



„Love is in the air“, so klingt mir noch ein Titel aus den 80ern im Ohr. „Love is in the AERO“ hätte man ihn damals auch nennen können,

denn ich kam damals zu dem raren Stück, wie die berühmte Maria zum Kinde: überraschend und unschuldig. Damals gabs noch die „Mainzer Zylinderschleiferei“ Reese im Kaiser-Wilhelm Ring. Ich brachte ab und zu was zum Drehen und Schleifen dorthin. Der Rückweg führte mich gen Hauptbahnhof hinab zur Unterführung auf die Mombacher Straße...und genau da, wo es runter ging, war ein kleiner Gebrauchtwagenhändler. Im Sommer 1980 stand da eine Garage offen und es blinzelte mich ein Wägelchen an, daß ich zuerst für einen MG TC hielt. Den hatte ich ja schon. Beim genaueren Hinsehen entpuppte sich der TC als



recht gutem Originalzustand. Der Besitzer nannten ihn „Adi“ und wir kamen ins Gegen 2000,-DM in Bar + einen MB 200D, den er dringend suchte, wurden wir uns einig und der kleine Tscheche gehörte mir. Die Geschichte des Aero liest sich wie eine Episode aus den Anfängen des Automobilismus:

„An einem herbstlichen Tag des Jah-

res 1928 wurde der kaufmännische Direktor, Herr V. SOREL, der Firma Aero an einer Kreuzung in Prag von einem kleinen flinken Wagen unbekannter Marke in seinem 6-Zylinder Fiat überholt. Er ordnete seinem Fahrer an diesen Verrückten zu überholen und ließ ihm den Weg blockieren. Nachdem der verummte Fahrer seine Brille abnahm, kam Ing. NOVOTNY zum Vorschein und war sehr böse auf beide Herren. Der Herr Direktor SOREL versuchte herauszubekommen, was das für ein Fahrzeug ist und erklärte, seine Firma suche vergebens nach einer geeigneten Konstruktion, um die eigene Produktion um ein Automobil zu ergänzen. Schließlich trafen sich beide am darauffolgenden Samstag irgendwo in Prag, wo Herr SOREL im Auto mitfuhr und sehr zufrieden über das kleine Wägelchen war. Schon am 1. Dezember 1928 ging Ing. NOVOTNY als Konstrukteur zur Firma Aero und verwandelte den ENKA in einen Aero 500. In der Folgezeit kam es dann zur Verbesserung und ständigen Weiterentwicklung dieses kleinen Wagens. So wurde die Vorderachse aus Rohr durch eine geschmiedete Achse ersetzt und später auch mit Backenbremsen nachgerüstet, ebenso entwickelte man Motoren mit 2 Zylindern mit jeweils 662, 750 (Aero 20) und 1000ccm (Aero 30). Neben den Karosserien als Limousine, Roadster oder Faux-Cabrio mit Notsitz (sog. Schwiegermattersitz) gab es aber auch eine ganze Reihe von individuell bei verschiedenen Karosseriebauern in Auftrag gegebene Sonderanfertigungen.“ Meiner war von 1932, hatte einen „Schwiegermattersitz“ und sog. „Transachsels-Bauweise“. Hierbei war der eh mit dem Rahmen fest verschraubte Motor durch ein starres Rohr mit der Hinterachse verblockt. Das Getriebe befand sich hinten am Differenzial (wie bei der Alfetta von Alfa-Romeo) und ein „Dynastarter“- Lichtmaschine und Anlasser in Einem - zwischen Kupplung und Kardanrohr sorgte für Start- und Fahrenergie. Gekühlt wurde per Thermosyphon, also ohne Wasserpumpe und die Unterbrecherkontakte für die beiden Zündspulen lagen rechts und links aussen am hinteren Motorblock des 2-Zylinder-2-Takters. Über Stößel wurden sie durch innenliegende Kurbelwellennocken bewegt. Backenbremsen gabs nur vorne!! und sie wurden über ein Gestänge betätigt. Weil einfach, einfach einfach ist!

Nach kurzer Zeit war der „Aerovka“ fertig und wechselte am 24.7.1983 zu einem anderen, glücklichen Besitzer, da ich mich für den MG-TC entschieden hatte. Nur 67 Stück wurden von dem AERO 1000ccm gebaut und er zählt heute zu den absoluten Raritäten.

