

Nosotros

Foro

Registro

Enlaces

Fondos

Bodega

Recortes

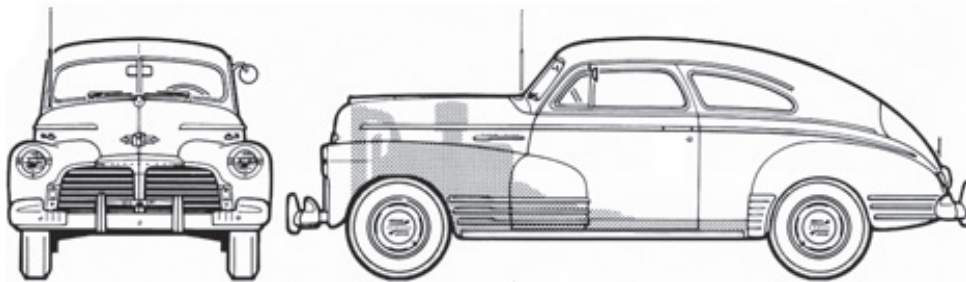


Por Ricardo Adonis P.,
Editor de [La Gaceta de los Clásicos](#)

A mediados de 1941 Chevrolet presentó su nueva serie top, denominada Fleetline, considerada como un Buick en miniatura, que incluía dos estilos de carrocería: El Aerosedan de dos puertas (que se vendió desde 1942) y el Sportmaster, de cuatro.



El Aerosedan se distinguía por tener una entonces novedosa carrocería tipo fastback, en la cual la línea del techo continuaba sin interrupciones hasta el parachoques trasero.



Visto desde afuera era un auto sin maletero. En realidad el maletero había sido magistralmente integrado en la carrocería, creando casi un perfecto monovolumen, diseño que debemos al equipo de Chevrolet dirigido por Ken Coppock, quien logró un auto bajo, largo y con apariencia de velocidad.



Los historiadores concuerdan en que esto lo logró con elementos simples, pero hasta entonces no muy usados: Prolongó el tapabarros delantero varias pulgadas a la puerta delantera, decoró los bajos de ambos tapabarros con líneas de velocidad, “*speedlines*” (realzadas en acero inoxidable en las versiones de más alto costo) y mantuvo la máscara con líneas horizontales.

Fue un éxito inmediato y todos, excepto los “Ford-istas”, desearon comprar un Aerosedan, siendo el best-seller de 1942.

Con toda honestidad y más bien con orgullo, Chevrolet reconocía en sus catálogos que el motor continuaba siendo “*the same good engine*” el seis cilindros en línea de 90 HP “perfeccionado durante 20 años”.



La misma carrocería fue utilizada para los Pontiac ([ver reportaje](#)), Buick y Oldsmobile más pequeños. Pero el Aerosedan Chevrolet no se quedaba atrás en confort: Su tapiz era de tela tipo felpa, como opcional se podía equipar con calefacción y desempañador de parabrisas. Su tablero de instrumentos presentaba una mezcla de tradición y futuro.



La tradición representada por su aspecto de lujosa madera con vetas a la vista, conseguido con un excelente trabajo de reproducción mediante litografía. El futuro, con los números y punteros de los marcadores que brillaban en la noche, gracias a su recubrimiento en plástico fluorescente. Este tablero fue un clásico instantáneo. Para el Aerosedan se incluía como equipo estándar el reloj, del mismo diámetro del velocímetro y dispuesto simétricamente con éste. La radio era opcional.

Se destacaba que la carrocería era completamente de acero, lo cual hoy nos parece obvio, pero en 1942 no lo era tanto. Cercana estaba la época en que todos los autos tenían carrocerías compuestas. A pesar que para nosotros hoy día las ventanas parecen ser pequeñas, la fábrica señalaba que “*la gran superficie de vidrio y el amplio parabrisas entregan excelente visibilidad*”.



Para el lanzamiento al mercado de la entonces novedosa línea de 1949, el nombre Aerosedan que distinguía a los Chevrolet “peinados” fue eliminado, dejando solamente Fleetline.

Hoy día, ver un Aerosedan, de inmediato, como en la película de Woody Allen, nos hace ingresar al interior de la pantalla de un film en blanco y negro de la [RKO Pictures](#).

La huella del Fleetline Aerosedan en Chile:



Chevrolet Fleetline Aerosedan de 1947, proyecto de restauración de Patricio Vergara ([ver tema en el foro de Tuerca.cl](#)).



Chevrolet Fleetline Aerosedan de 1948, de El Tabo. Publicado en [La Gaceta de los Clásicos N° 3](#) y vendido en los [clasificados](#) de Tuerca.cl en 2012 ([ver más fotos](#)).



Chevrolet Fleetline Aerosedan de 1948, fotografía de 1976 enviada por Juan Aubele Uribe (al centro) como aporte para la campaña "[El Baúl del Abuelo](#)", publicada en el docto. "Patrimonio Sobre Ruedas" de 2013 ([descargar PDF](#)).



Chevrolet Fleetline Aerosedan de 1947,
a la venta en la ciudad de Los Ángeles en 2012 ([ver más fotos](#)).



Chevrolet Fleetline Aerosedan de 1947,
"Joya del mes" de Tuerca.cl en noviembre de 2003 ([ver](#)).