

AUS DER LUFT GEGRIFFEN

Vor 90 Jahren baute **Aero das erste Auto** und später den größten Pkw-Zweitakter der Welt. Dann raubte der Kommunismus der ambitionierten Marke alle Optionen



Aero 500
Baujahr 1930



Aero 50
Baujahr 1936

EIN METALLISCHES KLING-KLING ertönt, und alle Köpfe drehen sich. Es hört sich an, als würde der Eismann kommen. Dabei startet Gert Osswald nur seinen kleinen blauen Aero 500.

„Kein Grund zur Sorge“, versichert er, das Geräusch sei völlig normal. „Deswegen tragen sie den Spitznamen ‚Klingler‘“, sagt der pensionierte Flugkapitän, der nichts lieber tut, als sich in seiner Werkstatt mit historischer Mechanik zu beschäftigen. Er weiß, dass die Schwungscheibe stets zu Klin-

▼ **Wie ambitioniert Aero war, verdeutlicht dieses Trio. Bis 1947 baute die tschechische Marke Automobile**

geln beginnt, wenn das Anlasserritzel in ihre Zähne eingreift.

Sein blauer Roadster ist allerdings auch ohne Klingeln ein Hingucker. Der Kleinwagen sollte dem tschechischen Flugzeugbauer Aero (nächste Seite unten) einen lukrativen neuen Markt eröffnen. Die Legende will, dass Firmengründer Vladimír Kabeš um 1927 zufällig einem ENKA begegnet war. Dessen ambitionierte

(wenn auch am Ende nicht erfolgreiche) Konstruktion faszinierte ihn derart, dass er in das Unternehmen einstieg. Als Weiterentwicklung des ENKA entstand der Aero 500, von dem ab 1929 mehr als 1300 Exemplare einen Käufer fanden. Neben eher sportlich auftretenden Roadstern, wie Osswald einen fährt, hatte Aero auch viersitzige Modelle im Programm – offene und sogar welche mit geschlossenem Limousinen-Aufbau, stets mit einem 500 cm³ großen, beim Starten klingelnden Einzylinder-Zweitakter, der 10 PS zur Hinterachse schickte. ➤



Aero 662
Baujahr 1934



▲ Mit dem 500 stieg Aero 1929 ins Auto-geschäft ein. 1300 Stück ent-standen

◀ Der schwung-volle Schriftzug erinnert an die Luftfahrttradition des Herstellers

► Ein Ablass-hahn am unteren Ende des Kühlers hilft beim Entlee-ren des Wassers



AERO 500 (AERO 10)

Motor Einzylinder-Zwei-takt-Motor, vorn längs, Thermo-syphonkühlung **Hubraum** 499 cm³ **Leistung** 7,4 kW (10 PS) bei 2700/min **Höchst-geschwindigkeit** 65 km/h **Antrieb** Dreigang-Schaltgetriebe, Hinterrad **Bremsen** nur an den Hinterrädern **Verbrauch** 5,0 l/100 km **Bauzeit** 1929 bis 1932 **Stückzahl** über 1300

FOTOS: AERO IG/MICHAEL STRAUCH (7), B. HANSELMANN (5)



INNOVATIV Mit dem Modell 30 stellte Aero auf zukunftsweisenden Frontantrieb um



MODISCH Aero 50 Dynamik mit Spezialkarosserie von Sodomka



AERO-MINOR Dieser Klein-wagen war kein Aero mehr



EIN BISSCHEN BMW, EIN BISSCHEN DKW

100 Jahre ist Aero alt: 1919 startete das Unternehmen in Prag-Bubeneč, zu-nächst als Flugzeug-Werkstatt, später

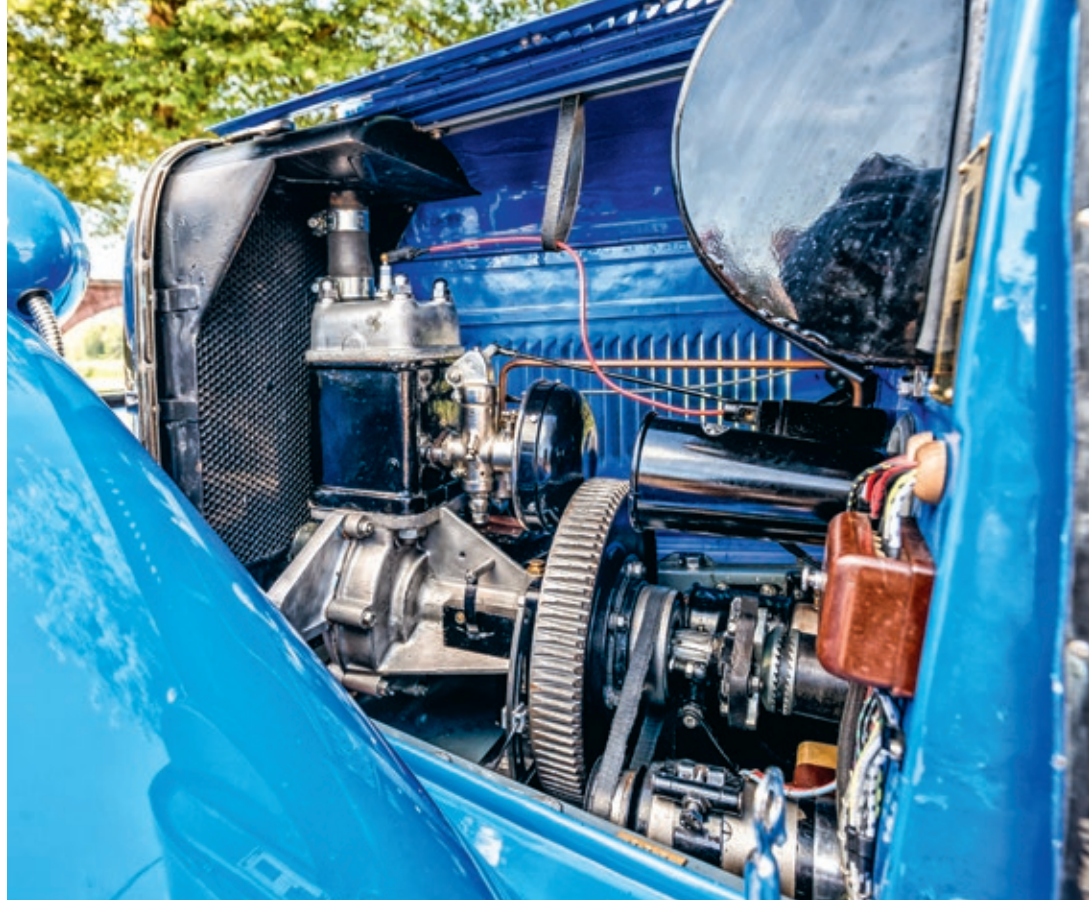
als Produzent. Zudem fertigte Aero Sei-tenwagen und Leichtbau-Karosserien in Lizenz. Wie BMW suchte die Firma

DER MACHER Vladimír Kabeš (1886-1947) starte-te 1919 mit einer Flugzeugwerkstatt

» Sie schlugen sich tapfer, die kleinen Aero. In Deutschland gab es zwar keine Handelsvertretung, dennoch gewann Aero schnell international an Popularität. Das gelang damals am besten mit Erfolgen auf Langstreckenfahrten. Nichts bewies die Zuverlässigkeit der tschechischen Technik eindrucksvoller als Extrem-Strapazen: Bereits 1929 absolvierte ein 500 die Sternfahrt von Prag nach Brest in der Normandie und wieder zurück, gefolgt von der Route Prag–Hamburg–Prag. Über 4900 Kilometer Landstraßen und Dorfdurchfahrten in acht Tagen, mit einem Durchschnittstempo von immerhin 38 km/h. Am Ende siegte der Aero 500.

1930 hatten Aero 500 weitere Erfolge auf Fernfahrten, die bis Afrika reichten. Am Steuer saß meist Bohumil Turek, ein Test- und Rennfahrer, der bei Aero als Leiter der Fahrtenentwicklung arbeitete. 1931 platzierte er den kleinen Aero 500 nach einer ADAC-Fahrt ins spanische Manzanara auf Rang eins, vor Hans Stuck auf Mercedes – mit seinem winzigen 10-PS-Auto, einem Zylinder, drei unsynchronisierten Gängen, einer Seilzugbremse, die nur auf die Hinterräder wirkte, und ohne Differenzial.

Von diesen Heldentaten wusste Gert Osswald nichts, als vor rund fünf Jahren sein Aero-Abenteuer begann. Er erhielt den zerlegten 500 im Tausch gegen einen von ihm neu aufgebauten Porsche-356-Motor. Das sportliche Aero- »



▲ Ein Zylinder, zwei Takte, drei Gänge: Der Kleinwagen sollte den Aufstieg vom Motorrad ermöglichen

► Einstieg nur von links: Für den Fahrer gab es keine Tür, der Stabilität zuliebe



PONY UND REKORD Modernisiert wollte Aero nach dem Krieg starten – und durfte nicht



FLUGZEUGE Mit Typen wie dem Aufklärer Ab-11 (1925) absolvierten Piloten Rekordflüge



FABRIK 1923 baut Aero im Werk Vysocany das erste eigene Flugzeug, die A14

nach neuen Geschäftsfeldern – und fand sie im Kleinwagenbau. Ab 1929 gab es den Aero 500 (10 PS, Zweitakter), 1931 gefolgt vom Aero 662, einem 18 PS starken Zweizylinder. Ihn löste 1933 der Aero 1000 ab (die Zahlen spiegelten bis

dahin den Hubraum), gefolgt 1934 vom Erfolgsmodell Aero 30, dessen Bezeichnung nun die PS-Zahl nannte. Mit ihm stellte Aero, wie DKW, auf Frontantrieb um. Von 1936 bis 1941 entstand zudem das Topmodell Aero 50: Sein Zweiliter-

Vierzylinder gilt als der größte Zweitakter im Pkw-Serienbau. 1945 wurde Aero verstaatlicht, die Sparte Automobilbau geschlossen. Als Flugzeugproduzent existiert das Unternehmen noch heute.

AUTOS Die Marke Aero

» Layout gefiel ihm, und in der Tat lässt sich beim Blick von vorne mit etwas Fantasie sogar eine Ähnlichkeit mit dem Bugatti Typ 35 erkennen. In Sachen Motor und Größe orientierte sich Aero jedoch eher an den englischen MG jener Zeit.

Während Osswald seinen kleinen Aero komplett neu aufbauen musste, kam Michael Strauch über einen Kontakt innerhalb der kleinen, dafür international sehr rührigen Aero-Szene zu seinem grünen 662, einer Ganzstahl-Limousine, die formal ebenfalls an sportliche Vertreter jener Zeit erinnert, Riley zum Beispiel. Nur dass der Aero kleiner und simpler ausfiel, wie Michael Strauch (der noch



► An das englische Karosserie-Layout jener Jahre erinnert der 1934 gebaute Aero 662

▼ Mit den großen Scheinwerfern gelingt dem kleinen Aero ein selbstbewusster Auftritt



weitere Aero-Modelle besitzt) gerne betont: „Keine Wasserpumpe, keine Ölpumpe, keine Benzinpumpe, keine Ventile, keine Vorderradbremse, kein Verteiler, kein Thermostat, kein Differenzial.“ Um es kurz zu machen: Was nicht da ist, kann auch nicht kaputtgehen.

Dass sein Aero 662 zuverlässig fährt, bestätigt Strauch. Schon Aero-Profi Turek hatte das bewiesen, vor fast 90 Jahren: 1931 kämpfte er auf der 10 000-Kilometer-Fahrt des ADAC gegen das

▲ Die zweite Modellreihe, die Aero ab 1931 baute, erhielt nun auch eine Fahrertür

► Das Schloss der Beifahrertür sitzt nicht am Griff, sondern in der B-Säule



AERO 662 (AERO 18)

Motor Zweizylinder-Zweitaktmotor, vorne längs, Thermosyphonkühlung
Hubraum 662 cm³ **Leistung** 13 kW (18 PS) bei 3000/min **Höchstgeschwindigkeit** 75 km/h **Antrieb** Dreigang-Schaltgetriebe, Hinterrad **Bremsen** nur an den Hinterrädern **Verbrauch** 6,0 l/100 km **Bauzeit** 1931 bis 1934 **Stückzahl** 2580, davon ungefähr 150 Limousinen



BMW-Dixi-Team, mit Erfolg: Nach 18 Tagesetappen holte er die Goldmedaille.

Noch eine Stufe gnadenloser fiel eine 30 000-Kilometer-Rekordfahrt aus, die Turek alleine absolvierte: Zweimal am Tag fuhr er, von einer Kommission überwacht, die Strecke Prag-Königgrätz-Brünn und zurück. Das machte pro Tag 1000 Kilometer. 30 Tage am Stück stellte er sich dieser Tortur mit dem 18-PS-Zweitakter – bei einem Durchschnittstempo von

über 58 km/h, das meiste davon noch auf Schotter.

Aero betrieb ein überaus aktives Marketing mit diesen sportlichen Erfolgen – auch mit dem Nachfolgemodell Aero 1000, dessen nun 1000 cm³ großer Zweizylinder 26 PS leistete. 1934 gingen sechs Damen mit drei Roadstern auf Afrikareise: Als „Blaues Team“ fuhren sie bis nach Algerien und Marokko und zurück, 14 000 pannenfreie Kilometer. Und ebenfalls 1934 fuhr Profi Turek bei der >>

► Eine Tankuhr besitzt auch der Aero 662 nicht. Beim Messen des Spritvorrats hilft ein Meterstab



▼ Zwei Zylinder produzieren 18 PS. Bremsen gibt es nur im Heck – angesteuert per Seilzug



► Hupen kann der Aero wie ein Großer. Der Luftbalg sitzt innen, direkt neben dem Lenkrad



▼ Der Aero 50 Roadster begeistert mit tollen Details, zum Beispiel einer klappbaren Frontscheibe



» Rallye Monte Carlo auf einen bemerkenswerten dritten Rang in der 1500-cm³-Klasse.

Der Aero war in der Tat „der kleine Wagen für die große Fahrt“, wie die Werbung versprach. Aero-Fan Franz Budinsky setzt das heute noch konsequent um, nutzt da-

▼ Eine Silhouette zum Träumen: Der Aero 50 tritt als reinrassiger Roadster der 1930er auf

für jedoch das Topmodell: den Aero 50 mit zwei Liter großem Zweitakter – dem größten, den je ein Hersteller in einen Serien-Pkw gebaut hatte. Budinsky stammt aus Brünn, und nachdem er 1968 – als die Sowjets einmarschiert waren – sein Heimatland Richtung

Westen verlassen hatte, suchte er einen Klassiker aus tschechischer Produktion. So kam er an seinen Aero 50 Roadster, einen Sportwagen mit eindrucksvoll gelungener Karosserie. Budinsky ist Ingenieur und Praktiker; er schätzt die durchaus eigensinnige Technik seines

AERO 50

Motor Vierzylinder-Zweitakt-Motor, vorne längs, Wasserkühlung mit Pumpe **Hubraum** 1998 cm³ **Leistung** 37 kW (50 PS) bei 3500/min **Höchstgeschwindigkeit** 130 km/h **Antrieb** Dreigang-Schaltgetriebe, Vorderrad **Bremsen** Vorder- und Hinterrad **Verbrauch** ca. 12-16 l/100 km **Bauzeit** 1936 bis 1941 **Stückzahl** etwa 1200 (alle Karosserien)





◀ Tankuhr?
Gab's noch nicht.
Die Benzinreserve
wird von Hand
gemessen

► Das große
Federlenkrad
dominiert das
Cockpit. Der Tacho
sitzt mittig im
Armaturenbrett

▼ Keiner war je
größer: Ein Zwei-
takter mit zwei
Liter Hubraum
ist einzigartig
im Serien-Pkw



Wagens: Aero hat die Kurbelwelle um elf Millimeter außermittig gelagert, damit das Pleuel schräg steht, wenn sich der Kolben im oberen Totpunkt befindet. So läuft er ruhiger.

Wie gut das in der Praxis funktioniert, hat Budinsky auf vielen Zehntausend Kilometern erfahren. Irgendwann hat er die Pleuellager seines Aero 50 tauschen müssen, „die Achillesferse der Zweitakter“. Budinsky organisierte sich japanische Wälzlager, extralang und mit viel Luft, damit der Druck sich schnell abbauen kann. „Zweitakter müssen atmen können“, sagt er.

Es mag überraschen, dass eine stattliche Zahl an Aero überlebt hat. Auf den zweiten Blick gibt es dafür jedoch einige Gründe. In Kriegszeiten requirierte die deutsche Wehrmacht zwar manisch Autos, verschmähte jedoch Zweitakter, weil ihnen der Nachschub mit Öl zu aufwendig schien. Später haben Besitzer im Ostblock Fahrzeuge, die halbwegs funktionierten, lieber aufbewahrt als entsorgt. Und als dritter Grund darf gelten, dass Aero-Modelle sich als enorm zuverlässig erwiesen hatten.

Was ihnen jedoch fehlt, ist eine Zukunft. Ihre Freunde von heute sind treu und überzeugt, doch Nachwuchs gibt es kaum. Das beweisen die durchweg günstigen Preise, die für die Vorkriegsklassiker aufgerufen werden. Dabei gibt es eine solide Infrastruktur, die unwägbare Risiken nicht aufkommen lässt. Das ergibt eine ideale Chance für Einsteiger – und zudem abseits des Mainstreams. ➔

Thomas Wirth



► Nur ein Instru-
ment, dafür ein
besonders schö-
nes: Der Tacho
enthält eine kleine
Zeituhr und
ein Amperemeter

▼ Das Gepäck-
abteil ist nur von
innen zugänglich.
Eine Heckklappe
gibt es nicht



Clubszene: weltweit aktiv

Nicht nur Aero feiert 2019 Jubiläum, auch die Aero Interessengemeinschaft International (www.aero-ig.de) hat Geburtstag: 1979 hat sie Wilfest Brücker mit Fans der Prager Marke im Westen gegründet. Damals existierte der Eiserne Vorhang noch, ein Austausch mit tschechischen Aero-Fans war schwierig. Heute bilden 160 Mitglieder aus aller Welt den eingeschworenen Kern der Szene: Seit 1982 laden sie jährlich zu einem Europatreffen, pflegen ein umfangreiches Archiv zur Geschichte der Marke und ihrer Modelle, fertigen Teile nach und sind Anlaufstelle für alle Fragen rund um Aero. Zweimal im Jahr finden zudem Workshops statt, auf denen „alte Hasen“ ihr Wissen an Jüngere weitergeben.



▲ Kern der deutschen Aero-Gruppe: Michael Beckmann, Uwe Birnbaum, Gert Osswald, Franz Budinsky, Michael Strauch (von links)