiosidad me conecté con mucha gente. En los sesenta me regalaron un Ford T, para hacerlo andar descubrí que era un auto poco convencional. Sin cambios, con arranque a manivela, no necesitaba batería. Luego de cuatro años y con mucha ayuda, aprendí a hacerlo andar. Descubrí, mucho antes que lo distinguieran como el auto del siglo XX, su historia y eso me apasionó.



Alejandro Borlengui, de Pergamino: La pasión por el Ford T la llevo desde chico. Siempre me apasionó la historia de Henry Ford y sus autos y al conseguir un Ford T ese sueño se me cumplió.



Carlos Buchele, City Bell: Es una pasión que viví de chico y hasta que pueda seguir disfrutarlo voy a seguir con el Ford T.



José Cacciavillani, de Río IV: Mi pasión por el Ford nace de muy chico, al ver a mi abuelo y mi padre en un Ford A convertible y en un camioncito también Ford A. Se hizo una costumbre en mi ver a esos vehículos. A medida que se fueron renovando, siempre siguiendo a la marca Ford, nació una pasión por los autos antiguos. Luego al leer la vida del gran Henry Ford descubrí que el Modelo T fue el auto que más se identificó con él. El hecho de que el Ford T fuera el auto del pueblo, de las masas y su forma tan especial que parece que tuviera vida me despertó una verdadera pasión.



Jorge Carnevale, de Villa María. La pasión nace de renegar con el Ford T, de todo lo que hay que hacer para hacerlo andar.



José Manuel Cattaneo, de Chivilcoy:
Mis primeros fierros fueron los de un Ford T, hace ya más de 40 años, esa es mi pasión. A pesar del tiempo transcurrido, todavía le voy descubriendo cosas que me sorprenden, y todos los días sigo aprendiendo algo nuevo.



Odisio Conci, de Córdoba: Como mecánico y amante de los fierros, me gusta la calidad y los materiales del Ford T, eso lo hace incomparable.



Juan José Damonte, de Salto: Mi pasión por el Ford T es porque me hace renegar, que no lo puedo hacer arrancar, que me echa humo y por eso me gusta. Los otros autos le das arranque y andan, el Ford T no, tenés que trabajar y por eso lo quiero y lo adoro. No hay otro como éste para mí.



Raúl del Castillo, de Córdoba: Mi pasión es de más de 30 años, después de haberlo armado con mucho amor.



Miguel Esquenazi, Córdoba: Para mí el Ford T es una lección de vida, es un recuerdo de nuestra existencia que de alguna forma nos ha involucrado tanto familiarmente, que lo disfrutamos muchísimo.



Guillermo Eyherachar, de Buenos Aires: Mi pasión por el Ford T comenzó hace más de 20 años, gracias a mi abuelo que fue tapicero en la Ford. Es una pasión espectacular porque el autito tiene un encanto, tiene una magia muy especial. Esa magia es lo inesperado: anda todo bien y de pronto puede andar todo mal, pero vos lo podés arreglar. Tenés esa magia que con las manitos y le hablás y el auto vuelve a resurgir. Para entender lo que es realmente un Ford T hay que estar encima, tener uno, hay que manejarlo y hay que sentirlo, cuando se va a romper te avisa. Es como que te habla, es muy especial y la principal característica es que te permite con tus manos y con lo poco que puedas tener, arreglarlo. Esa es la magia del auto.



Sergio Forconi, de Corral de Bustos: el Ford T es un auto muy distinto a todos, por la tradición, por la obra maestra que hizo Henry Ford y por el sistema de manejo. También influye el haber conocido a este grupo que me atrapó y de todos los autos que tengo el que más disfruto es este.



Leonardo Grilli, de Pergamino: Mi pasión por el Ford T es que, porque tiene lo suyo, te hace renegar y te da satisfacciones que no se pueden explicar.



Francisco Inchauste, Bahía Blanca: Desde chiquito fue el auto que siempre me gustó y me encargué de la restauración porque deduje que sería fácil conseguir las piezas por la gran cantidad que hay. Así fui juntando repuestos y logré restaurarlo como yo quería.



Carlos Lecumberri, Gral. Pacheco:
Esta pasión la tengo desde joven y recién ahora la puedo disfrutar, después de 27 años, y es un logro importante a nivel personal. Porque el Ford T es parte de mi vida, así como lo son mi señora y mis hijos. Disfruto de lo que estoy haciendo y del grupo de amigos que hay aquí en el club.



Eduardo Mainardi, de Arroyito: Porque fue el auto del siglo, porque es el auto que movilizó el mundo, lo amo al Ford T



Sergio Martínez Pinto, La Plata: Tenemos la pasión desde chiquito por los vehículos antiguos, y un día se me ocurrió comprar un Ford T y a partir de ahí sigo todo este movimiento tan apasionante. Siempre digo que no es un vehículo, sino que es una máquina y realmente es un placer y creo que todo el mundo debería experimentar para saber lo que siente arriba de un Ford T.



Alberto Pecela, San Fernando: Fue una pasión que arrancó de chico, mi padre tuvo Ford T y siempre me gustó. Es el que me da satisfacciones, aunque reniego, me siento muy feliz porque me permite estar con la gente que me gusta.



Américo Peretti, Hernando: Porque tuve la suerte de conseguir uno y porque considero que es todo un símbolo de la historia de la humanidad.



Francisco Ruiz, de Córdoba: Mi pasión por el Ford T viene desde hace pocos años, unos cinco o seis. Empecé con un Ford A cabriolet, hasta que un amigo me dijo que si me gustaba el T me lo prestaba. Al poco tiempo le tomé la mano, ya que se maneja de manera muy distinta a los demás. Tanto me gustó que ya tengo cinco. Mi pasión por el Ford T es por lo noble que es, con muy poco se arregla, no tiene complicaciones que lo puedan dejar a uno. Yo que entiendo muy poco de mecánica lo llevo bien. Es muy simple.



Roberto Sacco, de Chañar Ladeado: Mi pasión por el Ford T nació porque mi abuelo tenía uno, modelo 1925, con él aprendí a manejar y siempre me gustó y por eso ahora tengo uno y lo disfruto tanto con esta hermosa gente.



Guillermo Vergara, de Catamarca:
Mi pasión surgió hace diez años
cuando compre mi coche, fue un
amor a primera vista.



Juan Carlos Wortley, de Córdoba: Mi pasión por el Ford T en realidad nació por un anhelo de un Ford A, por mi relación de muchos años con Masaroni, mi maestro de Ford T, que me dice un día: “yo tengo el auto que vos necesitás”, fuimos a verlo, era un Ford T 1924 que estaba pintado de color blanco, con su trompita corta y capota alta me impactó y decidió mi vocación por el Ford T.



Elías Zgaib, de Mendoza: Mi primer auto fue un Ford T, a pesar de que, podía haberme comprado otro más caro, me cayó simpático y aprendí con el Ford T. Tuve un señor mayor de edad que me enseñó a desarmarlo, a repararlo y así me animé a hacer varios viajes, a San Juan, San Rafael, San Luis, Chile. Para andar en auto antiguo hay que andar en un Ford T, porque es un auto distinto, muy simpático, se maneja de otra forma, no tiene palanca de cambios, tiene tres pedales, hay que hacer un malabar para andar en Ford T, pero no hay otro igual.

Adhesiones: Primer Club Uruguayo de Ford T

Historia

La idea de la formación de un Club que reuniera los aficionados al Ford T estaba desde hace mucho tiempo latente, en el año 2007 concurren al encuentro en Córdoba organizado por el Primer Club del Ford T de Argentina, José Prati y Mario Orihuela, allí reciben “un manijazo” de los directivos de este Club para que se comience a trabajar en ese sentido por estos pagos. A su regreso se contactan con Horacio Fagalde, ya eran tres, y así arranca con la chispa un poco atrasada pero poco a poco se va poniendo a punto la idea, tenía que ser este año, el del centenario del Modelo T. De esa forma y a instancias de Daniel Bollo que viaja desde Córdoba a poner su entusiasmo y su experiencia al servicio de la “causa Fordteista” y con el apoyo de Bailey Rettig desde Estados Unidos se va armando lo que se llamó el Encuentro Fundacional.

Acuden al llamado entusiastas de varios puntos del país transformándose en socios fundadores y con fecha 25 de Julio de 2008 queda constituido en Salto, el Primer Club Uruguayo del Ford T.



El Club

- El objetivo del Club es promover la recuperación, preservación, restauración y uso de los automóviles Ford Modelo T.
- Promover la participación de la familia en las actividades a desarrollar.
- Promover el intercambio de ideas, información y conocimientos entre sus miembros y difundirlos a la comunidad a través de conferencias y talleres.
- Promover el intercambio de repuestos, manuales y demás elementos, así como la formación de grupos con miras a realizar importaciones en forma conjunta de repuestos o elementos para la restauración o mantenimiento de los Modelo T
- Realizar eventos y reuniones, en especial, el Evento Anual “Encuentro Internacional del Ford T”
- Fomentar las relaciones con entidades similares del país y del exterior.



Caravana del Centenario

Conmemorando el Centenario del Ford Modelo T, el Primer Club del Ford T de Argentina realizó una caravana de automóviles de este modelo, denominada “1. 2. 3.”, (un auto, dos océanos, tres países) partiendo desde Punta del Este el 27 de setiembre, pasando por Montevideo, Colonia, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza cruzando a Santiago de Chile, llegando el 9 de octubre a la ciudad de Valparaíso en la costa del Pacífico. Participaron representantes de España, Estados Unidos, Chile, Argentina y Uruguay.





A nuestra novel institución le correspondió la organización de la parte que se realizaba en rutas uruguayas. La comisión directiva desde Salto contando con la enorme colaboración de Sergio Dalchiele en Punta del Este quien gestionó el apoyo de la Intendencia Municipal de Maldonado, Jorge Praderio en La Floresta, delicioso almuerzo, Diego Ciganda en Montevideo haciendo todo tipo de gestiones y Claudio Cuello lo propio en Colonia, se fueron sorteando los distintos inconvenientes que se presentaban al coordinar algo a la distancia.

El clima se asoció y nos brindó dos días con un hermoso cielo celeste, resultando un verdadero éxito las dos jornadas que compartimos. De esa manera Daniel Bollo con su imparable “Caminante” acompañado por Bailey Rettig (EE.UU.) y José Fernández comienza la travesía acompañado de un puñado de uruguayos hasta Montevideo, previa escala en La Floresta donde la familia Praderio agasajó a toda la caravana con un exquisito almuerzo. En la noche la cena fue en los salones del Hotel Columbia. El domingo se partiría desde la vieja Estación Central de AFE para llegar a Colonia, almuerzo de despedida y el cruce del Caminante hacia tierras Argentinas donde sería acompañado por sus compatriotas hasta llegar a tierras trasandinas cumpliendo así el total del recorrido. Todas las unidades participantes estaban cubiertas por un seguro que como auspicio había brindado el Banco de Seguros del Estado.



Primer año del Club

El 25 de julio de 2009 el club cumple su primer año y se realiza la primera Asamblea, a iniciativa del socio Juan Fernando Echeverrito que nos brinda su hospitalidad, se realiza en Durazno. Allí se hace un repaso de las actividades, así como se presenta un balance contable, también se trazan los lineamientos de lo que será la próxima actividad del Club, El Tercer Encuentro a desarrollarse en la ciudad de Mercedes. La jornada culminó en un almuerzo donde, engaño mediante, terminó siendo una invitación del anfitrión Juan Fernando Echeverrito.

Encuentros Realizados

- Segundo encuentro en Tacuarembó
- Tercer encuentro en Mercedes
- Cuarto encuentro en Melo
- Quinto encuentro en Maldonado
- Sexto encuentro en Punta del Este
- Séptimo encuentro en Canelones

Y así llegamos a estos días donde la pandemia nos ha hecho interrumpir las actividades dejando todo a lo que se puede hacer desde los grupos de WhatsApp, que por lo menos nos mantiene comunicados a la espera de que pase este mal momento



Club Ford T de España

Por Daniel Bollo

Y el nacimiento del nuevo Club Ford T de España se estaba haciendo realidad, gracias al empuje de Sara Nafarrate, una joven (poco más de tres décadas), amante de los "fierros viejos", su padre, José Ramón y de Miguel Ortiz, madrileño, también enviado por los modelos T.

Así, en Hervias, La Rioja, el 18 de Junio de 2011 a las 11 hs., nació este nuevo ámbito de reunión y compañerismo. No se escuchó el llanto característico de los nacimientos, si las risas y el festejo por el logro. Y justamente para festejar, estábamos en una bodega, la de Señorío de Villarica, que fue el lugar elegido para el acto y el lógico festejo; una gran y moderna bodega que alberga con paciencia de roble francés, delicados bouquets riojanos.



Veintitrés fueron los socios fundadores, que rápidamente crecieron a cuarenta en el último mes.

Al día siguiente, la cita fue en el antiguo monasterio de San Millán de la Cogolla, cuna de nuestra lengua española y donde se agregaron más socios fundadores para compartir la visita a este lugar con más de mil años de historia.



Club de Autos Antiguos de Chile (CAACH)

Desde 1967 velando por la preservación, conservación y difusión del patrimonio vehicular histórico de Chile.

Objetivos

Los objetivos del Club de Automóviles Antiguos de Chile serán la preservación de los vehículos automotores antiguos que por sus características o antecedentes históricos fuere necesario proteger por constituir una muestra importante de desarrollo cultural o tecnológico.

Para este fin, el Club promoverá la búsqueda, recuperación, restauración y mantención de los citados vehículos. Para dar a conocer a la ciudadanía la historia del automóvil, interesarla en el desarrollo y evolución de éste, expresado en la cultura y ciencia tecnológica, la Directiva, cuando lo estime conveniente, organizará actos o eventos culturales, desarrollará actividades benéficas, cooperará con Instituciones, personas naturales y jurídicas y, agrupará a los cultores o simpatizantes de esta especialidad.

En el cumplimiento de los fines antes señalados, se tendrá siempre presente el crecimiento del Club y el acercamiento y amistad entre los Socios.



Historia

En 1967 aparece en los diarios de Santiago un curioso aviso destacado llamando a los amantes de los autos antiguos, o “burritas”, a ponerse en contacto con Joaquín Lewin, un pintoresco empresario comerciante de pernos de la Av. 10 de Julio Huamachuco.

En 1968 realiza la Primera Exposición de Automóviles Antiguos a beneficio de la Cruz Roja Chilena, en el Patio de Honor de la Escuela Militar

En 1973 funda la primera sede del Club en la ciudad de Valparaíso

En 1977 se diseña el logo del Club y cada uno de los autos tenía su placa, que consistía en un emblema esmaltado con el dibujo del auto Stutz de la hacienda Polpaico, el cual se mantiene hasta hoy.

En 1978 realiza la primera muestra de autos antiguos. El Parque O'Higgins fue el lugar escogido para este evento, el cual se realizó con la ayuda de la Municipalidad de Santiago y el alcalde Patricio Mekis.



Colaboraron en la elaboración de este libro

La Comisión Directiva del Primer Club del Ford T de la Argentina

Alejandro De Lorenzo

Alfredo De Lorenzo

Fuentes consultadas

Biblioteca del Automóvil Club Argentino

Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España

Revista Mundo Ford

Revista Ford Times

Revista El Ovalo Azul

Libro de Oro del Ford T en la Argentina

ELOVALO **AZUL**



Primer Club del Ford T de la Argentina