



Foto: Aero-IG-International

Aero Automobile – die Beaus aus Prag

Autor: Reinhard Bauer

Nur 11 Jahre wurden Automobile mit den „Aero“ Schriftzug gebaut, nämlich von 1929 bis 1940. Rund 14.000 Stück verließen die Werkshallen in Prag-Vysocany, durchwegs mit formschönen, sportlich gezeichneten Karosserien. Der Einstieg waren preisgünstige Basisfahrzeuge, die dem Zeitgeist der Wirtschaftskrise entsprachen. Ab 1934 schloss sich Aero den Frontantriebspionieren an und bot sportliche Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse bis zu „Traumautos“ mit Sodomka Karosserien an. Die Kriegswirtschaft stoppte die Produktion und auch nach dem Krieg hatten die neuen Machthaber anderes im Sinne, als einen Flugzeugbauer wieder Autos bauen zu lassen. Aero Autos haben somit nur eine kurze Geschichte, Flugzeuge werden aber noch heute produziert (siehe www.aero.cz)

Wie alles begann

Die Aero Geschichte hat etwas von „Phönix aus der Asche“ und zwar von der Asche Österreich-Ungarns, das im November 1918 in einzelne Nationalstaaten zerfallen war. Nun ging es ans Aufteilen des Erbes. Dazu gehörten auch die Überreste von damaliger High-Tech, nämlich Jagd-Flugzeuge, Flugzeugmotoren und Bauteile, die auf dem Flugfeld nahe Wiener Neustadt in Hallen und Waggons gelagert waren. Die österreichische Regierung hatte keine Verwendung dafür, deshalb standen sie zum Verkauf.

Diesen Tipp gab der ehemalige österr./ungar.Reichsratsabgeordnete und spätere tschechoslowakische Premierminister Vlastimil Tusar (1880-1924) im Dezember 1918 an einen befreundeten Unternehmer Namens Kuril weiter, dem es um eine Geldanlage ging. Vlastimil Tusar hatte dabei noch eine Absicht im Hinterkopf. Die Reparatur und der Neubau von Zivilflugzeugen erschienen ihm wirtschaftlich aussichtsreich, vor allem für die damals bereits hoch entwickelte mechanische Industrie der Tschechoslowakei. Der Plan setzte aber mehr Kapital voraus, als Hr. Kuril hatte. Die

Finanzierung durch Banken war in der unmittelbaren Nachkriegszeit nicht einfach. Der Unternehmer Kuril brauchte Mitgesellschafter, die über Vermittlung Tusars schließlich im Prager Rechtsanwalt Dr. Vladimír Kabes und dem Techniker Karl Merta gefunden wurden. Somit konnte bereits am 11. Jänner 1919 die Aero Flugzeugfabrik GmbH gegründet werden. Gestartet wurde in einer Werkstätte in Prag-Bubeneč. Dr. Kabes, dem Rechtsanwalt gelang es innerhalb kurzer Zeit, die in Österreich gekauften Flugzeugteile samt Anschlussaufträgen dem tschechoslowakischen Ministerium für Landesverteidigung zu so günstigen Bedingungen zu verkaufen und aus dem Geschäft so viel Kapital zu erlösen, um die Mitgesellschafter auszahlen und als Alleingesellschafter weitermachen zu können.

Mit den Reparaturen der vorhandenen Weltkriegsflugzeuge ließ sich so viel Geld machen, dass bereits 1920 das AL-MA Flugzeugservicewerk in Prag-Holesovice gekauft werden konnte und auf 80 Mitarbeiter wuchs, 1921 waren es bereits 280 Arbeiter und 35 Techniker und kaufmännische Angestellte. Da 1923 der Personalstand bereits auf 500 Arbeiter und 70 Angestellte angewachsen war, musste abermals übersiedelt werden, diesmal in neue Gebäude in Prag-Vysocany.

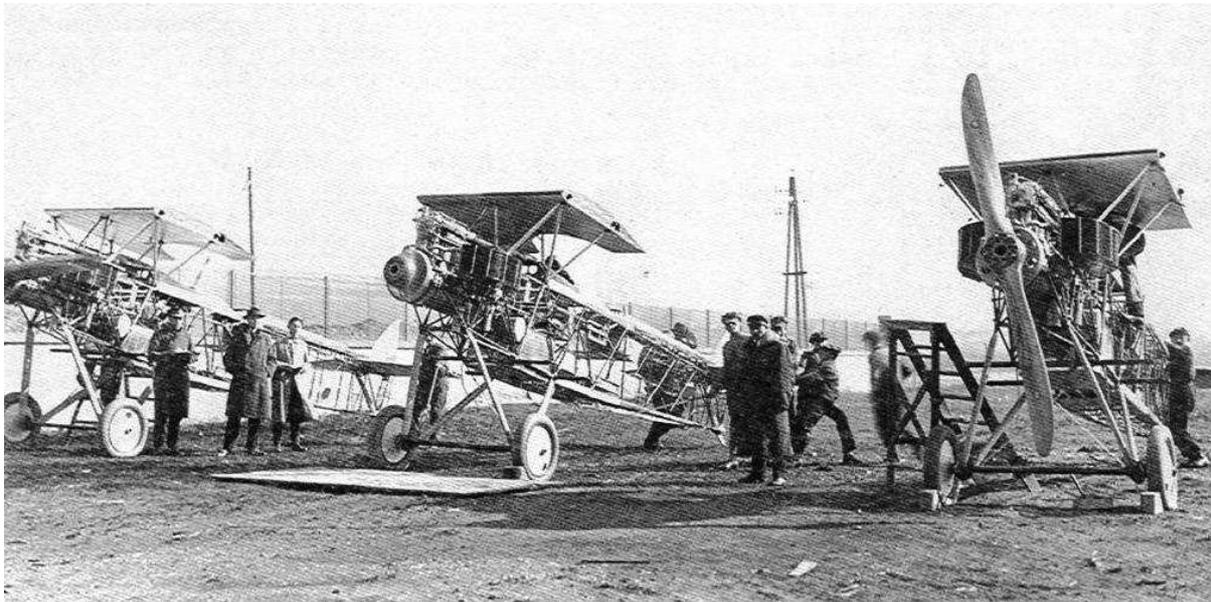


Foto: Archiv ACC Praha

Abb. 1: Aero Flugzeugproduktion 1920 in Holesovice. Ausgangsbasis war das von Ernst Heinkel konstruierte deutsche Jagdflugzeug Hansa-Brandenburg, das auch von den Wiener Phönix Flugzeugwerken für die österr./ungar. Armee in Lizenz gebaut worden war.



Foto: ACC-Praha

Abb.2: Neubau der Aero Flugzeugwerke 1923 in Prag-Vysocany

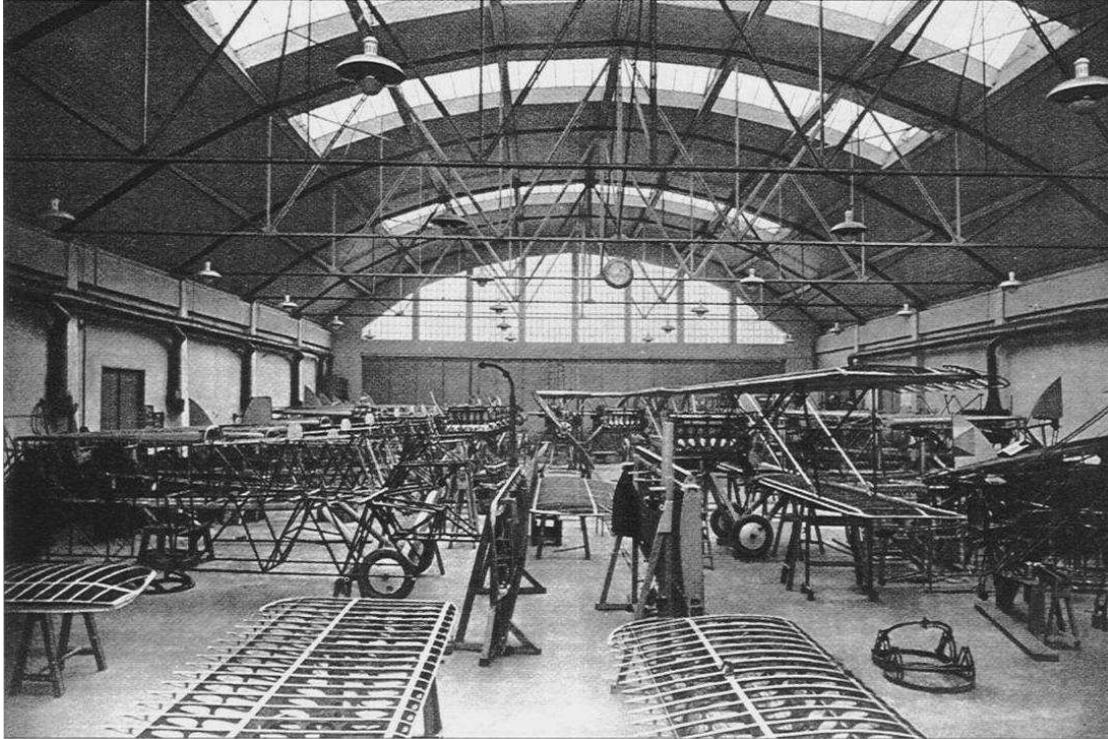


Foto: ACC-Praha

Abb.3: 1923: Produktion des ersten eigenen Flugzeugmodells A 14 im Werk Vysocany

Aero war aber nicht der einzige Flugzeughersteller der jungen Tschechoslowakei. Man teilte sich den Markt mit der staatseigenen Letov und der privaten Avia. Doch Aero konnte sich gut behaupten, da die Flugzeuge durch Leistung und Zuverlässigkeit überzeugten.

Ausgangspunkt aller 3 Unternehmen war die Reparatur, der in größerer Anzahl in Tschechien zurück gebliebenen deutschen Hansa-Brandenburg Doppeldecker, die auch in Österreich in Lizenz gefertigt worden waren. Daraus entwickelte Aero für das tschechische Militär den A 14–Doppeldecker. Dieser Maschinentyp wurde ab 1923, nach Gründung der Československé Statni Aerolinie (ČSA), als erste Linienmaschine auf der Strecke Prag – Pressburg eingesetzt. 1925 gründete Aero eine eigene Bedarfsfluglinie für den Bädertourismus zwischen Prag und Marienbad.

Zur Präsentation der Leistungsfähigkeit der Aero Flugzeuge über den lokalen Markt hinaus, startete 1926 Werkspilot Stanovsky mit der A 14 zu einem Etappenflug durch 23 Staaten auf 3 Kontinenten. Ab 1929 produzierte Aero Hochdecker, die außer dem Piloten bereits 6 Passagieren Platz boten. Die Produktion der Aero Flugzeuge wurde in der Folge stetig weiter betrieben und dauert bis in die Gegenwart an. Vor allem im Marktsegment der Schulungsflugzeuge konnte man sich einen Namen machen. Doch das ist eine andere Geschichte. (Mehr Informationen über Aero als Flugzeugbauer unter www.aero.cz)

Aero wird Automobilbauer

Die 1920iger Jahre waren nicht nur „roaring“. Nach einem kurzen Aufschwung drückten die immensen Kriegsausgaben als Inflation auf die Wirtschaft. In Folge ging die Nachfrage nach Flugzeugen zurück. Um in dieser Situation überleben zu können, waren kreative Ideen und zusätzliche Geschäftsfelder gefragt. Naheliegend waren diversen Kleingeräte, wie Haushaltswaagen oder Maschinenbauteile, doch damit allein konnte man die Flugzeugbauer nicht beschäftigen.

Um die spezifischen Fertigkeiten der Belegschaft besser nutzen zu können, kaufte Aero eine Lizenz vom französisch/amerikanischen Flugzeugpionier Charles Weymann (1887-1976) zum Bau der neuartigen, aus dem Flugzeugbau abgeleiteten, Fahrzeugaufbauten.

Weymann-Karosserien bestanden analog zu damaligen Flugzeugen aus einem mit Kunstleder bespannten Holzrippenskelett. Die Innovation für den Fahrzeugbau war, die Holzelemente nicht starr zusammenschrauben, sondern zwischen die einzelnen Holzelemente Gummipplatten einzulegen und die Verbindungen flexibel mittels Blechlaschen herzustellen. Zur Verkleidung der Karosseriestruktur verwendete man nicht schwere Blechplatten, sondern Kunstleder, das die elastischen Verformungen mitmachen kann.

Weymann Karosserien beseitigten ein Grundproblem der damaligen Karosserien, nämlich die häufigen Knarz- und Klappergeräusche, sowie die relativ häufigen Karosseriebrüche, ausgelöst durch die ungefilterte Übertragung von Schwingungen und Verformungen vom Chassis auf die Karosserie - und waren darüber hinaus noch konkurrenzlos leicht.

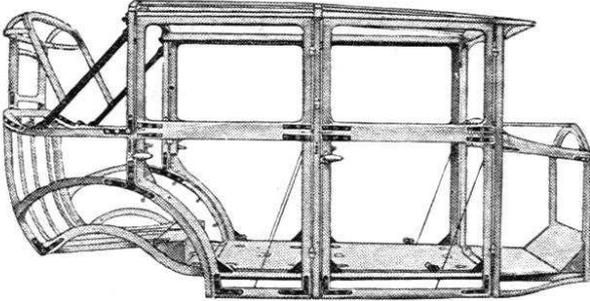
WEYMANNN

THE BODY OF TODAY AND OF THE FUTURE



A Fabric-covered Body is not a Weymann Body unless it has a Licence Plate.

The Secret is in the Structure and Air-Space Joints.





This sign is on the true Weymann Body. Look for it.

Seven Advantages of the Weymann Principle.

1. The silence and luxurious comfort. 2. Withstands the worst of road shocks.
3. Cleaning much easier. Car can be put away wet and muddy without risk of damage.
4. Easily and quickly repaired. 5. Paintwork troubles eliminated.
6. Can be obtained on any chassis. 7. Extreme lightness.

Abb. Nick Baldwin

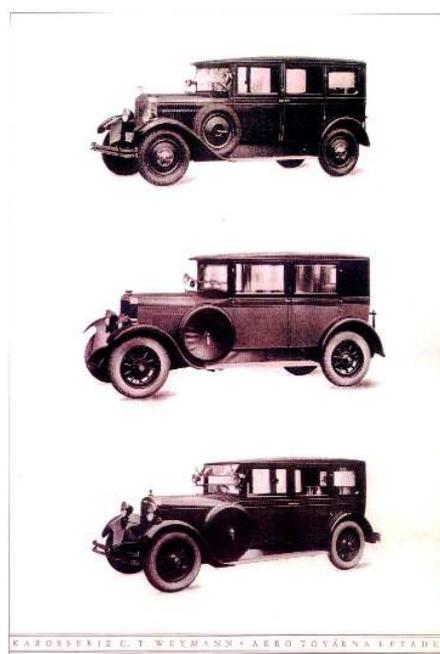
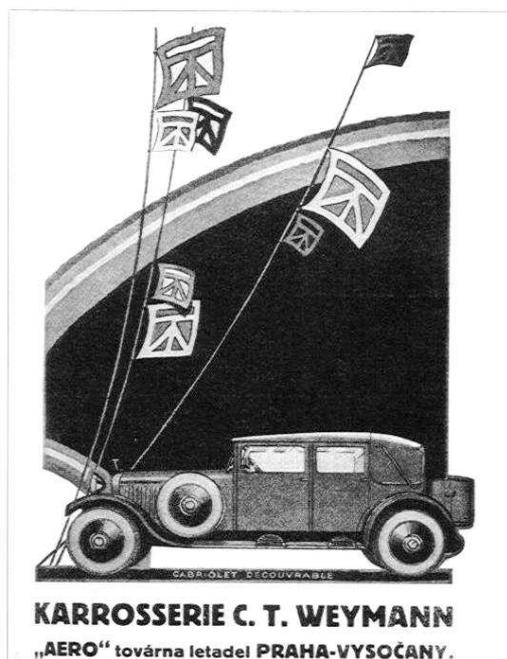


Abb. Archiv Karel Jicinsky

Abb. 4-6: Von 1925 bis 1930 fertigte Aero Weymann-Karosserieaufbauten für die Chassis unterschiedlichster Hersteller – bis die Weltwirtschaftskrise von 1929 die Nachfrage nach mittelgroßen bis großen Fahrzeugen zum Erliegen brachte.

Eine weitere Alternativproduktion waren ebenfalls Karosseriekomponenten, in dem Fall für weniger elitäre Kundschaft. Es waren Seitenwagen für Motorräder, z.B. für die Generalimporteure von Ariel- oder Harley Davidson-Motorrädern.

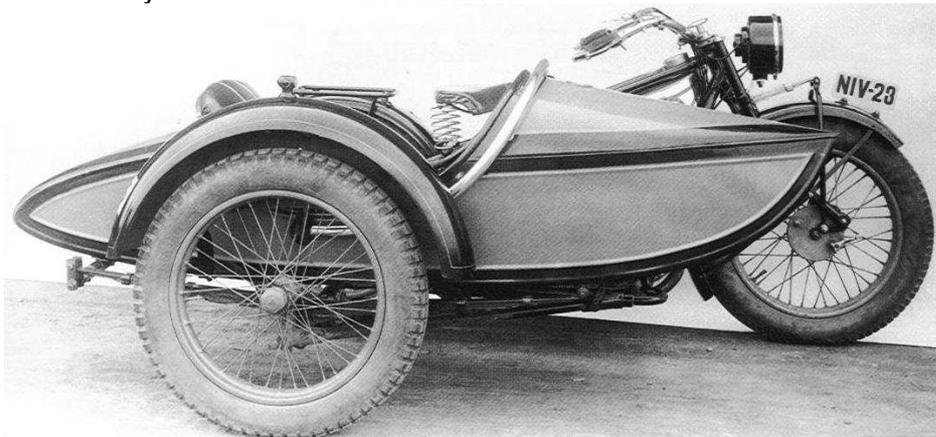


Foto: Archiv P. Kucera

Abb. 7: Aero-Seitenwagen an einer Ariel

Aus diesen Kontakten erkannte Aero das Potenzial einer Produktion von leistbaren Kleinfahrzeugen als Alternative für Motorradfahrer. Man war auf der Suche nach geeigneten Projekten. Wie so oft, half der Zufall dabei mit. Er führte im Herbst 1928 den damals 36 Jahre alten Flugzeugingenieur und autodidakten Autokonstrukteur Bretislav Novotny (1892 – 1965) mit Vladimir Sorel, dem kaufmännischen Leiter des Flugzeugbauers Aero zusammen.

Bretislav Novotny – Der Vater der Aero Autos

Bretislav Novotny (1892 – 1965) war neben Hans Ledwinka (Tatra) und Boleslav Hanzelka (Wikov) einer der wichtigsten Impulsgeber der tschechischen Automobilindustrie. Nach der Realschule in Brünn ging er nach Belgien und Frankreich, wo er 1913 das Maschinenbaustudium als Flugzeugbauingenieur abschloss. Um Erfahrungen zu sammeln, reiste er in die USA. Sein Praktikum absolvierte er nicht bei einem Flugzeughersteller, sondern bei Ford in Detroit. Dort lief seit 1908 die Produktion des „Volksautos“ Modells A (Tin Lizzy). Diese Erfahrungen sollten für die spätere Entwicklung prägend sein, besonders die Einführung der Fließbandfertigung am 14. Jänner 1914, durch die der Verkaufspreis von 850 USD (nach heutiger Kaufkraft rund 19.000 USD) auf 350 USD (= 8300 USD) gesenkt werden konnte und die Massenmotorisierung auslöste.

Gleiches war zu jener Zeit in Europa undenkbar, weil die produzierten Fahrzeugmodelle für die Masse unerschwinglich waren, zumindest bis zum ersten Weltkrieg. So begann Novotny 1922, nach seiner Rückkehr nach Prag sich mit so genannten Cyclecars zu beschäftigen, mit dem Ziel, einen leistbaren „Volkswagen“ zu entwickeln. Vorbild war dabei das Cyclecar des deutschen Flugpioniers Hans Grade, der auf einen 2-Takt-Motor und ein stufenlos verstellbares Reibradgetriebe und Kettenantrieb (ohne Differenzial) zur Hinterachse setzte.



Grade Cyclecar 1921



NOVO Cyclecar 1922

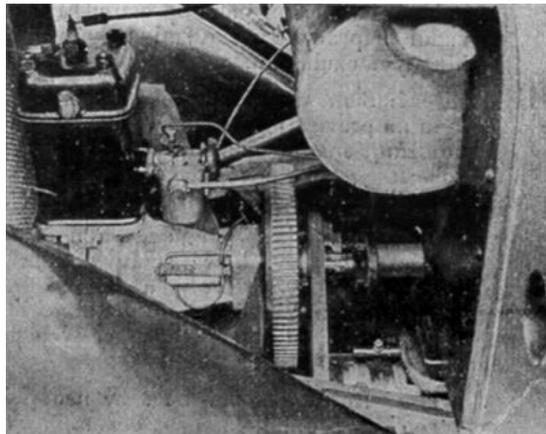
Als gelernter Flugzeugtechniker, dem Leichtbau und Vereinfachung in Fleisch und Blut übergegangen war, adaptierte er das Grade-Konzept und machte daraus den NOVO-Kleinwagen. Als Antrieb diente demnach ein luftgekühlter 2-Zylinder-Zweitaktmotor mit 770 cm³.

Dieses Fahrzeugkonzept bot Ing. Novotny dem Waffenhersteller Zbrojovka Brünn an, der zur Auslastung vorhandener Kapazitäten den Einstieg in die Autoproduktion suchte. Zbrojovka (Zetka) nahm an und übernahm auch gleich Ing. Novotny als Abteilungsleiter für den Automobilbau. Der Prototyp wurde weiterentwickelt und erhielt einen 4-Zylinder-2Takt-Motor. Doch letztendlich scheiterte der Versuch am Antrieb, der offensichtlich der zu übertragenden Leistung nicht gewachsen war. 1926, nach nur rund 50 gebauten Fahrzeugen, beendete Zetka die Zusammenarbeit mit Ing. Novotny, blieb aber bis 1937 im Autogeschäft.

Doch Ing. Novotny blieb der Autoentwicklung treu und entwickelte ein neues Kleinwagenmodell, diesmal mit Lederkonuskupplung an Stelle des Reibradgetriebes. Zusammen mit einem Partner (Frantisek Kolanda) gelang es ihm auch eine Produktion unter dem Namen ENKA zu starten. Ein 1-Zylinder 2-Takt-Motor mit 350 cm³ (später 500 cm³) trieb die ENKA-Kleinwagen. Das reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 (später 60) km/h, und das bei einem für damalige Verhältnisse sparsamen Verbrauch von lediglich ca. 6 Litern/100 km. Dazu muss man wissen, dass der Treibstoffpreis in jener Zeit rund 3-mal so hoch war, wie heutzutage. Überlieferungen berichten allerdings von einem problematischen Fahrverhalten, zurückzuführen auf die Vorderachse aus einem labilen Rohr, das lediglich auf viertelelliptischen Blattfedern aufgehängt war.

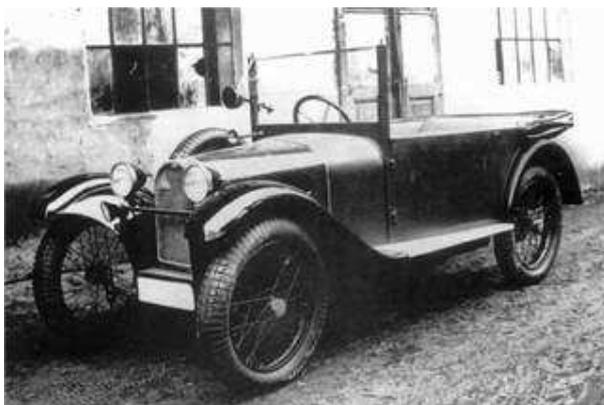


Ing. Novotny im ENKA-Prototyp

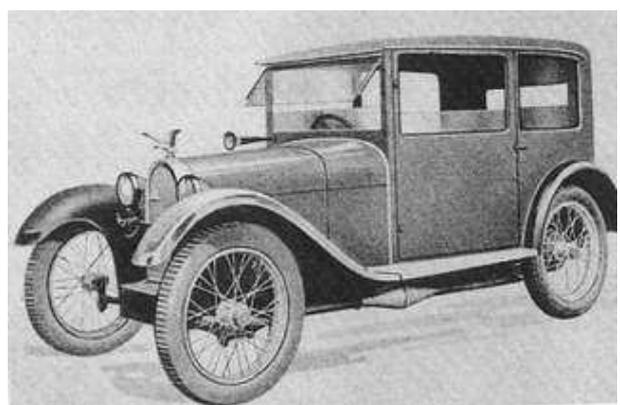


ENKA – Motor, 1-Zyl-2-Takt, 499 cm³

Fotos: Archiv J.Tucek



ENKA –Fahrzeuge wurden in verschiedenen Versionen, alle mit dem 1-Zylinder-2-Takt-Motor mit 499 cm³ produziert.



Aus ENKA wird Aero

Im Herbst 1928 unternahm Ing. Novotny wieder einmal eine Probefahrt in Prag mit dem von ihm entwickelten ENKA-Kleinwagen. Auf einer Kreuzung überholte er den 6-Zylinder Fiat des kaufmännischen Aero-Direktors Vladimir Sorel. Dieser ordnete seinem Chauffeur an, diesen Verrückten

zu überholen und den Wagen zu blockieren. Nachdem der vermummte Fahrer seine Brille abnahm, kam Ing. Novotny zum Vorschein und war sehr böse auf beide Herren.

Herr Direktor Sorel versuchte herauszubekommen, was das für ein Fahrzeug sei und erklärte sein Interesse an dem Fahrzeug. Schließlich trafen sich beide am darauf folgenden Samstag. Es wurden Probefahrten gemacht. Hr. Sorel war von dem Konzept überzeugt. Eine Einladung ins Aero Werk folgte. Aero bot die Übernahme des Projekts und eine Anstellung als Abteilungsleiter für die Automobilproduktion an. Schon am 1. Dezember 1928 ging Ing. Novotny als Konstrukteur zur Firma Aero und überarbeitete den ENKA zum Aero 500. Schwachpunkte, wie die labile Vorderachse, wurden beseitigt. Am 7. Mai 1929 war der erste Aero 500 fertig gestellt. Bereits auf dem 20. Prager Automobilsalon im Oktober 1929 wurde der Aero 500 auf dem Aero Messestand neben den noch immer produzierten Weymann-Karosserien präsentiert. Und dieser Kleinwagen feierte noch vor dem Start der Serienproduktion erste Motorsportfolge. Der Motorsport, sollte wie bei allen anderen Automobilherstellern jener Zeit ein wichtiges Marketinginstrument werden. Aero hatte dabei beachtliche Erfolge aufzuweisen (siehe dazu „Aero und der Motorsport“)

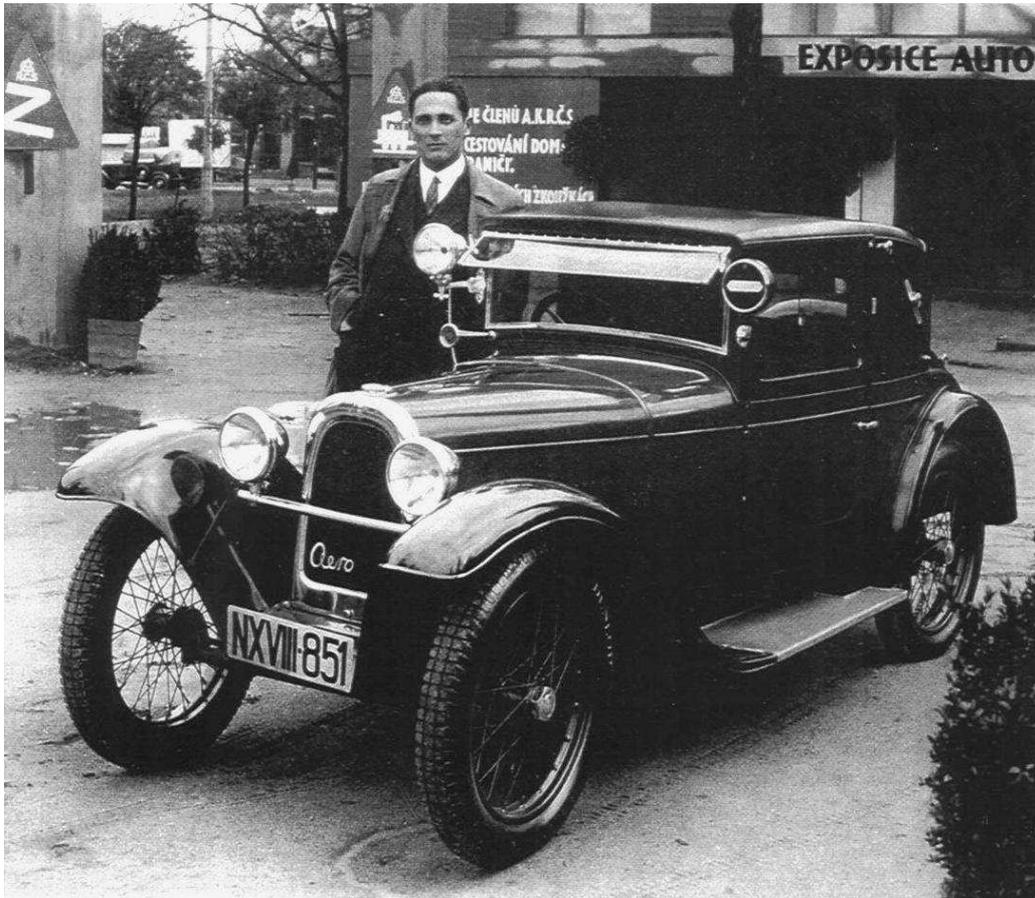


Foto: Archiv J. Tuček

Abb. 8: Ing. Novotny und Aero 500

Gemeinsames Kennzeichen aller Aero Fahrzeuge sollte der von Ing. Novotny entwickelte 2-Takt-Motor sein. Es sind schlitzgesteuerte Motoren mit Nasenkolben und minimalem freien Volumen im Kurbelgehäuse. Gestartet wurde mit einem 500 ccm / 1-Zylinder mit 10 PS. Ab 1931 ergänzt ein 2-Zylinder mit 662 ccm und 18 PS das Typenprogramm. 1932/33 wurden zusätzlich auf 1000 ccm / 26 PS vergrößerte Versionen gebaut, die dann 1933 durch eine neue, verstärkte 998 ccm Version mit 30 PS abgelöst wurde. Die höchste Ausbaustufe war, von einigen „Rennversionen“ abgesehen, der 1996 ccm große und 50 PS starke 4-Zylinder 2-Takt Motor. Aero hat niemals 4-Takt-Motoren produziert !!!

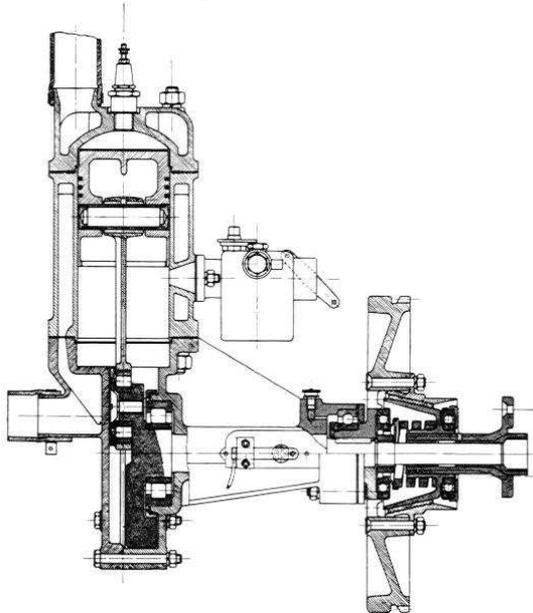


Abb.: ACC Praha

Abb 9: Aero 500 1-Zylinder/ 2-Takt-Motor

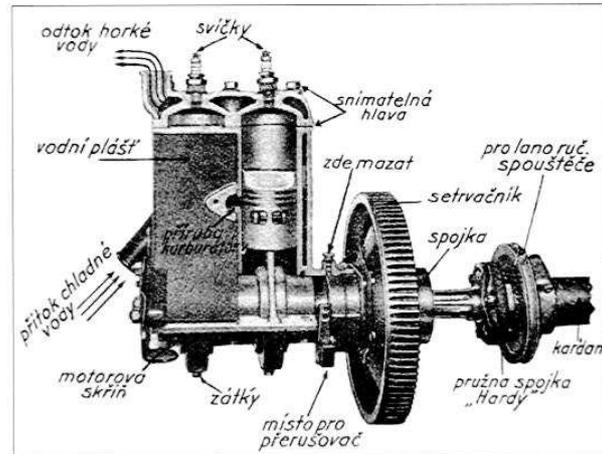


Abb.10: Aero 662 2-Zylinder / 2-Takt-Motor

Von 1929 bis 1934 werden vom Aero 500 insgesamt rund 1350 Stk. hergestellt. Zwischen 1931 und 1935 gab es zusätzlich die 2 Zylinder-Modelle Aero 662 (2580 Stück) und Aero 1000 (236 Stück) mit der prinzipiell gleichen, nur in Details geänderten Karosserie.

Im Lieferprogramm waren 2-sitzige Roadster mit ausklappbarem Schwiegermattersitz, so genannte Faux-Kabrioletts (Roadster mit Hard-Top) als auch 4-sitzige Sportwagen und Limousinen, aber auch Lieferwagen, sowohl mit Pritschen als auch Kastenaufbau.



0,15 l oleje na 100 km. Jeho silné převodní umožňuje přímou jízdu i ne nejjednodušších a špatných cestách bez nárazů. Pohodlná a hluboká sedadla zvyšují pohodlí i bezpečnost jízdy. Ti tři osoby mají zde dosti pohodlí a neztídkle vidíme přilepně jeti i 4 osoby. Pevné stěže i postřennísi uzávěry chrání jezdce v každé nepohodě. Dobré elek. světlo, spouštěč i klaxon přispívají k bezpečí jízdy.

Třídveřový roadster AERO 18 HP
vylučuje tyčt vlastností, ale jeho rychlost dosahuje až 95 km/hod. Stojí Kč 21.100 – v kompletní výpravě, se svojí jen separně zvýšenou spotřebou pohonných látek. Jest to vůz pro sportovce, kterému záleží na veliké rychlosti.

Faux kabriolet AERO
jest k dostání v obou motorické stře a stojí s 10 HP motorem Kč 20.100 – eleko typ 18 HP Kč 23.900 –. Nelíší se náterak ve výkonu, levném provozu a pohodlí od roadsteru, pouze eleg. forma a dokonalejší kryt před nepohodou činí jej vozem pro ty, kdo dávají přednost sport. vozu, ale při tom mají rádi vůz zavřený.

Čtyřveřová limousina AERO
s motorem 18 HP stojí Kč 24.900 –. Jako malý elegantní vůz má dvíře dvířka, 4 pohodlná sedadla, výhledné okno na křídlo, elektrický střeš a silicové světlo. Je skutečně luxusně a komfortně vyzrven. Rychlost a spotřeba pohonných látek jest též jako u ostatních typů. Jest lupovina tam, kde jde o dopravní více osob a moment sportovní vstupuje poněkud do pozadí. Než přistoupíme k listě technickému popisu vozu AERO, který neméně přispíje k důvěze o jejich trvanlivosti, rychlosti a spolehlivosti, uvádíme cenu všech typů:

Třídveřový roadster AERO 18 HP	19.600	Kč 21.100
Třídveřový roadster AERO 10 HP	16.500	Kč 18.100
Třídveřový faux kabriolet AERO 18 HP	19.400	Kč 20.900
Třídveřový faux kabriolet AERO 10 HP	16.700	Kč 18.900
Třídveřový limousina AERO 18 HP	22.700	Kč 24.900

Abb. ACC Praha

Abb. 11: Prospektblatt von 1931 mit Überblick über das Lieferprogramm



Abb. 12a+b: Aero 10 ab 1929 mit 500 cm³ 1-Zylinder Zweitakter – Hinterradantrieb



Abb. 13 a+b: Aero 18 ab 1931 mit 662 cm³ 2-Zylinder Zweitakter - Hinterradantrieb



Foto: Aero-IG-International und Zdenek Patera Auta 5P

Abb. 14 a+b: Aero 1000 ab 1931 mit 1000 cm³ 2-Zylinder Zweitakter – Hinterradantrieb



Foto: Dietmar Pauw

Abb 15: Drei Entwicklungsstufen der „kleinen“ Aeros: Links der Aero 662 aus dem letzten Baujahr 1934, Mitte ein Aero 500 aus dem Jahr 1930, rechts ein Aero 662 von 1931 (noch ohne Vorderradbremsten)



Foto: Dietmar Pauw

Abb. 16: A 500 / A 662 Limousine

1933 – Es liegt was in der Luft

Damit sind nicht nur die politischen Veränderungen im Vorfeld des zweiten Weltkriegs gemeint, sondern der Beginn des Siegeszugs eines neuen Antriebskonzepts, das auch Aero als einer der Pioniere übernahm. Es war der Vorderradantrieb, der nach der Erfindung brauchbarer Antriebsgelenke durch den Franzosen Jean-Albert Gregoire (1899-1992) im Jahr 1924 praxistauglich wurde. Der Hauptvorteil des neuen Konzepts war die Konzentration aller Antriebskomponenten rund um die Vorderachse. Mit dem Entfall des hoch bauenden Kardantunnels konnten flache Rahmen realisiert werden. Der Schwerpunkt wanderte nach unten, was die Straßenlage und die Fahrstabilität drastisch verbesserte. So war es kein Wunder, dass ein TRACTA-Rennwagen von Gregoire 1928 einen Klassensieg in Le Mans einfuhr und ein englischer Alvis-Frontantriebsrennwagen 1928 beim Brooklandsrennen erfolgreich war.

AERO Firmengeschichte

Jubiläumsausgabe 2009

Bereits ab 1931 waren die ersten Serienfahrzeuge damit ausgerüstet. Die Nase hatten natürlich die französischen Hersteller Tracta und Derby. Im gleichen Jahr folgten die deutschen Hersteller Stoewer in Stettin mit dem V 5 und V 5 Sport und DKW in Zschoppau mit dem F 1. 1932 stellte Adler aus Frankfurt das Frontantriebsmodell Trumpf vor, kurz darauf den kleineren Trumpf Junior. In der Tschechoslowakei setzte die Waffenfabrik Brünn (Zbrojovka Brünn) als erste auf das neue Antriebskonzept in Kombination mit einem 2-Zyl-2-Takt Motor und brachte 1933 den Z 1. Aero folgte 1934 mit dem A 30. Sowohl Zetka, als auch Aero setzten dabei nicht auf Tracta-Lizenzen, sondern auf Antriebsgelenke nach eigenen Entwicklungen.

Aero nutzte die Vorteile des Frontantriebskonzepts besonders konsequent, und zwar in Form eines extrem niedrig bauenden Plattformchassis, mit dem der gesamte Karosserieaufbau und damit der Schwerpunkt im Vergleich zu „Kardanchassis“ um gut 10 cm abgesenkt werden konnte. Sowohl die Vorder- als auch Hinterräder sind unabhängig an Schwingachsen aufgehängt und mit darüber liegenden Querblattfedern abgestützt und geführt. Der niedrige Schwerpunkt des Fahrzeugs erlaubte trotz relativ geringer Motorleistung eine vergleichsweise sportliche Fahrweise und war Kapital für zahlreiche Motorsporterfolge. (siehe dazu „Aero und der Motorsport“)

Die Antriebswellen der Vorderräder laufen in den Führungsrohren der Aufhängung. Der kurze Antriebsstrang besteht aus dem Differenzial zwischen den Vorderrädern, dahinter das Getriebe und der Motor (= Mittelmotorkonzept!!). Dies hat zur Folge, dass der Schalthebel durch das Armaturenbrett über den Motor hinweg geführt werden muss.

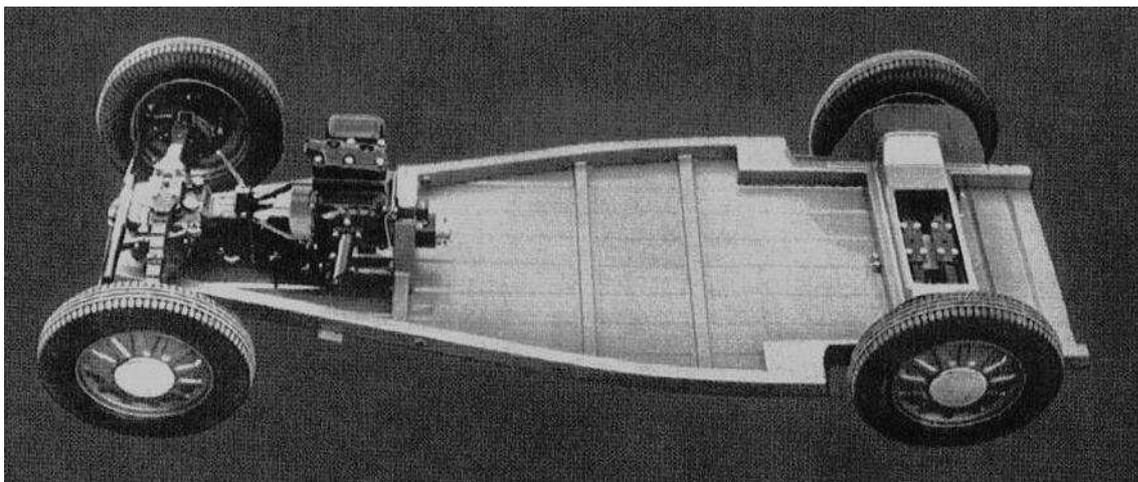


Foto: Aero 30 Verkaufsbroschüre



Abb. 17 a+b:
Rahmenchassis des Aero 30 mit Frontantriebseinheit und Aero 30 Sportwagen 4-sitzig/Modell 1933

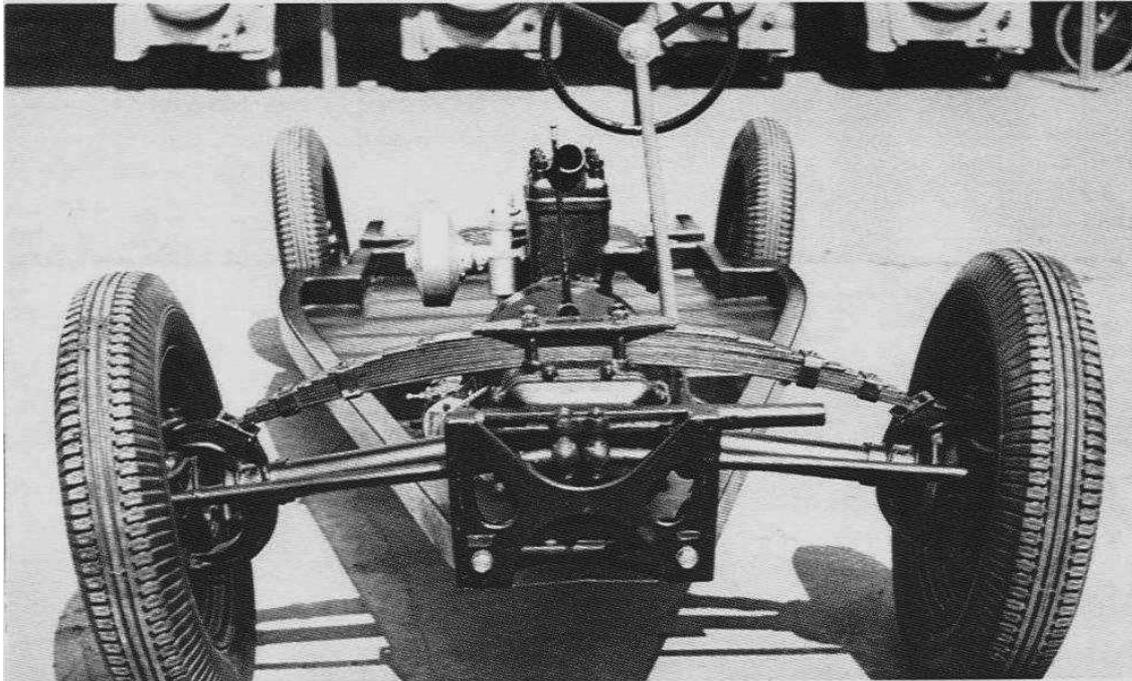


Foto: Aero 30 Verkaufsbroschüre

Abb.18: Detailansicht der Aero 30 Vorderachsausführung und des Plattformrahmens

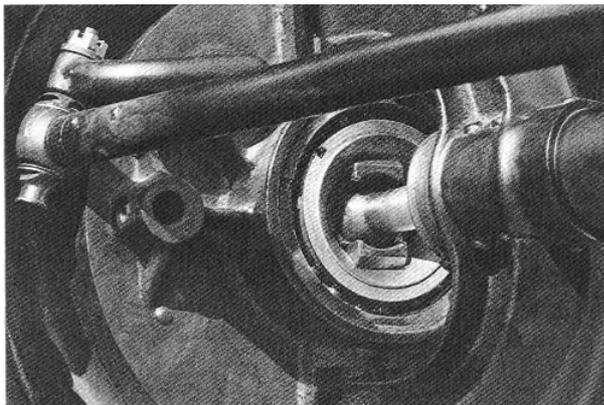


Foto: Aero 30 Verkaufsbroschüre

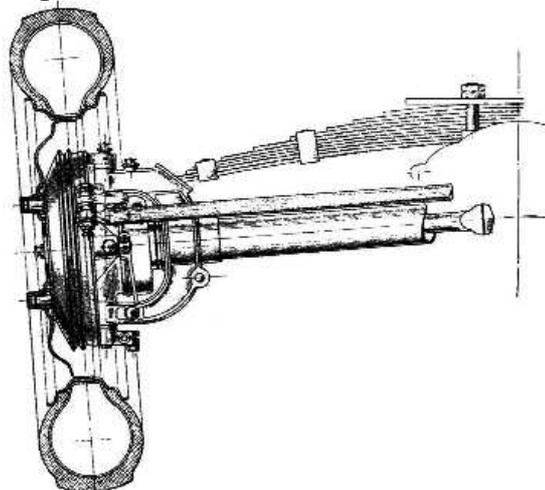


Abb. 19 a+b: Detailansicht der Aero-Kugelgelenke für den Vorderachsantrieb. Motorseitig steckt die im Führungsrohr laufende Halbachse lose in einem gabelförmigen Mitnehmer, der den Längenausgleich beim Einfedern ermöglicht.



Abb. 20a+b: Aero 30 Roadster, Modell 1936 mit 1000 cm³ 2-Zylinder Zweitakter – Vorderradantrieb



Foto: Zdenek Patera – Auta 5P

Abb. 21: Beispiel einer Aero 30 Limousine, wie sie ab Werk bis Mitte 1938 geliefert wurde



Abb. 22: Für den Modelljahrgang 1939 wurde ein Facelift an der Werkskarosserie vorgenommen. Das Karosseriebauunternehmen Josef Sodomka lieferte den Entwurf dafür. Hier ein Beispiel einer Cabriolimousine.



Abb. 23a: Aero 50 ab 1936 mit 2000 cm³ 4-Zylinder Zweitakter mit 50 PS und Vorderradantrieb



Foto: Dietmar Pauw

Abb. 23b: Aero 50 / 4-Zylinder Zweitakter 2000 cm³ mit 50 PS

Mit der Vorstellung eines auf 2 Liter Hubraum und 4-Zylinder vergrößerten Motor, der 50 PS leistete, konnte Aero endlich eine Antriebseinheit anbieten, die den sportlich gezeichneten Karosserien besser entsprachen, als die doch etwas überforderten 2-Zylinder-Motoren des Aero 30. Fahrgestell und Karosserievarianten wurden in allen wesentlichen Punkten unverändert von Aero 30 übernommen, mit Ausnahme eines um 20 cm verlängerten Radstandes zur Aufnahme des längeren Motors.



Foto: Dietmar Pauw

Abb. 24: Aero 50 als 2+1-sitziger Roadster und als 5-sitzige Limousine, beide in der Werksausführung, wie sie bis Mitte 1938 produziert wurde. Analog wie beim weiterhin produzierten Aero 30 folgte auch beim Aero 50 ab 1939 ein Karosserie-Facelift nach Sodomka-Entwurf.



Foto: Zdenek Patera – Auta 5P

Abb. 25: Aero 50 Roadster von 1939 mit „Facelift-Werkskarosserie“ nach Sodomka-Entwurf

Aero entwickelt sich zur Luxusmarke – Die Zusammenarbeit mit dem Karossier Sodomka

Josef Sodomka (1904-1965) trat nach einer Karosseriebauerlehre und Praxisarbeit bei Laurin & Klement 1925 in den elterlichen Kutschenbaubetrieb in Hohenmaut / Vysoké Myto ein und machte ihn ab 1931 zu einem der bekanntesten Karosseriebauer Europas, dessen spätere Entwürfe neben den der damaligen Branchengrößen (Gläser / Dresden, Autenrieth / Darmstadt, Pininfarina / Turin, Figoni & Falaschi / Boulogne sur Seine usw) bestehen konnten. Er begann ebenfalls mit Weymann-Karosserien zu experimentieren, setzte aber mit zunehmender Verbesserung des Federvermögens der Automobilchassis wieder auf die konventionelle Holzrahmen/Blech-Bauweise. Die Zusammenarbeit mit Aero intensivierte sich ab 1935, als Sodomka begann, größere Stückzahlen von Aero 30 und Aero 50 Fahrgestellen mit eigenen Karosserien zu versehen.

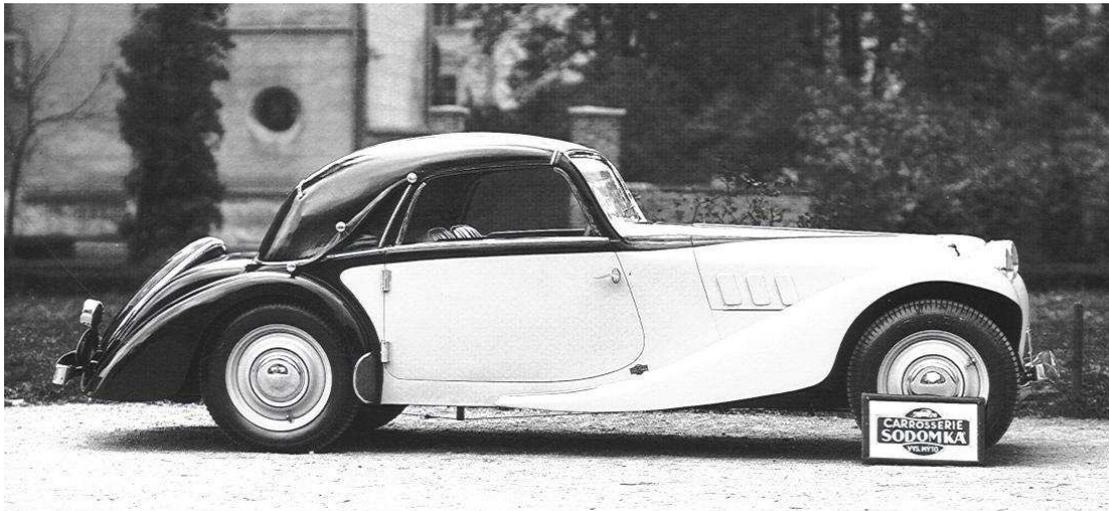


Foto: Archiv ACC Praha

Abb. 26: Aero 30 Kabriolett 2+1-Sitzer mit Sodomka-Karosserie 1935



Fotos: Zednek Patera – Auta 5P

Abb. 27a+b: Aero 50 Sodomka Kabriolett 2+1 Sitzer 1938



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.28: Aero 50 Kabriolett 4-Sitzer 1939

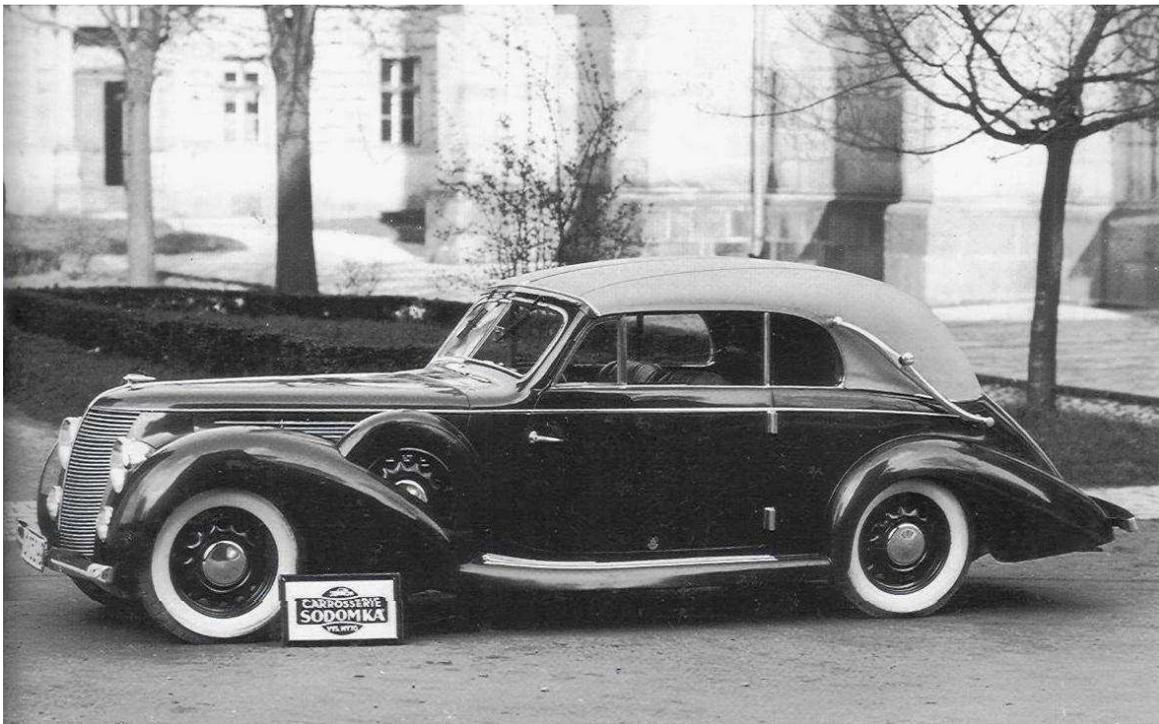


Foto: Archiv ACC Praha

Abb.29: Aero 50 Kabriolett 4-sitzig von Sodomka, gebaut 1939 für die Gattin von Präsident Benes



Abb. 30: Aero 30 Kabriolett 2-Sitzer mit Sodomka Karosserie 1939



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.31: Aero 50 Dynamik 2-Sitzer Coupe von 1939



Foto: Archiv ACC Praha

Abb. 32: Aero 50 Dynamik Sodomka Kabriolett 2-Sitzer von 1939



Abb. 33:
Aero 50 Dynamik Sodomka Kabriolett 2-Sitzer 1939, eines von zwei überlebenden Fahrzeugen aus einer Baureihe von sieben ähnlichen Aero 50 Luxusklasse-Modellen. Es ist im Stadtmuseum von Vosoke Myto zu besichtigen.

Aero im zweiten Weltkrieg

Während des Krieges kam die zivile Autoproduktion, wie in allen anderen Autowerken, zum Stillstand. Vor der Besetzung durch das deutsche Heer gingen noch ca. 220 Fahrzeuge, vor allem Kommandantenwagen und Rettungsfahrzeuge, an das tschechische Militär, danach keine mehr. Hauptgrund war, dass das deutsche Heeresbeschaffungsamt Fahrzeuge mit Frontantrieb wegen angeblicher schlechter Traktion bzw. Anfälligkeit der Antriebskomponenten ebenso ablehnte, wie 2-Takt-Motoren wegen der aufwändigeren Logistik für den Treibstoffnachschub. Da Automobile mit derartigen Kriterien auch nicht requiriert wurden, haben relativ viele Fahrzeuge in der Etappe bis in unsere Tage überlebt (Schätzungen sprechen von mindestens 500 – 700 Fahrzeugen).

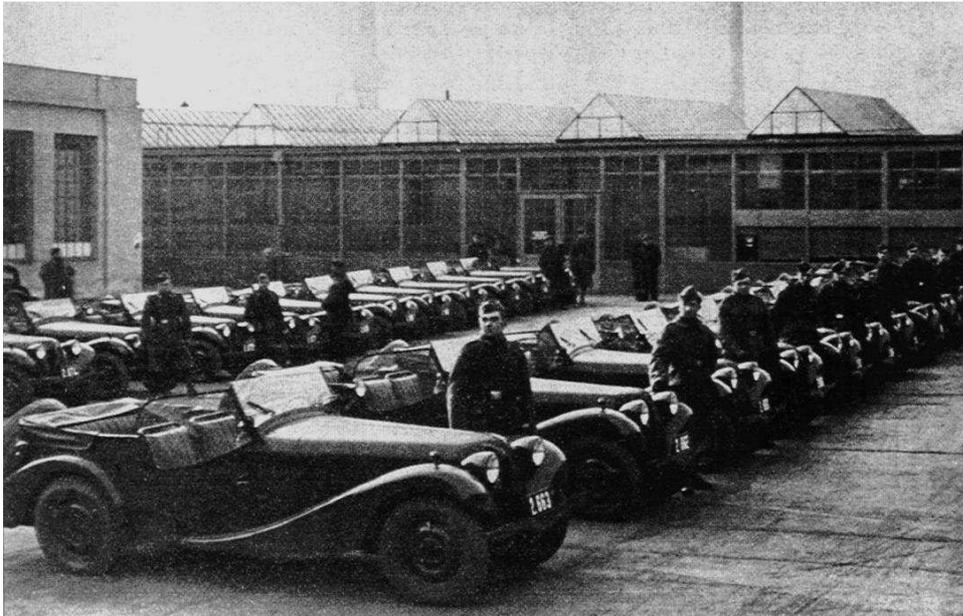


Foto: Archiv ACC Praha

Abb.34 a+b: Aero 30 Fahrzeuge im Einsatz tschechoslowakische Militär

1945 - Wie es hätte sein können

Trotz aller Einschränkungen während des Kriegs – die Aero Autoabteilung wurde zu Gunsten der Flugzeugproduktion laufend verkleinert – gelang es einer Gruppe von Technikern unter der Leitung von Ing. Zdenek Michl im Jahr 1941 ein bereits 1937 begonnenes Projekt zur Entwicklung eines „Volkswagens“ fertig zu stellen. Es sollte der Nachfolger der kleinen Aeros werden und erhielt den Namen „Aero Pony“. Natürlich blieb man den 2-Taktmotor treu: „2-Zylinder mit 745,5 cm³, kombiniert mit einem 4-Gang-Getriebe, dritter und vierter Gang synchronisiert. Zu Gunsten der Zuverlässigkeit – die Frontantriebsgelenke waren doch noch zu anfällig - entschied man sich beim Pony wieder für das konventionelle Antriebskonzept mit Kardanwelle und Hinterradantrieb. Das Fahrwerk selbst war mit Pendel-Halbachsen, Schraubenfedern und Stabilisatoren durchaus modern konzipiert, hydraulische Bremsen inklusive. Die Tests verliefen durchwegs erfolgreich. Da die deutschen Befehlshaber aber offenbar in dem Projekt eine Konkurrenz zu den deutschen DKW-Modellen sahen, wurden per Ende 1941 jede weitere Entwicklung und alle Tests verboten. Die Prototypen wanderten bis Kriegsende in ein Versteck.

Neue Hoffnung kam im Herbst 1942 auf, und zwar mit dem Befehl, einen Wagen mit 1500 cm³ Hubraum zu entwickeln. Um schnell reagieren zu können, griffen die Aero Konstrukteure auf die Erfahrungen und Komponenten aus dem „Pony Projekt“ zurück. Das neue Fahrzeug sollte den Namen Aero Rekord erhalten, war als 4-sitzige Limousine mit Ganzstahl-Karosserie auf einem Profilstahlrahmen und mit einem 4-Zylinder-2-Takt-Motor geplant. Die Daten: 1491 cm³ / 36 PS. Neu war die Kombination von Motor, Kupplung und Getriebe zu einem Block. Das Fahrwerk war dem des Aero Pony sehr ähnlich, und ebenfalls einen konventionellen mit Hinterradantrieb. Eine Besonderheit war eine Verstellmöglichkeit der Reibungsdämpfer der Hinterachse während der Fahrt. Tests und sogar Produktionsvorbereitungen liefen bis Kriegsende.



Foto: Archiv ACC Praha

Abb. 35: Prototypen für eine Nachkriegsmodellreihe: Aero Pony und Aero Rekord

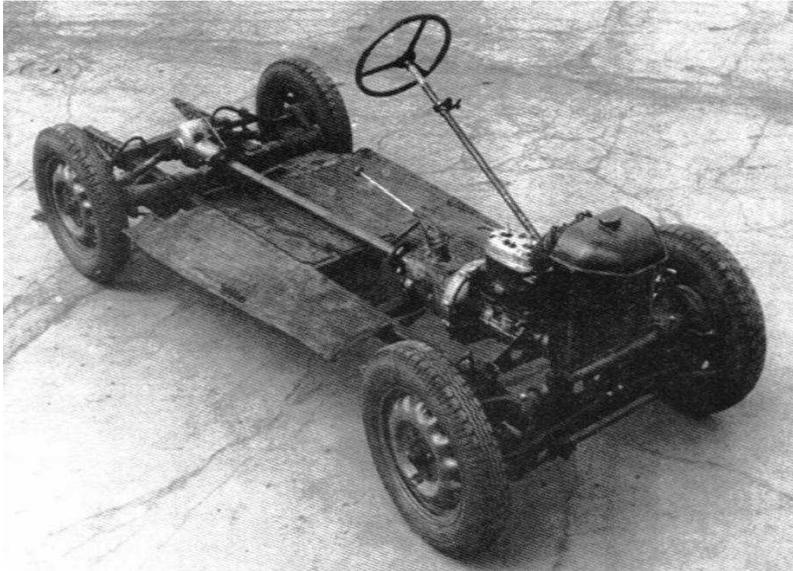


Foto: Archiv ACC Praha

Abb. 36: Fahrgestell Aero Pony 1941

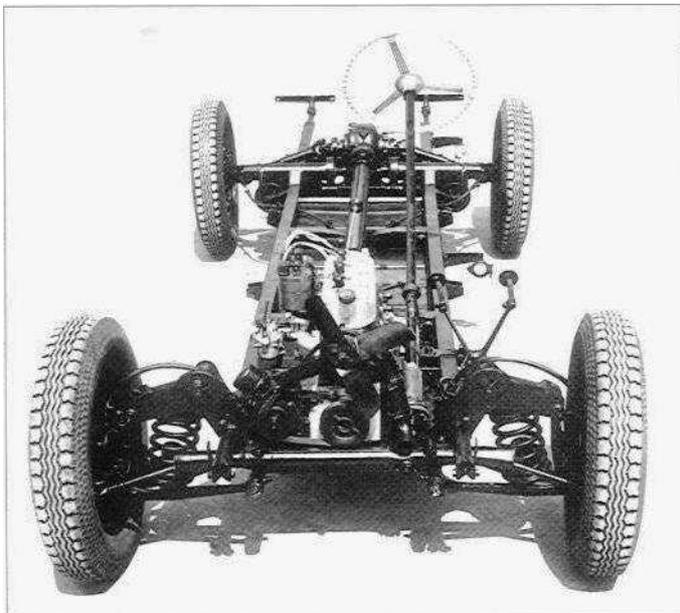


Foto: Archiv ACC Praha

Abb.37: Fahrgestell Aero Rekord 1944/45

1945 – Das Ende

Das Aero-Flugzeugwerk war durch Bombenangriffe zerstört worden, doch sowohl die Ponys, als auch die Rekords hatten überlebt. Unmittelbar nach Kriegsende wurden sie wieder aktiviert und für Medikamententransporte eingesetzt. Der Werksfahrer Jan Hanus beteiligte sich noch 1945 mit dem Pony sehr erfolgreich an einigen Rennen. Im In- und Ausland herrschte großes Interesse an den Prototypen. Erste Bestellungen langten ein. Die Aero-Firmenleitung stellte die Fahrzeuge den neuen Ministerien vor. Wie bereits 1928 hätte die Autoproduktion eine wichtige Stütze zum Wiederaufbau der Flugzeugfertigung sein können. Doch es kam anders. Aero wurde auf Anordnung des Industrieministeriums vom 27.12.1945 und in Übereinstimmung mit den Benes-Dekreten verstaatlicht. Dr. Kabes musste das Unternehmen verlassen. Eine neue Unternehmensleitung wurde bestellt. Diese hatte kein Interesse an der Automobilproduktion. Lediglich einige A 30 wurden noch

aus vorhandenen Teilerestbeständen zusammengebaut, danach ein Praga Lastwagen in Lizenz (Aero 150). Nach rund 14.000 Automobilen in nur 11 Jahren wurde das Kapitel „Aero Automobile“ geschlossen. Der Markenname Aero lebte allerdings noch bis 1952 weiter und zwar für ein Kleinwagenmodell von Jawa, das in Folge durchaus erfolgreich (rund 14.000 Stk) als Aero Minor produziert und in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Österreich exportiert wurde.

Die Aero-Flugzeugproduktion, welche immer die Hauptsparte von Aero war, wurde wieder aufgebaut und übersiedelte im Jahr 1953 in neue Räumlichkeiten in Prag-Vodochody, wo der Betrieb noch heute besteht. (siehe www.aero.cz)



Abb. 38:

Der letzte Akt: Die Weiterverwendung des Namens Aero für einen Jawa-Kleinwagen mit 616 cm³, 20 PS, 2 Zylinder- 2-Takt Motor und Vorderradantrieb.

Anmerkungen des Herausgebers Aero-IG

Im Namen der Mitglieder der Aero Interessengemeinschaft International bedanke ich mich recht herzlich bei dem Verfasser Reinhard Bauer für seine exzellenten Ausführungen und für die seit Jahren bestehende Zusammenarbeit mit mir. So unterstützte Reinhard Bauer mich bei der Findung, Bearbeitung und Bewertung von Texten, Bildern und Informationen rund um den Aero z. B. auch für Veröffentlichungen in unserer Website.

Weitere Informationen befinden sich auch in der Website der Aero Interessengemeinschaft International - siehe hierzu unter www.aero-ig.de

Michael Strauch, 01.12.2009