



AERO SODOMKA, ECONÓMICO Y CON PEDIGRÍ

Este vehículo de la marca Aero, de origen checoslovaco, tiene la particularidad de ser una de las pocas más de 300 unidades construidas por uno de los carroceros más prestigiosos en los años 30, Josef Sodomka. Sus carrocerías fueron reconocidas en diferentes concursos de elegancia de Niza, Budapest o Montecarlo.

Por Óscar Ayerra

Aunque bastante desconocida en nuestro país, la marca Aero llegó a tener cierto peso en el panorama europeo de los años 30. No solo por la elegancia de sus líneas, sino por los numerosos éxitos deportivos obtenidos en carreras de larga distancia. Unas competiciones muy de moda en aquellos años donde numerosas marcas se medían en dureza y fiabilidad. Miles de kilómetros servían como prueba de fuego donde cada fabricante utilizaba las clasificaciones de carrera como escaparate para futuras ventas. Es aquí donde Aero demostró en numerosas ocasiones sus cualidades de fiabilidad y robustez. Parámetros que se reflejaron en unas ventas de más de 16.000 unidades a lo largo de sus casi 20 años de existencia.

Aero es una de las pocas marcas que tuvieron sus inicios en la fabricación de aeronaves. Cuando en 1918 se crea el nuevo estado de Checoslovaquia, surgido del antiguo Imperio Austro-Húngaro, se hace necesario proveer al nuevo país de una nueva estructura no solo industrial sino también militar. En tan solo dos años se crean tres nuevas empresas de construcción aeronáutica, Letov, Avia y Aero, que serían los nuevos proveedores de material militar del recién creado Minis-



terio de Defensa y se convertirían en la columna vertebral aeronáutica checoslovaca en la siguiente década.

Nacida en 1919, la fábrica Aero produjo diferentes modelos de aeronaves, llegando a adquirir un prestigio internacional conseguido, en parte, gracias a los buenos resultados obtenidos en competiciones aéreas de larga duración.

Sin embargo, ante una reducción de la demanda aérea hacia finales de la década de los años 20, la marca decide diversificar su producción. A partir de este momento, además de cañones, juguetes o pequeños autos para niños, crea el apartado automotriz comenzando la producción de motocicletas, sidecars y carrocerías. Pasando



ESTILO AÉRO. Diseñado por el carroceros Josef Sodomka. El estilo limpio y aerodinámico de sus creaciones le hicieron ganar varios concursos de elegancia de la época.



28 CABALLOS. A pesar de no sobrepasar los 28 CV, este motor resultaba ser un ejemplo de robustez y fiabilidad. Uno que, como este, en 1935, completó una travesía de 10.000 kilómetros por la estepa soviética sin problemas.

en 1929 a la construcción de vehículos económicos de gran fiabilidad.

Conservando el nombre de la marca madre, Aero, durante los siguientes años obtuvo una fuerte reputación por sus autos duros y resistentes. Su producción comenzó con tres modelos muy básicos y económicos, de tres cilindrados diferentes y sin superar los 1.000 centímetros cúbicos. Serían los denominados tipo 10 o Aero 10, el 18 y

el 20, de los que se llegaron a construir más de 6.500 unidades. Sin embargo es en 1934, cuando aparece el modelo con el que obtuvo su gran éxito, el Aero 30. Con tan solo 998 cc. y con apenas 30 caballos, logra alcanzar los 105 km/h. Este pequeño automóvil se presentaba en diferentes variantes, sedán, coupé o descapotable, parecido al protagonista de estas páginas, ofreciendo una robustez fuera de lo normal. Dos años más tarde aparecía su hermano mayor, el Aero 50, que, si bien duplicaba su cilindrada, no tenía grandes variaciones en su exterior. De este modelo se llegaron a construir poco más de 1.000 unidades, un número bajo si lo comparamos con las casi 8.000 del Aero 30.

Los cinco únicos modelos fabricados por la marca hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial gozaron de un gran reconocimiento internacional en cuanto a solidez y fiabilidad.

CARRERAS DE RESISTENCIA

En manos de un conocido piloto de motocicletas en aquel momento, Bohomil Turek, la marca Aero consiguió sus mejores resultados en infinidad de pruebas de larga distancia. Recorridos de entre 2.000 y 15.000 kilómetros, donde pilotos y máquinas sufrían todo tipo

de penalidades. Por ejemplo, en 1931, un Aero 20 con Turek a sus mandos ganaba en su categoría con un recorrido de 10.255 kilómetros por diez países europeos. Y en 1935 el mismo piloto realizaba una competición en la que recorrerá la estepa de la Unión Soviética durante más de 10.000 kilómetros, llegando sin problemas mecánicos en tan solo seis semanas con un Aero 30.

Incluso en 1934 la participación en el rali de Montecarlo le reportó el noveno puesto en la general, en un momento en que los pilotos de esta competición realizaban la salida desde varias ciudades europeas, estableciendo la meta en la capital monegasca. El día y la hora de partida se les daba a cada participante teniendo en cuenta la distancia final que debían recorrer, con el fin de equilibrar los esfuerzos.

Tras la guerra, la fábrica Aero apenas pudo recuperarse a pesar de algunos intentos de crear dos sustitutos, el Poney y el Rébord, dos pequeños autos que no pasaron de meros prototipos. El final del conflicto bélico dejó a Checoslovaquia bajo jurisdicción soviética con un gobierno centralista marxista, una de cuyas primeras medidas sería la nacionalización de toda su industria, desapareciendo la denominación Aero. Hoy en día, sobre todo en los países del este, son modelos muy buscados por los coleccionistas por su equilibrio entre sencillez y fiabilidad.



Aero en el rali de Montecarlo de 1934. La unidad de la foto terminó 3ª en su categoría y 9ª en la general.

de penalidades. Por ejemplo, en 1931, un Aero 20 con Turek a sus mandos ganaba en su categoría con un recorrido de 10.255 kilómetros por diez países europeos. Y en 1935 el mismo piloto realizaba una competición en la que recorrerá la estepa de la Unión Soviética durante más de 10.000 kilómetros, llegando sin problemas mecánicos en tan solo seis semanas con un Aero 30.

Incluso en 1934 la participación en el rali de Montecarlo le reportó el noveno puesto en la general, en un momento en que los pilotos de esta competición realizaban la salida desde varias ciudades europeas, estableciendo la meta en la capital monegasca. El día y la hora de partida se les daba a cada participante teniendo en cuenta la distancia final que debían recorrer, con el fin de equilibrar los esfuerzos.

Tras la guerra, la fábrica Aero apenas pudo recuperarse a pesar de algunos intentos de crear dos sustitutos, el Poney y el Rébord, dos pequeños autos que no pasaron de meros prototipos. El final del conflicto bélico dejó a Checoslovaquia bajo jurisdicción soviética con un gobierno centralista marxista, una de cuyas primeras medidas sería la nacionalización de toda su industria, desapareciendo la denominación Aero. Hoy en día, sobre todo en los países del este, son modelos muy buscados por los coleccionistas por su equilibrio entre sencillez y fiabilidad.

AERO SODOMKA O LAS LÍNEAS AERODINÁMICAS

Este roadster nació en Praga hace 87 años, aunque solo en parte, ya que de la cadena de montaje de la fábrica Aero solo saldría su chasis y su pequeño motor de 28 caballos. El destino final, donde se le haría su traje a medida, estaba a 140 kilómetros, en la fábrica de Josef Sodomka. Este checoslovaco había comenzado a construir carrocerías de automóviles solo por encargo de clientes especiales desde 1925. Suponía una nueva dirección del negocio de construcción de carrocerías que su padre había fundado en 1896.

Con un estilo elegante, aerodinámico y limpio, este carroceros comienza a tener éxito internacional a partir de 1932 gracias a la presencia de sus creaciones en diferentes concursos de elegancia que en esos años se realizaban en varias ciudades europeas con un doble objetivo, aunar lo mejor del diseño del momento y servir como reclamo turístico. Así, ubicaciones como Niza, Brno o Montecarlo fueron testigos de varios reconocimientos que obtuvo este carroceros. Conquistó una notable popularidad no solo por diseño sino también por su calidad de trabajo. Entre sus clientes se encontraban empresarios y nobles europeos, así como actores o incluso el presidente de Checoslovaquia en aquellos momentos.

Además de los chasis Aero, Sodomka también carrozó bases de Bugatti, Rolls Royce, Duesenberg o Mercedes, entre otros. Durante la Segunda Guerra Mundial gran parte de su producción se redujo a carrocerías de autobuses, ambulancias o vehículos quínticos de campaña. Tras la contienda, los buses y autos de pasajeros ocuparon la totalidad de su productividad.

El 27 de junio de 1948 el nuevo gobierno surgido bajo directrices soviéticas nacionaliza la empresa, sustituyendo tiempo después el



Además del Aero 30, Sodomka carrozó varios Aero 50, el Dynamik de la foto fue uno de los más carismáticos.

nombre de Sodomka por Karosa. La firma dedicó exclusivamente a la producción de carrocerías de autobuses. Una compañía que todavía existe, siendo hoy en día la fábrica de autobuses más grande de Europa. La fundación Jozef Jove atesora una unidad Aero 30 roadster, perfectamente restaurada, de las pocas que Josef Sodomka carrozó. Una rareza que estará presente en el futuro Museo de la Automoción e Historia (MAHI) de Galicia.